Uster, 18. April 2019
Nr. 542/2019
V4.04.71

Anfrage 542/2019 von Paul Stopper (BPU)

Versuchsbuslinie Uster – Seegräben als Schnellbuslinie, ohne Haltestellen auf Stadtgebiet von Uster und mit Einsatz von VZO-Grossbussen (Gelenkbusse)

Dem AvU/ZO vom 18. April 2019 konnte entnommen werden, dass die Gemeinde Seegräben einen zweijährigen Bus-Versuchsbetrieb Uster – Seegräben einführen will. Die Linie soll nur an Wochenenden und nur vom Mai bis Oktober und nicht das ganze Jahr hindurch betrieben werden. Zwischen Uster Bahnhof und Seegräben sollen keine Unterwegs-Haltestellen bedient werden (Schnelllinie).

Der Gemeindepräsident von Seegräben sagte gegenüber dem AvU/ZO vom 18. April 2019 «Wir wissen nicht, ob es funktioniert – aber wir müssen es zwingend einmal probieren (…)». Diese Aussage allein ist durchaus richtig, sagt aber nichts darüber aus, ob die Versuchsanordnung richtig gewählt worden ist – oder eben nicht. Das ist hier mehr als zu bezweifeln.

Der einzige, richtige Ansatz ist die Wahl des Bahnhofes Uster als Ausgangs- und Endpunkt der Buslinie. Alles andere ist weltfremd: die Linie soll als «Schnelllinie» ohne Zwischenhalte verkehren. Uster (Oberuster) und Ottenhusen beispielsweise würden von dieser Buslinie nicht profitieren. Ein bloss saisonaler Einsatz und der gewählte Fahrzeug-Typ (Gelenkbusse) sind für einen Versuchsbetrieb denkbar unbrauchbar.

Dass die Linie nicht über Seegräben hinaus via Aretshalden, Robenhausen und zum Zentrum Oberwetzikon verlängert wird und einen Anschluss an den Bahnhof Wetzikon sucht, ist ebenso unverständlich wie unattraktiv, ja eigentlich unbenützbar.

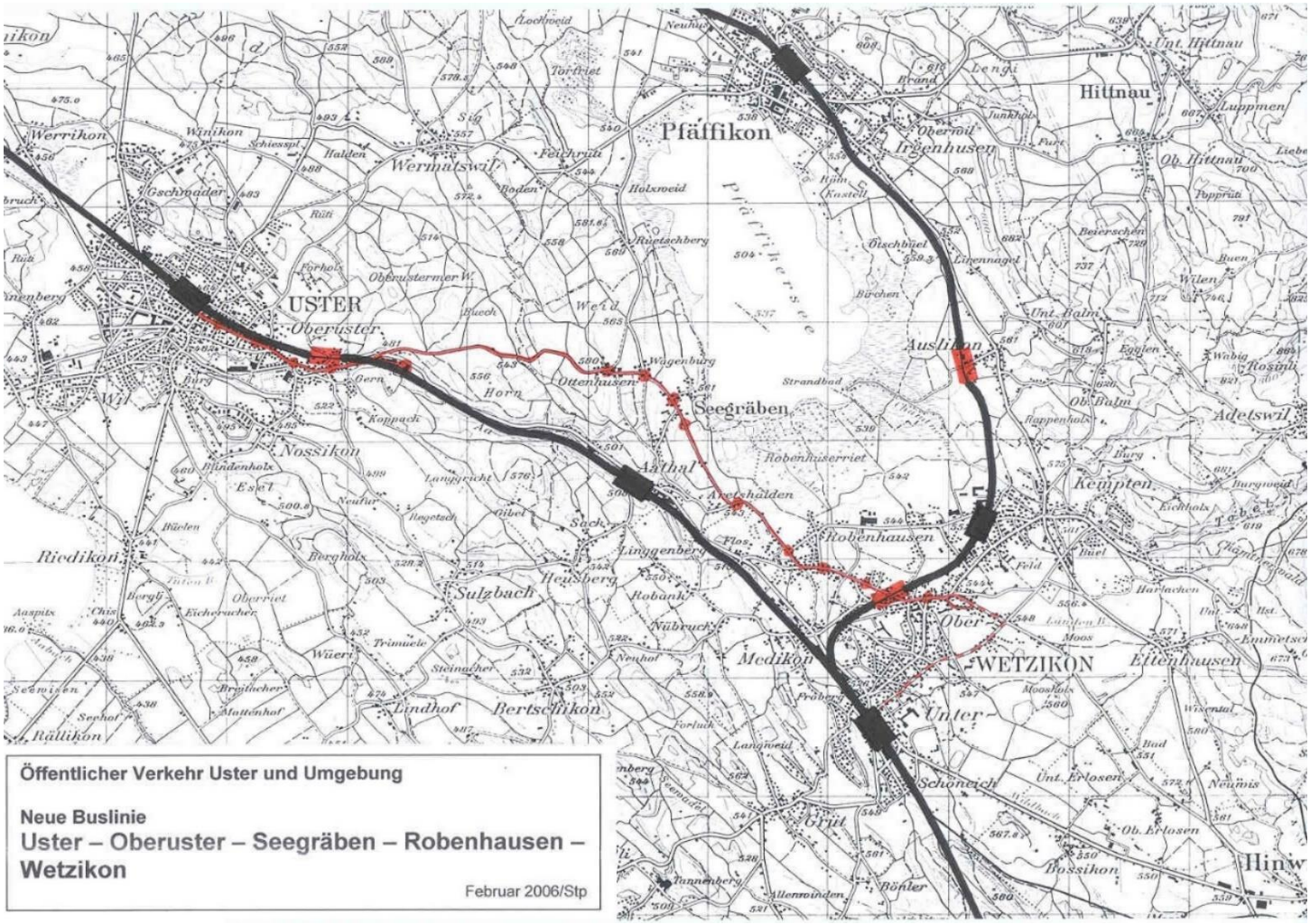
Gemäss den Ausführungen des Gemeinderates Seegräben ist die Buslinie von einer Arbeitsgruppe «Mobilitätskonzept Pfäffikersee» gemeinsam mit den kantonalen Ämtern für Raumentwicklung und für Verkehr entwickelt worden. «Laut einer Analyse und Fahrversuchen zeige sich, dass eine Schnelllinie zwischen Bahnhof Uster und Seegräben am meisten Sinn mache». An einem solchen Resultat der Arbeitsgruppe darf durchaus gezweifelt werden.

