Uster, 28. August 2007
Nr. 136/2007

uster
Stadtrat

Zuteilung: KPB

Bericht des Stadtrates betreffend Betriebs- und Gestaltungskonzept des öffentlichen und privaten Verkehrs im erweiterten Zentrum

(Antrag Nr. 136)

Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat, gestützt auf Art. 19, Lit. g), der Gemeindeordnung vom 23. September 2001, folgenden Beschluss zu fassen:

1. **Vom Bericht betreffend Betriebs- und Gestaltungskonzept des öffentlichen und privaten Verkehrs im erweiterten Zentrum wird zustimmend Kenntnis genommen.**
2. **Mitteilung an den Stadtrat.**

Referent des Stadtrates: Abteilungsvorsteher Bau, Thomas Kübler

1. Ausgangslage

Im Rahmen der Beantwortung von politischen Vorstössen nahm der Stadtrat in den vergangenen zwei Jahren zu verschiedenen verkehrspolitischen Teilaspekten Stellung. Eine Diskussion über die stadträtlichen Antworten fand in der Regel nicht statt. Mit dem vorliegenden Antrag möchte der Stadtrat den Gemeinderat nicht nur über den Stand der Verwirklichung der Verkehrsplanung orientieren, sondern auch dem Rat eine Plattform zur Meinungsäusserung bieten. Zudem soll ein Teilaspekt der stadträtlichen Strategie bezüglich Verkehrsplanung kommuniziert werden. Es kommt hinzu, dass der Kantonsrat am 26. März 2007 den kantonalen Verkehrsplan neu festgesetzt hat. Diese rechtskräftigen Planungsgrundlagen bilden das verkehrsplanerische Rückgrat, insbesondere für den Durchgangsverkehr.

Nachfolgend seien die dem Gemeinderat überwiesenen Grundlagen nochmals erwähnt:

- Bericht des Stadtrates zur Interpellation der Ratsmitglieder Balthasar Thalmann und Marc Meier vom 29. August 2006 betreffend Strassenbauvorhaben in Uster (Antrag Nr. 504 vom 5. Dezember 2006).
- Antwort des Stadtrates betreffend Anfrage des Ratsmitgliedes Simone Michel über innerstädtisches Verkehrsaufkommen (Antrag Nr. 520 vom 20. März 2007).
- Antrag des Stadtrates betreffend Gebietsentwicklung Eschenbüel (Antrag Nr. 109 vom 22. Mai 2007).
- Antrag des Stadtrates betreffend Reservezone Brandschänki (Antrag Nr. 110 vom 22. Mai 2007).
- Bericht und Antrag des Stadtrates betreffend Volksinitiative für die Einführung von Tempo 30 in den Wohnquartieren (Antrag Nr. 111 vom 5. Juni 2007).
- Bericht des Stadtrates zum Postulat der Ratsmitglieder Benno Scherrer und Daniel Hunziker betreffend Schaffung einer Fussgängerzone in Usters Zentrum (Antrag Nr. 516 vom 10. Juli 2007).

All diese Berichte bilden einen integrierenden Bestandteil der nun vorstehenden Zusammenfassung.

2. Kantonales Hauptverkehrsstrassennetz

Mit Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007 liegt nun wieder ein rechtskräftiger kantonaler Verkehrsplan vor. Die Auswirkungen der Oberlandautobahn auf die Stadt Uster wurden in der Interpellationsantwort Nr. 504 ausführlich kommuniziert. Bezüglich des Nord-Süd-Verkehrs hat nun der Kantonsrat die Hauptverkehrsroute auf dem Gebiet der Stadt Uster fixiert. Sie folgt von Pfäffikon durch Wermatswil zum Anschluss Uster-Nord, folgt der Autobahn bis Anschluss Uster-West und führt in der Folge über die Winterthurerstrasse auf der neu zu bauenden Strasse Uster West zur Zürichstrasse, folgt nach dem Nashornkreisel der bestehenden Wilstrasse und findet seine Fortsetzung über die geplante Moosackerstrasse Richtung Riedikon, Egg, Meilen. Als Begleitmassnahme zur Strasse Uster West werden die Berchtold- und Winterthurerstrasse abklassiert. Mit dem mittelfristig vorgesehenen Bau der Moosackerstrasse sollen die Riediker-, Talacker-, Zentral- und Zürichstrasse abklassiert werden. Der Bau der Moosackerstrasse steht noch nicht auf der politischen Agenda, Uster West indessen schon.

