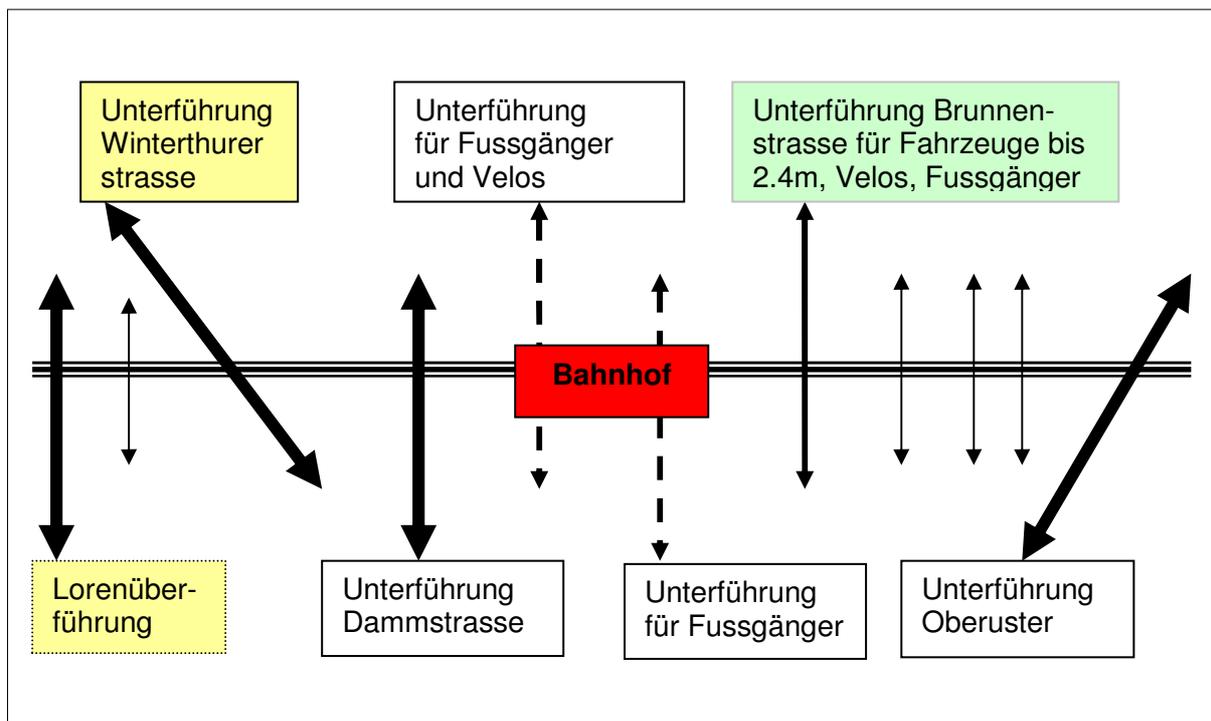


## Verkehrskonzept Bahnübergänge Uster Bahnunterführung und Fussgängerbereich Brunnenstrasse

Betrachtet man das gesamte Verkehrssystem in Uster und setzt eine hohe Priorität für das Zentrum, so braucht es grosszügig dimensionierte Über- oder Unterführungen der Bahn an der Peripherie der Stadt und minimal ausgebaute, aber genügend Durchgänge im Stadtzentrum. Damit kann erreicht werden, dass der Transit- und Schwerverkehr hauptsächlich ausserhalb des Zentrums von Uster fliesst und das Zentrum für den Binnenverkehr, Velos und Fussgänger attraktiv und durchgängig bleibt. Es sollen auch grosse Einschnitte im Zentrum vermieden werden, da sonst emotionale Trennungen der Stadt-Gebiete die Folgen sind. Die Abklassierung der Brunnenstrasse ermöglicht neue Lösungen, die bei einer Kantonsstrasse unmöglich wären. Eine Beruhigung der Brunnenstrasse, zusätzlich zur Barrierenproblematik, wie der Stadtrat es vorgeschlagen hat, erachte ich **nicht** als sinnvoll. Viel mehr sollte der Durchgang mit einer langfristigen und attraktiven Lösung überzeugen. Die Planung muss aber im Gesamtkontext studiert werden.

