

Gossau Die Einführung von Langsamverkehr dauerte sieben Jahre – die Abrechnung kommt nun vors Volk

Abgespecktes Tempo 30 zeigt Wirkung

Die Erstellung der Tempo-30-Zonen in Gossau dauerte fast sieben Jahre, dafür kamen sie über 30 Prozent günstiger als geplant.

David Kilchör

Es war im November 2003, als der Gossauer Gemeinderat aus Eigeninitiative der Gemeindeversammlung einen Tempo-30-Vorstoss für die Wohnquartiere vorlegte. Laut Gemeinderat und Tiefbauvorsteher Marc Huber entstand dieser Vorstoss durch zahlreiche Beschwerden aus dem Dorf. Die Gemeindeversammlung befürwortete den Antrag, genehmigte einen Kredit von 590 000 Franken, worauf sich der Gemeinderat an die Arbeit machte. Sieben Jahre werden ins Land gezogen sein, wenn die Abrechnung über die Tempo-30-Zonen am 29. November vor die Gemeindeversammlung kommt. Gekostet hat die Sache nur rund 387 000 Franken.

Die lange Dauer bis zur Fertigstellung der 30er-Zonen ist unter anderem auch für die hohen Minderkosten von rund 203 000 Franken verantwortlich, wie eine Nachfrage beim Leiter Tiefbau, Marc Lutzmann, ergibt. «Wir beschlossen bei zwei Zonen, die Erstellung von Tempo 30 gleich mit der Strassensanierung zusammenzulegen, um Kosten zu sparen», erklärt er. Das war bei der Büelgass der Fall, die 2008 saniert wurde, wie auch bei der Halden- und der Schlottenbüelstrasse, bei der die Arbeiten 2009 fertig waren.

Niedere Baupreise

Dies seien allerdings nicht die einzigen Posten mit Spareffekt gewesen. «Der Hauptteil, also rund 85 000 Franken, kommt vom Submissionsergebnis. Die Bauunternehmen machten uns sehr viel bessere Preise, als wir im Kostenvor-



Den Anwohnern der Langweidstrasse im Grüt ist die Tempo-30-Massnahme noch zu wenig effektiv. (kö)

anschlag berechnet hatten», sagt Lutzmann. Weiter habe man den Ausbaustandard der Zonen deutlich abgespeckt, um nur bei tatsächlichem Bedarf aufzurüsten. «Davon wurden wir teils schon wieder eingeholt», so Lutzmann.

Die Zone im Hellberg schliesslich wurde gar nicht erst erstellt. «Der Hellberg hatte das Problem, dass an zahlrei-

chen Feldwegen Tafeln hätten aufgestellt werden müssen», sagt Marc Huber, Tiefbauvorstand des Gemeinderats. «Bei sehr hohem Aufwand wäre der Erfolg nur gering gewesen. Man kann dort ohnehin nicht schnell fahren.» Also fragte der Gemeinderat an einem Wachtenabend bei den Anwohnern des Hellbergs nach, ob er die Zone weglassen

dürfe. «Es bestand Konsens. Die Bevölkerung hielt die Tempo-30-Zone nicht für notwendig», sagt Huber. Bislang habe es auch keine gegenteiligen Reaktionen gegeben.

Kein Fahrverbot im Grüt

Auch die Beschwerden aus der Bevölkerung hätten deutlich abgenom-

Beschlüsse des Gemeinderates

Gossau. Der Gemeinderat hat folgende Beschlüsse gefasst:

- Der Gemeinderat beantragt der Gemeindeversammlung vom 29. November, die Abrechnung über die Tempo-30-Zonen mit Kosten von 387 171 Franken (Minderkosten 202 828 Franken) zu genehmigen.
- Heinz Bosshard, Hochbauvorsteher, wird als Delegierter der Gemeinde Gossau in den Zweckverband Kezo abgeordnet.
- Die Abrechnung für die Erstellung des Alterskonzepts 2010 mit Kosten von 28 282 Franken wird genehmigt.
- Der Revisionsbericht der BDO AG über die KVG-Revision wird genehmigt.
- Für die Verlegung der Meteorwasserleitung zwischen Hard- und Bertschikerstrasse wird ein Kredit von 110 000 Franken genehmigt.
- Nach Unfällen an der Brüscheidstrasse wird die Situation vor Ort überprüft. Allfällige Massnahmen werden ins Auge gefasst.

