



Uster, 01.07.2025
Nr. 82/2025
V4.04.70
Zuteilung: KPB

WEISUNG 82/2025 DES STADTRATES: BAHNHOFZENTRUM USTER; AUSLEGEORDNUNG GESAMTPROJEKT; AUFTRAGS- ERTEILUNG TEILPROJEKTE UND KREDITBEWILLIGUNG

Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat, gestützt auf Art. 24 Absatz 7 der Gemeindeordnung vom 28. November 2021, folgenden Beschluss zu fassen:

- 1. Der Gemeinderat nimmt von der Auslegeordnung zum Projekt Bahnhofszentrum Kenntnis.**
- 2. Dem Konzept des Teilprojekts «Bushof und Bahnhofplatz Süd», mit 12 Anleganten (+2 Standplätze Zusatzbus und Dispobus) und Teilspernung der Bankstrasse für den motorisierten Individualverkehr, wird zugestimmt.**
Der Stadtrat wird beauftragt, ein Vorprojekt für das Teilprojekt «Bushof und Bahnhofplatz Süd» zu erarbeiten.
Zur Erarbeitung eines Vorprojektes wird ein Kredit von 650 000 Franken bewilligt.
- 3. Dem Konzept des Teilprojekts «Bahnhof Nord, Industriestrasse» wird zugestimmt.**
Der Stadtrat wird beauftragt, eine Vorstudie für das Teilprojekt «Veloparkierung Nordmitte» sowie die «Gestaltung eines Bahnhofplatzes Nord» zu erarbeiten und die Rahmenbedingungen mit der SBB auszuhandeln.
- 4. Dem Konzept des Teilprojekts «Unterführungen Bahnhof» mit neuer Fuss- und Velounterführung Brunnenstrasse wird zugestimmt. Ein Ausbau der Personenunterführung Mitte wird nicht weiterverfolgt.**
Der Stadtrat wird beauftragt, die Planung weiterzuführen und die Rahmenbedingungen mit der SBB und dem BAV auszuhandeln.
- 5. Vom aktuellen Planungsstand des Teilprojekts «Veloparkierung Südost» wird Kenntnis genommen.**
Der Stadtrat wird beauftragt, die Veloparkierung am Standort Südost langfristig zu sichern und die Verhandlungen mit den SBB weiterzuführen.
- 6. Mitteilung an den Stadtrat.**

Referent des Stadtrates: Stefan Feldmann, Abteilungsvorstand Bau



GESCHÄFTSFELD STADTRAUM UND NATUR / LEISTUNGSGRUPPE VERKEHRSPLANUNG

A Strategie

Leitsatz	Stadtentwicklung – «Uster wächst nachhaltig»
Schwerpunkt Nr.	1 Das Zentrum wird fussgängerfreundlich und attraktiv. Uster steigt um und entwickelt sich zur Velo- und ÖV-freundlichen Stadt.
Massnahme	Bahnhofszentrum

B NPM: Wirkungs- und Leistungsziel, das mit Antrag verfolgt wird

Bestehend	Z 05 Wahrung der städtischen Interessen für einen flächen-deckenden und leistungsfähigen öffentlichen Verkehr
-----------	---

B1 Leistung, die mit diesem Antrag erbracht werden soll

Bestehend	L 05 Öffentlicher Verkehr: nachfrageorientierte Planung
-----------	---

B2 Indikator, der zur Messung der Zielerreichung verwendet werden soll

Bestehend	I 01 Auslastung Veloabstellplätze Bahnhof Uster I 03 Anzahl Ein-/Aussteiger Haltestelle Bahnhof pro Jahr
-----------	---

B3 Kennzahl/en, die aufgrund dieses Antrages aufgenommen werden

Bestehend	K 01 Gewichtete Haltestellenabfahrten K 02 öffentliche Veloparkplätze Bahnhof Uster
-----------	--

B4 Finanzen (inkl. allf. Personalkosten), die aufgrund dieses Antrages benötigt werden

Einmalig Investitionsrechnung	650 000 Franken (Erarbeitung eines Vorprojektes)
Folgekosten total	Fr.
- davon Kapitalfolgekosten	Fr. (kein Bestandteil Globalkredite)
- davon übrige Mehrkosten	Fr. im Globalkredit ab Jahrezustellen (Mehrkosten = übrige Folgekosten ./ Erträge Globalkredit)

