

Abstract

Ist Uster eine geplante Stadt? Ist Uster überhaupt eine Stadt? Und wenn ja, seit wann und vor allem warum? Das sind die Fragen, denen in diesem Buch nachgegangen wird. Sie führen den Leser in die Zeit vor 150 Jahren, mitten ins 19. Jahrhundert, als Uster Anschluss an die Eisenbahn fand. Der Leser erfährt, weshalb Uster überhaupt einen Bahnanschluss besitzt und wie Uster ihn sich erkämpfte. Im Besonderen aber wird auf den enormen Einfluss der Eisenbahn auf Usters städtebauliche Entwicklung eingegangen. Die Eisenbahn bewirkte für Uster den Quantensprung, den die heutige Stadt für ihre weitere Entwicklung benötigte. Neue Strassen wurden angelegt, entlang denen neue Stadtviertel wuchsen. Auffallend ist, dass viele Strassen in Uster ein regelmässiges Raster aufweisen. Warum das so ist, und in welcher Form baurechtliche Regeln dahinter standen, ist ebenfalls Gegenstand dieses Buches. Ob Uster mit seiner Stadtentwicklung einzigartig dasteht oder nur ein Beispiel der damals üblichen Entwicklung industriegeprägter Ortschaften ist, zeigt der Vergleich mit Wetzikon, Usters Nachbarstadt im Bezirk Hinwil.

Inhalt

*Einleitung: Themeneinführung - Untersuchungszeitraum - Fragestellung - Definition des Begriffes <Stadt> - Die Präzisierung der Fragestellung - Forschungsstand - Quellenlage - Aufbau der Arbeit - Begrifflichkeiten
Stadtbestimmende Entwicklungen in Uster bis 1856: Die politische Entwicklung, Bedeutung und Organisation Usters - Politischer Umbruch und Bedeutung Usters - Die Entstehung und Aufgabe der Gemeinde - Die Gerechtigkeitsregelung - Baurechtliche Bestimmungen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts - Industrielle Infrastrukturen und deren Einflüsse - Entwicklung der industriellen Baumwollspinnerei in Uster - Kanäle und Rückhaltebecken

- Weitere Industrien bis 1856 - Wohnbebauung - Bäuerlich frühindustrielle Gebäude - Unter Industrieinfluss entstehender Wohnraum - Arbeiterhäuser und bürgerliche Villen - Eine Industriesiedlung entsteht - Stadtbestimmende Dienstleistungen - Verkehrswege Wasserwege - Strassen und Wege über Land - Schulbildung - Banken und Versicherungen - Medizinische Versorgung - Uster wird Bezirkshauptort - Dienstleistung auf politischer Ebene - Werbung in eigener Sache - Das Bezirkshaus und Bezirksgericht von 1832 - Das neue Bezirksgebäude von 1853 - Der Bezirkshauptort als stadtbestimmende Dienstleistung - Die Entwicklung der Erwerbsstruktur und des Dienstleistungssektors - Die Bevölkerungsentwicklung in Uster - Die Beschäftigungsverteilung

Die Stadtentwicklung Usters in Abhängigkeit der Eisenbahn: Die Eisenbahn kommt - Die Schweiz im Rückstand - Uster möchte teilhaben - Der Kampf um die <richtige> Route - Wallisellen oder Kloten - Emotionale Schlacht der Argumente - Finanzierung - Der grosse Schlag - Neue Hoffnung - Mangelnde Zahlungsbereitschaft der Prominenz - Der Durchbruch - Gerüchte, Standortplanung, Baufortschritte und Verzögerungen - Gerüchte - Planungsarbeiten - Kaspar Wetli - Der Standort des Bahnhofs Uster - Baufortschritte und Verzögerungen

Der Einfluss der Eisenbahn auf die Stadtentwicklung: Der Bahnhof und die Lokremise Uster - Zuständigkeiten und Kompetenzen - Erster Erschliessungsvorschlag - Eröffnung und Grossstadtgelüste - Usters Stadterweiterung zwischen 1860 und 1916 - Die verkehrstechnische Erschliessung des Bahnhofes - Usters Parzellenstruktur - Die architektonische Erschliessung des Bahnhofes - Schwerpunkte der Stadterweiterung - Phase 1: 1860 bis ungefähr 1885 - Phase 2: 1880 bis etwa 1900 - Phase 3: 1890 bis etwa 1916 - Eine neue Industrieachse hinter der Bahnlinie - Die Demographische Struktur der neuen Entwicklungszentren - Phase 1: Quartier Neuwiesen-Freiestrasse - Phase 2: Quartier Zentrum - Phase 3: Quartiere Neu-Wil und Brand

Verzögerungen in der Stadtentwicklung: Die Verzögerung des Bankstrasse-Ausbaues - Die Fusion der Glatttalbahngesellschaft zu den Vereinigten Schweizerbahnen VSB - Die Eröffnung der Arlberglinie - Die grosse Depression - Die Auswirkungen der Krise in Uster

Bauplanung und Bauabläufe in Uster: Gesetzliche Baubestimmungen - Robert Mosers Bebauungsplan von 1905 - Bauabläufe - Spekulationsbau in Uster - Das Grundstück an der Seestrasse 7 - Das Volksbankgebäude an der Bankstrasse 5 - Das Elektrizitätswerk - Wunsch nach Mobilität als Auslöser für neue Verkehrsplanung

Die Stadtentwicklung Wetzikons im Vergleich zu Uster: Am Anfang war die Eisenbahn - Siedeln an der Bahnlinie - Industrielle Monokultur - Städtische

Entwicklungsbemühungen

Stadt und Stadtentwicklung - Schlussbetrachtung: Rückschau - Warum förderte der Bahnanschluss die Stadtentwicklung? - Stadtplanung und Glattalbahn - Unerfüllte Hoffnungen - Die historische Stadt

Author Info

Michael Köhler, Bürger von Uster, wurde am 18. September 1971 in Hamburg geboren. In Uster besuchte er zunächst die Primarschule und anschliessend die Sekundarschule. Zwischen 1988 und 1993 absolvierte er das private Gymnasium der Neuen Schule Zürich (NSZ). Nach erfolgter Maturitätsprüfung im März 1993 immatrikulierte er sich an der Philosophischen Fakultät I der Universität Zürich. Er begann mit dem Studium der allgemeinen Geschichte, der Politikwissenschaft sowie der klassischen Archäologie. Sein Studium schloss er im Frühjahr 2001 mit dem Lizentiat zum Thema <Johann Caspar Sieber - Ein Leben für die Volksrechte> ab. Im Anschluss wurde das von Michael Köhler geschaffene Manuskript vom Chronos-Verlag als lesenswerte, bebilderte Broschüre herausgegeben (auch beim Verlag Uster-Info erhältlich). Im Frühjahr 2005 erfolgte seine Promotion im Hauptfach allgemeine Geschichte an der Universität Zürich zum Thema <Die städtebauliche Entwicklung Usters>. Michael Köhler ist seither als freischaffender Historiker in Uster und Umgebung tätig. Im Jahr 2004 wurde ihm in Uster für sein historisch wertvolles Wirken der Rotary-Kulturpreis verliehen.