### Überblick:



### Übergang Loren und Winterthurerstrasse:

Es ist nicht so relevant welche Verbindung realisiert wird. Die Winterthurerstrasse ist billiger als die Lorenüberführung, geht nicht durch Naturschutzgebiet und ist die logische, direkte Querung der Bahn. Die Lorenüberführung leitet jedoch den Verkehr vorteilhafter in die Zürichstrasse. Das Eliminieren der Barriere an der Zürichstrasse trennt aber Nänikon sehr stark von Uster! Der Anschluss der Tumiger- an die Ackerstrasse ist vermutlich eine hilfreiche Zusatzverbindung. Umwegfahrten werden das Verkehrsaufkommen aber in den Quartieren erhöhen.

### Dammstrasse:

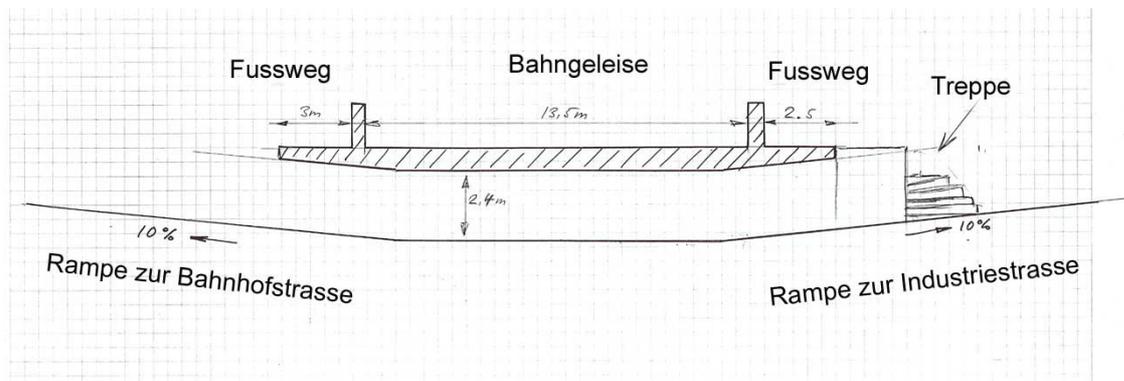
Es ist fraglich, ob um hohen Fahrzeugen das Durchkommen zu ermöglichen investiert werden soll. Die heutige Unterführung ist für den öffentlichen Verkehr ausreichend und die Rettungsfahrzeuge die zuerst am Ort sein müssen haben kein Problem. Die Sicherheit für Fahrräder konnte erreicht werden.

### Unterführungen Bahnhof:

Für Fussgänger und Fahrräder sind die zwei Unterführungen fast optimal. In der Hauptunterführung sind Radfahrer allerdings fehl am Platz, da hat es noch Potenzial.

### Gestaltung Brunnenstrasse:

Die Schliesszeiten der Barrieren werden kurzfristig relevant länger, der Übergang wird selbst für Velos nur noch schwer passierbar. **Uster wird im Zentrum zerschnitten.** Dank der Rückklassierung der Brunnenstrasse und Umleitung des Verkehrs via Oberlandstrasse, könnte eine Unterführung mit begrenzter Durchfahrtshöhe und ebenen Fussgängerverbindungen realisiert werden. Parkhäuser bieten meist 1.85m Maximalhöhe, 2.4m wären für den Individualverkehr im Zentrum akzeptabel und nebst geplantem Tempo 30 auch weiterführend begrenzend. Die Rampen müssten entsprechend den Abklärungen ca. 10% Steigung aufweisen, damit die Einfahrt von der Industriestrasse und der Bahnhofstrasse möglich sind. Bei einem Standardausbau, entsprechend kantonaler Richtlinien, gäbe es keine Chance für eine ähnliche Realisierung.



### Barriere Kreuzstrasse:

Nach Einbau des Rangiergeleises der SBB wird er vollständig geschlossen.

### Barrieren Gschwaderstrasse und Tal-Weg:

Diese Übergänge sind nach der Realisierung Loren oder Winterthurerstrasse und Aathalstrasse etc. von weniger Bedeutung, die Barrieren können vorderhand belassen werden.

### Barriere Wermatswilerstrasse:

Für die Wermatswilerstrasse muss eine mögliche Querung dringend studiert werden, eventuell ebenfalls mit reduzierter Durchfahrtshöhe. Die Umwegfahrten aus den Gebieten Hegetsberg etc. werden zu gross, es gibt zur Zeit keine Verbindung zur geplanten Unterführung Aathalstrasse.

### Unterführung Oberuster:

Die Unterführung an der Aathalstrasse ist zwingend mit Vollausbau im Zusammenhang mit der Autobahn durchs Aathal zu realisieren.

Heinz Rutishauser  
Leiter Team Standortoptimierung  
Vorstand FDP Uster