B5 Personal, welches aufgrund dieses Antrages benötigt wird

Veränderung Begründung bei Veränderung:	keine
---	-------

C Bemerkungen zu Konzepten, anderen bestehenden Dokumenten, Grundlagen etc

--



1 Ausgangslage

1.1 Kontext

Der Stadtrat hat in seiner Strategie Uster 2030 das Ziel der nachhaltigen Stadtentwicklung postuliert. Dazu gehört ein fussgängerfreundliches und attraktives Zentrum. Der Bahnhof und sein direktes Umfeld sind zentrale Elemente dieses Zentrums mit hohem Handlungsbedarf.

Mit dem Inkrafttreten des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BehiG) am 01.01.2004 wird gemäss Artikel 22 Abs. 1 verlangt, dass bestehende Bauten und Anlagen sowie Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr spätestens zwanzig Jahre nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes behindertengerecht sein müssen. Diese Frist ist per Ende 2023 abgelaufen. Am Bushof Uster liegt die Zuständigkeit für die Umsetzung des gesetzlichen Auftrags bei der Stadt Uster.

Der Bahnhof, mit allen seinen Funktionen als Bahnhalt, Bushof, Veloständer, Begegnungsort, Versorgungszentrum, Aufenthaltsort und als zentraler Zugang in die Stadt, steht im Brennpunkt verschiedener Aktivitäten. Die gesetzlichen Vorgaben erfordern eine dringende Anpassung des Bushofs, dessen Kapazität zudem erweitert werden muss. Bauliche Veränderungen bei den Perron-Anlagen der SBB haben Anpassungen bei der Veloparkierung ausgelöst. Die Kapazität der Veloparkierung muss erweitert werden, die Standorte sind zu optimieren. Die SBB sehen einen Ausbau ihrer Liegenschaften vor, der Fokus liegt auf Nutzungen im Bereich Retail und Wohnen. Ausgehend von diesen ungelösten Fragestellungen liegen verschiedene politische Vorstösse vor, welche einzelne Themen herausgreifen. Eine Gesamtbetrachtung ist erforderlich.

1.2 Politischer Auftrag

Der Bushof, die Veloparkierung beim Bahnhof, die Gestaltung des öffentlichen Raumes und das Verkehrsregime mit zusätzlichen Unterführungen war und ist ein Brennpunkt der Stadtentwicklung und politischer Vorstösse gleichermassen.

Mit dem Beschluss Nr. 195/2019 hat der Stadtrat das Projekt «Bahnhofzentrum Uster» lanciert und das Geschäftsfeld Stadtraum und Natur mit der Projektleitung beauftragt. Das Projekt hat zum Ziel, die Bedürfnisse «Bushof», «Veloparkierung am Bahnhof» und «Situation MIV-Erschliessung» verkehrstechnisch abzustimmen und Lösungen zu entwickeln. Dabei ist auch die Fuss- und Velounterführung Brunnenstrasse zu berücksichtigen. Es gilt, in Zusammenarbeit mit der SBB, die Voraussetzungen für die seitens SBB angestrebte bauliche Entwicklung auf ihrem Areal Südost auf die städtischen Bedürfnisse abzustimmen. Das Projekt Bahnhofzentrum soll die Erkenntnisse aus dem STEK weiterentwickeln und gesamtheitlich zu einem städtebaulichen Mehrwert führen. Dabei stellt der potentielle «Bahnhofplatz» ein Schlüsselement der räumlichen Entwicklung dar.

Der Stadtratsbeschluss definierte ein konkretes Vorgehen. Aufgrund der Pandemie und personellen Wechsels konnte dieses leider nicht wie geplant umgesetzt werden, was zu Verzögerungen und Veränderungen im Projektablauf führte. Als herausfordernd erwies sich zudem die Zusammenarbeit mit der SBB. Hier haben strukturelle Anpassungen in der Organisation der SBB, Wechsel der verantwortlichen Personen, sich verändernde Vorgaben zur Finanzierung der Bahninfrastruktur und die Verwendung der Mittel aus dem Bahninfrastrukturfonds zu einer grossen Inkonstanz geführt. Diese Inkonstanz führte wiederum zu wesentlichen Verzögerungen, insbesondere im SBB eigenen Vorgehen zur Entwicklung ihres Areals Südost.

