Sitzung vom 8. Dezember 2020

BESCHLUSS NR. 499 / B1.12.20

Revision Ortsplanung
Projekt «Stadtraum Uster 2035»
Phase 1, Stadtentwicklungskonzept (STEK)
Festsetzung Ergänzungsbericht und weiteres Vorgehen
Sofortige Protokollabnahme

Ausgangslage

Am 20. August 2019 hat der Stadtrat mit Beschluss Nr. 314 das Stadtentwicklungskonzept (STEK) festgesetzt und der Gemeinderat hat davon am 11. Mai 2020 zustimmend Kenntnis genommen. Damit wurde die Phase 1 des Projektes «Stadtraum Uster 2035» abgeschlossen und das Geschäftsfeld Stadtraum und Natur beauftragt, die Phase 2, Revision der kommunale Richtplanung, zu starten. Der Stadtrat hat mit Beschluss Nr. 532 am 17. Dezember 2019 das entsprechende Vorgehen beschlossen.

Das Stadtentwicklungskonzept (STEK) dient somit als Grundlage der Richtplanung. Die wesentlichsten strategischen Vorgaben sind damit definiert und werden in die Richtplanung überführt. Eine Ausnahme bildet jedoch das für Uster und dessen Entwicklung zentrale Thema der Bahnquerungen. Seit der Festsetzung des STEKs durch den Stadtrat haben sich die Rahmenbedingungen der übergeordneten Planungen in diesem Thema grundlegend geändert. Damit die Stadt Uster eine fachliche und politische Haltung der städtischen Interessen etablieren kann, gilt es, das STEK in diesem Bereich zu vertiefen und mit einem Ergänzungsbericht zu erweitern. Entsprechend hat der Stadtrat am 22. September 2020 das Geschäftsfeld Stadtraum und Natur mit der Erarbeitung eines Ergänzungsberichtes bis Ende 2020 beauftragt. Der Bericht liegt nun vor.

Erarbeitungsprozess

Die Erarbeitung des STEK-Ergänzungsberichtes basiert auf einem partizipativen Ansatz. Die Erkenntnisse aus der breit angelegten Bevölkerungsbefragung zu Beginn des Projektes «Stadtraum Uster 2035» fliessen auch in diesen Ergänzungsbericht mit ein. Die Bevölkerungsbefragung zeigt, dass die gute Verkehrsanbindung ein zentraler Standortfaktor ist. So wurde die gute Verkehrsanbindung von der Ustermer Bevölkerung gar als wichtigster Grund genannt, warum sie in 10 Jahren noch in Uster wohnen wollen. Entsprechend wichtig ist es, die vorhandene Erschliessungsqualität für die verschiedenen Verkehrsmittel zu wahren oder gar zu verbessern. Das Verbesserungspotenzial sieht die Ustermer Bevölkerung vor allem bei der Velofreundlichkeit, beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs und Lösungen zur Bahnübergangs- und Unterführungsproblematik.

Die Erarbeitung des STEK-Ergänzungsberichtes erfolgte unter Mitwirkung des Parlamentes. So wurden die Mitglieder der Kommission Planung und Bau (KPB) an zwei Abendveranstaltungen in die Erarbeitung miteinbezogen und verschiedene Zwischenentscheide in Abhängigkeit zur Stadtentwicklung als Wohn- und Arbeitsstadt mit einem ausgebauten Bushof, einem attraktiven und verkehrsberuhigten Stadtzentrum und einem Kulturzentrum Zeughausareal reflektiert.

Bahnquerungskonzept

Das Bahnquerungskonzept ist im Bericht «Stadtentwicklungskonzept STEK; Ergänzungsbericht» definiert. Grundlage bilden die übergeordneten Entscheide des Kantons zum Projektabbruch «Uster West» und der SBB zum Doppelspurausbau zwischen Uster und Aathal im Rahmen ihres Ausbauprogrammes STEP AS 2035.