LdU reichte vor mehr als 25 Jahren ein Begehren für eine neue Buslinie Uster – Seegräben – Wetzikon ein

Der damalige «Landesring der Unabhängigen LdU» reichte vor mehr als fünfundzwanzig Jahren im Rahmen der jeweiligen, zweijährlichen ZVV-Fahrplanverfahren das Begehren zur Einführung einer Kleinbuslinie Uster – Seegräben – Wetzikon ein – als täglich verkehrende Buslinie. Er wiederholte sein Anliegen alle zwei Jahre im Rahmen der Fahrplanverfahren. Ab dem Jahr 2017 reichte die Vereinigung «Pro Oberland» – neben anderen neuen Buslinien – dasselbe Begehren zweimal ein.

Sowohl die Gemeinde Seegräben als auch die Stadt Uster lehnten das Begehren jeweils mit stereotypen, lapidaren Antworten ab. Geprüft wurde das Begehren nie – weder von den betroffenen Gemeinden noch vom ZVV. Und jetzt plötzlich wollen diese das «Gelbe vom Ei» gefunden haben…

Die vorgeschlagene Linienführung der LdU-Eingaben sah folgendermassen aus (als Beispiel ein Plan aus der Eingabe von 2006):



Ich stelle dem Stadtrat folgende Fragen:

1. Inwieweit wurde die Stadt Uster in die Arbeiten der Arbeitsgruppe «Mobilitätskonzept Pfäffikersee» für die Buslinie einbezogen? Wenn ja, zu welchem Zeitpunkt und in welcher Form? Wer vertrat die Stadt Uster in dieser Arbeitsgruppe?
2. Welche Varianten wurden geprüft (Linienführung, Haltepolitik, einzusetzender Fahrzeugtyp, Betriebszeit, saisonal, tageszeitlich)? Liegen diese dem Stadtrat vor?
3. Ist die vom Gemeinderat Seegräben erwähnte Analyse der Arbeitsgruppe «Mobilitätskonzept Pfäffikersee» für die Versuchsbuslinie einsehbar? Wann, wo?

4. Welches sind die Gründe für den Einsatz von Diesel-Grossbussen auf der Versuchslinie (eher enge Strassen zwischen Oberuster und Seegräben)
5. Wo sollen die Gelenkbusse am Bahnhof Uster als Anfangs- und Endhaltestelle stationiert werden?
6. Welche Bedingungen stellt der Stadtrat hinsichtlich der in Frage 2 gestellten Themenkreise zur Versuchsbuslinie in der jetzigen Form?
7. Wäre es nach Ansicht des Stadtrates nicht zweckmässiger, diese Buslinie täglich zu führen und dazu zu benützen, in Uster die „buslose“ Freiestrasse zu erschliessen (zusammen mit einer oder zwei Haltestellen in der Freiestrasse) sowie mit einer Haltestelle beim Industriegebiet „Trümpler-Areal“ in Oberuster auch die Erschliessung dieses „ÖV-losen“ Arbeitsplatz-Gebietes zu bewerkstelligen?
8. Ist dem Stadtrat bekannt, weshalb die VZO für diesen Versuchsbetrieb die grössten, auf dem Netz der VZO verkehrenden Fahrzeuge einsetzen will?
9. Wie hoch ist der Mehrverbrauch von Gelenkbussen hinsichtlich Treibstoffverbrauch, Feinstäuben und Pneuabrieb (Mikroplastik), pro km und während des ganzen Versuchsbetriebes) gegenüber kleineren Fahrzeug-Typen (zB. Standard-Bus, Midibus, Kleinbus, etc.)
10. Wäre die Buslinie nach Seegräben (und weiter nach Wetzikon) nicht eine geeignete Linie, um den Einsatz von Elektro- statt Dieselbussen zu prüfen (Verknüpfung der Ziele „umweltschonende Betriebsweise“/“Naherholungsgebiet Pfäffikersee“)?
11. Wie hoch wären die Kosten für einen zweijährigen Versuchsbetrieb mit täglichen Fahrten?
12. Welcher Beitrag wäre von der Stadt Uster für einen solchen Versuchs-Busbetrieb zu erwarten?

Uster, 18. April 2019

Paul Stopper

Paul Stopper (BPU)