Unterdessen konnten zahlreiche wichtige Fragestellungen geklärt werden. Allem voran wurde für den Bushof in Zusammenarbeit mit der VZO eine Lösungskonzeption erarbeitet. Dem Gemeinderat kann nun eine umfassende Auslegeordnung unterbreitet werden. Nebst strategischen Entscheiden zur weiteren Projektfortführung wird dem Gemeinderat ein Kreditantrag für die Projektierung des Ausbaus des Bushofs inklusive Bankstrasse und Neugestaltung der Industriestrasse mit neuer Veloabstellanlage zur Beschlussfassung unterbreitet.



1.3 Weitere relevante Planungen

– Ortsplanungsrevision: STEK + Richtplan

Im Stadtentwicklungskonzept (STEK) sind die langfristigen Ziele für die Entwicklung der Stadt Uster festgehalten. Im STEK wird im Kapitel 8 ein wesentlicher Schwerpunkt auf die Zentrumsentwicklung gelegt. Unter anderem wurden auch die Bedürfnisse des Bushofs beim Bahnhof, Kapitel 8.13 «Bushof Uster», thematisiert und in das Konzept eingebunden. Das STEK bietet den Rahmen, dass der Bahnhof seine Funktion als Verkehrsdrehscheibe wahrnehmen kann. Das Projekt Bahnhofszentrum wurde abgestützt auf die Ziele des STEKs entwickelt.

Für die Gesamtrevision des kommunalen Richtplans diene das STEK als Grundlage. Der überarbeitete Richtplanentwurf wurde am 7. Mai 2024 vom Stadtrat an den Gemeinderat zur Festsetzung überwiesen. Die Handlungsaufträge des Richtplans sind abgestimmt auf die vorliegende Gesamtkonzeption des Bahnhofszentrums. Der Richtplan sieht die erforderlichen Landsicherungen und eine entsprechende Entwicklung des Bahnhofsumfelds vor.

– Attraktives Stadtzentrum: Verkehrsregime

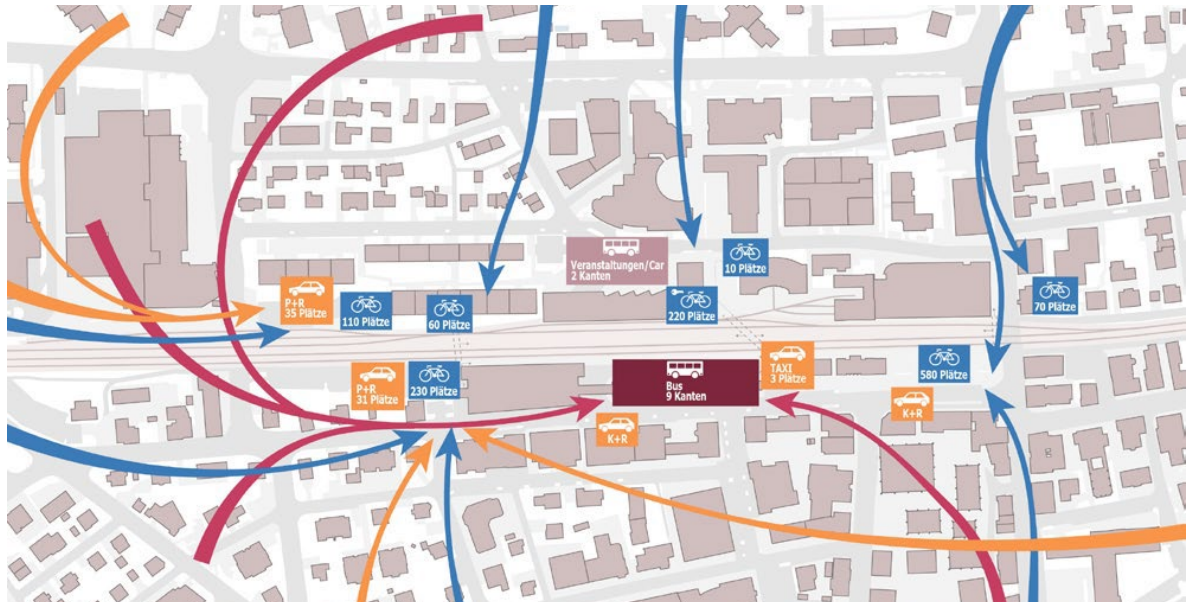
Das Projekt «Attraktives Stadtzentrum» hat zum Ziel, im Bereich der Poststrasse, Gerichtsstrasse und Webernstrasse einen belebten Begegnungsort, der Zufussgehenden eine höhere Priorität gibt, zu schaffen. Die geplante Fussgängerzone erstreckt sich über die Webernstrasse und Gerichtsstrasse im Abschnitt Amtsstrasse bis Poststrasse. Aktuell wird das Bauprojekt erarbeitet. Für das zukünftige Verkehrsregime wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, welches die Auswirkungen der Fussgängerzone und der Sperrung des Abschnitts auf der Bankstrasse untersucht. Die beiden Projekte sind gut aufeinander abgestimmt und weisen Synergien auf, allerdings funktionieren die beiden Projekte rein verkehrstechnisch auch eigenständig.

