



Sitzung vom 28. Mai 2019

BESCHLUSS NR. 195 / V2.07.10

Bahnhofzentrum Uster Grundlagenklärung Kreditbewilligung und Arbeitsvergaben Sofortige Protokollabnahme

Ausgangslage

Der Stadtrat hat in seiner Strategie Uster 2030 das Ziel der nachhaltigen Stadtentwicklung postuliert. Dazu gehört ein fussgängerfreundliches und attraktives Zentrum. Der Bahnhof und sein direktes Umfeld sind zentrale Elemente dieses Zentrums mit hohem Handlungsbedarf.

Der Bahnhof, mit allen seine Funktionen als Bahnhof, Bushof, Veloständer, Begegnungsort, Versorgungszentrum, Aufenthaltsort und als zentraler Zugang in die Stadt, steht im Brennpunkt verschiedener Aktivitäten. Bauliche Veränderungen bei den Perronanlagen der SBB haben Anpassungen bei der Veloparkierung ausgelöst. Die Kapazität der Veloparkierung muss erweitert werden, die Standorte sind zu optimieren. Gesetzliche Vorgaben erfordern Anpassungen des Bushofs, dessen Kapazität zudem erweitert werden muss. Die SBB sehen einen Ausbau ihrer Liegenschaften vor, der Fokus liegt auf Nutzungen im Bereich Retail und Wohnen. Ausgehend von diesen ungelösten Fragestellungen liegen verschiedene politische Vorstösse vor, welche einzelne Themen herausgreifen. Eine Gesamtbetrachtung ist erforderlich: Bahnhofzentrum Uster.

Entwicklung Bahnhof

Seitens der SBB und des ZVW finden unter dem Lead des Bundesamtes für Verkehr (BAV) mehrstufige Entwicklungsplanungen des zürcherischen S-Bahnnetzes statt. Diese haben mittel- und langfristig wesentliche Auswirkungen auf das ÖV-Angebot der Stadt Uster. Dazu lassen sich folgende Entwicklungsschritte festhalten:

Heute bis ca. 2035

Das S-Bahn-Angebot mit 4 S-Bahnlinien bleibt konstant. Für das Bussystem am Bahnhof Uster sind die S-Bahnen S5 und S15 ausschlaggebend, welche zusammen einen regelmässigen Viertelstundentakt ergeben. Die S-Bahnlinien S9 und S14 haben für den Busbetrieb keine taktrelevante Bedeutung.

Ca. 2035 bis ca. 20xx (Zeitpunkt offen)

Unter dem Titel «S-Bahn 2G» (S-Bahn 2. Generation) planen die SBB und der ZVW den weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur im Kanton Zürich. Im Rahmen des Ausbaus schritt 2035 investiert der Bund rund 12 Milliarden Franken in die schweizerische Bahninfrastruktur. Eine erste Etappe der S-Bahn 2G ist darin enthalten. Mit der Erweiterung des Bahnhofes Stadelhofen mit einem 4. Gleis sowie dem Doppelspurausbau Uster–Aathal werden die Voraussetzungen für einen Angebotsausbau im Raum Uster geschaffen. Ab diesem Zeitpunkt sollen 6 S-Bahnlinien die Stadt Uster erschliessen; nach Zürich resultiert ein verdichteter Fahrplan etwa im 7-Minuten-Takt. Dieser Ausbausritt hat keine Auswirkungen auf die Gleis- und Perronkanten im Bahnhof Uster.

Für das Bussystem am Bahnhof Uster ergeben sich damit neue Möglichkeiten. Eine Abkehr vom zeitgleichen Betrieb aller Buslinien wird möglich.



Ca. 20xx (Ausbauschnitte nach 2035, Zeitpunkt offen)

Zur Umsetzung des S-Bahn 2G-Vollausbaus (Ziel ist eine Verdoppelung der Kapazität) sind weitere infrastrukturelle Anpassungen in nachfolgenden Ausbauschnitten zu realisieren, wozu derzeit noch keine Planungen vorliegen. Der Zeitpunkt zur Umsetzung dieses Zieles ist entsprechend noch offen, er wird aber realistisch nach 2050 erfolgen. In welchem Ausmass in Uster das S-Bahn-Angebot weiter ausgebaut wird, ist noch nicht bekannt. Für eine weitere Angebotsverbesserung ist jedoch zwingend ein 4. Perron beim Bahnhof Uster notwendig. Dies hat wesentliche Auswirkungen auf den Bahnhof Uster.

Entsprechend hat die SBB Infrastruktur hierfür Interessenslinien definiert, welche den langfristigen Raumanspruch für die Entwicklung der Bahninfrastruktur aufzeigen. Die Interessenslinien berücksichtigen den Bestand des historischen Bahnhofgebäudes. Ab diesem Gebäude Richtung Westen weiten sie den Raumanspruch nördlich und südlich auf, d. h., innerhalb dieser Linien werden seitens der SBB nur Investitionen vorgenommen, welche aufwärtskompatibel zu einem späteren Ausbau sind. Dies betrifft auch die Personenunterführung Mitte, welche daher bis und mit Ausbauschnitt 2035 weder in ihrer Lage noch in ihrem Querschnitt angepasst wird. Der Raum der Veloparkierung Ost wird hingegen nicht beansprucht und kann somit einer neuen Nutzung zugeführt werden.

Situation Bushof

Der Bushof wurde in den 1990er-Jahren zusammen mit den SBB und den VZO neu erstellt. Der vom Architekt Martin Spühler entworfene zentrale Bushof, der zentrale Abstellplatz Velopark Ost und die umgestaltete Bankstrasse wurden realisiert. Planerische und bauliche Massnahmen, die wegweisenden Charakter für die Zentrumsentwicklung hatten, vermögen nach rund 25 Jahren die gesteigerte Nachfrage nicht mehr zu befriedigen – es gilt, das Areal weiterzuentwickeln.