Im ersten Bearbeitungsschritt erfolgte die Bearbeitung eines groben Variantenfächers mit «Null»-Variante, Bahntunnel, Strassentunnel Nord-/Südachse und niveaufreien Bahnquerungen. Die qualitative Betrachtung dieser vier Szenarien unter Beachtung der Aspekte wie die grundsätzliche Wirkung der Massnahme auf das Ustermer Verkehrsregime, die Realisierungschancen und das Kosten-/Nutzenverhältnis zeigt eindeutig, dass nur die Variante niveaufreie Bahnquerungen ein sowohl verkehrsplanerisch sinnvolles als auch politisch tragbares Szenario darstellt und entsprechend weiter zu konkretisieren ist.

Entsprechend wurden für die Variante niveaufreie Bahnquerungen die Netzbedürfnisse der einzelnen Verkehrsmittel analysiert, Grundsätze zur Erarbeitung von Bahnquerungen definiert und diese verortet, um daraus ein Bahnquerungskonzept für Uster abzuleiten. Dies zeigt, dass in Uster wesentlicher Handlungsbedarf besteht, um die Attraktivität als Wohn- und Arbeitsplatz zu wahren. In Nänikon wird die Situation mit vier bestehenden niveaufreien Bahnquerungen als ausreichend betrachtet.

Das Bahnquerungskonzept sieht an der Zürichstrasse, an der Winterthurerstrasse und bei verkehrstechnischen Verbesserungen für Uster auch an der Aathalstrasse neue Unterführungen für alle Verkehrsmittel vor. Dabei wird angemerkt, dass die Unterführung Aathalstrasse mit den zur Verfügung stehenden Grundlagen nicht abschliessend beurteilt werden kann. Je nach verkehrstechnischer Wirkung (welche es zu untersuchen gilt) stellt diese ein Mehr- oder Minderwert für Uster dar. Die Unterführung Aathalstrasse wird seitens Stadt Uster nur bei einer positiven Wirkung auf Uster, insbesondere Oberuster, unterstützt.

Die bestehende Unterführung Dammstrasse wird mit diesen Massnahmen entlastet und nimmt für den strassengebundenen ÖV die wichtige Funktion als zentrale Querungsstelle wahr.

An der Gschwaderstrasse, an der Brunnen-/Bahnhofstrasse und an der Wermatswilerstrasse sieht das Bahnquerungskonzept neue Unterführungen für Fussgänger und den Veloverkehr vor. Zusammen mit den ebenfalls dem Langsamverkehr zugänglichen Querungsstellen an der Zürichstrasse, der Winterthurerstrasse, der Dammstrasse und eventuell an der Aathalstrasse entsprechen diese Querungsstellen in der Summe den wichtigsten zusätzlichen Querungsbedürfnissen des Fuss- und Veloverkehrs. Die reinen Langsamverkehrsmassnahmen sind in Ergänzung von elementarer Bedeutung zur Förderung dieser Verkehrsarten.

Zielsetzung «Uster steigt um» wird gestärkt

Trotz den zusätzlichen niveaufreien Bahnquerungen sieht das Konzept kein Ausbau der Verkehrskapazität vor. Die im STEK postulierten Ziele unter dem Brand «Uster steigt um!» gelten weiterhin, respektive wird durch das vorliegende Konzept gestärkt Die neuen Bahnquerungen sind zwingendeVoraussetzung zur realistischen Umsetzung der proklamierten Ziele, denn nur, wenn der strassengebundene ÖV an der Dammstrasse genügend Kapazität vorfindet und nur, wenn der Fussgänger und der Velofahrer an den zentralen Stellen ungehindert die Bahn queren können, ist ein «Umsteigen» überhaupt möglich.