Der ganze Bericht auf www.zo-online.ch/behoerden



men, meint der Tiefbauvorsteher und wertet das Projekt damit als Erfolg. Einziges Thema sei noch die Langweidstrasse zwischen Grüt und Wetzikon. «Die Anwohner dieser Schleichstrecke fordern ein komplettes Fahrverbot», erzählt er. Dies, obwohl die aufwändig überarbeitete Strasse bereits zu einer wahren Hindernisstrecke mit Tempo 30 gemacht wurde. «Mehr können wir nicht mehr tun. Ein Fahrverbot wird der Kanton nicht zulassen. Er würde zu Recht argumentieren, dass Strassen zum Befahren da sind.»

Wetzikon Podium über Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung der «S5-Stadt»

Leben und Arbeiten entlang der S-Bahn

Im Zürcher Oberland findet man eine international ausgerichtete Wirtschaft vor. Das ist die Erkenntnis eines Forschungsprojekts, das die «S5-Stadt» – die Region entlang der S5 – untersuchte.

Daniel Kopp

Die Unterteilung unserer Lebenswelt in Stadt und Land ist in aller Munde. Für die Lebenswirklichkeit der meisten Menschen in der Schweiz ist diese strikte Zweiteilung jedoch überholt. Sie leben in der sogenannten Agglomeration rund um die städtischen Ballungsgebiete und damit in einem Lebensraum mit eigenständigem Profil. Auch die Region, die von der S-Bahn-Linie S5 durchquert wird, gehört dazu.

Forschungsprojekt «S5-Stadt»

Mit ihr beschäftigte sich das Forschungsprojekt «S5-Stadt», bei dem gut 30 Wissenschaftler von mehreren Forschungsinstitutionen aus den Kantonen Zürich und St. Gallen während vier Jahren interdisziplinär zusammenarbeiteten. Nun werden im Rahmen von verschiedenen Veranstaltungen die Ergebnisse der Öffentlichkeit präsentiert. Insgesamt wurden elf Themenfelder untersucht. Eines davon war die Wirtschaft. Geleitet wurde dieser Forschungsbereich von Marco Pütz von der Eidgenössischen Forschungsanstalt Wald, Schnee und Landschaft.

Vorgestern Donnerstagabend präsentierte Pütz im Scala in Wetzikon etwa

15 Besuchern seine Erkenntnisse, danach diskutierte eine Runde aus regionalen Politikern und Wirtschaftsexperten unter der Leitung des Kommunikationsberaters Felix Müller über die Vorteile, Probleme und Zukunftsaussichten der Wirtschaftsregion rund um die Bahnlinie S5. Es ging letztlich um die Fragen: Wo und wie wollen wir in Zukunft leben und arbeiten?

Naherholungsgebiete erhalten

Zunächst stellte der Referent klar, dass es sich bei der sogenannten «S5-Stadt» keineswegs um eine homogene Region handle. Es gebe unterschiedliche Teilagglomerationen und mit Rapperswil, Wetzikon, Lachen sowie Uster gleich mehrere Zentren. Man finde zudem eine sehr international ausgerichtete Wirtschaft vor – für viele Stadtzürcher Projektpartner eine durchaus überraschende Erkenntnis, so Pütz. Er sieht in der schönen Landschaft mit den vielen Naherholungsgebieten einen wichtigen Standortvorteil der «S5-Stadt» und des Zürcher Oberlandes.

In diesem Punkt pflichteten ihm alle Mitdiskutierenden bei. Urs Stoll, Geschäftsführer des in Wetzikon ansässigen Unternehmens Reichle Immobilien, berichtete, dass nur 20 Prozent seiner Mitarbeiter mehr als 20 Kilometer von ihrem Arbeitsplatz entfernt wohnen. Es sei ein grosser Vorteil, dass man den Arbeitnehmern direkt am Arbeitsplatz ein attraktives Umfeld bieten könne. Allerdings sorgte man sich auf dem Podium um die Erhaltung dieser spezifischen Standortqualität. Urs Tschudi, Vorsitzender der Geschäftsleitung Walde & Partner Immobilien AG, plädierte dafür, kein neues Gebiet mehr zu überbauen, da dies attraktive Freizeiträume zerstöre.

Man müsse stattdessen dichter bauen als bisher.

Auf dem Podium fand dieser Vorschlag keine lautstarke Unterstützung, im Publikum hingegen schon. Ein Besucher forderte einen generellen Baustopp für neue Flächen und sah dabei vor allem die Gemeinden in der Verantwortung. Hans-Peter Hulliger, Präsident des Gemeindepräsidentenverbandes, kann sich einen Verzicht zwar vorstellen, aber nur, wenn die Bevölkerungszahl nicht weiter zunehme. Er schränkte allerdings ein, dass es sehr schwierig sein dürfte, ein solches Vorhaben durchzusetzen. Zum einen weil die Menschen immer mehr Konsum und Wohlstand einforderten und zum anderen weil die Bevölkerungszahl tatsächlich weiter wachse. Dass Letzteres besonders für das Zürcher Oberland gelte, unterstrich François With, Geschäftsführer des Regionalmarketings der Wirtschaftsregion Zürcher Oberland.

