uster
Wohnstadt am Wasser

Uster, 24. Mai 2011
Nr. 75/2011

V4.04.70

Zuteilung: KPB

ANTRAG DES STADTRATES BETREFFEND VOLKSINITIATIVE «FÜR EIN FUSSGÄNGERFREUNDLICHES ZENTRUM»

(ANTRAG NR. 75)

Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat, gestützt auf Art. 32 lit d der Gemeindeordnung vom 25. November 2007 sowie § 136 Abs. 1 und Abs. 3 des Gesetzes über die politischen Rechte (GPR) vom 1. September 2003, folgenden Beschluss zu fassen:

1. **Der Gemeinderat lehnt die nachstehende Vorlage basierend auf den Grundsätzen der Volksinitiative «Für ein fussgängerfreundliches Zentrum» für das Gebiet zwischen Bahnlinie, Bahnhofstrasse, Zürichstrasse und Amtsstrasse bestehend aus:**

   - Erlass eines allgemeinen Fahrverbots für Motorfahrzeuge
   - Gestattung der Fahrten für Anwohnerinnen und Anwohnern, Zulieferern, Bussen und Taxis sowie
   - der Gewährleistung der Zufahrt zum Bahnhof und zur Post

   entsprechend den nachstehenden Erwägungen, inkl. Situationsplan 1:2000, Karte 1, ab.

Referent des Stadtrates: Abteilungsvorsteher Bau, Stadtrat Thomas Kübler

1. Ausgangslage

Am 16. Februar 2010 wurde der Stadtverwaltung die Volksinitiative «Für ein fussgängerfreundliches Zentrum» eingereicht. Der Initiativtext lautet wie folgt:

«Die unterzeichnenden in der Stadt Uster wohnhaften stimmberechtigten Schweizer Bürgerinnen und Bürger stellen, gestützt auf Art. 10 der Gemeindeordnung vom 25. November 2007, folgendes als allgemeine Anregung formuliertes Initiativbegehren:

Das Verkehrsregime im Zentrum der Stadt Uster – d. h. im Geviert zwischen Bahnlinie, Bahnhofstrasse, Zürichstrasse und Amtsstrasse – wird nach folgenden Grundsätzen ausgestaltet:

– Erlass eines allgemeinen Fahrverbots für Motorfahrzeuge
– Fahrten für Anwohnerinnen und Anwohner, Zulieferern, Bussen und Taxis bleiben gestattet
– Die Zufahrt zum Bahnhof und zur Post ist zu gewährleisten.»

An der Sitzung vom 4. Oktober 2010 nahm der Gemeinderat einstimmig vom Zustandekommen der Gültigkeit und dem Inhalt der Volksinitiative «Für ein fussgängerfreundliches Zentrum» Kenntnis. Mit 17:14 Stimmen unterstützte der Gemeinderat die Initiative und beauftragte den Stadtrat, falls erforderlich unter Beizug einer externen Beratungsfirma, eine der eingereichten Volksinitiative entsprechende Vorlage auszuarbeiten.

2. Allgemeines

2.1. Forderung nach einem fussgängerfreundlichen Zentrum

Die Forderung nach einem attraktiven Zentrum in Uster ist ein allgemein anerkanntes Anliegen. Dazu ist ein fussgängerfreundliches Verkehrsregime ein wichtiger Trittstein. Der vorstehende Antrag behandelt diese verkehrlichen Aspekte auf der Basis der Volksinitiative. So sollen Fahrten ins Zentrum mit Ausnahme der Zufahrt zum Bahnhof und zur Post nur noch für Anwohnerinnen und Anwohner, Zulieferer, Busse und Taxis gestattet werden. Um diesen in der Initiative geforderten Zustand zu erreichen, sind entsprechende Verkehrsanordnungen und/oder bauliche Massnahmen nötig.

2.2. Verkehrliche Ausgangslage im erweiterten Betrachtungsperimeter

Heute ist im Zentrum innerhalb des Gevierts Bahnlinie, Berchtoldstrasse, Zürichstrasse und Bahnhofstrasse (erweiterter Betrachtungsperimeter) bereits eine Tempo-30-Zone signalisiert. Darüber hinaus hat der Stadtrat im Jahr 2008 die Einführung einer Begegnungszone in der Webern- und Gerichtsstrasse beschlossen. Die Umsetzung dieser Verkehrsanordnung erfolgte im Februar 2009. Aufgrund der zahlreichen unterschiedlichen Nutzungen (Wohnen, Einkaufen, Dienstleistung, Post, Bahnhof, etc.) ergeben sich unterschiedliche Ansprüche bezüglich der Parkierung.

