

Traktandum 5, Einzelinitiative 665/2022 «Verkürzung der Barrieren-Schliesszeiten in Uster», Bericht und Antrag des Stadtrates

Referat von Paul Stopper

Die Begründung zur EI von Daniel Schnyder vom 13. Januar 2022 ist auch heute noch richtig:

- Uster erlangte mit seinen ständig geschlossenen Barrieren eine unrühmliche Bekanntheit weit über die Region hinaus und ist **regelmässig das Ziel von Spott**. Weshalb in Vergangenheitsform? Es gilt doch auch heute noch!
- Die geschlossenen Barrieren sind in der Bevölkerung das absolute Ärgernis Nr. 1.
- Die Fahrplanverdichtung wird die Situation nur **noch verschlimmern**.
- **Der grüne Baudirektor des Kantons Zürich werde jede Unterführung in Uster zu verhindern wissen.**

Es sei daran erinnert, dass sich die Ustermer Stimmbevölkerung mindestens zu einem Barrierenübergang geäussert hat: Am 25. November 2012 hat Uster **einer Unterführung Winterthurerstrasse mit 5405 Ja zu 3622 Nein zugestimmt**.

Aus verschiedenen Leserbriefen muss man entnehmen, dass es auch heute noch immer Gegner gegen diese Unterführung gibt. Das ist zwar ihr gutes Recht. Demokratisch ist das aber nicht.

Ihr Argument ist seit 1982 das gleiche (also seit 40 Jahren!!!!), dass die geschlossenen Barrieren als Pfortner dienten und den Strassenverkehr zurückhielten.

Man erinnert sich aber noch genau, dass dieselben Leute aber Feuer und Flamme für die Umfahrung Uster West als Ersatz für den Niveauübergang Winterthurerstrasse waren - einer Utopie durch die national geschützte Moorlandschaft Glatten-/Werrikerriet.

Diese Engstirnigkeit beweist, dass es diesen Personen nicht darum ging und geht, ein Verkehrsproblem zu lösen, sondern dass sie nur

eines im Sinn hatten und haben: Den Verkehr unbedingt von ihrem Hätschelprojekt «Zeughaus» weg zu haben.

Was einigermaßen erstaunt, ist, dass der Stadtrat zwar in seinem Zusatzbericht zum STEK 2035 vom Dezember 2020 gross verkündete, die Unterführung Winterthurerstrasse sei das oberste Ziel seiner Verkehrspolitik. Es heisst dort:

Bahnunterführung Winterthurerstrasse als Kernelement

Kernelement des Konzepts ist eine Bahnunterführung für alle Verkehrsmittel an der Winterthurerstrasse. Analysen zeigen, dass diese Unterquerung zwingend ist, um einen pünktlichen Busverkehr durch die bestehende Unterführung Dammstrasse von und zum Bahnhof Uster zu ermöglichen».

Gemacht hat der Stadtrat in den seither verflossenen 3 Jahren nichts nach Aussen sichtbares für diese Ufü. Hofft er vielleicht insgeheim auch, dass der grüne Baudirektor schon dafür Sorge, dass die Ufü nie gebaut werde?

Wenn sie in diesem Saal nun glauben, ich sei ein Strassenbau-Narr oder -Turbo, dann täuschen sie sich: Ich war in den 70- und 80-er Jahre mit der damaligen Volksinitiative «Pro Glattallinie» für den Doppelspurausbau Wallisellen - Uster einer der Vorkämpfer der Zürcher S-Bahn. Ich bekannte mich aber auch damals für eine Verkehrspolitik mit der Aufhebung und den Ersatz von einigen Barrieren-Übergängen. Dazu gehört seit 40 Jahren auch die Ufü Winterthurerstrasse. Nicht zuletzt, um schwere Unfälle Auto/Bahn an niveaugleichen Bahnübergängen vermeiden zu können!

Natürlich bin ich auch der Meinung, dass die SBB bei den Barrieren-Schliesszeiten das technisch Machbare gemacht haben und dass es unmöglich zu sein scheint, noch mehr herauszuholen.

Also ist die Lösung im Bau von einigen Ersatzbauwerken zur Aufhebung der niveaugleichen Bahnübergängen in Uster zu suchen, so zB auch bei der Böschstrasse in Werrikon, vergl. meine Motion vom 544/2023 vom 4. Oktober 2023.

Die EI kann als erledigt abgeschrieben werden. Das Thema «Barrieren-Übergänge in Uster» aber nicht.