



Uster, 28. Mai 2019
525/2018
V4.04.71

Seite 1/4

ANFRAGE 525/2018 VON MARKUS EHRENSPERGER (SVP) UND CHRISTOPH KELLER (SVP): ZUKÜNFTIGER STANDORT BUSBAHNHOF; ANTWORT DES STADTRATES

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 18. Dezember 2018 reichten die Ratsmitglieder Markus Ehrensperger und Christoph Keller beim Präsidenten des Gemeinderates die Anfrage 525/2018 betreffend «Zukünftiger Standort Busbahnhof» ein.

Die Anfrage hat folgenden Wortlaut:

«Während der Echoräume 1 des Stadtentwicklungskonzepts STEK 2035 äusserten sich die Fachplaner Verkehr dahingehend, dass der Busbahnhof Nord keine Realisierungschance hat und nicht weiter zu verfolgen ist. Der gesamte Busverkehr soll über den Busbahnhof Süd abgewickelt werden.

In der Bevölkerung geniesst der Busbahnhof Nord jedoch sehr viele Sympathien und wird als logische Lösung für die Verspätungen der Buslinien Nord angesehen. Die Pläne zum Ausbau der Bus und Bahnlinien erhöhen den Druck auf die Situation am Bahnhof weiter. Der Ansatz der Fachplaner dürfte entsprechend auf Unverständnis stossen und die Forderung nach einem Busbahnhof Nord bestehen bleiben.

Wir ersuchen den Stadtrat daher um eine Auskunft zuhanden der Bevölkerung zur Zukunft des Standorts des Busbahnhofs. Dies unter Berücksichtigung möglicher Einflussfaktoren wie Bevölkerungswachstum, SBB-Doppelspur Aathal, Ausbau Taktfrequenz Bus/Bahn, STEK 2035 etc.

Wir stellen dem Stadtrat folgende Fragen:

- 1. Wie lauten die Überlegungen des Stadtrates zum zukünftigen Standort des Busbahnhofs?*
- 2. Welches Entwicklungspotential weist der Busbahnhof Süd auf?*
- 3. Welches Potenzial weist ein Busbahnhof Nord auf?*

Besten Dank für die Beantwortung unserer Fragen.»



Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Die Anfrage betrifft ein zentrales Thema der Stadtentwicklung. Der Bahnhof und mit ihm der Bushof ist zentraler Taktgeber der Stadtentwicklung. Uster als Wohn- und Arbeitsplatzstandort ist wesentlich von dieser Entwicklung abhängig. So nimmt der öffentliche Verkehr immer mehr Bedeutung im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung von Uster ein. Dies belegen die Wachstumszahlen eindrücklich. Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) als auch die Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) rechnen gar mit einem Zuwachs an ÖV-Kunden von bis zu 40 Prozent bis ins Jahr 2035. Entsprechend zentral ist es, die Infrastruktur für diese gesteigerte Nachfrage bereitzustellen.

Die Anfrage bezieht sich inhaltlich auf den Erarbeitungsprozess des Stadtentwicklungskonzeptes (STEK). Hierzu gilt es festzustellen, dass der zugehörige Bericht noch nicht vorliegt. Die Ergebnisse der umfassenden Betrachtungen zur Stadtentwicklung werden voraussichtlich nach den Sommerferien 2019 kommuniziert und dem Gemeinderat zur Kenntnisnahme unterbreitet. Diese bilden die konzeptionelle Grundlage für die weitere Planung sowie zur Entwicklung von «Schlüsselprojekten».

Selbstverständlich macht das STEK auch wichtige Aussagen zur angestrebten Zentrumsentwicklung. Dank einer umfassenden Betrachtung – Verkehrsplanung, Freiraumplanung, Städtebau und gesellschaftliche Entwicklung – konnten hierzu wichtige Erkenntnisse gewonnen werden, welche wiederum zusammen mit zwei Echoräumen reflektiert wurden. Die Planung und ihre konzeptionellen Vorgaben stiessen dabei auf eine breite Akzeptanz. Dazu gehört auch die angestrebte Entwicklung des Bushofs. Die im STEK erfolgte Auseinandersetzung mit dem ÖV-System von Uster zeigt, dass hier wesentlicher Handlungsbedarf besteht. So ist der Bushof per Dezember 2023 auf die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) umzubauen und gleichzeitig ist dessen Ausbau sicherzustellen. Bis im Jahr 2035 ist davon auszugehen, dass für Linienbusse 14 Anlegekanten benötigt werden. Zusätzlich sind 2 Anlegekanten für betrieblich notwendige Bedürfnisse der Betreiber und Event- sowie Zusatzbusse zu erstellen.

Entsprechend ist ein Ausbau des Bushofs zu planen, und zwar entweder konzentriert im Süden oder eine Splittinglösung mit Anlegekanten im Norden und im Süden. Die konzeptionelle Auseinandersetzung mit der Standortfrage im STEK hat gezeigt, dass die Konzentration aller Anlegekanten im Süden – und somit die Fortführung des heutigen Systems – wesentliche Vorteile hat.