Um die Anliegen der Initianten in Bezug auf den Verkehr fundiert beurteilen zu können, wird auf die durch das Ingenieurbüro ewp AG, Effretikon, im Dezember 2009 durchgeführten Erhebungen abgestützt.

2.3. Verkehrserhebungen

Bei der angeordneten Verkehrserhebung wurde der Durchgangsverkehr auf der Bankstrasse mittels einer Kennzeichenerhebung erfasst. Auch der Ziel- und Quellverkehr in das und aus dem Gebiet und die Parkflächensituation wurden ermittelt.

Die Kennzeichenerhebung auf der Bankstrasse und die Querschnittszählungen auf den Gebietszufahrten wurden an einem typischen Werktag (Donnerstag, 2. 7. 2009) in der Morgenspitzenstunde (MSP, 7.00–8.00 Uhr) und der Abendspitzenstunde (ASP, 17.00–18.00 Uhr) durchgeführt. Zudem wurde die Spitzenstunde des Einkaufsverkehrs (Samstag, 4. 7. 2009, 11.00–12.00 Uhr) erhoben.

Darüber hinaus wurden die Zufahrten zum Jelmoli-Parkplatz (P1), zum Parkhaus Illuster (P2) und zum Parkplatz neben dem Einkaufszentrum «Illuster» (P3) erhoben. Als Erhebungszeitraum wurde hierfür derselbe Werktag wie bei den anderen Erhebungen gewählt. Gezählt wurde in vier Blöcken: 7.00–9.00 Uhr, 10.00–11.00 Uhr, 14.00–15.00 Uhr und 17.00–19.00 Uhr.

