



Uster, 31. März 2015  
Nr. 520/2015  
V4.04.71

Seite 1/4

An die  
Mitglieder des  
Gemeinderates Uster

**ANFRAGE NR. 520 «WIEDEREINFÜHRUNG DER DIREKTBUS-  
LINIE AM BAHNHOF USTER ZUR SCHIFFLÄNDE VIA POST-  
STRASSE–SEESTRASSE–WIL»  
PAUL STOPPER UND WERNER KESSLER  
BEANTWORTUNG**

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Ratsmitglieder Paul Stopper und Werner Kessler reichten am 29. Januar 2015 beim Präsidenten des Gemeinderates eine Anfrage betreffend «Wiedereinführung der Direktbuslinie vom Bahnhof Uster zur Schiffflände via Poststrasse–Seestrasse–Wil» ein.

Die Anfrage hat folgenden Wortlaut:

*«Seit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 1998/99 fährt der Bus vom Bahnhof Uster zur Schiffflände nicht mehr über die Postrasse und Seestrasse, sondern via Acker-/Sonnenberg-/Wannenstrasse. Bereits vor der Einführung der neuen Linienführung – im Mai 1998 – wandten sich 120 Personen des vorgesehenen „buslosen“ Abschnittes der Seestrasse an den damaligen Stadtrat mit der Bitte um Beibehaltung der Buslinienführung. Ohne Erfolg. Seither ist die Seestrasse zwischen der Bushaltestelle „Stadtspark“ und „Im Wil“ nicht mehr durch den Innerorts-Bus erschlossen.*

*Vor dieser Änderung hatte die Bevölkerung von Niederuster einen direkten Zugang zur Poststrasse und damit zu den Einkaufszentren. In den seitherigen 15 Jahren wurden an der Seestrasse zwischen Forchstrasse und Sandstrasse etliche grössere Wohngebäude erstellt.*

*Weil dieser Zustand nach wie vor unhaltbar ist, hat der Landesring der Unabhängigen Uster (LdU) in allen seitherigen öffentlichen Fahrplan-Verfahren auf diesen wenig kundenfreundlichen Zustand hingewiesen und das Begehren um Wiedereinführung der Direktbuslinie gestellt. Die Stadt Uster lehnte die Begehren mit konstanter Beharrlichkeit ab.*

*Die „Gratis-Stadtrundfahrt“ via Sonnenberg misst 3.3 km und dauert länger als die direkte, 2.5 km lange Fahrt via Post-/Seestrasse. Die Buslinie verkehrt täglich von 5.45 Uhr bis 20.30 Uhr im Viertelstundentakt zum See. An Sonn- und Feiertagen im 30-Minuten-Takt.*

*Die Busplanung – und damit auch die Behandlung der Stellungnahmen zu den Fahrplanbegehren – liegt wie die übrige Stadt-, Verkehrs- und Siedlungsplanung bei Stadtplaner Walter Ulmann, resp. beim Tiefbauvorsteher, Stadtrat Thomas Kübler.*



*Wir fragen den Stadtrat an:*

- 1. Weshalb verkehrt die Buslinie 817 an Werktagen von morgens früh bis abends spät im ¼-h-Takt bis zur Schiffflände?*
- 2. Welche Passagierfrequenzen weist die Buslinie 817 im Abschnitt Turicum–Schiffflände auf (Bitte genaue, durchschnittliche Passagier-Zahlen pro Kursfahrzeug seit 1999!)?*
- 3. Ist die Bedienung der Schiffflände wirklich so wichtig, dass sie so gut bedient werden muss (¼-h-Takt)?*
- 4. Existieren in Uster nicht noch zahlreiche Siedlungsgebiete, welche eine Erschliessung durch den Innerortsbus nötiger hätten als die Schiffflände (z. B. Areal Trümpler Oberuster, Altersheim Dietrain, Werrikon, etc.)?*
- 5. Welche Gespräche führte der federführende Stadtplaner W. Ulmann resp. der Stadtrat seit 1999 mit der VZO und dem ZVV betreffend Wiedereinführung der Direktbuslinie Bahnhof–Schiffflände via Post- und Seestrasse? Welches waren die jeweiligen Ergebnisse?*
- 6. Auf wann ist der Stadtrat gewillt, diese Linie zusammen mit der VZO und dem ZVV wieder einzuführen?*
- 7. Ist der Stadtrat gewillt, die Haltestellensituation im Abschnitt zwischen den Haltestellen „Stadtpark“ und „Im Wil“ in dem Sinne zu überprüfen, als die Haltestelle „Falken“ wieder in beiden Richtungen in Betrieb genommen und im Bereich der Bertastrasse eine neue Haltestelle eingerichtet wird?*

