

Gesamtkonzept öffentlicher Verkehr im Bereich Uster und der Oberland-Autobahn

Ziel

- Lösung bestehender Probleme betreffend Aufhebung von Bahnschranken in Uster.
- Teil-Lösung zur Lückenschliessung der Autobahn Uster Betzholz
- Verzicht auf ein Projekt "Uster West" mit einer notwendigen Überführung über die Geleise.

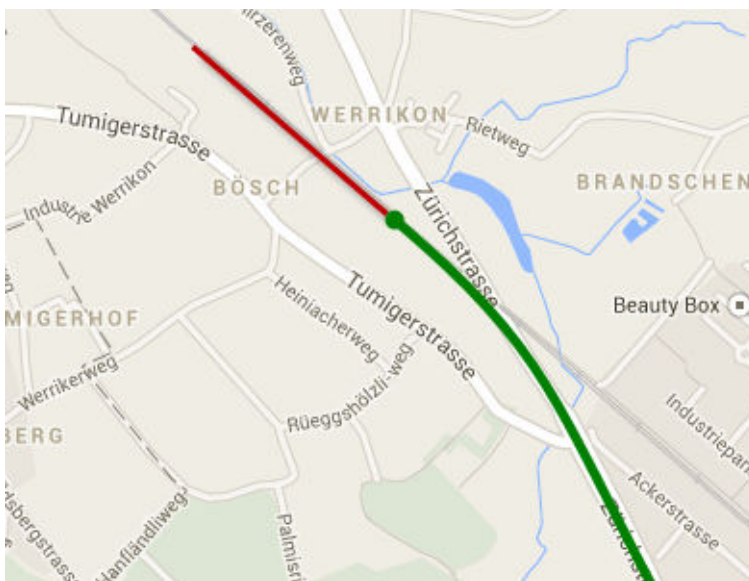
Ausgangslage

- Dass Uster unter den tagsüber mehrheitlich geschlossenen Bahnübergängen leidet, ist seit Jahrzehnten ein Problem und ein öffentliches Ärgernis.
- Laut Publikationen der SBB wird zurzeit geplant, die bestehende einspurige Gleisführung zwischen Uster und Aathal auf Doppelspur auszubauen.
- Seit Jahren wird von verschiedenen politischen Kreisen eine Lösung der bestehenden Autobahne Lücke zwischen Uster und Betzholz gefordert. Allerdings werden durch verschiedene Rekurse eine ausführbare Lösung verhindert.
- Bis dato sind noch keine baulichen Massnahmen getroffen worden, die dieses Gesamtkonzept verunmöglichen würden.

Lösungsvorschlag

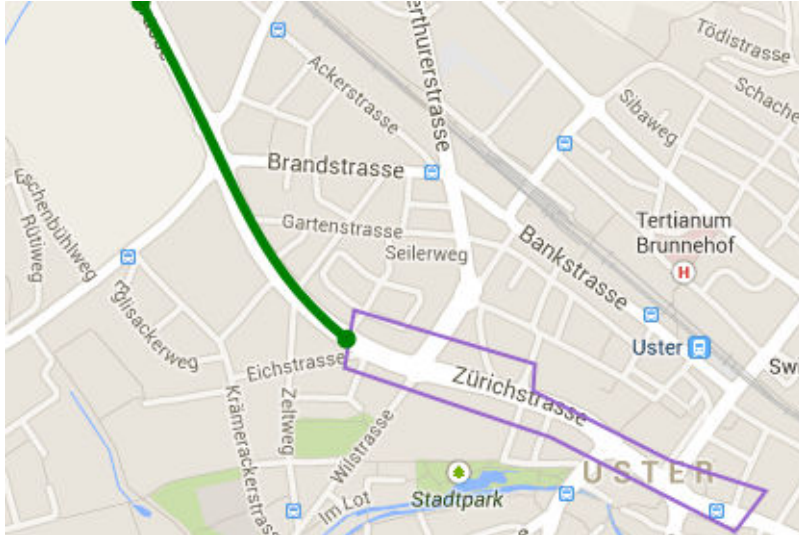
Unterirdische Gleisführung auf dem gesamten Stadtgebiet Uster.

Die Geleise der SBB sollen von Greifensee her noch vor der Bahnschranke Werrikon unterirdisch geführt werden. Der Gleisverlauf aber neu **entlang der Zürichstrasse**.



Dadurch wäre ein Arbeiten über Tags möglich.

Neuer unterirdischer Bahnhof im Bereich Zeughaus bis Illuster.



Hier gibt es im Bereich des "Nashorn-Kreisels" und im Illuster Parking Konfliktpunkte. Diese könnten aber mit in den Bahnhofsbereich einbezogen werden.