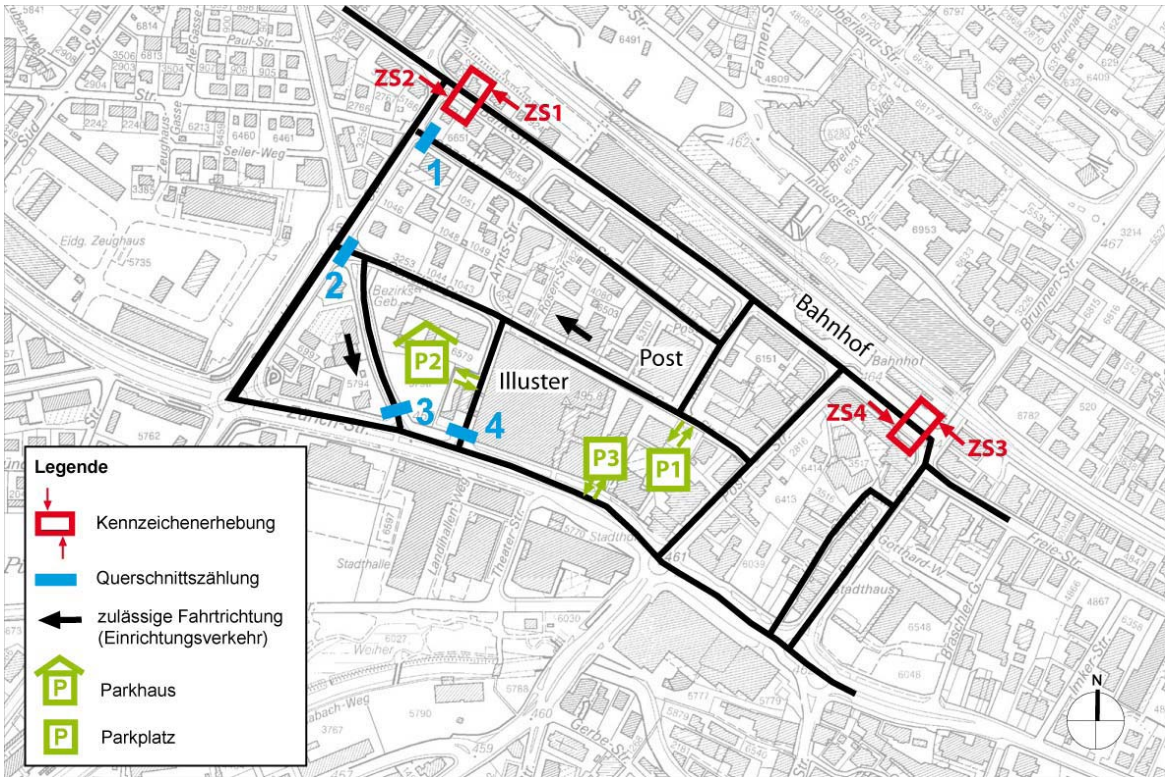

Abbildung 1: Erhebungskonzept

2.4. Resultate der Verkehrserhebungen

In der Tabelle 1 sind die Ergebnisse der einzelnen Kordonerhebungen zusammengefasst. Es sind die Anzahl der Fahrten des Ziel- und des Quellverkehrs an den sechs Zählstellen jeweils für die Morgenspitzenstunde (MSP), die Abendspitzenstunde (ASP) und für die Spitzenstunde des Einkaufsverkehrs.

Ziel- und Quellverkehr

	Verkehrsaufkommen		
Zeit	**Zielverkehr**	**Quellverkehr**	**Σ Ziel-/Quellverkehr**
MSP (7-8 Uhr)	515	356	871
ASP (17-18 Uhr)	620	898	1518
Sa (11-12 Uhr)	969	830	1799

Tabelle 1: Anzahl Fahrten pro Std. in resp. aus dem Betrachtungsperimeter

Das Verkehrsaufkommen liegt somit am Samstagvormittag in der Spitzenstunde über der wochentäglichen abendlichen Spitzenstunde.

Durchgangsverkehr

Die auf der Bankstrasse sowohl am Donnerstag als auch am Samstag durchgeführte Kennzeichenerfassung ergab die nachfolgenden gerundeten Werte.

Zeitintervall	Richtung	Anzahl Durchfahrende	in %
Do, 02.07.09, 7-8 Uhr	nach Westen	57	21 %
	nach Osten	69	35 %
Do, 02.07.09, 17-18 Uhr	nach Westen	108	33 %
	nach Osten	114	35 %
Sa, 04.07.09, 11-12 Uhr	nach Westen	110	29 %
	nach Osten	66	27 %

Tabelle 2: Bankstrasse, Anteile Durchgangsverkehr

Würdigung

Bei ca. jedem dritten Fahrzeug auf der Bankstrasse handelt es sich um quartierfremden Verkehr (Durchgangsverkehr).

2.5. Parkplatzangebot im erweiterten Perimeter

Im erweiterten Perimeter sind insgesamt 1071 Parkfelder für Personenwagen vorhanden. Davon befinden sich 516 Parkfelder in den vier vorhandnen öffentlich zugänglichen Parkhäusern, 133 Parkfelder sind oberirdisch und öffentlich zugänglich und 422 Parkfelder sind privat genutzt, zum Grossteil als Anwohnerparkplätze, teilweise als reservierte Kunden- und Beschäftigtenparkplätze.

Die öffentlichen Parkplätze im Untersuchungsperimeter sind bewirtschaftet. Die Mengenverteilung der Parkfelder im Untersuchungsgebiet ist in der Abbildung 2 auf die verschiedenen Nutzungsarten (Kundenparkplätze, Beschäftigtenparkplätze, Anwohnerparkplätze, öffentlich zugängliche Parkplätze im Parkhaus und öffentliche Parkplätze) aufgeschlüsselt.