Der heutige Bushof weist eine Kapazität für 6 Gelenkbusse und 3 Standardbusse aus. Die Haltekanten weisen eine Höhe von 10 cm aus. Der Bushof ist damit im täglichen Betrieb an seiner Leistungsgrenze angelangt, es können keine weiteren Buslinien an den Bahnhof Uster geführt werden. Auch die Ausweichstellplätze und die betrieblichen Optimierungen sind ausgereizt. Die Höhe der Anlegekanten entsprechen nicht den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) und sind bis Dezember 2023 auf 22 cm anzuheben.

Erste Untersuchungen zeigen, dass eine Anhebung der Perronkanten auf 22 cm eine negative Auswirkung auf die Anzahl Standplätze hat. Der heutige Bushof hat, umgebaut nach den Standards des BehiG, noch Kapazität für 8 Gelenkbusse. Eine Erweiterung des Bushofes ist somit bis Dezember 2023 auch ohne Ausbau des ÖV-Angebotes zwingend.

Im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes (STEK) wurde eine umfassende Auslegeordnung zum ÖV-System Uster vorgenommen. Gleichzeitig haben die VZO eine Betrachtung des regionalen ÖV-Systems gemacht. Dabei wird von Seiten SBB, ZVV, VZO und den beigezogenen ÖV-Planern einstimmig von einer Nachfragesteigerung von bis zu 40 Prozent bis ins Jahr 2035 ausgegangen. Aufgrund der Entwicklung der S-Bahn ist bis ca. 2035 am heutigen ÖV-System mit der gleichzeitigen Ankunft aller Buslinien im 15-, resp. 30-Minutentakt festzuhalten. Ein anderes Anfahrtskonzept ist für die ÖV-Kunden nicht attraktiv, erhält keine Akzeptanz und erzielt daher keine Wirkung für die anstehenden Kapazitätsnachfragen. Entsprechend erfordern weitere Buslinien zusätzliche Anlegekanten.

Die Gesamtbetrachtung zur künftigen Kapazitätsberechnung berücksichtigt städtische und regionale Buslinien gleichermaßen. Auch Entlastungsbusse, Eventbusse und betriebliche Anforderungen der Busbetreiber sind ins Mengengerüst eingeflossen. In der Summe ergibt sich eine Nachfrage von 14 Anlegekanten für Kurslinien und 2 Zusatzkanten für betriebliche Anforderungen der Betreiber und Eventbusse. Damit sollte die Nachfrage bis 2035 mit der prognostizierten Nachfragesteigerung von bis zu 40 Prozent zusätzlichen ÖV-Kunden realisiert werden können. Gleichzeitig ist diese hohe



Anzahl an Anlegекanten nicht umgehend mit dem Umbau nach BehiG erforderlich. Entsprechend gilt es ein Bushofkonzept zu finden, das einen kontinuierlichen Ausbau im Gleichschritt mit einer Angebotserweiterung im ÖV ermöglicht.

Die Anordnung der Buskanten kann nicht frei bestimmt werden. Es gilt, verschiedene Rahmenbedingungen zu beachten. Dazu gehören unter anderem die Zu- und Wegfahrtbeziehungen der einzelnen Buslinien, Anordnungspotenzial zum Gestalten von Durchmesserlinien, betriebliche Flexibilität für die Busbetreiber, Umsteigebeziehungen Bus-Bahn als auch Bus-Bus, oder die einfache Orientierung für die ÖV-Kunden (Auffindbarkeit). Es gilt aber auch die Auswirkungen auf das Verkehrssystem, den Stadtraum und die Fusswegbeziehungen zu beachten. Bahnhof und Bushof sind wichtige Impulsgeber für Zentrumsnutzungen und können den Grad der Zentrumsbelebung wesentlich beeinflussen.

Situation Veloparkierung

Am Bahnhof Uster befinden sich total rund 1300 Veloabstellplätze, welche sich auf 8 Anlagen verteilen, 200 davon sind bewacht. Zusammen mit der Perronerhöhung der SBB musste das Angebot bei der Veloparkierung Ost reduziert werden; die Ersatzvornahme erfolgte auf der Westseite des Bahnhofs. Gleichzeitig wurde bei der Veloparkierung Ost eine zeitliche Bewirtschaftung eingeführt und neue Abstellplätze für Motorräder und provisorische Veloabstellplätze auf dem Trottoir Bankstrasse eingerichtet. In der Summe vermag das bestehende Angebot rund um den Bahnhof die stetig zunehmende Nachfrage knapp zu befriedigen, ein wesentlicher Ausbau ist aber dringend angezeigt.

Die Veloparkierung nördlich der Bahnlinie weist rund 500 Abstellplätze aus. Problematisch ist mit Ausnahme der bewachten Velostation und der kleinen Parkierungsanlage bei der Personenunterführung West der direkte Zugang zu den Perrons. Dies führt unter anderem dazu, dass die Veloparkierungsanlage Ost, welche im Süden des Bahnhofs liegt, auch wesentlich von Einwohnenden nördlich der Bahn benutzt wird.

Unter Berücksichtigung der Bevölkerungsentwicklung und des Modal Shifts (Verkehrsverlagerung auf den ÖV) nimmt die Nachfrage nach Veloabstellplätzen beim Bahnhof in den nächsten 20 Jahren um ca. 35 Prozent zu. Entsprechend muss das Angebot an Veloabstellplätzen auf mindestens 1800 erhöht werden.