Auf der regionalen Verkehrsagenda stehen die Strassenunterführung beim heutigen SBB-Übergang in Oberuster und die Verlängerung der Greifenseestrasse in Nänikon, Abschnitt Grossrietstrasse bis Zürichstrasse. All diese geplanten Strassenbauvorhaben haben eines gemeinsam: für die Planung, Projektierung, den Bau und den Unterhalt ist der Kanton Zürich zuständig. Dabei übernimmt die Organisationseinheit «Verkehr und Infrastruktur Strasse (VIS)» der Volkswirtschaftsdirektion die Rolle des Bauherren und Werkeigentümers. Sie ist also für die Budgetierung, das Vorprojekt, das Bewilligungsverfahren und das Auflageprojekt zuständig. In der Folge wechselt die Zuständigkeit für die Ausschreibung, den Bau, den Betrieb und Unterhalt dieser Strassenprojekte in die Baudirektion.

Die Stadt Uster hat somit neu bei der Verwirklichung neuer kantonaler Verkehrsanlagen zwei Ansprechpartner: die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion, was aufgrund der bis heute gemachten Erfahrungen bestimmt keine Vereinfachung darstellt.

3. Uster West

Die Projektierung dieser für Uster wichtigen Strasse samt den flankierenden Massnahmen steht bei der Volkswirtschaftsdirektion vor dem Abschluss. Kernpunkte des Projektes sind das Überführungsbauwerk, der direkte Anschluss der Tumigerstrasse an die Ackerstrasse, die Aufhebung des Bahnüberganges in Werrikon samt Verlagerung des Fuss- und Radwegüberganges unter das Überführungsbauwerk sowie die Aufhebung der heute bestehenden Winterthurerstrasse zwischen der Haberweid- und Schattenackerstrasse. Daneben werden neue ökologische Ausgleichsflächen und Aufwertungen im Nahbereich des Naturschutzgebietes nachgewiesen. Die Projektunterlagen sollen der Stadt Uster demnächst unterbreitet werden. Öffentliche Auflage und Kreditantrag an den Kantonsrat sind die weiteren Meilensteine. Die Linienführung ist im beiliegenden Übersichtsplan eingetragen. Seitens der Stadt gilt es, städtebaulich auf diese neue Strassenführung zu reagieren. Mit Antrag Nr. 110 vom 22. Mai 2007 betreffend Reservenzone Brandschänki und Antrag Nr. 109 vom 22. Mai 2007 betreffend Entwicklungsgebiet Eschenbüel liegen Entscheidungsgrundlagen beim Gemeinderat zur Beschlussfassung.

4. Die Gestaltung des innerstädtischen öffentlichen Raumes

Mit der Beantwortung des Postulates Nr. 516 der Ratsmitglieder Benno Scherrer und Daniel Hunziker betreffend Schaffung einer Fussgängerzone in Uster unterbreitete der Stadtrat eine umfangreiche Auslegeordnung samt Plangrundlagen sowie ein mögliches Betriebs- und Gestaltungskonzept. Im Vordergrund der Betrachtungen stand das Geviert Bank-, Berchtold-, Zürich-, Bahnhofstrasse mit Schwerpunkt ruhender Verkehr. Als nächster Schritt ist ein einjähriger Versuch mit einer Begegnungszone in der Webernstrasse und in der Gerichtsstrasse im Abschnitt Post- bis Amtsstrasse geplant. Für weitergehende Schritte Richtung Fussgängerzone sind neue Parkierungsanlagen entlang der Zürichstrasse nötig, damit im Gegenzug die heute bestehenden Parkplätze im Nahbereich der Begegnungszone aufgehoben werden können.

Parallel dazu soll der Strassenraum des erweiterten Zentrums stadtverträglicher gestaltet werden. Mit der Umgestaltung der Bankstrasse und der Zürichstrasse hat die Stadt bereits sehr gute Erfahrungen gemacht. Die im Anhang beigelegte Gesamtübersicht verdeutlicht diese Aussage. Ein Situationsplan im Massstab 1:2000 liegt in der Aktenauflage des Gemeinderates. Es handelt sich dabei um eine Gesamtübersicht des innerstädtischen Strassenraumes. Darin eingezeichnet sind alle bestehenden Gebäude, Strassen und Grünanlagen. Ergänzt ist dieser Plan mit Studien und Gestaltungsideen. Auch die laufenden städtebaulichen Projekte wie FUAG-Areal, Uster West, Oberlandstrasse, Kern Uster, Stadtpark, Arealüberbauung Gschwader usw. sind in dieser Gesamtübersicht enthalten. Wichtiges Ziel dieses Koordinationsplanes ist, dass die verschiedenen Aktivitäten von Privaten, Stadt und Kanton aufeinander abgestimmt werden können. Die zwei in diesem Zusammenhang wichtigsten Hauptverkehrsachsen werden nachfolgend diskutiert.