*Beilage:*

*Kartenausschnitt von Uster mit bestehender Buslinienführung und Direktbuslinie Bahnhof–See»*

### **Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:**

Die Organisation des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Uster ist komplex. Im Jahr 1990 wurde die Zürcher S-Bahn eingeweiht, zugleich der «Zürcher Verkehrsverbund» (ZVV) aus der Taufe gehoben. Der ZVV definiert die strategischen Ziele, trägt die Finanzverantwortung und übernimmt das strategische Marketing. Für die eigentlichen Verkehrsleistungen sind die «Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland» (VZO) mit Sitz in Grüningen zuständig. Sie sorgen dafür, dass der öffentliche Verkehr im Zürcher Oberland funktioniert und sind somit für die Angebotsplanung, das Angebotskonzept und die Durchführung des Fahrplanverfahrens verantwortlich. Oft werden Wünsche und Forderungen aus der Bevölkerung an den Stadtrat und an die VZO herangetragen. Es sind Begehren bezüglich Fahrplanverdichtung, Ausweitung der Dienstleistungen in den sogenannten Randstunden und, wie vorstehend, Wünsche betreffend neuer Linienführungen. Alle zwei Jahre werden die Fahrpläne den neusten Erkenntnissen angepasst. Dies erfolgt in einem klar strukturierten Rahmen und zeitlichen Ablauf in Zusammenarbeit mit der «Regionalen Verkehrskonferenz» (RVK), dem Zusammenschluss je eines Vertreters aller vom Marktgebiet betroffenen Gemeinden.

Im Jahr 2007 beauftragte der Stadtrat zusammen mit den VZO ein Ingenieurbüro mit der Erarbeitung eines neuen Buskonzeptes, u. a. mit dem Ziel einer flächendeckenden Erschliessung des Gemeindegebietes, der Aufhebung von Rundkursen und der Einrichtung von sogenannten Durchmesserlinien. Das Konzept wurde durch den Gemeinderat im Jahr 2010 unterstützt. Bei der Festlegung des Liniennetzes wurde auf neue Entwicklungsgebiete (Loren, Eschenbüel, Zellwegerareal, Bildungszentrum) Rücksicht genommen. Die Regionallinie 842 führt über die Zentralstrasse nach Riedikon, die Linie 816 parallel dazu im Abstand von ca. 600 m über die Wilstrasse nach Niederuster und die Linie 817 wieder parallel in einem Abstand von ca. 600 m über die Sonnenbergstrasse Richtung See. Mit diesen Anordnungen besteht ein flächendeckendes optimales Verkehrsliniennetz für den südwestlichen Teil unserer Stadt. Im Gegenzug musste die Linie über die Seestrasse aufge-



hoben werden. Es ist selbstredend, dass jede Änderung für die einen Vorteile, für andere Nachteile in sich birgt. Dabei gilt es seitens des Stadtrates, die städtischen Gesamtinteressen zu vertreten.

**Frage 1:**

«Weshalb verkehrt die Buslinie 817 an Werktagen von morgens früh bis abends spät im ¼-h-Takt bis zur Schiffflände?»

**Antwort:**

Es besteht ein Nachfragebedürfnis, den Greifensee mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen.

Die Buslinie 817 verkehrt ab 5.45 Uhr bis 20.30 Uhr viertelstündlich bis zur Schiffflände und stellt von 08.15 Uhr bis 19.15 Uhr den Anschluss an das ZVV-Kurs-Schiff Niederuster-Maur sicher. Ab 20.45 Uhr verkehrt der Bus nicht mehr bis zur Schiffflände, sondern bedient die Haltestelle «Seeweg» und wendet auf dem Doppelkreisel Sonnenbergstrasse/Seestrasse, bedient die Haltestelle «Schlyffi» und folgt der Linie zurück zum Bahnhof.

Eine durchgehende Erschliessung im Viertelstunden-Takt ist grundsätzlich nicht zwingend notwendig, jedoch auf Basis der Systematik anzustreben und aufgrund der vorhandenen Infrastruktur am sinnvollsten. Es sei erwähnt, dass es sich bei der Schiffflände um das wichtigste Naherholungsgebiet der Stadt Uster handelt. Die Belegung der Parkierungsanlage am Seeweg zeigt, wie gross der Erholungsdruck auf dieses Gebiet ist.