– Buskonzept 2035

Das Buskonzept 2035 zeigt den nächsten Ausbauschritt im Busangebot ab 2035 auf. Das Buskonzept wurde parallel und abgestimmt auf die Erschliessungskonzeption des Bahnhofszentrums erarbeitet. Es zeigt auf, dass die Konzeption des Bushofs für den nächsten Ausbauschritt ausreicht.

2 Aktuelle Situation und Handlungsbedarf am Bahnhof

Das Bahnhofszentrum Uster umfasst neben den Bahnanlagen, welche keinen Handlungsbedarf aufweisen, den Bushof mit den Haltekanten und Wartebereichen, die Veloparkieranlagen, die Geschäfte und Einkaufsmöglichkeiten direkt am Bahnhof, die Unterführungen, die Aufenthaltsbereiche um den Bahnhof sowie die Zugänge und Zufahrten zum Bahnhof und zu den einzelnen Verkehrsmitteln. Der Bahnhof Uster ist ein zentraler Ort, an welchem täglich 24 000 Personen in den Zug ein- und aussteigen, sowie 18 000 Personen am Bushof verkehren.



Verkehrsbedürfnisse an ein funktionales Bahnhofszentrum (Konzeptschema)

2.1 Bushof

Der bestehende Bushof verfügt über 9 Haltekanten (5 für Gelenkbusse 18 m und 4 für Standardbusse 12 m). Aktuell verkehren insgesamt 11 Buslinien von Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO), Verkehrsbetriebe Glattal (VBG) und PostAuto Zürich an den Bushof Uster. Sechs der Buslinien werden mindestens teilweise mit Gelenkbussen bedient. Auf den übrigen Linien kommen grundsätzlich Standardbusse zum Einsatz. Beengte Platzverhältnisse erschweren einen reibungslosen Busbetrieb: Schwierige Fahrmanöver sowie Konflikte zwischen wartenden Busfahrgästen und zirkulierenden Zufussgehenden sind die Folge. Die Haltekanten weisen eine Höhe von ca. 10 cm auf. Aufgrund des tiefen Busperrons müssen Rollstuhlfahrende somit beim Zu-/Ausstieg der Busse die fahrzeuggebundene Klapprampe in Anspruch nehmen, teilweise mit zusätzlicher externer Hilfeleistung. Eine autonome Benutzung der Anlage ist für diese Busfahrgäste somit nicht gewährleistet und der Bushof in der heutigen Form daher nicht BehiG-konform.

Der heutige Fahrplan aller VZO-Linien ist auf den Knoten .00/.15/.30/.45 ausgerichtet. Dieser ermöglicht komfortable Anschlüsse auf die S5/S15 von/nach Zürich, welche auch bei Verspätungen noch eingehalten werden können. Weiter bestehen damit Anschlüsse von Bus zu Bus. Der Bushof ist mit dem heutigen Busangebot maximal ausgelastet. Ohne einen Ausbau der Kapazitäten ist am Bahnhof Uster keine Einführung neuer Buslinien möglich.

