

BESCHLUSS NR. 86 / V2.07.01

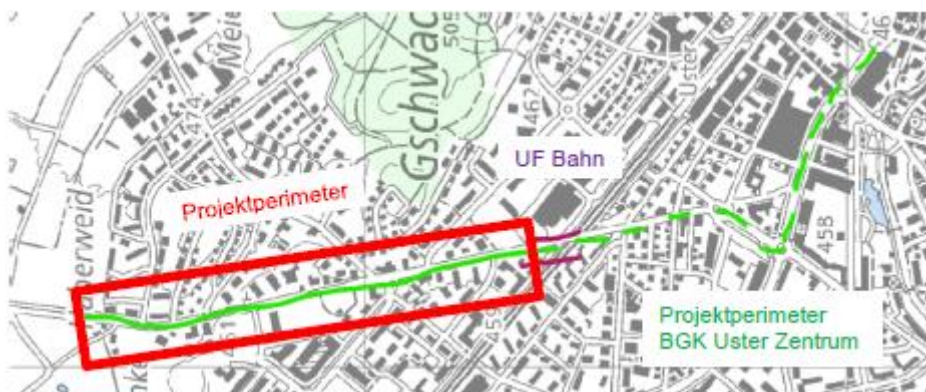
Kantonales Betriebs- und Gestaltungskonzept Winterthurerstrasse Abschnitt nördlich Bahnübergang bis Siedlungsrand Stellungnahme Stadt Uster

Ausgangslage

Die SBB hat im Jahr 2021 die Planung des Vorprojekts Doppelspurausbau Uster-Aathal aufgenommen und die dafür notwendigen Planerleistungen vergeben. Vorgelagert hat der Stadtrat seine räumlich abgestimmte Strategie zu den Bahnquerungen im STEK-Ergänzungsbericht dargelegt. Mit Beschluss Nr. 26 vom 31. Januar 2023 hat der Stadtrat Stellung zum Vorprojekt der SBB Teilprojekt 1 (Doppelspurausbau) und Teilprojekt 2 (Bahnquerungen) genommen. Mit Beschluss Nr. 374 vom 19. September 2023 hat der Stadtrat letztmals vom aktuellen Stand der Planung bezüglich Bahnquerungen Kenntnis genommen.

Parallel zu der Planung der SBB hat der Kanton Zürich in Zusammenarbeit mit der Stadt Uster die Studie «Uster Strassennetz 2035» erarbeitet. Diese untersucht die nötigen flankierenden Massnahmen zu den Bahnquerungen. Der Stadtrat hat mit Beschluss Nr. 489 vom 6. Dezember 2022 zur Studie Stellung genommen.

Ausgelöst durch die Planungen der Unterführung Winterthurerstrasse und den Ergebnissen der Studie «Uster Strassennetz 2035» hat das Tiefbauamt des Kantons Zürich 2023 zwei Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) erarbeitet. Eines umfasst den Perimeter nördlich der geplanten Unterführung Winterthurerstrasse bis zum Ortsausgang, das zweite den Perimeter südlich inkl. Berchtoldstrasse und Zürichstrasse im Abschnitt zwischen Nashornkreisel und Nüsslikreisel.



Die Abteilung Bau der Stadt Uster wurde in den Planungsprozess des Kantons einbezogen. Der Entwurf des Betriebs- und Gestaltungskonzepts Winterthurerstrasse liegt nun vor und das kantonale Tiefbauamt lädt die Stadt Uster, die betroffenen Amtsstellen sowie die VZO zur Stellungnahme ein. Die Vernehmlassung zum Betriebs- und Gestaltungskonzept Berchtold-/Zürichstrasse erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt. Der Stadtrat bedankt sich für die Möglichkeit, sich zum oben genannten Projekt zu äussern.

Die Leistungsgruppe Verkehrsplanung hat für eine konsolidierte Stellungnahme eine verwaltungsinterne Vernehmlassung durchgeführt. Diese wird in vorliegendem Beschluss wiedergegeben.

Projektbeschreibung

Für das Projekt wurden folgende Ziele definiert:

- Sicherstellung eines qualitativ hochstehenden und lückenlosen Velo- und Fussverkehrsnetz im Bearbeitungsperimeter
- Verbesserung der Verkehrssicherheit im Projektperimeter
- BehiG-konforme und attraktive Ausgestaltung aller Bushaltestellen, ÖV-Priorisierung wo nötig
- Ermöglichung der Verkehrssteuerung und Dosierung auf der Achse Winterthurerstrasse
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verminderung der Lärm- und Hitzeproblematik entlang der Winterthurerstrasse

In einem Kurzgutachten Verkehr wurde die Möglichkeit einer Temporeduktion untersucht. Im Abschnitt 1 vom Ortseingang bis zum Knoten Gschwaderstrasse wurde eine Temporeduktion von 50 auf 30 km/h als nicht verhältnismässig beurteilt. Im Abschnitt 2 vom Knoten Gschwaderstrasse bis zur Unterführung Winterthurerstrasse wurde Tempo 30 als verhältnismässige Massnahme eingestuft. Mit diesem Temporegime werden auch die Unterführung Winterthurerstrasse und das südlich anschliessende BGK geplant.