Nebst dem quantitativen Ausbau ist die verkehrliche Anbindung der Abstellanlagen an das Velonetz als auch der direkte Zugang auf die Perronanlagen von zentraler Bedeutung. So zeigt sich, dass die hohe Auslastung der Veloparkierung Ost nebst dem grossen Einzugsgebiet dem Umstand geschuldet ist, dass bei dieser Anlage diese Qualitätsaspekte am besten erfüllt sind. Im Norden der Bahngelise vermag mit Ausnahme der bewachten Velostation betreffend Zugang auf die Perronanlagen keine Velostation zu überzeugen.

Selbstverständlich sind ebenerdige Veloparkierungsanlagen für die Benutzer am praktischsten und für den Ersteller am günstigsten. Für den notwendigen Ausbau fehlen hierfür aber die erforderlichen Flächen. Die Stadt besitzt kein geeignetes Land. Auch die bestehende Veloparkierung Ost stellt kein anhaltendes Potenzial dar. Die Anfrage der Stadt Uster, ob diese Fläche ganz oder teilweise für den Ausbau der Veloparkierung durch ein Veloparkhaus zur Verfügung stehe, wurde seitens SBB negativ beantwortet. Als Grundeigentümer dieser Bauparzelle möchten die SBB diese entwickeln. Entsprechend gilt es für den notwendigen Ausbau der Veloparkierung die einzige zur Verfügung stehende Option anzugehen und unterirdische Lösungen zu entwickeln. Eine erste Auslegeordnung favorisiert südlich den Bereich unter der heutigen Veloparkierung Ost, resp. unter der Bankstrasse und dem Bahnhofplatz. Lösungen unter den Bahngelisen sind auszuschliessen. Nebst den unverhältnismässig hohen Kosten werden sie durch die seitens SBB definierten Interessenslinien ausgeschlossen. Nördlich sind Erweiterungen im Umfeld der Personenunterführung Mitte prüfenswert.



Verschiedene Sitzungen mit den SBB haben gezeigt, dass sich die SBB ihrer Verantwortung bewusst ist und sie die kombinierte Mobilität fördern will. Dazu gehört auch ein Ausbau der Veloparkierung auf dem SBB-Areal. Dieser ist aber in Einklang zu bringen mit den Bedürfnissen der Bahninfrastruktur S-Bahn 2G und den Absichten, die Wertschöpfung auf dem Areal zu verbessern.

Für den erforderlichen Ausbau der Veloparkierung lassen sich folgende Ziele und Grundsätze definieren:

Das Angebot an Veloparkplätzen ist mittelfristig von 1300 auf mindestens 1800 zu erweitern.

Neue Veloabstellanlagen sind möglichst optimal an das Velonetz anzubinden.

Es sind Optimierungen und Ausbauten auf der Nord- und der Südseite anzustreben.

Der Ausbau der Veloparkierung hat unter Einbezug der SBB zu erfolgen (Planung, Realisation und Kostenbeteiligung).

Neue Veloabstellanlagen haben einen möglichst direkten Zugang auf die Perronanlagen aufzuweisen (Anbindung Personenunterführung).

Bei unterirdischen Veloparkierungsanlagen sind zur Optimierung der Raumannsprüche Doppelparkplätze vorzusehen.

Bewachte Bereiche sind in die Betrachtung einzubeziehen.

Situation Erschliessung mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV)

Der Bahnhof Uster ist derzeit nördlich via Industriestrasse und südlich via Bankstrasse für den motorisierten Individualverkehr (MIV) erschlossen. Nebst dem Durchgangsverkehr und dem Busverkehr (Bankstrasse) findet auf diesen Strassen die Anlieferung von Waren, die Taxivorfahrt und die individuelle Bahnhofsvorfahrt (Kiss+Ride) statt. Die Verkehrsbelastung in diesem zentralen Strassenraum ist sehr hoch. Dies macht zur geordneten Busausfahrt in der abendlichen Hauptverkehrszeit den Einsatz von Verkehrslotsen notwendig. Zudem befinden sich auf der Westseite sowohl nördlich als auch südlich der Bahn zahlreiche Parkplätze für Bahnkunden (Park+Ride).

Die Idee zum Park+Ride (P+R) am Bahnhof Uster kann als zeitlich überholt betrachtet werden. Mit Einführung der S-Bahn war dies ein geeignetes Mittel, Personen zum Umsteigen auf die Bahn zu motivieren. Pro Fahrzeug und somit meist pro Bahnkunde resultiert jedoch ein Flächenverbrauch von 25 m² für einen Parkplatz, dies an zentralster Lage. Hier weisen Veloparkierungsanlagen und insbesondere Busanlegekanten eine wesentlich bessere Flächeneffizienz aus. Der gesellschaftliche Nutzen von P+R-Anlagen ist somit nicht (mehr) gegeben. Entsprechend wurden die verpflichtenden Einträge zum P+R Bahnhof Uster auf Begehren der Stadt Uster aus dem regionalen Richtplan gestrichen.

Die weiteren Erschliessungsfunktionen – bestehende Zufahrten (Coop usw.), Anlieferung, Taxi und Kiss+Ride – sind zentrale Elemente eines Bahnhofumfeldes. Diese sind bei der Planung des Bahnhofszentrums als zwingende Bestandteile in die Planung aufzunehmen.

Situation Fussgänger

Das Angebot für Fussgänger ist bei einem Bahnhof ein zentraler Qualitätsfaktor. Bahnkunden, Buskunden und Radfahrende – alle werden an diesem Ort zum Fussgänger. Dabei sind die Beziehungen S-Bahn–Stadt, S-Bahn–Bus, S-Bahn–Velo, Bus–Bus als auch der Bahnhof als zentraler Durchgangsort für Fussgänger gleichermaßen zu beachten. Entsprechend gilt es, direkte, sichere und qualitativ ansprechende Wege zu schaffen.