Individual- vs. öffentlicher Verkehr

Unterschiedliche Meinungen gab es bezüglich der sinnvollen Gewichtung zwischen Individual- und öffentlichem Verkehr. Während einige Diskussions Teilnehmer vornehmlich den weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs forderten, betonte Stoll auch den Individualverkehr als wichtigen Standortfaktor, insbesondere für den Gütertransport. Hulliger plädierte dafür, sowohl den ÖV als auch den IV zu fördern – Letzteren in Form des Ausbaus der Oberlandautobahn. Dagegen regte sich jedoch Widerstand in Teilen des Publikums.

Einigkeit herrschte dafür bezüglich der Strategie, wie die Probleme anzugehen seien. Dies müsse durch gemeindeübergreifende Zusammenarbeit geschehen. Referent Pütz wünscht sich eben-

Firmen-Anfragen nehmen ab

Die Zahl der Anfragen von Firmen, die sich in Wetzikon niederlassen wollen, hat im Vergleich zum Vorjahr spürbar abgenommen. Dies stellt der Wetziker Standortförderer Adrian Ebenberger fest. Aus seiner Sicht ist der Immobilien- und Grundstücksmarkt zu wenig transparent. Auch gestalte sich die Zusammenarbeit mit den Grundstück- und Immobilienbesitzern schwierig, heisst es in der Mitteilung weiter. Konkret habe sich das beim koordinierten Auftritt an der Immobilienfachmesse Real Site 2010 gezeigt. Nur mit Mühe konnten zehn Anbieter aus dem Zürcher Oberland gewonnen werden, die sich mit ihren Dossiers an der Messe vertreten liessen. Weiter stellt Ebenberger fest, was seit Längerem bekannt ist: «Der Stadt Wetzikon fehlt es an Landreserven und grösseren Gewerbeimmobilien, wo ausgesuchte Firmen angesiedelt werden können.» (zo)

falls vermehrte Anstrengungen in diese Richtung, ist aber skeptisch, ob tatsächlich alle Gemeinden die Bereitschaft zeigen, zugunsten regionaler Strategien auf Kompetenzen zu verzichten.

Ein Ziel des Projekts «S5-Stadt» sei es, den Elfenbeinturm der akademischen Forschung zu verlassen, so die Organisatoren. Die Diskussion am Donnerstagabend hat gezeigt, dass dieses Ziel erreicht wurde.

Oetwil am See

Schwerverletzter bei Explosion

Bei einer Explosion im Zentrum von Oetwil am See ist gestern Abend ein Mann schwer verletzt worden. Kurz vor 19.30 Uhr ertönte aus dem WC-Häuschen bei der grossen Bushaltestelle im Dorfczentrum ein Knall. Anschliessend stürzte eine brennende Person aus dem Häuschen. Einem Buschauffeur gelang es, den Brennenden mit dem Feuerlöscher aus dem Bus zu löschen. Anschliessend wurde der Mann von den mittlerweile eingetroffenen Rettungskräften erstversorgt und danach mit dem Helikopter ins Spital geflogen. Gemäss Polizeiangaben sind die Hintergründe des Vorfalles und die Identität des Verletzten noch völlig unklar. (ehi)

Wetzikon

Kredit für Halle kommt vors Volk

Am kommenden Montag, 27. September, entscheiden die Stimmbürger an der Gemeindeversammlung der Sekundarschulgemeinde Wetzikon-Seegraben über den Planungs- und Projektierungskredit für die Dreifachturnhalle. Im Juli hatte eine Jury ein Projekt zur Realisierung empfohlen (wir berichteten). Der Neubau des als «Mehrzweckturnhallen Zentrum» bekannten Projektes soll rund 14 Millionen Franken kosten. Der jetzt zur Abstimmung gestellte Projektierungskredit, der auf 905 000 Franken festgesetzt ist, stellt das einzige Traktandum an der Gemeindeversammlung dar. Das Geschäft ist unbestritten – alle Parteien empfehlen die Annahme. (zo)

Gemeindeversammlung Wetzikon, am Montag, 27. September, 19.30 Uhr, ref. Kirche Wetzikon.