



Uster, 2. Juli 2019
542/2019
V4.04.71

Seite 1/7

**ANFRAGE 542/2019 VON PAUL STOPPER (BPU): VERSUCHS-
BUSLINIE USTER – SEEGRÄBEN ALS SCHNELLBUSLINIE,
OHNE HALTESTELLEN AUF STADTGEBIET VON USTER MIT
EINSATZ VON VZO-GROSSBUSSEN (GELENKBUSSE); ANT-
WORT DES STADTRATES**

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 18. April 2019 reichte das Ratsmitglied Paul Stopper beim Präsidenten des Gemeinderates die Anfrage 542/2019 betreffend «Versuchsbuslinie Uster – Seegräben als Schnellbuslinie, ohne Haltestellen auf Stadtgebiet von Uster mit Einsatz von VZO-Grossbussen (Gelenkbusse)» ein.

Die Anfrage hat folgenden Wortlaut:

«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 unverstänlich wie unattraktiv, ja eigentlich unbenützbar.

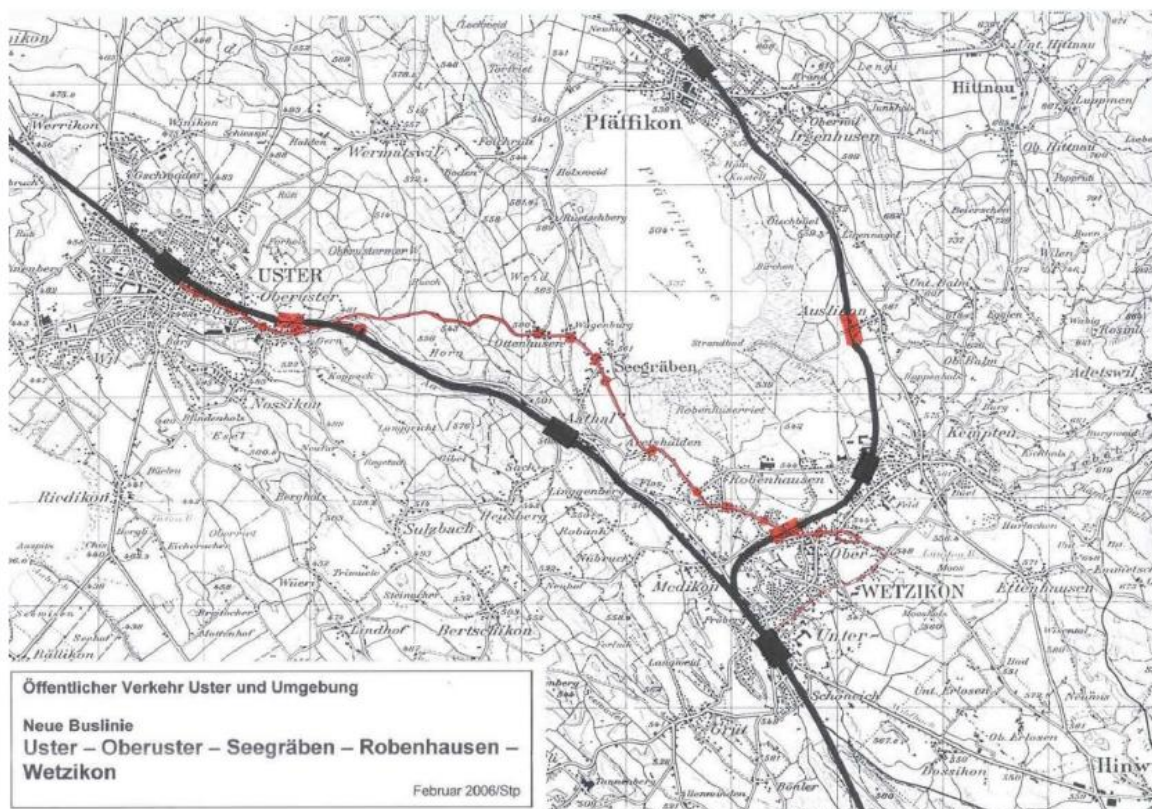
Gemäss den Ausführungen des Gemeinderates Seegräben ist die Buslinie von einer Arbeitsgruppe «Mobilitätskonzept Pfäffikersee» gemeinsam mit den kantonalen Ämtern für Raumentwicklung und für Verkehr entwickelt worden. «Laut einer Analyse und Fahrversuchen zeige sich, dass eine Schnelllinie zwischen Bahnhof 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 vertritt 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 „Trümpfer-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 Dieselnissen 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?»*



Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

A. Ausgangslage

Die Gemeinde Seegräben hat sich mit ihrem Begehren einer neuen Busverbindung vom Bahnhof Uster zum Parkplatz im Zentrum von Seegräben im März 2019 an den Stadtrat gewandt. Der Stadtrat hat sich an seiner Sitzung vom 16. April 2019 mit der Anfrage auseinandergesetzt. Der diesbezügliche Beschluss konnte nicht öffentlich gemacht werden, da die Gemeinde Seegräben ihre Bevölkerung noch nicht über das Vorhaben informiert hat.