Die Linie alternierend bis zur Haltestelle «Schlyffi» zu führen (wie nach 20.30 Uhr), reduziert die Kosten nicht (Leerfahrt bis zur nächsten Wendemöglichkeit beim Doppelkreisel Sonnenbergstrasse/Seestrasse) – jedoch die Nachfrage.

Mit der Buslinie 817 wird nicht nur die Schiffflände, sondern auch das Gebiet Wannan-/Sonnenbergstrasse und Ackerstrasse im Viertelstunden-Takt bedient.

**Frage 2:**

«Welche Passagierfrequenzen weist die Buslinie 817 im Abschnitt Turicum–Schiffflände auf (Bitte genaue, durchschnittliche Passagier-Zahlen pro Kursfahrzeug seit 1999!)?»

**Antwort:**

Die geforderten Daten sind ab 2011 greifbar, diejenigen für das Jahr 2014 erst ab Mitte März 2015.

Die VZO konnte nur die Einsteigerzahlen der drei gewünschten Haltestellen aus den Jahren 2011 bis 2013 aufbereiten:

	2011	2012	2013
<b>Turicum</b>	19'805	20'343	16'104*
<b>Seeweg</b>	18'678	21'651	22'635
<b>See</b>	45'092	45'993	47'959

\* Turicum, 2013: infolge Baustelle während ca. 40 Tagen nicht bedient.

**Frage 3:**

«Ist die Bedienung der Schiffflände wirklich so wichtig, dass sie so gut bedient werden muss (¼-h-Takt)?»

**Antwort:**

Siehe Antwort zu Frage 1.

**Frage 4:**

«Existieren in Uster nicht noch zahlreiche Siedlungsgebiete, welche eine Erschliessung durch den Innerortsbus nötiger hätten als die Schiffflände (z. B. Areal Trümpler Oberuster, Altersheim Dieterrain, Werrikon, etc.)?»



**Antwort:**

Heute sind gemäss Gemeindeporträt des Kantons Zürich in der Stadt Uster 97 Prozent der Einwohnenden durch den öffentlichen Verkehr erschlossen.

Noch schlecht erschlossen mit dem öffentlichen Verkehr sind der nördliche Teil von Nänikon, Ausenwachen, das Trümpler-Areal in Oberuster und das Altersheim Dietenrain. Die Mehrkosten für die Erschliessung dieser Gebiete (Zusatzkurse bzw. neue Linien) wären vollumfänglich durch die Stadt Uster zu tragen. Eine kostenneutrale Mittelumlage von der Schiffflände auf übrige Gebiete ist nach Angaben der VZO nicht möglich.

**Frage 5:**

«Welche Gespräche führte der federführende Stadtplaner W. Ulmann resp. der Stadtrat seit 1999 mit der VZO und dem ZVV betreffend Wiedereinführung der Direktbuslinie Bahnhof–Schiffflände via Post- und Seestrasse? Welches waren die jeweiligen Ergebnisse?»

**Antwort:**

Seit Jahren fordert der «Landesring der Unabhängigen der Stadt Uster» (LdU) im Rahmen der Verbundfahrplanprojekte eine Änderung der Linienführung nach Niederuster über die Poststrasse-See-strasse- Wil. Diese Forderung entspricht nicht dem vom Stadt- und Gemeinderat festgesetzten Buskonzept Uster und wurde deshalb durch den Stadtrat nicht unterstützt.

**Frage 6:**

«Auf wann ist der Stadtrat gewillt, diese Linie zusammen mit der VZO und dem ZVV wieder einzuführen?»

**Antwort:**

Voraussetzung für die Einführung der gewünschten Linienführung ist ein neues Buskonzept, welches zur Zeit noch nicht in Aussicht steht.

**Frage 7:**

«Ist der Stadtrat gewillt, die Haltestellensituation im Abschnitt zwischen den Haltestellen „Stadtpark“ und „Im Wil“ in dem Sinne zu überprüfen, als die Haltestelle „Falken“ wieder in beiden Richtungen in Betrieb genommen und im Bereich der Bertastrasse eine neue Haltestelle eingerichtet wird?»

**Antwort:**

Siehe Antwort zu Frage 6.

Der Stadtrat bittet den Gemeinderat, von der Antwort auf die Anfrage Nr. 520 der Ratsmitglieder Paul Stopper und Werner Kessler betreffend «Wiedereinführung der Direktbuslinie vom Bahnhof Uster zur Schiffflände via Poststrasse–Seestrasse–Wil» Kenntnis zu nehmen.

STADTRAT USTER

Werner Egli  
Stadtpräsident

Hansjörg Baumberger  
Stadtschreiber

**Beilage (Aktenauflage)**

- Anfrage vom 29. Januar 2015