In Abschnitt 1, in welchem auch zukünftig Tempo 50 gelten soll, wurden vor allem betreffend Veloführung unterschiedliche Varianten untersucht (gemeinsamer Rad- und Fussweg, abgesetzter Radweg, Radstreifen etc.). Als Bestvariante resultierte die Variante mit beidseitigen Radstreifen. Die Bushaltestellen «Brandschenke» werden als behindertengerechte Fahrbahnhaltestellen ausgestaltet und liegen sich neu gegenüber, wie von der VZO angestrebt. Dadurch verschiebt sich die Haltestelle mit Fahrtrichtung Bahnhof gegen Süden. Die Haltestelle «Uster, Loren» welche nur in Fahrtrichtung Bahnhof besteht, wird aufgrund der neu sehr kurzen Distanz und der sehr geringen Nutzung



aufgehoben. Im Westen der Winterthurerstrasse ist neu ein durchgängiges Trottoir vorgesehen, welches seine volle Wirksamkeit bei der Entwicklung der Baulandreserven in diesem Bereich entfalten kann.

In Abschnitt 2, in welchem zukünftig Tempo 30 gelten soll, soll ein Veloangebot geschaffen werden. Es wurden Kernfahrbahn- und Normalfahrbahnvarianten untersucht, wobei die «Schmale Normalfahrbahn mit Radstreifen» als Bestvariante bestimmt wurde. Dieser Querschnitt wird auch im BGK Uster Zentrum, auf der anderen Seite der Bahnunterführung, vorgesehen. Im Bereich zwischen Knoten Gschwader- und Oberlandstrasse wird neu ein Mehrzweckstreifen angeboten.

Für den zentralen Knoten Gschwaderstrasse wurden LSA- und Kreiselösungen untersucht, als Bestvariante resultierte aber die Beibehaltung des Vortrittsregimes, wobei durch die Optimierung der Lage der Fussgängerstreifen und Velofurten die Veloführung auf der Querbeziehung Gschwaderstrasse verbessert werden kann.

Im Süden des Projektperimeters sinkt die Winterthurerstrasse in die Bahnunterführung ab, weshalb die Erschliessung des Migros-Parkplatz ab der Winterthurerstrasse nicht mehr angeboten werden kann.

Entlang der Winterthurerstrasse sind, wo immer möglich, Strassenbäume als gestalterisches Element und als Beitrag zur Hitzeminderung vorgesehen.

Im vorliegenden Projekt nicht abschliessend gelöst wurde die genaue Ausgestaltung der Zuflussbewirtschaftungs- und Buspriorisierungsmassnahme am Siedlungsrand, welche als Massnahme aus der Studie «Uster Strassennetz 2035» resultiert. Ebenfalls nicht abschliessend gelöst ist die Veloquerung der Winterthurerstrasse im Bereich der Schattenackerstrasse und ggf. an einer zusätzlichen Stelle ausserhalb des Siedlungsgebiets. Die Fragestellungen im Bereich der Winterthurerstrasse zwischen Siedlungsrand und Autobahnanschluss Uster West will das kantonale Tiefbauamt in einer separaten Studie bearbeiten.

Die Umsetzung des BGK Winterthurerstrasse ist terminlich eng mit den Bauphasen der Unterführung Winterthurerstrasse abzustimmen.

Haltung der Stadt Uster zum Betriebs- und Gestaltungskonzept Winterthurerstrasse

Der Stadtrat ist erfreut, dass der Kanton Zürich die Abstimmung der Unterführung Winterthurerstrasse mit den angrenzenden Strassenräumen vorantreibt und dies zum Anlass nimmt, weitere Optimierungen an diesen Strassen umzusetzen. Die Winterthurerstrasse ist eine wichtige Achse für die Erreichbarkeit der Stadt Uster. Mit der Aufgabe des Vorhabens Uster West und der Planung der Unterführung Winterthurerstrasse bekommt diese Achse eine grundlegend andere Bedeutung in der Verkehrsentwicklung. Diese Auseinandersetzung hat im BGK Winterthurerstrasse stattgefunden.

Folgende Anmerkungen und Anträge hat der Stadtrat zum Entwurf des BGK Winterthurerstrasse vom 20. Dezember 2023.

