

## Konzept Unterführung und Fussgängerbereich Brunnenstrasse

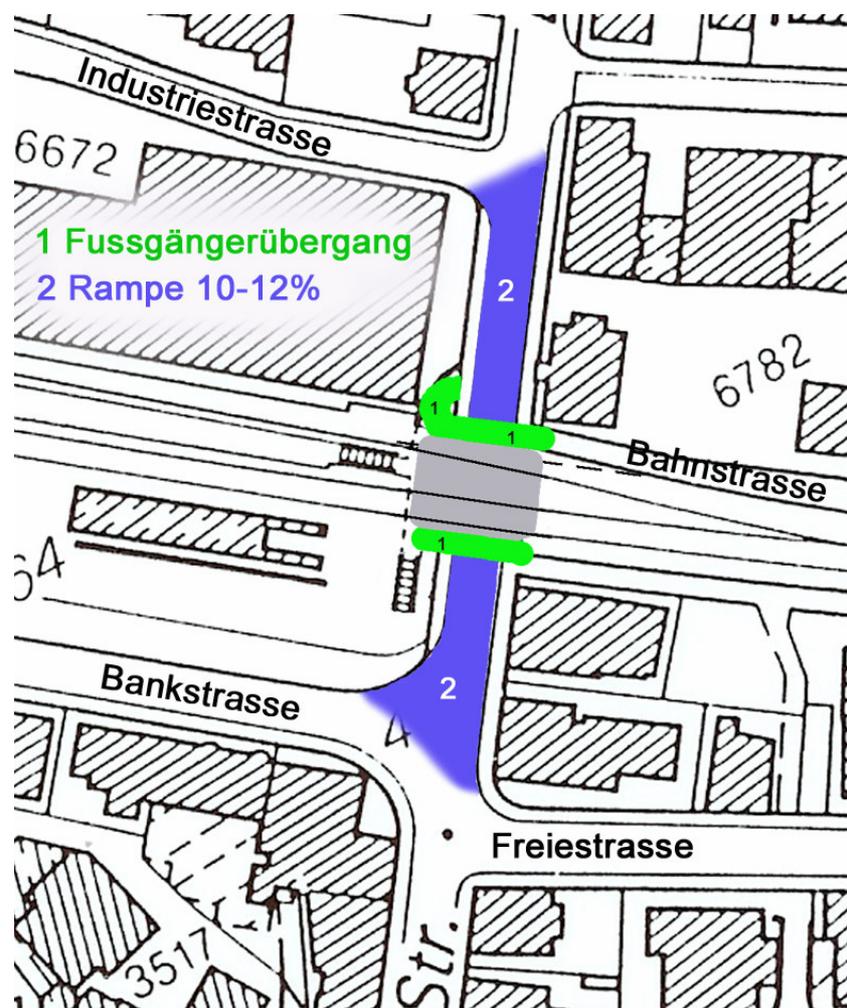
### Ausgangslage:

Wir gehen davon aus, dass in absehbarer Zeit grosszügige Unter- und Überführungen ausserhalb des Zentrums realisiert sind, die den Transitverkehr aufnehmen. Die Barrieren werden sehr hohe Schliesszeiten aufweisen, der 8Min Takt ist für 2011 ev.14 geplant. Auch Fussgänger und Radfahrer werden Niveauübergänge zukünftig kaum noch vernünftig passieren können. Der Übergang Kreuzstrasse wird zudem wegen einem neuen Rangiergeleise geschlossen. Die Brunnenstrasse wird zur Gemeindestrasse rückklassiert. Dies gibt neue Chancen für die Gestaltung dieser und der Kreuzung Brunnen-, Bahnhof- und Bankstrasse. Der Stadtrat möchte vorerst eine verkehrsberuhigte Zone schaffen. Der Bahnübergang wird später faktisch durch Zugsdurchfahrten geschlossen. Es braucht entsprechend eine langfristige Lösung.