2.2 Veloparkierung

Die Auslastung der Veloabstellplätze wird jährlich für den NPM-Jahresbericht erhoben und liegt etwa bei 80 %. Wie die zahlreichen politischen Vorstösse zum Thema Veloparkierung zeigen, ist das bestehende Angebot kritisch zu betrachten. So ist insbesondere das Angebot im Norden in den Bereichen Brunnenstrasse und Industriestrasse nicht attraktiv. Kapazitäten weist die Anlage P+R Nord auf, diese ist jedoch nicht attraktiv angebunden. Die Zufahrt via Zieletenstrasse ist für einen Grossteil der Bewohner nördlich der Geleise nicht funktional. Die Veloparkierung am Bahnweg ist



unattraktiv und nur eine Übergangslösung. Die Veloparkierung bei der PU-Mitte Nord wurde im Sommer 2023 erneuert, aber quantitativ nicht ausgebaut. Die bewachte Velostation verfügt weiterhin über Kapazitäten, welche es besser zu nutzen gilt.

Die Veloanlage Süd-Ost ist die attraktivste der bestehenden Anlagen. Sie verfügt über eine grosse Anzahl Plätze und ist ideal für den Zugang à Niveau auf das Perron 1. Entsprechend gross ist die Nachfrage an diesem Ort. Vor der Pandemie war diese Anlage notorisch überlastet. Zusammen mit dem behindertentauglichen Umbau der Perron-Anlagen durch die SBB, wurde die Anzahl Abstellplätze vermindert, was zahlreiche politische Vorstösse auslöste. Dank organisatorischen Massnahmen in Angebot und Betrieb ist das Angebot derzeit ausreichend. Es gilt aber die berechnete Annahme, dass mit einer weiteren Zunahme des Verkehrsaufkommens von Velo und ÖV dies nicht mehr lange der Fall sein wird.

Aktuell gibt es am Bahnhof Uster 1 390 Veloabstellplätze. Quantitative Aussagen zur künftigen Nachfrage an Veloabstellplätzen sind schwierig. Es liegen keine gesicherten Zahlen vor. Mit Aufnahme dieses Projektes haben sowohl Stadt als auch die SBB unabhängig ihre Abschätzungen vorgenommen. Beide Schätzungen ergaben ein Zusatzbedarf von 1 000 Veloabstellplätzen beim Bahnhof Uster bis im Jahr 2035. Als Ausbaustandorte mit der höchsten Angebotsqualität für die Benutzenden wurde die bestehende Veloabstellanlage Süd-Ost und eine zusätzliche Anlage bei der PU-Mitte Nord evaluiert. Mit einem Ausbau der Veloparkierung auf beiden Seiten der Gleise kann den wachsenden Bedürfnissen am besten nachgekommen werden.

2.3 Bahnhofvorfahrt

Am Bahnhof Uster ist die Zufahrt heute für den motorisierten Verkehr von allen Strassen her möglich. Zwei Park+Ride Anlagen sind über die Bankstrasse (West) und die Zieletenstrasse mit dem motorisierten Individualverkehr erreichbar. Entlang der Bankstrasse bieten Kurzzeitparkplätze die Möglichkeit für Kiss+Ride. Das Bahnhofszentrum weist zahlreiche Betriebe auf, die einen Warenumschlag erfordern.

Neben dem südlichen Ausgang der PU Mitte werden drei Taxistandplätze gegenwärtig von den SBB auf ihrem Grundstück angeboten. Taxistandplätze sind ein wichtiges Element eines Bahnhofszentrums. Gleichzeitig ist die derzeitige Lage für den Busbetrieb problematisch.

2.4 Unterführungen Fuss- und Veloverkehr

Im Bereich des Bahnhofs bestehen drei Unterführungen zur Querung der Bahnlinie und mit Zugängen zum Perron. Die Personenunterführung Ost ist nur für den Fussverkehr benutzbar und nicht barrierefrei ausgebaut. Die Personenunterführung Mitte ist barrierefrei ausgebaut, es besteht jedoch ein Velofahrverbot, um einen ausreichenden Fussgängerschutz gewährleisten zu können. Die Unterführung West dient dem Fuss und Veloverkehr. Alle drei Unterführungen sind wichtige Verbindungen für die Stadtteile.