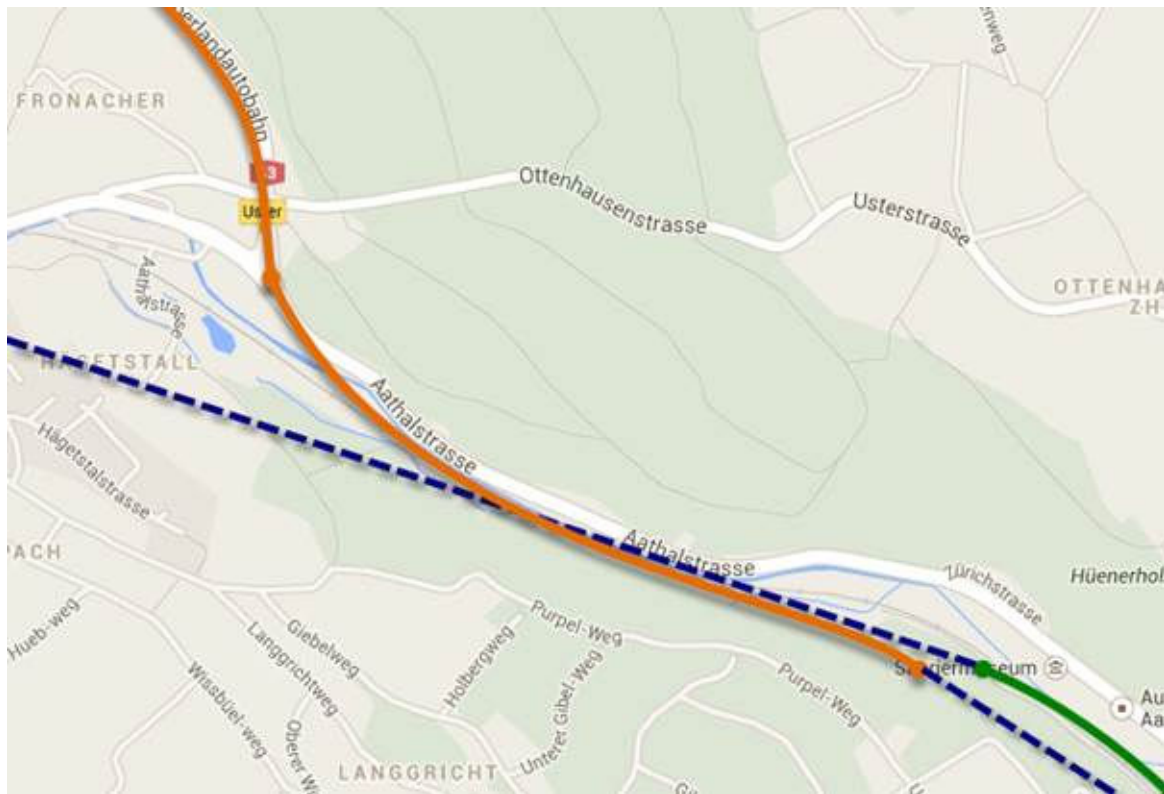
Nach Abschluss dieser Arbeiten könnte die Zürichstrasse, die heute als Bauruine einer zurückgestutzten Version einer früheren Stadtautobahn ist, wieder in eine städtebaulich ansprechende Weise neu gestaltet werden.

Im Bereich **Florastrasse** wäre immer noch ein arbeiten über Tags möglich.



Ab Aathalstrasse soll im Tunnelbau-Verfahren ein neues doppelspuriges Gleis bis kurz vor der Station Aathal im Bereich Sauriermuseum gebohrt werden. Hier werden Abklärungen über mögliche Auswirkungen wegen des Grundwassers im Bereich des Aabachs nötig sein.

Durch diese unterirdische Führung wird es möglich, die Autobahn **A53 auf einem neuem Trasse** anstelle der Bahn durch den östlichen Teil des Aathals weiter zu führen.



Argumente

- Sämtliche Bahnübergänge in Uster würden aufgehoben.
- Der frei werdende Bereich des heutigen Bahnhofes könnte neu genutzt werden.
- Die Gleisanlagen überirdisch könnten abgebaut und städtebaulich neu gestaltet werden. Damit würde zusätzlicher Gewerbe- und Wohnraum geschaffen.
- Der umstrittene Bau einer Umfahrung Uster West wäre nicht mehr dringend notwendig.
- Die Weiterführung der A53 wäre mindestens auf Ustermer Gebiet viel einfacher zu verwirklichen.
- Der Bereich Zeughaus würde durch die Nähe zum Bahnhof aufgewertet.
- Der Bahnhof wäre durch diese Verschiebung mehr im Zentrum.
- Die Einkaufszentren Illuster, Uster77 und Kernzone wären unterirdisch miteinander verbunden und würden damit aufgewertet.
- Die überdimensionierte Zürichstrasse kann auf die heutigen Bedürfnisse zurückgebaut werden.

Bedingung für die Realisation

Damit dieses Projekt "Unterirdischer Bahnhof Zürichstrasse" realisiert werden kann, müsste die Ustermer Politik bereit dazu sein, Rahmenbedingungen zu schaffen, die es erlauben einer Interessengruppe aktiv zu werden. Diese Projektgruppe aus Interessenten und Investoren zusammen mit den SBB müssen freie Hand haben in der Ausführung.