Im heutigen System vermag der sichere Zugang in die Stadt auf Grund der hohen Verkehrsdichte auf der Bankstrasse nicht immer zu überzeugen. In der abendlichen Hauptverkehrszeit kommen Verkehrslotsen zum Einsatz um die Friktionen zu entschärfen. Die Umsteigebeziehungen S-Bahn–



Bus und Bus-Bus sind hingegen durch die kompakte Anordnung des Bushofes mit zentralem Mittelperron, verbunden mit einer Personenunterführung zur S-Bahn, sehr gut gelöst. Qualitativ fällt insbesondere der Zugang von Norden ab. Ohne Ortskenntnisse sind die Knotenpunkte zur PU-West und zur PU-Mitte kaum erkennbar. Zumindest lassen diese nicht erahnen, dass man sich nur wenige Meter vom 23. grössten Bahnknoten des Kantons Zürich mit täglich 27 000 umsteigenden Personen befindet.

In der Entwicklungsplanung sind die diversen Wegbeziehungen als auch die Verbindung zwischen Bahnhof und Stadtzentrum zentrale Aspekte. Dies betrifft auch die Bedürfnisse von geh- oder sehbehinderten Menschen. Dabei kann eine Entflechtung der unterschiedlichen Verkehrsmittel wesentlich zur Qualität beitragen. Zudem gilt es, auf der Nordseite den effektiven Bahnhofzugang ersichtlich zu machen und aufzuwerten.

Situation Personenunterführung Mitte

Wie in Kapitel «Entwicklung Bahnhof» angemerkt, ist für die SBB kurz- und mittelfristig ein Ausbau der Personenunterführung (PU) Mitte ausgeschlossen. Diese bleibt in ihrer Lage und ihrer Dimension bestehen. Gleichzeitig weist die PU Mitte betreffend Gestaltung, Beleuchtung und Materialisierung wesentliche Defizite aus. Dies zeigen auch Kundenbefragungen der SBB.

Die SBB beabsichtigen, aus diesen Gründen die PU Mitte aufzuwerten. Zudem soll die Eingangssituation in die bewachte Velostation optimiert werden. Hierfür hat die SBB im Mai 2019 ein Baugesuch eingereicht. Die Anpassungsarbeiten sollen noch 2019 erfolgen.

Erkenntnisse Stadtentwicklungskonzept (STEK)

Das Stadtentwicklungskonzept (STEK), welches im Sommer 2019 dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt wird, hat sich unter anderem mit dem Verkehr und der Zentrumsentwicklung befasst. Es liegen konzeptionelle Erkenntnisse zur generellen Verkehrsführung im Zentrum für den motorisierten Verkehr und den Veloverkehr vor. Auch die Planung des öffentlichen Verkehrs für die Stadtbus- und Regionalbuslinien und deren erforderlichen Ausbau liegen vor. Darauf abgestimmt beinhaltet das Konzept Aussagen zur Zentrumsentwicklung.

Ein im STEK deklariertes Ziel ist es, das Stadtzentrum südlich der Bahn weiter zu attraktivieren. Dazu gehört ein verkehrsberuhigtes Zentrum zwischen Bahnlinie und Zürichstrasse, welches attraktiv für den Einkauf und den Konsum ist. Dabei ist – um die Frequenzen hoch zu halten – keine räumliche Ausdehnung der Zentrumsfunktionen vorgesehen. Entsprechend ist es aber auch wichtig, die Frequenz der ÖV-Kunden an diesem Ort zu bündeln. Diese tragen wesentlich zur Belebung des Zentrums bei.

Erste Untersuchungen zeigen, dass sich der Bushof am heutigen Standort unter Einbezug der Bankstrasse auf die erforderlichen Kapazitäten ausbauen lässt. Die Zentralisierung an einem Standort bringt wesentliche Vorteile in der Gestaltung von Durchmesserlinien, der Kundenorientierung und für die Umstiegsbeziehungen Bus-Bus mit sich. Gleichzeitig kann dieser Bushofausbau nur vorgenommen werden, wenn zumindest auf dem zentralen Abschnitt der Bankstrasse kein motorisierter Individualverkehr (MIV) zirkuliert.

Eine Splittung des Bushofs mit Haltekanten auf der Süd- und der Nordseite wurde konzeptionell überprüft, aus funktionalen und strategischen Gründen jedoch verworfen. Insbesondere die Zu- und Wegfahrt zeigt sich komplexer als erwartet. Zudem lassen sich verschiedene Ansprüche an einen attraktiven ÖV mit einem Bushof Nord kaum verwirklichen.

Konzeptionell betrachtet spricht somit alles für einen Ausbau des Bushofs auf der Südseite.



Absichten SBB

Die SBB erachten den Bahnhof Uster als wichtigen Standort in ihren Überlegungen, sowohl was die Bahninfrastruktur als auch die Immobilien betrifft. Mit Schreiben vom 9. Januar 2019 nehmen die SBB zur Anfrage der Stadt Uster betreffend Entwicklung Veloparkierung Ost Stellung. Die SBB halten fest: «Die SBB möchte das Areal am Bahnhof entwickeln und dort Wohnungen, Gewerberäume und Retail-Flächen ermöglichen. Eine Abgabe des o. g. Areals an die Stadt (Verkauf oder Baurecht) oder eine Beteiligung und Realisierung eines Veloparkhauses durch die SBB (gemäss Antrag des Stadtrats an den Gemeinderat i. S. der Motion 603/2017) schliesst die SBB daher aus. Die SBB ist jedoch bereit, die geforderten Veloparkplätze in ihre Planung zu integrieren, soweit dies die geplante Entwicklung nicht beeinträchtigt.»