Bei der Unterführung West sehen weder SBB noch die Stadt Uster aktuell einen Handlungsbedarf. Aus der Bevölkerung sind keine Forderungen bekannt. Die PU Mitte hat aus Sicht SBB ebenfalls keinen Handlungsbedarf. Sie wurde in den Jahren 2022-2023 durch die SBB aufgewertet. Politische Forderungen zu einem Ausbau wurden hierzu jedoch auf verschiedenen Wegen angebracht. Aus städtischer Sicht besteht auf der Achse Brunnenstrasse ein Defizit. Die unterbruchsfreie Querung der Bahnlinie ist aktuell für den Veloverkehr und für mobilitätsbehinderte Personen nicht gewährleistet.



2.5 Bahnhofsvertrag SBB

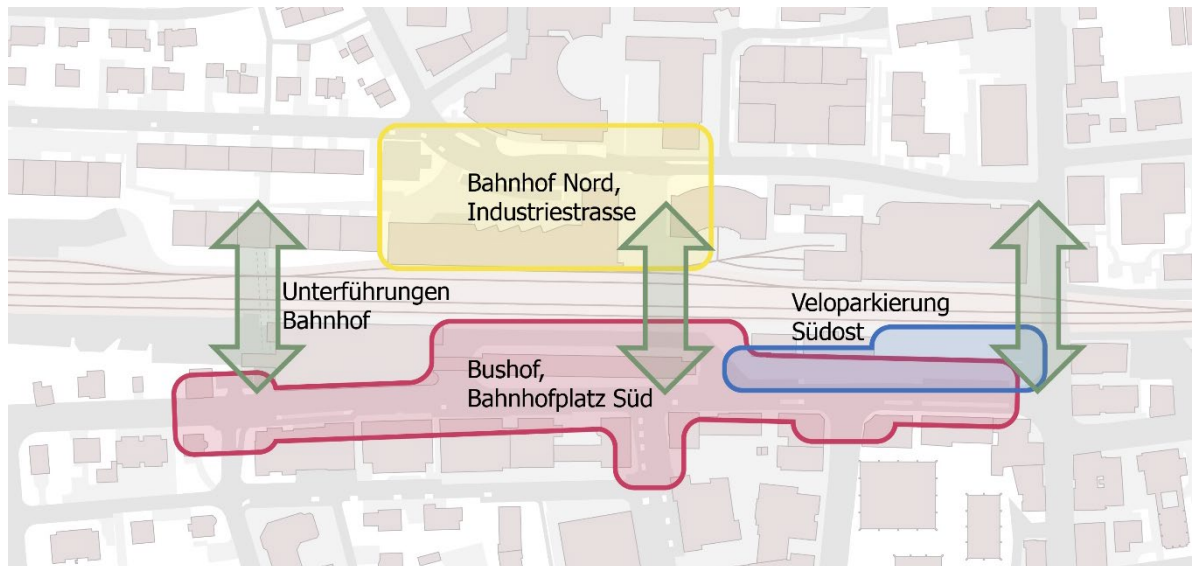
Traditionellerweise werden auf Bahnhöfen die unterschiedlichen Interessen und deren Zuständigkeit in einem Bahnhofsvertrag geregelt. Der gültige Bahnhofsvertrag für den Bahnhof Uster stammt aus dem Jahr 2006. Es werden darin die Zuständigkeiten für die Instandhaltung und Instandsetzung von verschiedenen Modulen, wie die Personenunterführungen, den Bushof, Park+Ride, Veloparkierungsanlagen und weitere, geregelt. Der Vertrag wurde grundsätzlich für 25 Jahre abgeschlossen und besteht damit bis 2031. Der Vertrag kann nach Ablauf im gegenseitigen Einvernehmen verlängert werden. Verschiedene Module wurden seit 2006 aufgrund von Änderungen angepasst.