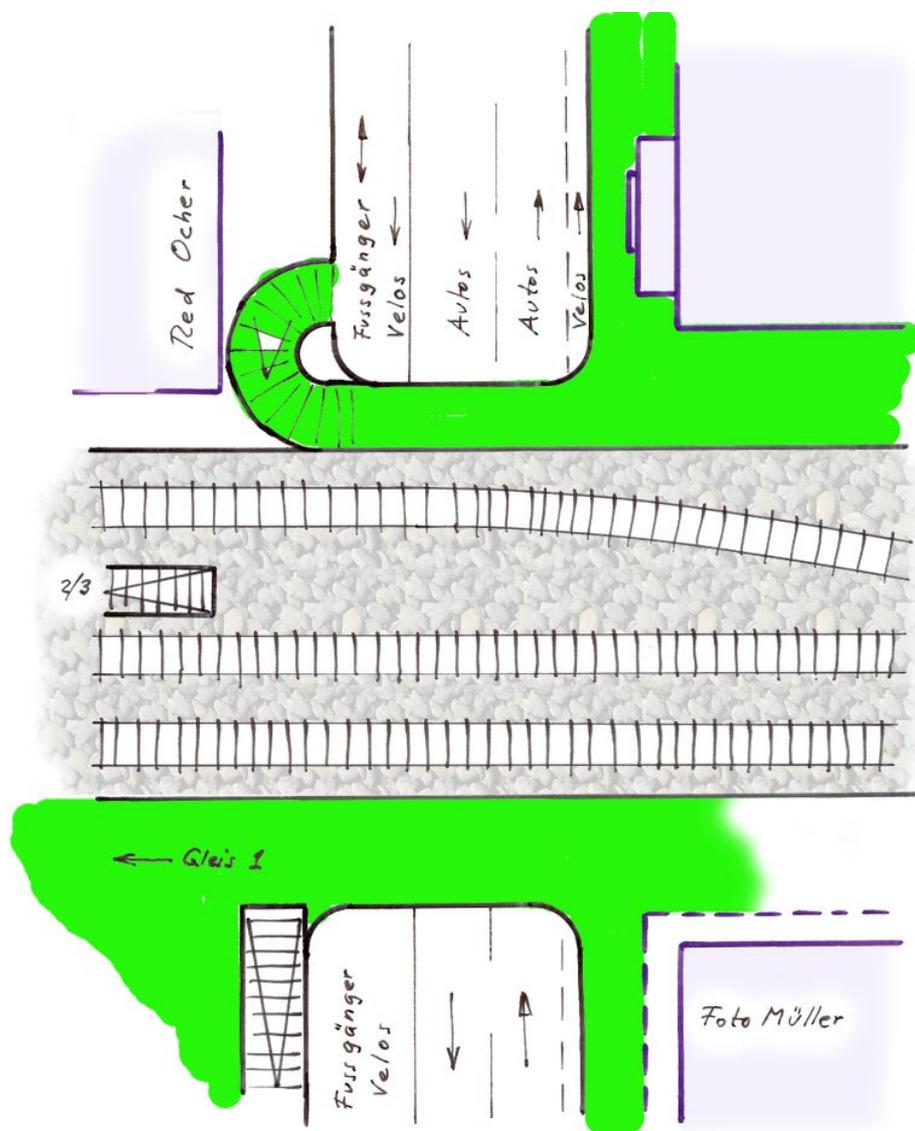
### Ziel:

Die Brunnenstrasse soll für Fussgänger, Fahrräder und mit Beschränkungen auch Motorfahrzeugen durchgängig bleiben, das Zentrum soll belebt sein und nicht zerschnitten werden. Mit Kompromissen sind trotz der Platzverhältnisse **attraktive, verkehrsberuhigte** Lösungen möglich, zum Wohle der Einwohner von Uster und dem Gewerbe.

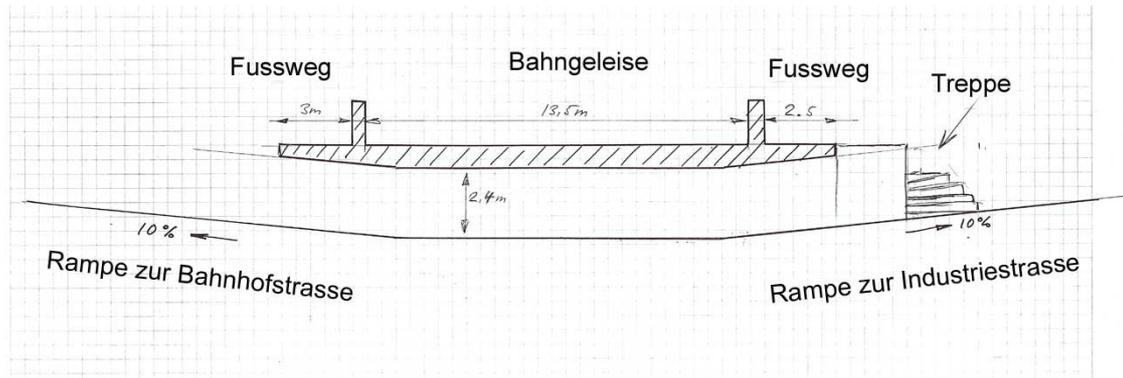
**Konzept:** Unterführung und Fussgängerbereich Brunnenstrasse