Die SBB sind im Weiteren bereit, die angestrebte Entwicklung gemeinsam mit der Stadt Uster anzugehen. Dabei ist nach der Grundlagenklärung ein qualifiziertes Verfahren (Konkurrenzverfahren) vorgesehen. Gleichzeitig gilt es vorab seitens der Stadt Uster, die Voraussetzungen zu definieren. Dazu gehören die verkehrstechnischen (Standort Bushof, Ausbau Veloparkierung, Verkehrsregime MIV, Taxi, Kiss+Ride, Fussgänger) als auch die städtebaulichen Rahmendbedingungen. So befindet sich die Parzelle der SBB teilweise in der Zentrumszone Z5 und teilweise in der Kernzone K3/4.

Seitens SBB wurde der Stadt Uster bereits für die Phase der Grundlagenklärung eine aktive Mitwirkung zugesichert. Nebst der aktiven Begleitung mit Mitarbeitenden aus dem Bereich Development SBB Immobilien wird der Leiter Kombinierte Mobilität die verkehrstechnischen Untersuchungen begleiten. Zudem hat die SBB auf entsprechende Anfrage der Stadt Uster eine pauschale Kostenbeteiligung (Thema Veloparkierung beim Bahnhof) von 20 000 Franken ausgesprochen.

Politische Vorstösse

Zum Bahnhof und deren Funktionen liegen derzeit drei politische Vorstösse vor, welche zeitgleich bis Ende Mai 2019 zu beantworten sind.

Motion 603/2017: Erhaltung der Anzahl Veloparkplätze beim Bahnhof Ost

Postulat 632/2018: Technische und finanzielle Abklärungen für eine Aufwertung der Personenunterführung Mitte zusammen mit einer Vergrösserung von (bewachten) Abstellmöglichkeiten für Velos unter den Geleisen am Bahnhof Uster

Anfrage 525/2018: Zukünftiger Standort Busbahnhof

Die Summe dieser Vorstösse dokumentieren das wesentliche öffentliche Interesse am Bahnhof Uster mit all seinen zentralen Funktionen. Der Bahnhof ist für die Mobilität der Stadt und die Zentrumsentwicklung der zentrale Taktgeber.

Gleichzeitig beinhalten die Vorstösse punktuelle Fragestellungen resp. sie beabsichtigen, komplexe Probleme mit bereits definierten Lösungen zu beheben. Die zahlreichen Abklärungen zeigen aber, dass dies nicht zielführend ist. Es braucht ein Projekt, das sich sämtlichen Fragestellungen rund um den Bahnhof annimmt und koordinierte Lösungen entwickelt.

Projekt «Bahnhofzentrum»

Der Stadtrat lanciert das Projekt «Bahnhofzentrum». Das Projekt hat das Ziel, die proklamierten Bedürfnisse der Kapitel «Situation Bushof», «Situation Veloparkierung» und «Situation MIV-Erschliessung» verkehrstechnisch abzustimmen und Lösungen zu entwickeln. Gleichzeitig soll es die städtebaulichen Voraussetzungen für die bauliche Entwicklung gemäss Kapitel «Absichten SBB» schaffen. Das Projekt «Bahnhofzentrum» ist somit ein wesentliches Element der Zentrumsentwicklung. Das Projekt soll die Erkenntnisse aus dem STEK weiterentwickeln.



Vorgehen

Das Vorgehen steht in enger Koordination mit den SBB. Als Grundeigentümerin der Parzelle Kat.-Nr. B6916 ist die SBB für die Stadt Uster als Partnerin unabdingbar. Erste Gespräche zwischen der Stadt Uster und den SBB zeigen, dass ein koordiniertes Vorgehen von beiden Seiten begrüsst wird. Vertragliche Abmachungen sind ab Stufe Konkurrenzverfahren (Studienauftrag/Projektwettbewerb) vorzunehmen. Dabei sind Zuständigkeiten, weiteres Vorgehen und Kostenteiler auf den Erkenntnissen der Grundlagenklärung festzulegen.

Wie in Kapitel «Stadtentwicklungskonzept (STEK)» beschrieben, liegen konzeptionelle Erkenntnisse zum Ausbau des Bushofs vor. Diese gilt es nun zu verifizieren. Alternativen sind ebenso zu prüfen.

In einer ersten Planungsphase sind die Grundlagen zu klären und die Rahmenbedingungen für die weiteren Planungsschritte zu definieren. Hierfür ist eine verkehrstechnische und eine städtebauliche Untersuchung vorzunehmen.

Grundlagenklärung

Verkehrstechnische Untersuchungen

1. Vorprojektstudie Bushof

Untersuchung von zwei möglichen Ausbauszenarien für den Bushof:

Szenario 1: Ausbau des Bushofs am bestehenden Standort

Szenario 2: Bushof-Splitting mit einem ergänzenden nordseitigen Bushof

Beide Szenarien sind auf Auswirkungen und potenzielle Massnahmen auf dem Strassennetz, Fokus Zu- und Wegfahrt zum Bushof, zu ergänzen.

Die Betreiber des öffentlichen Verkehrs sind in die Projektstudie einzubinden. Betriebliche Aspekte sind Bestandteil der Szenarien.