3 Projektstand «Bahnhofzentrum»

Die Grobkonzeption für das Bahnhofzentrum wurde in einer Gesamtschau vorgenommen. Dabei wurde geprüft, wo die unterschiedlichen Nutzungen angeordnet werden sollen und die Bedürfnisse wurden räumlich aufeinander abgestimmt. Aus der Gesamtkonzeption können mehrere Pakete gebildet werden, die nachfolgend als Teilprojekte beschrieben werden. Diese Planungen und Konzepte sind aufeinander abgestimmt, weisen jedoch unterschiedliche Bearbeitungsstände und Dringlichkeiten auf. Im Teilprojekt «Bushof und Bahnhofplatz Süd» wird der hindernisfreie Ausbau des Bushofs gelöst, das Verkehrsregime auf der Bankstrasse inklusive der Bahnhofsvorfahrt geklärt und dabei die Gestaltung eines Bahnhofplatzes Süd angegangen. Das Teilprojekt «Bahnhof Nord, Industriestrasse» beinhaltet den Ausbau der Veloparkierung auf dem Vorplatz der Liegenschaft Industriestrasse 3. Ebenfalls die damit verbundene Neuorganisation der Auto-Parkplätze sowie die Gestaltung des Strassenraums der Industriestrasse, inklusive Prüfung der Anordnung von provisorischen Bus- oder Car-Halteanlagen, in Abstimmung mit der kantonalen Velobahn. Das Teilprojekt «Unterführungen Bahnhof» befasst sich mit einer Auslegeordnung zur Verbesserung der Querung der Bahnlinie im Bereich der Fuss- und Velounterführung West, der Personenunterführung Mitte und der Fuss- und Velounterführung Brunnenstrasse. Das Teilprojekt «Veloparkierung Südost» beinhaltet eine Auslegeordnung zu den Ausbaumöglichkeiten der Veloparkierungsanlage Südost.

Ergänzend zur vorliegenden Weisung finden sich detaillierte Auslegeordnungen und Variantenstudien in den Beilagen.

- Bericht Bahnhofzentrum Uster (Stadt Uster)
beinhaltet die projektrelevanten Rahmenbedingungen, diverse Abklärungen und sämtliche geprüfte Varianten inklusive deren Bewertung und qualifizierte Begründungen für die vorgeschlagene Gesamtkonzeption.
- Bahnhofzentrum Uster Erschliessungskonzeption (asa AG)
beinhaltet eine Gesamtschau zur Koordination der verschiedenen und teils widersprüchlichen Anliegen an das Bahnhofsgebiet. Die Projektstudie bildet die Entscheidungsgrundlage für die vorliegende Weisung.
- Bus-/Bahnhof Uster; Optimierung der hindernisfreien Infrastruktur und der Halteanlagenanordnung (asa AG)
enthält eine detaillierte Auseinandersetzung mit der Hindernisfreiheit des Bushofs. Es sind Abwägungen bezüglich der Verhältnismässigkeit unterschiedlicher Varianten abgebildet.



Teilprojekte des Projekts Bahnhofzentrum

3.1 Teilprojekt Bushof und Bahnhofplatz Süd

Bushof

Der Umbau des Bushofs gemäss Behindertengleichstellungsgesetz hat einen wesentlichen Eingriff zur Folge. Da sich aufgrund dieser Anforderungen die erforderliche Anzahl Anlegekanten am heutigen Mitteldock nicht anordnen lassen. Eine flächige Ausdehnung ist unumgänglich. Für einen hindernisfreien Ausbau des Bushofs mit ausreichend Kapazität für eine zukünftige Angebotsentwicklung wurden verschiedene Varianten geprüft. Es galt dabei, unterschiedliche Nutzerinteressen miteinander abzustimmen.

Bei einem hindernisfreien Ausbau des Bushofs sind strassenseitig die Höhe der Haltekante und die Dimensionierung der Manövrierfläche im Wartebereich massgebend. Ein autonomer Ein-/Ausstieg kann für Rollstuhlfahrende und Personen mit Rollatoren nur mittels Haltekanten mit einer Höhe von 22 cm gewährleistet werden. Die hohen Haltekanten müssen möglichst gerade angefahren werden, damit der Spalt zwischen Haltekante und Fahrzeugtüre minimiert werden kann. Auch ein Überschleppen ist mit den hohen Kanten nicht mehr möglich. Eine Anpassung der Kantenhöhen kann deshalb nicht ohne Neuordnung der Kanten erfolgen. Am bestehenden Mitteldock sind bei einem hindernisfreien Ausbau noch maximal 10 Haltekanten an zwei langen Flieskanten möglich. Die langen Flieskanten sind aufgrund der schwierigen Kundenorientierung, der schlechten Zugänglichkeit zum Busperron und den massiven betrieblichen Einschränkungen als Lösungsvariante nicht geeignet.