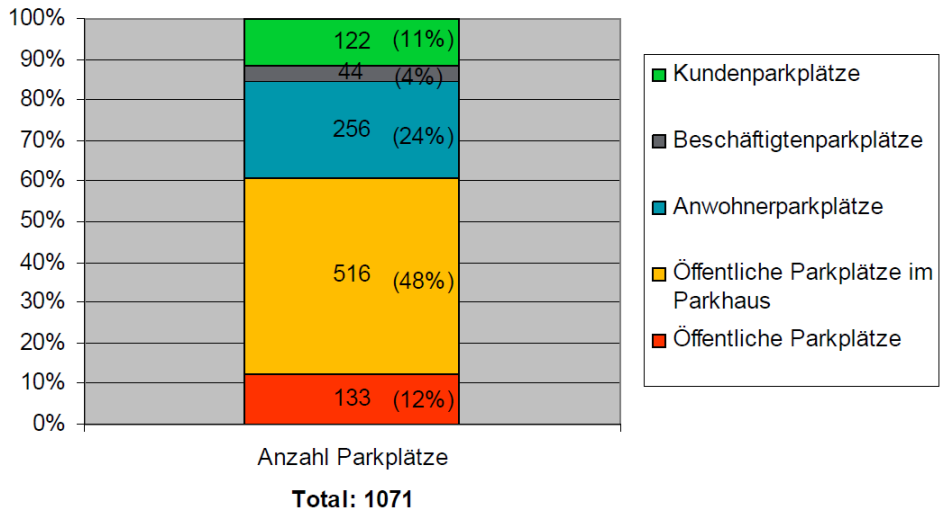

Abbildung 2: Verteilung der Parkplatzarten

Würdigung

60 % aller Parkfelder sind öffentlich zugänglich und bewirtschaftet, ein Grossteil der privaten Parkflächen sind Anwohnerparkplätze.

All diese Parkplätze bergen je nach Nutzung ein spezifisches Verkehrspotenzial.

3. Lösungsansatz
Vision Stadtrat (Karte 2)

Der Lösungsansatz bei einer angestrebten schnellen Verwirklichung des fussgängerfreundlichen Zentrums bietet sich in der Signalisation einer Fahrverbotszone für den motorisierten Individualverkehr. Diese schliesst den motorisierten Fahrverkehr aus, duldet indes den Veloverkehr. Durch dieses Verkehrsregime kann ein Grossteil des Individualverkehrs ausgeschlossen werden, was mehr Optionen für die Gestaltung und Belebung des öffentlichen Raumes eröffnet.

3.1. Fahrverbotszonen

Die nachfolgende Projektvorlage unterscheidet zwei unterschiedliche Fahrverbotszonen für den motorisierten Individualverkehr (MIV):

- «Dreiteiliges» Fahrverbot für den MIV (Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder), Zufahrt jederzeit für Bus, Taxi, Güterumschlag und Berechtigte mit Bewilligung

  Diese verkehrspolizeiliche Anordnung ermöglicht das Befahren der Strassenabschnitte durch den öffentlichen Verkehr und Taxis. Auch der Güterumschlag für die durch diese Strassen erschlossenen Geschäfte ist möglich. Dasselbe gilt auch für Benutzer von Abstellplätzen auf Privatgrundstücken, deren Erschliessung über diese Fahrverbotszone führt. Diesen berechtigten Anwohnern wird eine entsprechende Erlaubniskarte ausgehändigt.

- «Dreiteiliges» Fahrverbot für den MIV (Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder), Zubringerdienst gestattet

  Mit dieser Signalisation wird gegenüber der obenstehenden Variante auch der Zubringerdienst gestattet. Dies bedeutet, dass auch die vorhandenen bewirtschafteten ober- und unterirdischen Kundenparkplätze angefahren werden dürfen. Obwohl der polizeiliche Vollzug dieser Signalisation anspruchsvoll ist, kann davon ausgegangen werden, dass ein Grossteil des unnötigen Durchgangsverkehrs ausbleibt.

3.2. Bestehende Parkierungsanlagen

Das Hauptproblem der geforderten Vorlage besteht bei den bestehenden Kundenparkplätzen, welche bis zur Realisierung anderweitiger baulicher Lösungen zum Teil eine Bestandesgarantie haben. Es sind dies insbesondere das Parkhaus im Kern Nord, diejenigen im Geviert Poststrasse/ Webernstrasse und der sogenannte Jelmoli-Parkplatz.

Langfristig könnten für diese Parkierungsanlagen folgende Lösungsansätze angestrebt werden:

Mit der Realisierung des Kern Süd kann das Parkhaus im Norden, mindestens was die Kunden betrifft, direkt an die Zürichstrasse angeschlossen werden. Im Zusammenhang mit der baulichen Entwicklung des Grundstückes beim Jelmoli-Parkplatz könnte geprüft werden, ob ein unterirdischer Erschliessungskanal in der Webernstrasse den Anschluss der dort bestehenden Parkierungsanlage an die Zürichstrasse sichern könnte; eine Idee, deren Finanzierung und rechtliche Durchsetzung indes noch nicht gesichert ist.

