

An die Mitglieder des Gemeinderates

Postulat der Ratsmitglieder Benno Scherrer und Daniel Hunziker betreffend Schaffung einer Fussgängerzone in Usters Zentrum (Postulat Nr. 516)

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 30. November 2006 reichten die Ratsmitglieder Benno Scherrer und Daniel Hunziker beim Präsidenten des Gemeinderates eine Motion betreffend Schaffung einer Fussgängerzone in Usters Zentrum ein. An der Gemeinderatssitzung vom 5. Februar 2007 wurde die Motion in ein Postulat umgewandelt und dem Stadtrat einstimmig zur Beantwortung überwiesen.

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

«Der Stadtrat wird beauftragt dem Gemeinderat Bericht und Antrag zu folgendem Begehren zu unterbreiten.

„Als Fussgängerzone gemäss Signalisationsverordnung Art. 22c zu signalisieren sind:

- 1. die Post-Strasse von der Zürich-Strasse bis zur Einfahrt in die Tiefgarage der Überbauung Kern Nord**
- 2. die Gerichts-Strasse von der Post-Strasse bis und mit Kataster-Nr. 2064.“**

Begründung

Eine Fussgängerzone auf diesen Strassenabschnitten wertet Usters Stadtzentrum auf und schafft einen attraktiven Begegnungsraum im Zentrumsgebiet zwischen Brunnenkreisel, Kern Nord und Illuster.

Die bestehende sowie neue Gestaltung des Strassenraums genügen bereits den Anforderungen an eine Fussgängerzone. Die Umsetzung als Fussgängerzone bringt kaum Einschränkungen für den Privatverkehr und ist ohne zusätzliche Investitionen mit einer reinen Signalisationsänderung zu erreichen.

Als Ausnahme gemäss Signalisationsverordnung Art. 22c Abs. 1 ist Fahrzeugverkehr für Anwohner und Lieferanten sowie Veloverkehr zuzulassen.

Die Zufahrt zu den öffentlichen Parkplätzen auf Kataster-Nr. 2501 und 3798 ("Jelmoli-Parkplatz") ist zu gewährleisten. Die Erschliessung von der Zürich-Strasse her ist als Ersatz für die Zufahrt über die Webernstrasse zu prüfen.

Die Stadt Uster wirkt in Zusammenarbeit mit den VZO darauf hin, dass die VZO-Busse nicht mehr durch die Post-Strasse verkehren.»

Der Stadtrat nimmt zum Postulat wie folgt Stellung:

1. Geschichtliches

An der Gemeindeabstimmung vom 25. September 1988 genehmigten die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Stadt Uster einen Bruttokredit von 1 455 000 Franken für Massnahmen zur Errichtung eines fussgängerfreundlichen Zentrums. Angestrebt wurde an der Post-, Webern-, Gerichts- und Bankstrasse eine Neugestaltung des Strassenraumes, welche die Fussgänger bevorzugt, den Autoverkehr dagegen beruhigt, ohne dass er verhindert wird. Ein besseres Miteinander der Verkehrsteilnehmer (Fussgänger, Velo, Bus, motorisierter Individualverkehr) war das anvisierte Ziel.

Weitere Umgestaltungsmassnahmen folgten: 1993 war es ein Kredit von 1,65 Millionen Franken für den Bushof, im selben Jahr 317 000 Franken für die Bankstrasse West. Im Jahr 1998 wurde die Tannenzaunstrasse für 418 000 Franken umgestaltet und im Jahr 1999 erfolgten die Neugestaltung der Bankstrasse Ost für 530 000 Franken und des Veloparks Ost für 850 000 Franken. Diese Aufzählung zeigt, dass in den vergangenen Jahren der öffentliche Raum im Nahbereich der S-Bahn-Station Zug um Zug aufgewertet wurde. Ein weiterer wichtiger Schritt war die Zustimmung der Bevölkerung zum privaten Gestaltungsplan «Kern Uster Nord» und zur Teilrevision der Nutzungsplanung im Bereich «Kern Uster Süd» vom 21. Mai 2000. Der Gestaltungsplan ermöglicht nun eine Ausweitung des fussgängerfreundlichen Zentrums von der Poststrasse ins Gebiet Kern Nord. Mit dem Bezug der neuen Bauten folgt die angestrebte Belebung und Aufwertung des Zentrums.