2. Vorprojektstudie Veloparkierung

Untersuchung von Ausbauszenarien auf der Nord- und Südseite:

Szenario 1 Nord: Entwicklung auf privater Bauparzelle nördlich Industriestrasse (in Abstimmung privatem Bauvorhaben)

Szenario 2 Nord: Ausbau der bewachten Velostation unter Beachtung der Interessenslinie SBB Infrastruktur

Szenario 3 Nord: Ausbau im Bestand

Szenario 4 Nord: (Unbekannte) Option aus Planungserkenntnissen

Für alle Szenarien sind fahrbare Erschliessungen aufzuzeigen und die Auswirkungen und potenzielle Massnahmen auf dem Velowegnetz, Fokus Zu- und Wegfahrt zum Bushof, zu ergänzen.

Szenario 1 Süd-Ost: Mögliches Angebot an Veloparkierung mit SBB-Neubau auf dem Areal Veloparkierung Ost

Szenario 2 Süd-Ost: Unterirdische Veloparkierung unter Wahrung der SBB-Interessenslinien ohne Areal Veloparkierung Ost

Szenario 3 Süd-Ost: (Unbekannte) Option aus Planungserkenntnissen

Für alle Szenarien sind fahrbare Erschliessungen aufzuzeigen und die Auswirkungen und potenzielle Massnahmen auf dem Velowegnetz, Fokus Zu- und Wegfahrt zum Bushof, zu ergänzen. Eine Velounterführung Bahnhofstrasse/Brunnenstrasse ist als Option der Velowegführung in die Überlegungen einzubinden.



Die SBB Immobilien als Grundeigentümerin und die SBB Kompetenzstelle «Kombinierte Mobilität» sind in die Projektstudie einzubeziehen.

3. Vorprojektstudie MIV-Erschliessung

Südseite Ost und West, Nordseite Mitte

Abgestimmt auf die Erkenntnisse des Bushofs und der Veloparkierung sind Untersuchungen von Bahnhofsvorfahrt, Anlieferung und K&R auf der Nord- und Südseite vorzunehmen.

4. Vorprojektstudie Fussgängerführung

Zugang zur Bahn ist ein Thema, das grosse Fussgängerfrequenzen auslöst. Dieses steht in Abhängigkeit zu Unterführungen, Anordnungen von Busanlegekanten und Veloparkierungsanlagen. Dabei sind Ideallinien zu definieren und die Hindernisfreiheit zu gewähren. Die Fussgängerführung ist in den kombinierten Szenarien zu berücksichtigen.

5. Bewertung

Die verschiedenen Szenarien sind, wo möglich, zu kombinieren und objektiv zu bewerten. Dabei werden nur gesamtheitliche Lösungsansätze miteinander verglichen.

Es resultiert eine Empfehlung zum weiteren Vorgehen.

Städtebauliche Untersuchung

Das Stadtzentrum ist vier Zonen eingeteilt: Kernzone K3/4, Zentrumszone Z4, Zentrumszone Z5 und Zone für öffentliche Bauten und Anlagen. Die jüngste städtebauliche Entwicklung fand fast ausnahmslos mittels Gestaltungsplänen statt: Gestaltungspläne «Kern Nord/Süd», Gestaltungsplan «Am Stadtpark», Gestaltungsplan «Gerichtsplatz-Areal». Baulich dominieren aus den 1970er Jahren Illuster, Uschter 77 und Post, welche alle über ein flächiges Sockelvolumen mit mittiger, hoher Punktbaute verfügen. Ein städtebaulicher Ansatz, der vom Projekt «Am Stadtpark» und teilweise vom Gerichtsplatz adaptiert wird. Der Kern verfügt hingegen über reine Punktbauten. Dabei ist die Höhenentwicklung zunehmend, die Überbauung «Am Stadtpark» wird in der Höhe dominieren. Im STEK wird diese Tendenz aufgegriffen und für das Stadtzentrum «Süd» eine Höhe von maximal 60 m, für das Stadtzentrum «Nord» eine Höhe von maximal 40 m vorgesehen. Für die Weiterentwicklung des Zentrums sind Höhenentwicklung, Typologie und deren Auswirkungen auf den öffentlichen Raum weiter zu studieren und Vorgaben für Entwicklungen abzuleiten. Eine entsprechende Studie ist als Expertise im Rahmen des Projekt «Stadtraum Uster 2035» in Vorbereitung.

Wie in Kapitel «Absichten SBB» aufgezeigt, strebt diese eine Entwicklung des Areals «Veloständer Ost» an. Diese steht jedoch stark in Abhängigkeit der verkehrstechnischen Rahmenbedingungen, welche den Nutzungsspielraum dieser Parzelle stark einschränken. Die potenzielle Rentabilität liegt daher in der Höhenentwicklung des Gebäudes. Hierzu gilt es, in einer Gesamtbetrachtung des Stadtzentrums das Potenzial abzuschätzen und die Vorgaben zu definieren.

Es resultieren Vorgaben für die städtebauliche Entwicklung des Bahnhofszentrums.

Eingabe Agglomerationsprogramm

Im Frühling 2020 sind die Projekte für das Agglomerationsprogramm 4. Generation einzureichen. Die konkreten Anforderungen der Projekteingaben sind noch nicht definiert. Nebst dem Projektbeschrieb ist aber für jedes Projekt eine Kostenschätzung +/- 30 Prozent einzureichen. Entsprechend gilt es, die Planungsabsichten betreffend Kosten bereits in diesem frühen Planungsstadium zu verifizieren, um Projekteingaben vornehmen zu können.