3.3. Zufahrt Bahnhof und Post

Ein dritter Knackpunkt wird durch die Initiative selbst formuliert, indem die Zufahrt zum Bahnhof und zur Post gewährleistet bleiben muss. Die Zufahrt zum Bahnhof könnte in Zukunft über die Bankstrasse als Sackgasse mit Kehrplatz auf Höhe Poststrasse sichergestellt werden. Ein Teil der 1999 für 924 000 Franken erstellten Veloparkanlage Ost müsste beseitigt und entsprechend Ersatz geschaffen werden. Landeigentümerin sind die SBB. Ein entsprechendes Projekt liegt nicht vor.

Die Zufahrt zu den Parkplätzen der Post könnte über die Tannenzaunstrasse als Sackgasse mit Kehrplatz bei der Webernstrasse erfolgen. Diese Idee wäre aufgrund der Eigentumsverhältnisse zum heutigen Zeitpunkt machbar, hätte aber eine massiv höhere Belastung der sehr schmal dimensionierten Tannenzaunstrasse zur Folge.

3.4. Zukunftsvision

Die Vision ist in der Karte 2, 1:2500, skizziert und wird im Rahmen der nun anlaufenden Zentrumsentwicklung geprüft. Sie ist nicht Bestandteil des vorliegenden Antrages, jedoch ist sie eine Absichtserklärung des Stadtrates mit hinweisendem Charakter. Die Realisierung ist weder projektmässig noch zeitlich oder finanziell gesichert.

4. Projektvorlage Vollzug Legislative (Karte 1)

Das Projekt bezüglich der Initiative ist im beiliegenden Situationsplan 1:2000, Karte 1, symbolisch dargestellt. Es basiert im Grundsatz auf unterschiedlichen Fahrverbotszonen, welche das heutige Verkehrsregime (dieses wird nicht verändert) restriktiv ergänzen.

– Abschnitt Bankstrasse (Einmündung Poststrasse bis Einfahrt Parkgarage Coop-Bahnhofpassage)

Aus verkehrlicher Sicht bereitet dieser Strassenabschnitt heute grosse Probleme. Das Nebeneinander der Orts- und Regionalbusse, welche viertelstündlich gleichzeitig den Busbahnhof verlassen resp. anfahren, die sehr hohe Querungsfrequenz der Zufussgehenden und die stark benutzten Veloparkanlagen mit 1280 Abstellplätzen für die Veloverkehrsteilnehmenden, welche die stark frequentierte S-Bahn-Station benutzen, und der nicht bescheidene motorisierte Individualverkehr bergen ein hohes Konfliktpotenzial. Mit einem Fahrverbot auf diesem Streckenabschnitt für den motorisierten Individualverkehr, kann diese Situation entschärft werden. Die Durchfahrt resp. Zu- und Wegfahrt steht somit nur noch den Bussen, Taxis, der Anlieferung und den Anwohnenden zur Verfügung, welchen eine Berechtigungskarte ausgehändigt wird. Eine solche verkehrliche Beruhigung entspricht auch einer Forderung der VZO. Durch diese Massnahmen müssen 20 öffentlich bewirtschaftete Parkfelder aufgehoben resp. umgenutzt werden, gemessen an den 1071 vorhandenen Parkplätzen zwar ein bescheidener Anteil, doch weisen die Parkplätze entlang der Bankstrasse eine hohe Frequenz auf, und es kann zurzeit kein Ersatz realisiert werden. Durch die Aufhebung entsteht indessen willkommener Raum für anderweitige Nutzungen wie Güterumschlag, Neuordnung der Taxistandorte, Veloabstellplätze, mehr Raum für die Zufussgehenden oder für die Belebung durch grosszügigere Anordnung der Freiraumbestuhlungen vor den Restaurants. Der Veloverkehr wird weiterhin gewährleistet, indes wird die Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr unterbunden. Auch die Bahnhofvorfahrt auf der Ostseite bleibt gewährleistet. Die erschwerte Zufahrt von Westen wird insofern gemildert, indem im Norden an der Industriestrasse eine Kiss+Ride-Anlage signalisiert wird.

– Abschnitt untere Poststrasse

In diesem Teilabschnitt wird die heutige Signalisation mit der Berechtigung der Ein- und Ausfahrt der Busse in den Brunnenkreisel beibehalten.