5. Oberlandstrasse und Loren-Allee

Nach der Festsetzung des kantonalen Verkehrsplanes kann davon ausgegangen werden, dass im Rahmen des regionalen Verkehrsplanes dereinst die Oberlandstrasse samt der Loren-Allee in die Zuständigkeit des Kantons übergeht. Die Baudirektion knüpft die Übernahme an Bedingungen. Seitens der Stadt ist es im Gegenzug sehr wichtig, dass sich der Kanton vor der Übernahme mit der Stadt verbindlich auf ein städtebauliches Normalprofil einigt, damit dieser wichtige Strassenzug ein einheitliches städtisches Gepräge erhält. Wichtigste Übernahmebedingung des Kantons ist die Sanierung des provisorischen Kreiselbauwerkes an der Oberlandstrasse. Damals wurde im Sinne einer Kostenminimierung auf eine neue Fundation der Verkehrskreiselstrassenfläche verzichtet. Die Instandstellung der Verkehrskreiselanlage ist zur Zeit im Gange. Weitere Massnahmen sind in der Investitionsplanung aufgeführt.

Als weitere flankierende Massnahmen im Zusammenhang mit dem Bau von Uster West muss der Gschwaderplatz der neuen Verkehrshierarchie angepasst werden. Die Oberlandstrasse und die Loren-Alle bilden dann neu eine durchgehende Achse. Dadurch kann die Winterthurerstrasse in ihrer heutigen direkten Durchfahrt unterbrochen und abklassiert werden. Neben der Aufwertung dieses heutigen Einmündungsbereiches hat die neue Verkehrsführung auch zum Ziel, den Schleichverkehr zu unterbinden. Die Projektverantwortung für diesen Bau liegt bei der Stadt. Dabei hat der Kanton die Kosten für die Realisierung des neuen Verbindungsstückes Oberlandstrasse–Loren-Allee zu übernehmen. Diese verkehrslenkenden Massnahmen stehen in einem direkten Zusammenhang zur Strasse Uster West und sind wichtige Voraussetzungen, dass die Winterthurerstrasse im Teilabschnitt der Oberlandstrasse bis Brandschänki wie der Bevölkerung versprochen vom Durchgangsverkehr entlastet wird.

6. Brunnen- und Bahnhofstrasse

Mit der Übernahme der Oberlandstrasse und eventuell der Loren-Allee durch den Kanton gehen die Brunnen- und Bahnhofstrasse, Abschnitt Oberland- bis Zürichstrasse, in den Zuständigkeitsbereich der Stadt über. Damit steht die Unterbindung des Durchgangsverkehrs oder mindestens des Schwerverkehrs in der Entscheidungskompetenz der Stadt.

Auf der Brunnenstrasse führt ein kantonaler Radweg. Studien haben gezeigt, dass die anstehende Verkehrsproblematik in Anbetracht der prekären Raumsituation nur mit einer Temporeduktion machbar ist. Mit der Ausdehnung des fussgängerfreundlichen Zentrums und einer eventuell späteren Signalisation der Tempo-30-Zone wird der Individualverkehr auf diesem Strassenabschnitt nicht unterbunden, aber auf ein tieferes Geschwindigkeitsniveau gesetzt. Dank diesem Widerstand kann eine verkehrliche Entlastung und erhöhte Sicherheit für den Langsamverkehr erwartet werden. Der Stadtrat beabsichtigt, dieses Projekt demnächst zu realisieren. Die Verhältnisse auf der Bankstrasse haben gezeigt, dass durch Geschwindigkeitsreduktion und geschickter Strassenraumaufteilung ein stadtverträgliches Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden möglich ist.

7. Öffentlicher Verkehr

Die Stadt entwickelte zusammen mit den marktverantwortlichen Verkehrsbetrieben Zürichsee und Oberland (VZO) ein neues Buskonzept. Uster verfügt bereits heute über ein sehr gutes überregionales ÖV-Angebot mit schnellen S-Bahn-Direktverbindungen nach Zürich, ins Glatttal und in Richtung Wetzikon/Rapperswil. Die Regionalbusse decken die wichtigsten Wunschlinien in die Nachbargemeinden ab. Die einzige nicht durch eine kurze direkte ÖV-Verbindung bediente Beziehung ist Uster–Egg. Das Fahrgastpotenzial erweist sich allerdings als zu gering für eine neue Buslinie.