Mit der Schaffung einer Fussgängerzone streben die Postulanten eine weitere Attraktivitätssteigerung im Zentrum von Uster an.

2. Rechtliche Grundlagen

Gemäss Signalisationsverordnung Art. 22a bis 22c stehen für die Verkehrsberuhigung von Quartieren und Geschäftsbereichen drei Zonen zur Verfügung.

2.1. Tempo-30-Zone

In den Tempo-30-Zonen wird das grundsätzliche Vortrittsrecht des Fahrverkehrs nicht aufgehoben. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Es gilt das Prinzip des Rechtsvortritts. Auf Fussgängerstreifen wird verzichtet; somit haben die Fussgänger das Recht, überall die Fahrbahn zu überqueren. Das Vortrittsrecht des Fahrverkehrs bleibt jedoch bestehen. Aufgrund besonderer Bedürfnisse – zum Beispiel im Bereich von Schulhäusern – können Fussgängerstreifen eingesetzt werden.

2.2. Begegnungszone

In Begegnungszonen dürfen Fussgänger und Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten die ganze Verkehrsfläche benützen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt, dürfen die Fahrzeuge jedoch nicht unnötig behindern. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h. Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt.

2.3. Fussgängerzone

In der Fussgängerzone ist die gesamte Strassenfläche den Fussgängern und den Benützern von fahrzeugähnlichen Geräten vorbehalten. Fahrzeugverkehr ist nur ausnahmsweise und in beschränkter Form zugelassen (z. B. für Anwohner oder für den Güterumschlag). Es darf nur im Schrittempo gefahren werden und die Fussgänger haben stets Vortritt. Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt.

Auch der Veloverkehr ist nur ausnahmsweise und bei besonderer Signalisation zugelassen.

3. Verkehrsregime im erweiterten Zentrum (Beilage 1)

Im Zentrum von Uster ist heute im Geviert Bahnlinie, Zürichstrasse, Berchtoldstrasse und Bahnhofstrasse eine Tempo-30-Zone signalisiert. Die Winterthurerstrasse zwischen dem Bambuskreisel und

der Zürichstrasse sowie die Gerichtsstrasse zwischen Post- und Amtsstrasse sind Einbahnstrassen mit Gegenverkehr von Radfahrern. Von der Webernstrasse her ist die Zufahrt in den «Jelmoli»-Parkplatz (C) gestattet.

Auf der Poststrasse zwischen Gerichtsstrasse und Zürichstrasse besteht ein Fahrverbot für Motorfahrzeuge mit Ausnahme für den Zubringerdienst. Bei der Einmündung der Poststrasse in die Zürichstrasse ist die Ein- bzw. Ausfahrt nur für Busse im Linienverkehr und Radfahrer gestattet.

Ein Teil der Berchtoldstrasse und die Zürichstrasse im Bereich des Zentrums sind richtungsgetrennt. Wendemöglichkeiten bestehen bei den Kreisverkehrsplätzen. Das Gebiet Stadthofsaal ist über den Landihallenweg (Einfahrt) und die Theaterstrasse (Ausfahrt) erschlossen. Die Quellenstrasse ist von der Landihalle bis zur Wilstrasse für den motorisierten Verkehr gesperrt.

4. Parkierung im erweiterten Zentrum (Beilagen 1 und 2)

4.1. Öffentliche und öffentlich zugängliche Parkieranlagen

Bei den im Übersichtsplan bezeichneten öffentlichen Parkplätzen handelt es sich um grössere gebührenpflichtige Parkieranlagen mit den dazugehörigen Zufahrten. Der SBB-Parkplatz (A) und der «Jelmoli»-Parkplatz (C) befinden sich auf privatem Grund. Daneben sind in den Strassen im Zentrum noch zahlreiche einzelne öffentliche Parkfelder vorhanden. Mit Ausnahme des SBB-Parkplatzes liegt die maximale Parkdauer bei den öffentlichen Parkplätzen zwischen 15 Minuten und 2 Stunden.