– Restliches Strassengebiet im Perimeter

Die Bankstrasse im Abschnitt Bahnhofstrasse bis Poststrasse, der obere Teil der Poststrasse, der östliche Teil der Gerichtsstrasse, die Webernstrasse bis zur Tannenzaunstrasse und der östliche Teil der Tannenzaunstrasse wird mit einem «dreiteiligen» Fahrverbot für den motorisierten Individualverkehr signalisiert. Entgegen dem Bereich rund um den Bushof ist hier der Zubringerdienst gestattet. Dies bedeutet, dass die über diese Strasse erschlossenen, heute bestehenden Parkplätze weiterhin bedient werden können. Mit dieser Massnahme kann sichergestellt werden, dass quartierfremder Verkehr abgehalten wird. Die Kontrolle dieser Massnahme durch die Stadtpolizei ist in der Tat anspruchsvoll, aber machbar. Dank dieser Signalisation bleibt die Zufahrt zum Bahnhof und zur Post, wie in der Initiative gefordert, gewährleistet.

Würdigung

Der vorstehende pragmatische Vorschlag ist bestimmt keine Ideallösung, ein realistischer erster Schritt zum geforderten attraktiven Zentrum von Uster ist er dennoch. Der Bahnhofplatz resp. die Bankstrasse erfährt eine verkehrliche Beruhigung und Aufwertung, die auch dem öffentlichen Verkehr entgegenkommen. Der durch die Aufhebung der Parkfelder frei werdende Raum kann einer neuen Nutzung zugeführt werden; sei es als Erweiterung der Gartenrestaurants, des Aufenthaltsbereiches für die Zufussgehenden oder aber auch als langfristige Platzreserve für die in Zukunft benötigten zusätzlichen Busanlegekanten.

Aber auch die Nachteile seien nicht verschwiegen: Trotz der Verbannung des Durchgangsverkehrs aus der Bankstrasse bleibt das Zentrum von Uster aufgrund der sehr hohen Anzahl von Abstellplätzen Ziel und Quelle für Autofahrer. Dieser gesamte Verkehr wird neu über die Achse Bankstrasse–Poststrasse–Gerichtsstrasse resp. Werbern-/Tannenzaunstrasse abgewickelt. Dadurch entsteht für die Zufussgehenden keine Verbesserung, sondern eine Verschlechterung der heutigen Situation. Insbesondere bei der sehr schmal dimensionierten Tannenzaunstrasse kann dies zu kritischen Begegnungsfällen führen. Aus diesem Grunde sieht der vorstehende Vorschlag vor, dass die Gerichtsstrasse im heutigen Einbahnverkehr auch für den Zubringerdienst geöffnet bleibt.

Die Kosten, welche dieses Konzept verursacht, sind von untergeordneter Bedeutung (Signalisationsänderung, Ausfall Parkplatzgebühr, administrativer Aufwand).

5. Weiteres Vorgehen

Sollte der Gemeinderat entgegen dem Antrag des Stadtrates der Vorlage zustimmen, wird die Abteilung Sicherheit zusammen mit der Kantonspolizei die vorstehend beschriebenen Verkehrsanordnungen bei der Sicherheitsdirektion des Kantons Zürich beantragen. Die in der Karte 1 aufgezeigten Nutzungsideen auf dem Gebiet der aufzuhebenden Parkplätze an der Bankstrasse würden in Absprache mit den Betroffenen konkretisiert und angeordnet. Anhand der Baubewilligungsakten könnte bei den privaten Grundstücken die bewilligten Abstellplätze ermittelt werden, damit die Abteilung Sicherheit die entsprechenden Berechtigungskarten aushändigen könnte.

Der Stadtrat hingegen strebt weiterhin die Umsetzung der unter Punkt 2 «Allgemeines» skizzierten und in der Karte 2 dargestellten Vision an. Im Grundsatz geht es darum, die heute bestehenden Parkplätze mit geeigneten baulichen und organisatorischen Massnahmen direkt von der Zürichstrasse her zu erschliessen oder in ein noch zu bauendes Parkhaus umzusiedeln. Ergänzende städtebauliche Ideen erwartet der Stadtrat zudem von der laufenden Testplanung Zentrum Uster.

6. Antrag

Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat, die Vorlage abzulehnen.

STADTRAT USTER

Martin Bornhauser	Hansjörg Baumberger
Stadtpräsident	Stadtschreiber

Beilage der Weisung

– Situationsplan 1:2000, Karte 1 (Verkleinerung)
– Situationsplan 1:2500, Karte 2 (Verkleinerung)