

Eine schmerzhaft notwendige

Leitartikel



Raphael Brunner
Leiter Ressort Uster

Jeder Bau einer neuen Strasse ist mit Skepsis zu betrachten. Um so mehr, wenn sie teilweise mitten durch grüne Wiesen führt und entlang eines Moors. Denn: Jede neue Strasse zieht Verkehr an. Den Autoverkehr zu verringern, nicht ihm neue Wege zu schaffen, muss das Ziel sein. Insbesondere in einer Zeit, in der die Bevölkerung wächst und Naturlandschaften verschwinden.

Dennoch gib es Gründe, die für den Bau der Strasse Uster West sprechen. Und damit auch für eine Ablehnung der Initiative «Für den Erhalt der Landschaft in Uster West – keine Strasse Uster West.»

Der wichtigste ist die Notwendigkeit, die Bahngleise überqueren zu können. Heute mögen die Barrieren noch eine gewisse Pufferfunktion haben, die den Verkehr portioniert, bevor er das Stadtzentrum erreicht. Wenn ab 2030 jedoch alle drei Minuten ein Zug von Uster nach Zürich und umgekehrt fährt, dann sind die Barrieren keine Puffer mehr, sondern nur noch Blockaden. Uster drohte im Rückstau zu ersticken. Die Unterführung an der Dammstrasse ist für sich allein zu wenig und vor allem zu zentral gelegen. Sie würde den ganzen Verkehr mitten in die Innenstadt führen.

Stellt sich die Frage, wo diese Hauptquerung der Geleise sein soll: In Frage kommt das Projekt Uster West, das den Verkehr von der Winterthurerstrasse über das Gebiet der Loren und von dort über die Geleise hinweg in die Zürichstrasse hinein führt – die favorisierte Lösung des Kantonsrats, des Ustermer Stadtrats und der Mehrheit des Ustermer Gemeinderats. Oder eine Unterführung an der Winterthurerstrasse, die über 60 Prozent der Ustermer Stimmberechtigten in einer Volksabstimmung gewünscht haben. Allerdings wäre es falsch, daraus den Schluss zu ziehen, dass die Ustermer eine Unterführung Winterthurerstrasse der Strasse Uster West vorziehen. Diese

Frage stellte sich an der Abstimmung 2012 nicht. Das Votum macht einzig deutlich, dass die Mehrheit der Stimmbewölkerung eine Barriere aufheben will.

Stellt man «Uster West» der Unterführung Winterthurerstrasse gegenüber, überwiegen die Vorteile der Strasse durch die Loren. Diese führt den Verkehr durch ein Quartier, das auf diese Strasse ausgerichtet worden ist. Und es führt ihn auf eine Strasse, die dafür konzipiert ist, mehr Verkehr aufzunehmen – die Zürichstrasse. Sicher stimmt es, dass eine solche Strasse für verschiedene Quartiere mehr Verkehr mit sich bringt. Neben der Loren vor allem für jene Quartiere, durch die der Verkehr von der Zürichstrasse dann weiter in Richtung Riedikon gelenkt wird, über die Wilstrasse und die erst geplante Moosackerstrasse

Nur: Eine Unterführung Winterthurerstrasse würde den Verkehr mitten in die Stadt hineinführen – mehr Verkehr, nicht mehr portioniert durch eine Barriere. Das Zeughausareal, das künftige Kulturzentrum der Stadt, würde so von der Innenstadt abgeschnitten. Und der Verkehr käme letztlich ebenso auf der Zürichstrasse an, von wo er ebenfalls in Richtung Riedikon weitergeführt werden muss. Mit der Strasse Uster West könnte hingegen die gesamte untere Winterthurerstrasse zu einer Quartierstrasse zurückgestuft werden. Grosse Teile der Innenstadt und dicht bevölkerte Quartiere würden somit vom Verkehr entlastet. Sie könnten, ja müssten dann konsequent auf Fussgänger, Velofahrer und den öffentlichen Verkehr ausgerichtet werden.

Diese Vorteile gilt es ins Feld zu führen, wenn man die Nachteile von «Uster West» betrachtet. Vor allem die schmerzhaft Beeinträchtigung für Natur und Landschaft, die jeder Bau einer neuen Strasse zwangsläufig mit sich bringt. Immerhin: Der Kanton würde beim Bau von «Uster West» rund 2 Millionen Franken

bereitstellen, um in Usters Westen die Landschaft zu schützen und ökologisch aufzuwerten. Und gemäss den Naturschutzfachleuten ist die Strasse zumindest mit dem gesetzlichen Moorschutz vereinbar. Beurteilen die Gerichte das anders, ist die Diskussion um «Uster West» ohnehin hinfällig. Dann gibt es zu einer Unterführung Winterthurerstrasse wohl keine Alternative mehr.

Stand heute aber besteht die Möglichkeit, über Sinn und Unsinn von «Uster West» zu diskutieren. Die Frage ist allerdings, ob das Sinn macht bei einem Projekt, das die zuständigen gewählten Volksvertreter – der Kantonsrat – bereits beschlossen haben. Fakt ist: Die Initiative ist gültig, und die Ustermer dürfen ihre Behörden damit beauftragen, gegen die geplante Strasse anzukämpfen. Welche Erfolgchancen ein solcher Kampf hätte, kann niemand mit Bestimmtheit sagen. Sicher würden die Baudirektion und auch der Kantonsrat es nicht einfach ignorieren, wenn sich die Ustermer Bevölkerung gegen das Projekt ausspräche. Sie würden aber auch nicht einen demokratischen gefällten Entscheid für den Bau der Strasse einfach rückgängig machen, den der Kantonsrat als zuständige Instanz gefällt hat. Und gegen den kein Referendum erhoben wurde. Es ist deshalb gut möglich, dass der Volksentscheid aus Uster keine Auswirkungen hat und wie eine Seifenblase an den Realitäten der gesetzlich vorgegebenen Entscheidungsprozesse zerplatzt.

Das Ustermer Votum vom 24. September ist deshalb eine Meinungsäusserung. Und die verschiedenen Meinungen der Betroffenen zu kennen, ist bei jeder Planung wichtig. Wägt man alle Vor- und Nachteile von «Uster West» ab, gibt es gute Gründe, die für ein Ustermer Ja zur geplanten Strasse sprechen, und ein Nein zur Initiative. Trotz aller angebrachten Skepsis, wenn es um neue Strassen für Autos geht.