Bei den im Übersichtsplan bezeichneten Parkgaragen handelt es sich um private Parkieranlagen, welche öffentlich zugänglich sind. Die Kundenparkfelder in den öffentlich zugänglichen Parkgaragen sind alle gebührenpflichtig. Die Parkgarage Illuster (H) hat keine Beschränkung der Parkdauer. In den restlichen Parkgaragen liegt die maximale Parkdauer zwischen 4 und 13 Stunden. Die Parkgarage Coop (G) ist nachts geschlossen.

Im Gebiet Zentrum befinden sich 143 oberirdische öffentliche Parkfelder und 516 unterirdische öffentlich zugängliche Kundenparkfelder. Das Gebiet Stadthaus verfügt über 69 öffentliche Parkfelder. Öffentlich zugängliche Parkgaragen sind in diesem Gebiet keine vorhanden. Im Gebiet Stadthofsaal befinden sich 58 öffentliche Parkfelder sowie 133 unterirdische Kundenparkfelder im Einkaufszentrum Uschter 77. Somit stehen im erweiterten Zentrum rund 900 öffentliche bzw. öffentlich zugängliche Parkfelder zur Verfügung.

4.2. Kundenparkfelder

Neben den öffentlichen Parkfeldern sind vor allem in den Gebieten Zentrum und Stadthaus insgesamt rund 100 oberirdische, nicht gebührenpflichtige Kundenparkfelder vorhanden.

4.3. Gebühren

Bei den öffentlichen Parkfeldern sind mit Ausnahme des SBB-Parkplatzes die ersten 15 Minuten gratis. Die Kundenparkfelder in den öffentlich zugänglichen Parkgaragen sind ab der ersten Minuten kostenpflichtig.

Beim «Jelmoli»- und Post-Parkplatz sowie bei den Parkfeldern entlang der Bank- und Freiestrasse kosten 30 Minuten 50 Rappen. Denselben Tarif hat auch die Parkgarage Illuster. In den anderen Parkgaragen kosten die ersten 60 Minuten 50 Rappen. Für Parkzeiten unter zwei Stunden lohnt sich die Benützung der Parkplätze Stadthaus, Landihallenweg und Theaterstrasse sowie der Parkfelder entlang der Tannenzaun-, Winterthurer- und Amtsstrasse.

4.4. Parkplatzumschlag

Zählungen beim «Jelmoli»- sowie beim Post-Parkplatz über Mittag und am späteren Nachmittag ergaben, dass der «Jelmoli»-Parkplatz innerhalb von 30 Minuten einmal umgesetzt wird. Hochgerechnet auf eine Stunde ergibt dies 120 Fahrten pro Stunde die durch den «Jelmoli»-Parkplatz erzeugt wer-

den. Der Post-Parkplatz wird in knapp 20 Minuten einmal umgesetzt, somit werden pro Stunde über 80 Fahrten generiert.

Diese Aufzählung verdeutlicht, wo die Probleme bei der Schaffung einer Fussgängerzone im Zentrum von Uster liegen.

5. Vorgeschlagene Fussgängerzone

Mit der vorgeschlagenen Fussgängerzone wird die Erschliessung des «Jelmoli»-Parkplatzes und der Parkgarage Poststrasse 6 erschwert bzw. verunmöglicht. Aufgrund der engen Platz- und der Rechtsverhältnisse ist ungewiss, ob der «Jelmoli»-Parkplatz jemals über die Zürichstrasse erschlossen werden kann. Die 31 öffentlichen und 13 privaten Parkfelder müssten somit weiterhin über die Webernstrasse erschlossen werden, wodurch die Fussgängerzone auf der Mitte der Gerichtsstrasse getrennt würde. Auch die Einstellhalle Poststrasse 6 kann aufgrund der engen Parkverhältnisse nicht an die Webernstrasse angeschlossen werden. Neben den 50 privaten Parkplätzen sind jedoch auch noch 24 Kundenparkplätze vorhanden. Durch die Zufahrt zur Einstellhalle würde auch hier die Fussgängerzone in der Poststrasse verkürzt.