Die Unterführungen an den Kantonsstrassen, welche auch dem motorisierten Verkehr zur Verfügung stehen, könnten ohne zusätzliche Vorkehrungen zu einer Zunahme des MIV und damit zu neuen Herausforderungen führen. Entsprechend sieht der STEK-Ergänzungsbericht zwingend flankierende Massnahmen mit Pförtneranlagen und urban gestalteten Strassenräumen vor. Wichtigen Querungsstellen für den Fussgänger über die Hauptverkehrsstrassen, welche für den Fussgänger attraktiv und sicher zu gestalten sind, sind benannt. Diese Massnahmen sind elementarer Bestandteil dieses Konzeptes.

Zusammenhang zu «Strategie Uster 2030»

Der Ergänzungsbericht zum STEK stellt eine weitere Konkretisierung der «Strategie Uster 2030» des Stadtrates dar. Explizit konkretisiert der Ergänzungsbericht das zweite Handlungsfeld: Stadtentwicklung – «Uster wächst nachhaltig». Dabei erfolgt die Konkretisierung insbesondere das Thema «Uster steigt um!» und entwickelt sich zur velo- und ÖV-freundlichen Stadt.

Wirkung des Stadtentwicklungskonzeptes (STEK); Ergänzungsbericht

Die Wirkung des STEK-Ergänzungsberichtes entspricht der im Beschluss Nr. 314 vom 20. August 2019 definierten Wirkung des Stadtentwicklungskonzeptes (STEK).

So sind weder Stadtentwicklungskonzept (STEK) noch der STEK-Ergänzungsbericht ein im Planungs- und Baugesetz (PBG) des Kantons Zürich verankertes Planungsinstrument und weisen somit keine verbindliche Wirkung gegenüber Dritten aus.

Da sie aber vom Stadtrat eigenverbindlich festgesetzt werden, haben sie stadtintern weisenden Charakter:

- Das STEK und der Ergänzungsbericht dienen dem Stadtrat und dessen Verwaltung zur Kommunikation der angestrebten Stadtentwicklung.
- Das STEK und der Ergänzungsbericht dienen dem Stadtrat und dessen Verwaltung zur Positionierung der Stadt im regionalen Kontext sowie in der Positionierung als Wohn- und Arbeitsstadt.
- Das STEK und der Ergänzungsbericht dokumentieren die städtische Erwartungshaltung an die Planungen und Projekte des Kantons und dienen dem Stadtrat und dessen Verwaltung als Orientierungsvorgabe für entsprechende Verhandlungen.
- Die raumwirksamen Tätigkeiten der Stadt Uster sind von Stadtrat und dessen Verwaltung auf die Inhalte des STEKs und dem Ergänzungsbericht aufzubauen oder abzustimmen.
- Das STEK und der Ergänzungsbericht dienen als Grundlage für die weiteren Phasen des Projektes «Stadtraum Uster 2035», welches unter dem Lead des Geschäftsfeldes Stadtraum und Natur weiter vorangetrieben wird.
- Das STEK und der Ergänzungsbericht gelten für den Stadtrat und dessen Verwaltung als Grundlage zur Entwicklung von raumwirksamen Projekten. Dabei stehen die definierten Schlüsselprojekte in erster Priorität.
- Das STEK und der Ergänzungsbericht ersetzen ältere raumwirksame Konzepte aus dem Bereich der Stadt- und Verkehrsplanung.

Der Stadtrat zeigt sich überzeugt, dass er mit dieser konzeptionellen Auseinandersetzung über alle Verkehrsmittel in Abstimmung auf die Stadtentwicklung von Uster als attraktive Wohn- und Arbeitsstadt eine wichtige Grundlage geschaffen hat. Auf dieser ist das weitere Handeln abzustimmen. Die konzeptionellen Erkenntnisse gilt es nun projektspezifisch zu vertiefen, um Erkenntnisse zur bautechnischen Machbarkeit, zu den Umwelteinflüssen und zur städtebaulichen Integration der Unterführungsbauwerke ins Stadtgefüge zu erlangen. Die weiteren Planungen werden die technische und finanzielle Realisierbarkeit als auch die Kostenteiler zwischen SBB, Kanton und Stadt aufzeigen müssen. Weitere Interessensabwägungen sind vorzunehmen und gegebenenfalls das Konzept darauf abzustimmen.