Bäume und Grünflächen:

- Die Allee auf der Südseite der Winterthurerstrasse wird aus klimatischen wie städtebaulichen Gründen begrüsst. Die Baumreihe ist bis an den Rand der Parzelle F1603 weiterzuziehen, damit der Fuss- und Veloverkehr möglichst lange von schattenspendenden Bäumen profitiert. Zudem wäre auch auf F1761 eine Baumallee sinnvoll.
Antrag Nr. 1: Prüfung der westlichen Baumallee auf den Parzellen Kat.-Nr. F1603 und F1761.
- Die positive Baumbilanz von +44 Bäumen sowie die durchgehenden Baumscheiben werden begrüsst. Das kommunale Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte INL wurde berücksichtigt, die Fällung von zwei inventarisierten Bäumen ist vertretbar.



- Die Form der Grünflächen ist einheitlicher zu gestalten (im vorliegenden Entwurf teilweise rund, eckig, spitzig). Auf dem ganzen Abschnitt darf etwas mehr Gestaltungswille gezeigt werden.
Antrag Nr. 2: Überprüfung der Gestaltung des Strassenabschnitts mittels Formsprache der Grünflächen.
- Bei der Bestimmung der zu pflanzenden Baumarten sowie bei der Gestaltung der Grünflächen ist die Leistungsgruppe Natur, Land- und Forstwirtschaft der Stadt Uster (Kontakt Philipp Jucker) einzubeziehen.

Tempo 30

- Der Stadtrat begrüsst die Auseinandersetzung mit dem Temporegime.
- Gemäss Lärmgutachten ist eine Temporeduktion im Abschnitt 1 eine wirkungsvolle Massnahme an der Quelle.
- Damit die Fahrzeuge im Knotenbereich bereits mit tieferen Tempi unterwegs sind, sollte Tempo 30 deutlicher vor dem Knoten signalisiert werden (ca. 40 m vor der im Plan eingezeichneten Lage).
Antrag Nr. 3: Überprüfung ob Tempo 30 zwecks Lärmschutz auf den Abschnitt 1 ausgedehnt werden kann, sollte dies nicht möglich sein, Verschiebung des Tempo 30 Übergangs vor den Knoten Gschwaderstrasse.

Führung Veloverkehr:

- Beidseitige Radstreifen von 1.50 m und Normalfahrbahn sind für geübte Velofahrer ein Gewinn gegenüber dem heutigen Regime mit sehr schmalen Rad- und Fussweg. Für die schwächeren Velofahrenden ist die Verkehrsbelastung auf der Winterthurerstrasse mit viel Schwerverkehr bei Tempo 50 jedoch sehr hoch.
Antrag Nr. 4: Der östliche Fussweg im Abschnitt 1 soll auf 2.50 m zu verbreitert und mit dem Zusatzschild «Velo gestattet» versehen werden. Im Gegenzug soll der Grünstreifen auf 1.50 m verschmälert werden.
- Der Wechsel des Veloverkehrs vom einseitigen Rad-/Fussweg (ausserorts) auf die Radstreifen ist zentral für die Qualität der Veloinfrastruktur an der Winterthurerstrasse und muss zwingend in der nächsten Projektphase gelöst werden.
- An der Haberweidstrasse wird der Veloverkehr auf dem Rad-/Fussweg vortrittsbelastet geführt.
Antrag Nr. 5: Eine vortrittsberechtigte Führung des Veloverkehrs gemäss Velostandards des Kantons Zürich ist zu prüfen.

Führung Fussverkehr:

- Das beidseitige Angebot für den Fussverkehr wird begrüsst; der Anschluss des Gebiets Loren wird im Sinne von «Uster steigt um!» verbessert.

Kreuzung Gschwaderstrasse:

- Am Knoten Gschwaderstrassen treffen verschiedene Fragestellungen und Opportunities aufeinander. Der in der Bestvariante des BGKs Winterthurerstrasse aufgezeigte Ansatz ist für die Stadt Uster noch nicht überzeugend, respektive berücksichtigt die Schnittstellen zum kommunalen Verkehrsnetz und Stadtraum zu wenig. Die städtebauliche Integration des Knotens mit Knotenform und Lage können dank der grosszügigen Verkehrsbaulinien überdacht werden. Wichtig ist auch die Führung des Fuss- und Veloverkehrs über die Kreuzung, sowie die Führung der Buslinie 811 aus der Loren-Allee in die Gschwader- und Winterthurerstrasse. Da es sich um einen wichtigen städtischen Knotenbereich handelt, mit kommunalen Bedürfnissen, soll die Abteilung Bau diese Fragen in einer Vertiefungsstudie klären.
Antrag Nr. 6: Abstimmung des BGK Winterthurerstrasse mit der kommunalen Vertiefungsstudie Gschwaderplatz in der nächsten Projektphase (Vorprojekt).