Ein zentralisierter Bushof im Süden ergibt mindestens die folgenden Vorteile:

- Direkter Umstieg Bus-Bus für alle Linien
- Konzept Durchmesserlinien für Stadtbusse
- Einfache Orientierung für alle ÖV-Kunden Zug-Bus
- Direkter Zugang auf Perron 1 ab allen Buslinien (S-Bahnlinien S5 und S15 nach Zürich)
- Endhaltestelle Bahnhof als Zentrumshaltestelle aus allen Stadtteilen südlich der Bahn als direkter Zugang ins Stadtzentrum
- Konzentration der ÖV-Benutzer als wichtiger Faktor zur Zentrumsbelebung
- Betriebliche Flexibilität ÖV-Betreiber

Der Stadtrat kann nachvollziehen, dass trotz all dieser Vorteile, die Variante «Splitting» bei der Bevölkerung eine gewisse Sympathie geniesst, ergäbe sie doch für die Buslinien nördlich der Bahnlinie voraussichtlich einen kürzeren Anfahrtsweg und erscheint diesbezüglich als interessant. Betreffend Umsetzung und den resultierenden Auswirkungen auf das Strassennetz müssen allerdings noch planerische Abklärungen vorgenommen werden.

Der Stadtrat ist aufgrund der Wichtigkeit des ÖV und aufgrund der Komplexität der zahlreichen Fragestellungen zur Ansicht gelangt, dass es eine umfassende Betrachtung zur Entwicklung des Bahnhofs mit all seinen Funktionen bedarf. Hierfür lanciert er das Projekt «Bahnhofzentrum». Im zugehörigen Stadtratsbeschluss vom 28. Mai 2019 sind die Rahmenbedingungen und die Anforderungen ausführlich dokumentiert.



Wie diesem Beschluss entnommen werden kann, wird in einem ersten Schritt eine umfassende Grundlagenklärung mit einer verkehrstechnischen Untersuchung vorgenommen. Diese betrifft den ÖV, den Veloverkehr, den Fussverkehr und den motorisierten Individualverkehr (MIV) gleichermaßen. Der Stadtrat ist davon überzeugt, dass nur eine umfassende Lösung über alle Verkehrsmittel für die anstehenden Problemstellungen zielführend sein kann.

Betreffend Standort des Bushofs werden in dieser Grundlagenklärung die beiden Optionen «Konzentration im Süden» und «Splitting» gleichwertig untersucht. Die im Rahmen des STEK gewonnenen konzeptionellen Erkenntnisse werden damit auf Stufe Vorprojektstudie detaillierter überprüft. Dabei ist das Ergebnis offen – es gilt, eine unter allen Aspekten betrachtete beste Lösungsvariante zu finden. Der Stadtrat beabsichtigt, diese Lösungsvariante dem Gemeinderat zur Beschlussfassung für die weitere Planung vorzulegen.

Frage 1:

«Wie lauten die Überlegungen des Stadtrates zum zukünftigen Standort des Busbahnhofs?»

Antwort:

Es stehen die Varianten «Konzentration im Süden» und «Splitting» zur Debatte. Im Projekt «Bahnhofzentrum» erfolgt eine umfassende Betrachtung aller Verkehrsmittel. Die gesamthaft beste Lösungsvariante wird dem Gemeinderat vorgelegt.

Frage 2:

«Welches Entwicklungspotenzial weist der Busbahnhof Süd auf?»

Antwort:

Im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes (STEK) erfolgte eine konzeptionelle Betrachtung des konzentrierten Bushofs Süd. Diese Lösungsvariante überzeugt sowohl ÖV-technisch, als auch für die Zentrumsentwicklung. Insbesondere in diesem Punkt weist sie als Initiator wesentliches Entwicklungspotenzial für das Stadtzentrum auf. Gleichzeitig hat diese Lösungsvariante Auswirkungen auf die Bankstrasse, die zu lösen sind, denn auch eine Bahnhofsvorfahrt für Anlieferung, Taxi und den motorisierten Individualverkehr (MIV) ist zwingend notwendig. Das effektive Entwicklungspotenzial will der Stadtrat nun auf Stufe Vorprojektstudie prüfen. Der Gemeinderat wird anschliessend über diese Vorprojektstudie (Projekt Bahnhofzentrum) und den notwendigen Planungskredit zur Realisierung des Bahnhofzentrums befinden.

Frage 3:

«Welches Potenzial weist ein Busbahnhof Nord auf?»

Antwort:

Im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes (STEK) wurden auch hierzu erste Untersuchungen vorgenommen. Diese zeigten, dass sowohl die räumliche Anordnung der Anlagekanten als auch die Erschliessung ab dem Strassennetz komplexer als erwartet sind. Als problematisch wird die ÖV-Qualität betreffend direktem Umstieg Bus-Bus, Durchmesserlinien, Auffindbarkeit, Zugang zum Perron 1 und Endhaltestelle Bahnhof als Zentrumshaltestelle für Bewohnende im Norden der Bahn eingestuft. Auch der Faktor der Zentrumsbelebung wird kritisch eingestuft. Das effektive Entwicklungspotenzial will der Stadtrat nun auf Stufe Vorprojektstudie (Projekt Bahnhofzentrum) prüfen. Der Gemeinderat wird anschliessend über diese Vorprojektstudie und den notwendigen Planungskredit zur Realisierung des Bahnhofzentrums befinden.



Der Stadtrat bittet den Gemeinderat, von der Antwort auf die Anfrage 525/2018 der Ratsmitglieder Markus Ehrensperger und Christoph Keller betreffend «Zukünftiger Standort Busbahnhof» Kenntnis zu nehmen.

Stadtrat Uster

Barbara Thalmann
Stadtpräsidentin

Daniel Stein
Stadtschreiber