Weiteres Vorgehen

Der Stadtrat setzt diesen Ergänzungsbericht zum STEK eigenverbindlich fest. Damit dieser seine Wirkung entfalten kann, sind jedoch weitere Beschlüsse notwendig.

Gemeinderat

Dem Gemeinderat ist der Ergänzungsbericht zur Kenntnisnahme zu unterbreiten. Hierzu ist eine Weisung zu erarbeiten.

Kanton

Der Kanton ist Strasseneigentümer der Zürichstrasse, der Winterthurerstrasse und der Aathalstrasse. Zudem gehen regionale Radrouten über die Gschwaderstrasse als auch über die Brunnen-/Bahnhofstrasse, für welche dieser verantwortlich ist. Entsprechend ist dem Kanton das Bahnquerungskonzept zu unterbreiten und ihn in die Verantwortung zu nehmen. Der Kanton hat seine Beiträge zu einem funktionierenden Verkehrsregime in Uster im Gleichschritt mit den SBB und ihrem Projekt STEP AS 2035 umzusetzen. Gemäss Terminplanung der SBB ist der Doppelspurausbau inklusive den flankierenden Massnahmen bis 2028 abgeschlossen. Hierzu ist ein Schreiben an den Regierungsrat des Kantons Zürich mit der Erwartungshaltung der Stadt Uster zu erarbeiten.

SBB

Die SBB gehen ihr Projekt STEP AS 2035 zügig an und möchten im April 2021 die Vorprojektphase starten. Auch den SBB ist das Bahnquerungskonzept zu unterbreiten und für dieses in die Verantwortung zu nehmen. Es gilt, die notwendigen Massnahmen zu den Bahnquerungen ins Projekt der SBB zu integrieren. Hierzu ist ein Schreiben an die SBB mit der Erwartungshaltung der Stadt Uster zu erarbeiten.

Der Stadtrat beschliesst:

1. Vom Bericht «Stadtentwicklungskonzept (STEK); Ergänzungsbericht» wird Kenntnis genommen.

2. Der Bericht «Stadtentwicklungskonzept (STEK); Ergänzungsbericht» wird vom Stadtrat eigenverbindlich festgesetzt.

3. Der Abteilungsvorsteher Bau wird beauftragt, die Bevölkerung über die Ergebnisse zu informieren.

4. Das Geschäftsfeld Stadtraum und Natur wird beauftragt, im ersten Quartal 2021 eine Weisung an den Gemeinderat zur Kenntnisnahme des Konzeptes zu erarbeiten.

5. Das Geschäftsfeld Stadtraum und Natur wird beauftragt, im Namen des Stadtrates ein Schreiben an den Regierungsrat des Kantons Zürich zu verfassen, welches die Erwartungshaltung der Stadt Uster definiert. Das Schreiben ist dem Stadtrat im ersten Quartal 2021 zur Beschlussfassung zu unterbreiten.

6. Das Geschäftsfeld Stadtraum und Natur wird beauftragt, im Namen des Stadtrates ein Schreiben an die SBB zu verfassen, welches die Erwartungshaltung der Stadt Uster definiert. Das Schreiben ist dem Stadtrat im ersten Quartal 2021 zur Beschlussfassung zu unterbreiten.

7. Mitteilung als Protokollauszug an

   – Stadtrat
   – Stadtschreiber, Pascal Sidler
   – Alle AbteilungsleiterInnen der Stadt Uster
   – Geschäftsfeld Stadtraum und Natur

- Leistungsgruppe Stadtplanung
- Leistungsgruppe Verkehrsplanung
- Leistungsgruppe Standortförderung
- Standortförderungskommission

öffentlich

Für den richtigen Auszug

Stadtrat Uster

Barbara Thalmann Stammbach
Stadtpräsidentin

Pascal Sidler
Stadtschreiber

STADTRAT USTER

Versandt am: 08.12.2020