- Der südliche Knotenbereich muss mit dem Quartierplan QP Loren abgestimmt werden. Eine QP-Revision kann erst nach Streichung von Uster West aus dem kantonalen Richtplan erfolgen.
- Die Linksabbieger aus der nördlichen Gschwaderstrasse müssen grössere Wartezeiten in Kauf nehmen. Im Hinblick auf die Strassenkategorien und die Unterbindung des Schleichverkehrs auf der Gschwaderstrasse kann dies so hingenommen werden.

Dosierung und elektronische Busspur

- Die Dosierung am Ortseingang muss für ein effektives Verkehrsmanagement nach der Realisierung der Unterführung Winterthurerstrasse in den nächsten Projektphasen geklärt werden.
- Die Umsetzung der Dosierung muss mit den Blaulichtorganisationen abgestimmt werden.

Abstimmung mit Unterführungsprojekt

- Die Schnittstelle mit dem Unterführungsprojekt muss geklärt werden.
- Der Strassenraum an der Schnittstelle zur Unterführung wechselt von breit auf schmal auf breit und hat kein gestalterisches Konzept. Es handelt sich um einen innerstädtischen Raum mit hohen Fussverkehrsfrequenzen.
Antrag Nr. 7: Bei der Bereinigung der Schnittstellen mit dem Unterführungsprojekt sollen die Gestaltung des Übergangs inklusive Fussgängerstreifen optimiert werden.
- Auf dem Parkplatz der Migros (Kat.-Nr. B7435) ist die Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr zwischen Winterthurerstrasse und Zieletenstrasse (Veloschnellroute) sicherzustellen; eine Gestaltung mit Bäumen in Grünflächen ist von hoher klimatischer und städtebaulicher Bedeutung.

Weitere Anmerkungen und Hinweise

- Die Zugänge zu den Containern (Abfallbewirtschaftung) müssen weiterhin möglich sein.
- Die Richtlinie für Feuerwehruzufahrten, Bewegungs- und Stellflächen gilt es zu berücksichtigen.
- Die Zugänglichkeit zu Hydranten sowie Einspeise- und Entnahmestellen sind gemäss den «Normalien über die Anforderungen an Zugänge (Zugangsnormalien)» der Baudirektion des Kantons Zürich einzuhalten.
- Bei sämtlichen Einmündungen in diese zentrale, städtische Zufahrtsachse ist bei der Projektierung speziell auf hinreichend dimensionierte Radien und Schleppkurven zu achten.
- Den Querungen ist insbesondere hinsichtlich Sicherheit und Übersichtlichkeit speziell Achtung zu schenken.
- Die Auswirkungen und/oder Abhängigkeiten zum unmittelbar angrenzenden Projekt der Bahnunterführung SBB (dort insbesondere Areal Migros; inkl. Auswirkungen auf kommunale Verkehrsführung) sind frühzeitig und koordiniert zu klären.

Der Stadtrat bedankt sich für die konstruktive Zusammenarbeit und das Engagement des Kantons Zürich beim Projekt Doppelspurausbau und Bahnquerungen.



Der Stadtrat beschliesst:

1. Vom Entwurf des Betriebs- und Gestaltungskonzepts «Winterthurerstrasse» vom 20. Dezember 2023 wird Kenntnis genommen.
2. Die in diesem Beschluss geäusserten Bemerkungen und Anträge der Stadt Uster sind in der weiteren Planung der Winterthurerstrasse zu berücksichtigen.
3. Die Abteilung Bau wird beauftragt, den Kanton Zürich bei der weiteren Planung der Winterthurerstrasse zu unterstützen und die Interessen der Stadt Uster zu vertreten.
4. Die Abteilung Bau wird beauftragt, den Knoten Gschwaderstrasse mit Fokus Verkehrsführung, die Anschlüsse ans kommunale Verkehrsnetz und die Integration in die Siedlungsstruktur mit einem Variantenstudium vertieft zu untersuchen.
5. Mitteilung als Protokollauszug an
 - Tiefbauamt Kanton Zürich, z.H. Markus Hegglin, Walcheplatz 2, 8090 Zürich
 - Abteilungsvorsteher Bau, Stefan Feldmann
 - Abteilungsvorsteherin Sicherheit, Beatrice Caviezel
 - Abteilungsleiter Bau, Hans-Ueli Hohl
 - Abteilungsleiter Sicherheit, Enrico Quattrini
 - Abteilung Bau, GF Infrastrukturbau und Unterhalt
 - Abteilung Bau, GF Stadtraum und Natur
 - Abteilung Bau, LG Verkehrsplanung
 - Abteilung Sicherheit, Leistungsgruppe Stadtpolizei

öffentlich