Weiteres Vorgehen

Mit der umfassenden Grundlagenklärung können die weiteren Schritte eingeleitet werden. Der nächste Schritt ist ein Studienauftrag resp. ein Projektwettbewerb. Dabei wird es zuerst eine Ein-



schätzung der SBB benötigen, ob die Rahmenbedingungen die angestrebte Arealentwicklung wirtschaftlich zulassen. Diese Einschätzung ist durch die SBB Immobilien vorzunehmen und erfolgt ausschliesslich für den Gewerbe-/Büro-/Wohnbau auf dem Areal Ost und ist somit unabhängig der weiteren, öffentlichen Infrastrukturmassnahmen. Der SBB-Beschluss prägt das weitere Vorgehen für die Phase Studienauftrag/Wettbewerb.

Anschliessend wird dem Gemeinderat ein Beschluss zur Entwicklung «Bahnhofzentrum» unterbreitet. Der Gemeinderat soll über den Standortentscheid und den Ausbau des Bahnhofzentrums mit Bushof und Veloparkierung befinden, ebenso über die Bahnhofsplätze Nord und Süd sowie über die Verkehrsführung MIV in Abhängigkeit zum Bushof. Zudem legt er die nächsten Schritte fest und spricht den notwendigen Planungskredit.

Projektorganisation

Das Projekt hat sich in seinen Grundzügen im Projekt «Stadtraum Uster 2035» entwickelt und wurde, vom Steuerungsausschuss lanciert, mit den Echoräumen 1 und 2 diskutiert. Entsprechend ist es zielführend, wenn sich die Projektorganisation an der Organisation des Projektes «Stadtraum Uster 2035» orientiert.

Steuerungsausschuss

Das Projekt «Bahnhofzentrum» wird durch den Steuerungsausschuss «Stadtraum Uster 2035» geführt.

Zuständigkeiten sind im SRB Nr. 558/2016 geregelt, die Zusammensetzung aufgrund der Neukonstituierung des Stadtrates nach den letzten Gesamterneuerungswahlen im SRB 242/2018.

Projektleitung

Die Projektleitung liegt beim Geschäftsfeld Stadtraum und Natur. Sie erhält die Kompetenz, ein Begleitgremium aus den Bereichen der Busbetreiber, der SBB und allenfalls weiteren (Fach-) Personen zusammenzustellen.

Partizipation

Wie diese erste Auslegeordnung zeigt, sind die notwendigen Entscheide stark von funktionalen Sachzwängen und Fakten geprägt. Dies schränkt eine Partizipation, welche für das Projekt einen Mehrwert generiert, wesentlich ein. Gleichzeitig ist es wichtig, dass der Gemeinderat als zentraler Entscheidungsträger in den Projektfortschritt eingebunden ist. Entsprechend werden der Abteilungsvorsteher Bau und der Stadtplaner angehalten, die Kommission Planung und Bau (KPB) situativ über den Planungsfortschritt zu informieren. Dies erfolgt in Absprache mit dem Kommissionspräsidenten.

Termine

Das Projekt startet mit Beschluss des Stadtrates zum Bahnhofzentrum vom 28. Mai 2019. Damit werden die Arbeiten gemäss diesem Beschluss unabhängig von den ausstehenden Gemeinderatsbeschlüssen zur Motion 603/2017, dem Postulat 632/2018 und der Anfrage 525/2018 aufgenommen. Sollte der Gemeinderat bei diesen Geschäften vom Antrag des Stadtrates abweichen, ist das Projekt «Bahnhofzentrum» zu sistieren und dem Stadtrat ein neuer Vorgehensvorschlag zu unterbreiten.

Das Vorgehen des Projektes ist darauf auszulegen, dass die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) eingehalten werden. Entsprechend soll der Bushof bis Dezember 2023 behindertengerecht ausgebaut sein. Dies stellt zwar eine äusserst ehrgeizige Zielsetzung dar, ist aber rechtlich zwingend.



Finanzierungsbeteiligungen Bahnhofzentrum

Fördergelder

Die in diesem Beschluss dargelegten Massnahmen – Bushof, Veloparkierung, Bahnhofplatz – entsprechen grundsätzlich den Anforderungsprofilen, welche durch den Bund via seinen Agglomerationsprogrammen unterstützt werden. Bereits im Agglomerationsprogramm der 2. Generation hat die Stadt Uster die Realisierung eines Veloparkhauses Ost mit Kosten von 5,5 Mio. Franken angegeben. Hierzu liegt eine Kostenbeteiligungszusage des Bundes über 40 Prozent vor.

Im Frühling 2020 läuft die Eingabefrist für das Agglomerationsprogramm der 4. Generation. Die Eingabe des gesamten Bahnhofzentrums stellt eine Chance dar. Ob mittels der Agglomerationsprogramme eine Teilfinanzierung durch den Bund erfolgt, kann jedoch nicht beurteilt werden. Es liegen noch keine Vorgaben zu den Finanzierungsbedingungen und den zur Verfügung stehenden Mitteln vor.

Bushof

Die erforderlichen Umbauten nach BehiG und die Erweiterung basieren unter anderem auf einer Nachfrage aus der Region. Nach Art. 6 Abs. 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) haben sich die Nachbargemeinden an den finanziellen Aufwendungen zu beteiligen. Der Kostenschlüssel muss individuell definiert werden. Zudem beteiligt sich der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) an den Kosten für Regionalbuslinien.

Veloparkierung

Auch die SBB tragen eine Verantwortung für die Veloparkierung bei Bahnhöfen. Entsprechend sind die SBB bei der Planung und Finanzierung einzubinden. Auch hier muss der Kostenschlüssel individuell definiert werden.