B. Stadtratsbeschluss vom 16. April 2019

«Der Stadtratsbeschluss beinhaltet folgende Aussagen:

*Versuchsbetrieb Buslinie Uster–Seegräben
Anfrage Gemeinde Seegräben
Stellungnahme*

Ausgangslage

Mit Schreiben vom 18. März 2019 wendet sich die Gemeinde Seegräben zwecks Einführung eines Versuchsbetriebes der Buslinie Uster–Seegräben an die Stadt Uster. Gemäss diesem Schreiben leidet die Gemeinde Seegräben während den Sommermonaten stark unter dem hohen Verkehrsaufkommen durch den Ausflugsverkehr an den Pfäffikersee. Aufgrund der schlechten ÖV-Anbindung ist der MIV-Anteil sehr hoch. Entsprechende Massnahmen erarbeitet die Gemeinde Seegräben im Rahmen des Projektes «Mobilität und Umwelt Pfäffikersee» zusammen mit dem Amt für Raumentwicklung (ARE) und dem Amt für Verkehr (AFV) des Kantons Zürich. Die Stadt Uster wurde in die Bearbeitung leider weder einbezogen noch liegen ihr die Ergebnisse vor. Seitens AFV wurde auf Anfrage die Abgabe des Berichtes an die Stadt Uster zum heutigen Zeitpunkt gar verweigert.

Gemäss ihren Aussagen sieht eine der Massnahmen eine Buslinie vom Bahnhof Uster bis zum Gemeindeparkplatz Seegräben vor. Das Angebot ist auf den Ausflugsverkehr beschränkt und erfolgt von Anfang Mai bis Ende Oktober jeweils am Wochenende. Die Buslinie soll im Halbstundentakt ohne Halt zwischen den beiden Endhaltestellen verkehren. Die Kosten für den zweijährigen Versuchsbetrieb belaufen sich auf 180 000 Franken pro Jahr und sollen durch die Gemeinde Seegräben und durch Dritte getragen werden. Eine Kostenbeteiligung der Stadt Uster ist nicht vorgesehen, die gesteigerten Betriebs- und Unterhaltskosten beim Bahnhof Uster werden aber nicht erwähnt. Die entsprechenden Aufwendungen bleiben somit voraussichtlich bei der Stadt Uster.

Auslegeordnung

Ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist grundsätzlich zu begrüssen – auch für den Freizeitverkehr «Mobilität rund um den Pfäffikersee». Gleichzeitig ist die Variante Seegräben keine ausgereifte Lösung. Die Linie ist im Fahrplan des ZVV nicht optimal eingebunden und stellt keinen Beitrag zum ÖV in Uster dar. Die Haltestellen auf der Strecke werden aus Taktgründen nicht bedient.

Zur Lösung des Problems gibt es verschiedene Ansätze, dies zeigt auch das aktuell laufende Fahrplanverfahren des ZVV. Dieses sieht für diese Fragestellung weitere Lösungsansätze vor (inkl. Anregerungen aus der Bevölkerung):

- 1. Shuttlebus Bahnhof Uster–Gemeindehaus Seegräben am Wochenende (Vorschlag Seegräben)*
- 2. Kleinbus Bahnhof Uster–Gemeindehaus Seegräben–Bahnhof Wetzikon (Vorschlag Bevölkerung im Fahrplanverfahren 2020/2021)*
- 3. Taktverdichtung Linie 830 Bahnhof Uster–Bahnhof Pfäffikon (Vorschlag Bevölkerung im Fahrplanverfahren 2020/2021) im Halbstundentakt während der ganzen Woche inkl. Wochenende*



Der Lösungsansatz 3 wird im Rahmen des ZVV Fahrplanverfahrens 2020/2021 unterstützt. Ob dies zur Umsetzung reicht, wird von den finanziellen Mitteln des ZVV und der Haltung der Gemeinde Pfäffikon ZH abhängen. Die Variante 2 wurde bereits mehrfach diskutiert und bis dato verworfen. Gleichzeitig wäre für Uster eine neue Linie mit Halt an den bestehenden Haltestellen sowie mit einem neuen Halt für das Industrieareal Trümpeler erstrebenswert. Die Linie hätte werktags zu den Hauptverkehrszeiten und am Wochenende zu verkehren.

Stellungnahme

Zur Einführung des Testbetriebes ist die Gemeinde Seegräben voraussichtlich auf die Zustimmung der Stadt Uster im Konzessionsverfahren des BAV angewiesen. Die Stadt Uster wird die erforderliche Zustimmung geben, ohne den Testbetrieb zu unterstützen. Der Gemeinde Seegräben ist die kritische Haltung des Stadtrates mittels beiliegendem Schreiben anzuzeigen.