Diese vorstehend aufgezeigten Teilbereiche verdeutlichen, dass die Ausgestaltung einer reinen Fussgängerzone zum heutigen Zeitpunkt problematisch ist. Ein weiteres Problem bilden die Velofahrenden. Eigentlich wären sie in einer Fussgängerzone nicht zugelassen. In der Praxis lässt sich dies jedoch nicht durchsetzen. Der Konflikt zwischen Velofahrenden und Fussgängern ist vorprogrammiert und macht in unseren Nachbarstädten auch grosse Probleme. Ein weiteres nicht zu unterschätzendes Thema sind der Güterumschlag. Zwar kann dieses Problem mit entsprechenden Fahr- und Parkkarten geregelt werden; der Verwaltungsaufwand ist dabei jedoch gross.

6. Begegnungszone Uster (Beilage 3)

Die grundsätzliche Zielsetzung der Postulanten ist unbestritten; auch der Stadtrat strebt eine Aufwertung des Zentrums von Uster an. Wie vorstehend aufgeführt, ist deren Umsetzung aufgrund der heutigen Parkplatzsituation nur teilweise möglich. Als langfristiges Planungsziel bleibt die Idee bestehen. Die einzelnen Schritte dazu sieht der Stadtrat jedoch umfassender. Sie beruhen auf dem Grundsatz, die Fahrgeschwindigkeit des motorisierten Verkehrs von aussen nach innen zu senken.

Der Kernbereich (Gerichtsstrasse zwischen Post- und Amtsstrasse; Webernstrasse) wird einstweilen als einjähriger Versuchsbetrieb als Begegnungszone ausgestaltet. Nach Ablauf von einem Jahr wird aufgrund der Erfahrungen (Geschwindigkeitsniveau, Akzeptanz bei den Gewerbetreibenden usw.) über die Weiterführung bzw. definitive Einrichtung einer Begegnungszone entschieden. Als Gestaltungsziel gilt, dass der Strassen- und Aufenthaltsraum auch auf die Vorplätze der Privatliegenschaften ausgedehnt wird. Im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Gerichtsstrasse konnten dank einem kooperativen Planungsverfahren zusammen mit den privaten Gewerbetreibenden bereits erste Erfolge erzielt werden. Dank der Aufhebung der Trottoirs entsteht eine sogenannte Mischverkehrsfläche, welche sich z. B. im Kern Nord auf das private Vorgelände ausdehnt.

Ein weiterer wichtiger Schritt ist die Ausdehnung dieser Zone auf das gesamte Gebiet Kern Uster Nord. Im Rahmen des Gestaltungsplans wurden die entsprechenden Bestimmungen festgelegt, damit dieser gesamte Umgebungsbereich öffentlich zugänglich wird. Die disperse Baustruktur in Uster erlaubt es, von einer klassischen Ausgestaltung der Fussgängerzone, wie wir sie in Nachbarländern oft bei sogenannten Blockrandbebauungen kennen und schätzen gelernt haben, dahingehend abzuweichen, dass es sich nicht mehr vorrangig um einen Strassenzug handelt, sondern um verschieden erlebbare Räume im Zentrum unserer Stadt. Es bleibt das Ziel, diese Idee für künftige Bauvorhaben im Kern Uster weiterzuentwickeln.

Das im Anhang dargestellte mögliche Betriebs- und Gestaltungskonzept verdeutlicht dieses Ustermer Modell. Das Konzept stellt eine mögliche mittel- bis langfristige Entwicklung dar und zeigt Optionen auf. Das Rückgrat bildet die Zürichstrasse. Von dieser Hauptverkehrsstrasse sollen die bestehenden und eventuell neu zu erstellenden Parkhäuser direkt erschlossen werden. Mit der Ausgestaltung eines weiteren Kreises bei der Unterniveau-Garageneinfahrt zum Einkaufszentrum Illuster könnte dieser innerstädtische Strassenabschnitt für die Autofahrer noch durchlässiger werden. Als Idee wäre zu

prüfen, ob mit direktem Anschluss an diesen Kreisel bei der Stadthalle ein neues öffentliches Parkhaus erstellt werden sollte. Dazu könnte eventuell ein Teil der Püntwiese unterirdisch mitbenutzt werden.