Kosten

Die Kostenzusammenstellung für die Phase «Grundlagenklärung» zeigt folgendes Bild:

Beschreibung	Gebundene Ausgaben Fr. inkl. MWST	Ungebundene Ausgaben Fr. inkl. MWST
I. Verkehrsplanung (Bus, Velo, Fuss, MIV)	105 000.00	0.00
II. Städtebauliche Rahmenbedingungen	50 000.00	0.00
III. Eingabe Agglomerationsprogramm	55 000.00	0.00
IV. Rechtsberatung	0.00	5 000.00
IV. Kommunikation	0.00	5 000.00
V. Technische Arbeiten inkl. Projektleitung	20 000.00	0.00
Total	230 000.00	10 000.00

Finanzplanung

In der Investitionsplanung 2019 sind 200 000 Franken und in der Finanzplanung 2020 400 000 Franken enthalten.



Kreditbewilligung

Vorhaben	Bahnhofzentrum Uster, Grundlagenklärung
Kostenstelle oder Projekt-Nummer	30290.093
Kreditbetrag einmalig¹	Fr. 240 000.00
Kreditbetrag wiederkehrend²	Fr. 0.00
Zuständig	Stadtrat
Artikel Gemeindeordnung ³	Art. 37 lit. a und c
Ausgabe im Voranschlag enthalten ⁴	Ja
Beanspruchung Kreditkompetenz Stadtrat	Fr. 0.00

Bei der Kreditbewilligung handelt es sich um einen Bruttokredit. Es liegt eine Zusage der SBB zur pauschalen Kostenbeteiligung (Thema Veloparkierung beim Bahnhof) über 20 000 Franken vor.

Arbeitsvergaben

Verkehrsplanung

Vorhaben	Bahnhofzentrum Uster
Arbeitsgattung	Ingenieurleistungen
Verfahrensart	Freihändiges Verfahren
Schwellenwert	Kleiner als Fr. 150 000 (kantonale Regelung)
Begründung Ausnahme Freihändige Vergabe	Fachkompetenz ÖV-Planung Uster/VZO
Vergabesumme ⁵	Fr. 102 300.00
Firma und Ort	asa AG, Rapperswil
Datum Offerte	16. Mai 2019

Die Firma «asa AG», Rapperswil, hat im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes die ÖV-Planung vorgenommen. Zudem hat sie eine Vorprojektstudie zum Ausbau des heutigen Bushofes nach BehiG gemacht. Entsprechend ist zur Vermeidung von kostenintensiver Einarbeitungsphasen die freihändige Vergabe über dem kommunalen Schwellenwert zielführend. Die Abteilung Bau empfiehlt, die Ingenieurleistungen der «asa AG», Rapperswil, zum angebotenen Preis von 102 300 Franken zu vergeben.

¹ Bei Bereichen mit Vorsteuerabzugsmöglichkeit exkl. MWST; bei Bereichen ohne inkl. MWST

² dito

³ Allenfalls gebundene Ausgabe gemäss § 121 Gemeindegesetz

⁴ Inklusive Nachtragskredite

⁵ Inklusive Mehrwertsteuer



Bauingenieur

Vorhaben	Bahnhofzentrum Uster
Arbeitsgattung	Ingenieurleistungen
Verfahrensart	Freihändiges Verfahren
Schwellenwert	Fr. 75 000.00
Vergabesumme ⁶	Fr. 53 134.80
Firma und Ort	dsp Ingenieure + Planer AG, Uster
Datum Offerte	16. Mai 2019

Die Abteilung Bau empfiehlt, die Ingenieurleistungen der «dsp Ingenieure + Planer AG», Uster, zum angebotenen Preis von Fr. 53 134.80 zu vergeben.

Der Stadtrat beschliesst:

1. Von der umfassenden Auslegordnung und den Problemstellungen wird Kenntnis genommen.
2. Das Projekt «Bahnhofzentrum» wird lanciert.
3. Das Projekt «Bahnhofzentrum» ist auf die terminlichen Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes abzustimmen.
4. Das Geschäftsfeld Stadtraum und Natur wird beauftragt, das Projekt «Bahnhofzentrum» in Abstimmung mit der SBB zu entwickeln.
5. Das Geschäftsfeld Stadtraum und Natur wird beauftragt, die proklamierten Bedürfnisse der Kapitel «Situation Bushof», «Situation Veloparkierung» und «Situation MIV-Erschliessung», verkehrstechnisch abzustimmen und ein Umsetzungsvorschlag auszuarbeiten.
6. Das Geschäftsfeld Stadtraum und Natur wird beauftragt, einen Gemeinderatsantrag «Umsetzungsvorschlag Bahnhofzentrum», inkl. zugehörigem Projektierungskredit, auszuarbeiten.
7. Für die Grundlagenklärung Bahnhofzentrum wird ein einmaliger Kredit von 240 000 Franken bewilligt.
8. Die Ingenieurleistung Verkehrsplanung wird im freihändigen Verfahren für 102 300 Franken an die «asa AG», Rapperswil, vergeben.
9. Die Ingenieurleistung Bauingenieur wird im freihändigen Verfahren für Fr. 53 134.80 an die «dsp Ingenieure + Planer AG», Uster, vergeben.

⁶ Inklusive Mehrwertsteuer



10. Mitteilung als Protokollauszug an
- Die berücksichtigten Firmen durch die Abteilung Bau
 - SBB AG, Development SBB Immobilien, Alexandra Nievergelt, Vulkanplatz 11, 8048 Zürich
 - Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland AG (VZO), Werner Trachsel, Binzikerstrasse 2, 8627 Grüningen
 - Gemeinderat
 - Abteilungsvorsteher Bau, Stefan Feldmann
 - Abteilung Finanzen, Kreditkontrolle
 - Abteilung Bau
 - Geschäftsfeld Stadtraum und Natur (im Doppel)

öffentlich