Die Stadtbuslinien haben eine hohe Netzdichte. Problematisch sind jedoch die grossen Schleifen der Rundkurse mit Einrichtungs-Haltestellen und wechselnden Liniennummern je nach Anschlussrichtung sowie die unterschiedlichen Linienführungen in Niederuster. Trotz hohem Binnenverkehrsanteil bestehen keine Durchmesserlinien, die eine direkte Bedienung ohne Umsteigen ermöglichen.

Die Bahnanschlüsse sind primär auf Richtung Zürich ausgerichtet. Anschlüsse nach bzw. von Rapperswil sind mit etwas längeren Übergangszeiten ebenfalls möglich. Eine bald notwendige Taktverdichtung auf 7,5 Minuten wird diese Anschlüsse verkürzen. Bei den meisten Linien wird ein einheitlicher Fahrplan im 15- oder 30-Minuten-Takt angeboten. Die Bedienungshäufigkeit unterscheidet sich je nach Linie.

Auf den Linien 811 und 812 existiert ganztägig ein dichtes Angebot mit 15-Minuten-Takt. Die Rundkurse 813/814 und 815/816 verkehren im 30-Minuten-Takt jeweils in Gegenrichtung. Das ergibt entlang des Rundkurses ebenfalls vier Fahrten pro Stunde, allerdings in wechselnder Richtung und mit unterschiedlicher Taktergänzung an jeder Haltestelle. Meistens sind zwar die ersten Zuganschlüsse am Morgen gewährleistet, bei keiner Linie der letzte S-Bahn-Anschluss aus Richtung Zürich.

Uneinheitlich ist das Angebot in den Randverkehrszeiten und sonntags; auf den Linien 811 und 812 mit Taktwechsel 15-Minuten/45-Minuten auf den Rundkursen jeweils nur in einer Richtung. Eigentliche Taktlücken treten nur bei der Regionallinie 827 auf. Die Umläufe sind zum Teil sehr knapp und bei Verkehrsbehinderung kaum pünktlich fahrbar.

Basierend auf dieser Analyse wurde ein neues Buskonzept entwickelt. Es beruht auf der Weiterentwicklung des heute bestehenden relativ guten Angebotes mit einem neuen Betriebsregime, welches sich auszeichnet durch:

- Aufhebung von Rundkursen
- Linienverknüpfungen (Durchmesserlinien)
- Angebotsausbauten zur Erschliessung von Entwicklungsgebieten
- Entlastung bestehender Linien in potenzial starken Korridoren

Der im Anhang beigelegte Situationsplan verdeutlicht die konzeptionelle Idee.

In einem nächsten Schritt ging es nun darum, dass die marktverantwortlichen VZO das Konzept auf seine fahrplantechnische Tauglichkeit überprüften. In der Zwischenzeit haben der ZVV und die VZO die für das neue Konzept beantragten Mittel für die Einführung von Durchmesserlinien auf dem Stadtgebiet teilweise genehmigt und für eine erste Realisierungsetappe 400 000 Franken bereitgestellt. Sie gilt dem Gemeindegebiet Niederuster und betrifft eine Neuordnung der Linien 840 sowie der Linien 815, 816 und 817. Sobald das Konzept definitiv steht, wird die Öffentlichkeit informiert.

8. Langsamverkehr

Mit der Signalisation einer Begegnungszone in einem Teilbereich im Zentrum von Uster und der Ausdehnung des fussgängerfreundlichen Zentrums auf die Bahnhofsstrasse und Teilbereiche der Brunnenstrasse wir die Situation für den Langsamverkehr verbessert. Der Stadtrat hat die verschiedenen Massnahmen in der Postulatsantwort Nr. 516 kommuniziert. Ergänzend dazu sieht der Stadtrat in enger Zusammenarbeit mit den SBB vor, die Veloabstellanlagen westlich der Bahnhofpassage und auf dem Park+Ride-Platz Nord mit total ca. 100 weiteren Abstellplätzen zu erweitern. Parallel dazu ist die Abteilung Bau auch an der Überprüfung der heute bestehenden Velorouten samt Signalisation.

9. Antrag

Der Stadtrat glaubt, mit diesem Bericht in Ergänzung zu den Postulats-, Interpellations- und Anfragebeantwortungen dem Gemeinderat einen Überblick über die verkehrspolitischen und städtebaulichen Massnahmen gegeben zu haben, und beantragt dem Gemeinderat, den Bericht zustimmend zur Kenntnis zu nehmen.

STADTRAT USTER

Der Stadtpräsident: Martin Bornhauser

Der Stadtschreiber: Hansjörg Baumberger