Mit der Signalisation einer Begegnungszone würde diese neue Verkehrs- und Begegnungskultur rechtlich geregelt. Diese Zone ist seit dem 1. Januar 2002 zugelassen. Der auf maximal 20 km/h beschränkte Motorfahrzeugverkehr bleibt dabei zugelassen, geniesst aber keinen Vortritt. Die Strassenräume dienen somit wieder einer äusserst vielfältigen Nutzung.

7. Busse auf der Poststrasse

Die Postulanten regen an, dass die Stadt Uster in Zusammenarbeit mit den Verkehrsbetrieben Zürichsee und Oberland (VZO) darauf hinwirken, dass die Busse nicht mehr durch die Poststrasse verkehren. In der Tat besteht ein Nutzungskonflikt. Auf der einen Seite steht die Forderung nach einer vom Bus befreiten Fussgängerzone, auf der anderen Seite die Interessen des öffentlichen Verkehrs. Tatsache ist, dass die Umläufe der Stadtbuslinien zum Teil sehr knapp bemessen und bei Verkehrsbehinderungen kaum pünktlich fahrbar sind.

Aus diesen und anderen Überlegungen entwickelten die VZO zusammen mit der Stadt ein neues Buskonzept. Es galt das Busnetz im Raum Uster zu überprüfen und auf die künftigen Entwicklungen abzustimmen. Der Ergebnisbericht zeigt auf, dass Uster bereits ein dichtes ÖV-Netz und -Angebot aufweist. Bezüglich der Erschliessungsdichte auf dem Stadtgebiet drängen sich keine Netzerweiterungen auf. Es sind jedoch die betrieblichen Lücken zu schliessen, die grossen Fahrgastpotenziale mit neuen Durchmesserlinien auszuschöpfen sowie die grossen Wachstumspotenziale in den Entwicklungsgebieten zu berücksichtigen. Aufbauend auf diesen Erkenntnissen prüft zur Zeit die VZO die fahrplantechnische Machbarkeit. Ob dabei die Poststrasse von den Buslinien entlastet werden kann, ist ungewiss. Im Zürcher Oberland wird in den nächsten Jahren mit einem Zuwachs an ÖV-Benützern von 40 Prozent gerechnet. Solche steigende Benützerzahlen beim Stadtbus Uster sind aber nur realistisch, wenn die Anschlüsse an die S-Bahn im hohen Masse gesichert sind. Bei anstehenden Entscheiden ist die entsprechende Güterabwägung zwischen den Ansprüchen des Fussverkehrs und des öffentlichen Verkehrs vorzunehmen.

8. Wie geht es weiter?

Die Attraktivität des Zentrums von Uster wird stetig verbessert. Zur Zeit ist zusammen mit den Gewerbebetreibenden die Aufwertung der Gerichtsstrasse im Gange. Das Migros-Restaurant wird auf zwei Geschosse ausgedehnt, die Veloabstellplätze wurden neu geordnet, die Vorgartengebiete wurden in die Strassenraumgestaltung einbezogen und mit Bäumen ergänzt. Mit der Realisierung des Kerns Nord und der zukünftigen Aufwertung des Zeughausareals bekommt die Gerichtsstrasse eine neue innerstädtische Bedeutung. Eingespannt zwischen dem Kern Nord, mit dem vorgesehenen Beleuchtungskonzept mittels «Bodenfenster», und dem beleuchteten Bambuskreisel prüft der Stadtrat mit einer lichtaktiven Beleuchtung im Einmündungsbereich der Webernstrasse in die Gerichtsstrasse eine weitere Attraktivitätssteigerung. Als nächster Schritt will der Stadtrat einen einjährigen Versuch mit einer Begegnungszone in der Webernstrasse und der Gerichtsstrasse im Abschnitt Poststrasse–Amtsstrasse durchführen. Mit der angestrebten Neugestaltung der Brunnen- und Bahnhofstrasse wird das fussgängerfreundliche Zentrum zudem Richtung Stadthaus ausgedehnt. All diese Massnahmen zeigen, dass der innerstädtische Bereich von Uster sich stetig zu einem urbanen Zentrum wandelt.

Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat, dem Bericht zuzustimmen und das Postulat als erledigt abzuschreiben.

STADTRAT USTER

Der Stadtpräsident:
Martin Bornhauser

Der Stadtschreiber:
Hansjörg Baumberger