- An der Brunnenstrasse wird eine Unterführung mit beschränkter Durchfahrthöhe von ca. 2.5m erstellt. Dies ist nach der Rückklassierung der Strasse möglich. Der Einschnitt wird relevant kleiner als beim Standardausbau (4.5m). Bei einer Steigung von 10 bis 12% ist der Platz für die Rampen ausreichend, von der Industriestrasse bis in die Einfahrt Bankstrasse. Die Bankstrasse liegt topografisch ca. 0.5m unter der Schwellenhöhe, muss aber im Einfahrtsbereich ev. noch etwas abgesenkt werden.
- Die reduzierte Durchfahrthöhe und Steigung rechtfertigen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30km/h, was gut zur Zentrumsphilosophie beim Bahnhof passt.
- Die Unterführung kann mindestens 10m breit realisiert werden, genügend Platz für eine 5.5m breite Durchfahrt für den motorisierten Verkehr und breite Fussgänger und Fahrradspuren.
- Die bestehende Fussgängerunterführung kann konzeptionell integriert werden. Die Treppe von Süden und die zum Perron 2/3 können belassen werden. Unterirdisch, im Bereich der Geleise, werden Durchbrüche zur Öffnung in die neue Unterführung erstellt. Es entsteht dadurch ein grosser, offener Fussgängerbereich von ca. 7m Breite.



- Links und rechts der „Bahnbrücke“ wird parallel zu den Geleisen ein Fussgängerübergang von 3 bis 4m Breite realisiert. Dies ist möglich, da die Konstruktion statisch ausserhalb des Bahnbereiches dünner ausgeführt werden kann. Der Zugang zu den Perrons ist somit ohne eine Strasse zu überqueren möglich.



- Das Trottoir vor dem Fotogeschäft Müller wird ca. 0.5m verbreitert, um den Fussgängern aus der Freiestrasse ein bequemes Passieren via neuem Fussgängerweg zum Perron 1 zu gewährleisten.
- Von der Bahnstrasse muss nach dem Queren der Überführung die Treppe benutzt werden oder die Brunnenstrasse wird bei der Neuwiesenstrasse überquert um die Unterführung treppenfrei zu erreichen.
- Die Busspur an der Bahnhofstrasse wird aufgehoben, da der Rückstau ausbleibt. Entsprechend entsteht Freiraum für eine gute fussgänger- und fahrradgerechte Gestaltung.

#### Optionen:

- Im Bereich der Veloständer wird parallel zu den Geleisen eine Rampe für Fussgänger und ev. Fahrräder erstellt um aus der Unterführung Rollstuhlgerecht, direkt auf das Perron 1 zu gelangen. (nicht im Plan eingezeichnet)
- Die alte Fussgängerunterführung wird ersetzt und vollumfänglich in eine grosszügigere Neukonzeption eingebunden.
- Auf dem Perron 2/3 wird die Treppe durch eine Rollstuhlgängige Rampe ersetzt.
- Unter dem bestehenden und überfüllten Velounterstand wird zusätzlich ein Velokeller realisiert, der direkt aus der Unterführung erreicht wird. Ein zusätzlicher Ausgang aus diesem Raum zum Perron 1 erhöht die Attraktivität und Sicherheit.
- Der Kreiselparkplatz an der Oberland- / Brunnenstrasse wird mit Priorität Einfahrt Oberlandstrasse gestaltet, zur Vermeidung von Schleichverkehr.

#### Schlussbemerkung:

Das vorliegende Basiskonzept ist eine Plausibilitätsstudie, die die Realisierbarkeit belegt. In Bezug auf Statik, Normen und Leitungen braucht es noch eingehendere Abklärungen. Die Bedürfnisse der betroffenen Anlieger müssen ebenfalls diskutiert werden. Direkt betroffen sind: Red Ochre, Landi, Foto Müller, Café Keller.

Heinz Rutishauser  
 Projektverfasser  
 Leiter Arbeitsgruppe Standortoptimierung  
 FDP Uster