Der Stadtrat beschliesst:

- 1. Vom Schreiben der Gemeinde Seegräben vom 18. März 2019 wird Kenntnis genommen.*
- 2. Das Begehren eines Shuttlebusses Bahnhof Uster–Gemeindehaus Seegräben wird nicht unterstützt.*
- 3. Bei einer allfälligen Konzessionsanfrage zur Einführung des Shuttlebusses verhält sich die Stadt Uster neutral.*
- 4. Die Beantwortung an die Gemeinde Seegräben erfolgt mittels Brief durch den Stadtrat.»*

C. Stellungnahme zu den Fragen

Frage 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?»

Antwort:

Die Stadt Uster wurde nicht einbezogen.

Frage 2:

«Welche Varianten wurden geprüft (Linienführung, Haltepolitik, einzusetzender Fahrzeugtyp, Betriebszeit, saisonal, tageszeitlich)? Liegen diese dem Stadtrat vor?»

Antwort:

Der Stadt Uster liegen keine Unterlagen vor.

Frage 3:

«Ist die vom Gemeinderat Seegräben erwähnte Analyse der Arbeitsgruppe «Mobilitätskonzept Pfäffikersee» für die Versuchsbuslinie einsehbar? Wann, wo?»

Antwort:

Da die Stadt Uster in die Arbeiten der Arbeitsgruppe nicht einbezogen war (siehe Antwort auf Frage 1), ist ihm auch nicht bekannt, ob, wann und wo die erwähnte Analyse öffentlich gemacht wird.

Frage 4:

«Welches sind die Gründe für den Einsatz von Diesel-Grossbussen auf der Versuchslinie (eher enge Strassen zwischen Oberuster und Seegräben)?»



Antwort:

Da dem Stadtrat keine Unterlagen vorliegen (siehe Antwort auf Frage 2), entziehen sich die Gründe der Kenntnis des Stadtrates.

Frage 5:

«Wo sollen die Gelenkbusse am Bahnhof Uster als Anfangs- und Endhaltestelle stationiert werden?»

Antwort:

Der Bushof Uster lässt grundsätzlich keine zusätzlichen Buslinien mehr zu, weil er zu den fahrplan-technisch wichtigen Zeitpunkten vollständig ausgelastet ist. Aus diesem Grund wird die Linie nach Seegräben in einem Zwischentakt verkehren, an welchem am Bushof Haltekannten frei sind.

Frage 6:

«Welche Bedingungen stellt der Stadtrat hinsichtlich der in Frage 2 gestellten Themenkreise zur Versuchsbuslinie in der jetzigen Form?»

Antwort:

Siehe Stadtratsbeschluss vom 16. April 2019.

Frage 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 „Trümpfer-Areal“ in Oberuster auch die Erschliessung dieses „ÖV-losen“ Arbeitsplatz-Gebietes zu bewerkstelligen?»

Antwort:

Siehe Stadtratsbeschluss vom 16. April 2019.

Frage 8:

«Ist dem Stadtrat bekannt, weshalb die VZO für diesen Versuchsbetrieb die grössten, auf dem Netz der VZO verkehrenden Fahrzeuge einsetzen will?»

Antwort:

Nein.

Frage 9:

«Wie hoch ist der Mehrverbrauch von Gelenkbussen hinsichtlich Treibstoffverbrauch, Feinstäuben und Pneumabrieb (Mikroplastik), pro km und während des ganzen Versuchsbetriebes) gegenüber kleineren Fahrzeug-Typen (zB. Standard-Bus, Midibus, Kleinbus, etc.)?»

Antwort:

Dies entzieht sich der Kenntnis des Stadtrates.

Frage 10:

«Wäre die Buslinie nach Seegräben (und weiter nach Wetzikon) nicht eine geeignete Linie, um den Einsatz von Elektro- statt Dieselnissen zu prüfen (Verknüpfung der Ziele „umweltschonende Betriebsweise“/„Naherholungsgebiet Pfäffikersee“)»

Antwort:

Da dem Stadtrat keine Unterlagen vorliegen (siehe Antwort auf Frage 2), ist ihm eine Beurteilung nicht möglich.

Frage 11:

«Wie hoch wären die Kosten für einen zweijährigen Versuchsbetrieb mit täglichen Fahrten?»

Antwort:

Für Uster wäre eine neue Linie mit Halt an den bestehenden Haltestellen sowie mit einem neuen



Halt für das Industrieareal Trümpler erstrebenswert (siehe Stadtratsbeschluss vom 16. April 2019).
Über Form, Kosten und Zeithorizont lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussagen machen.

Frage 12:

«Welcher Beitrag wäre von der Stadt Uster für einen solchen Versuchs-Busbetrieb zu erwarten?»

Antwort:

Siehe Antwort auf Frage 11.

Der Stadtrat bittet den Gemeinderat, von der Antwort auf die Anfrage 542/2019 des Ratsmitgliedes Paul Stopper betreffend «Versuchsbuslinie Uster – Seegräben als Schnellbuslinie, ohne Haltestellen auf Stadtgebiet von Uster mit Einsatz von VZO-Grossbussen (Gelenkbusse)» Kenntnis zu nehmen.

Stadtrat Uster

Barbara Thalmann
Stadtpräsidentin

Daniel Stein
Stadtschreiber