Nutzerfreundliche Lösungen können mit 6 bis 8 Haltekanten am Mitteldock gefunden werden. Für eine zukunftsgerichtete Infrastruktur sind jedoch mindestens 12 Haltekanten plus 2 Plätze für Zusatzbusse (im Fahrplan integrierte Zusatzbusse) und Dispo Busse (Einsatzbusse zur Sicherstellung der Fahrplanstabilität) erforderlich. Für den Bushof Uster wurden sowohl eine Konzentration der Haltekanten südlich der Bahnlinie, als auch ein Splitting mit einem Bushof Nord geprüft. Ausserdem wurden unterschiedliche Anordnungsmöglichkeiten der Haltekanten geprüft.

Es wurde untersucht, ob mit einem Bushof Nord auf Haltekanten entlang der Bankstrasse verzichtet werden könnte. Eine Haltekante im Norden ist jedoch nur für eine begrenzte Anzahl von Buslinien sinnvoll. Die meisten Buslinien wären trotz eines Bushofs Nord auf eine Haltekante südlich der Bahnlinie angewiesen. Am Mitteldock können nicht ausreichend Haltekanten angeordnet werden.



Mit den Haltekanten auf der Bankstrasse und am Mitteldock kann die erforderliche Infrastruktur für das heutige Busangebot und für den nächsten Ausbauschritt vollständig, südlich der Bahnlinie bereitgestellt werden. Ein Bushof Nord ist für diesen Ausbauschritt nicht erforderlich und wird deshalb im aktuellen Projekt nicht weiterverfolgt. Die Baukosten für einen Bushof Nord inklusive des erforderlichen Landerwerbs würden sich auf 11,4 Millionen Franken belaufen, bei einer Kostengenauigkeit von +/- 30 %. Um für längerfristige Anforderungen vorbereitet zu sein, wird im kommunalen Richtplan das öffentliche Interesse nach Landsicherung für einen Bushof Nord auf der Liegenschaft der SBB eingetragen.

Für die Haltekanten-Anordnung am Mitteldock und an der Bankstrasse wurde die aus Nutzersicht optimalste Lösung mit einer angemessenen Hindernisfreiheit konzipiert. Eine detaillierte Abwägung dazu findet sich im Bericht «Bus-/Bahnhof Uster; Optimierung der hindernisfreien Infrastruktur und der Haltekantenanordnung». Die 6 Haltekanten am Mitteldock können betrieblich optimal ausgelastet werden und es ist eine ideale Zugänglichkeit zum Busperron sichergestellt. Die restlichen Haltekanten verteilen sich an der Bankstrasse. Die Distanzen zum Mitteldock wurden so weit wie möglich reduziert, um kurze Umsteigewege zu ermöglichen.

Bankstrasse

Die funktionalen Ansprüche der zahlreichen Verkehrsteilnehmer an die Bankstrasse sind mannigfaltig. Mit dem Einbezug der Bankstrasse als Bushof kann das heutige Verkehrssystem nicht aufrechterhalten werden. Der Ein- und Ausstieg von hunderten von Busbenutzenden auf der Südseite der Bankstrasse führt zu einer massiven Zunahme an Fussgängerquerungen und verschärft die bereits heute für viele Verkehrsteilnehmenden sehr unübersichtliche Situation auf der Bankstrasse zusätzlich. Wie bereits im STEK anzeigt, ist deshalb die Bankstrasse auf dem Abschnitt Poststrasse bis Amtsstrasse für den motorisierten Individualverkehr zu sperren.

Aus östlicher Richtung bleibt die Zufahrt bis zur und in die Poststrasse gewährleistet. An der Kreuzung Bankstrasse/Poststrasse ist zusätzlich ein Wendehammer für die Wegfahrt Richtung Bahnhofstrasse vorgesehen. Auf der Westseite ist die Zufahrt bis zur Amtsstrasse möglich. Eine Wendemöglichkeit ist nicht notwendig: Der Verkehr kann wie schon heute via Amtsstrasse in südliche Richtung weiterfahren.

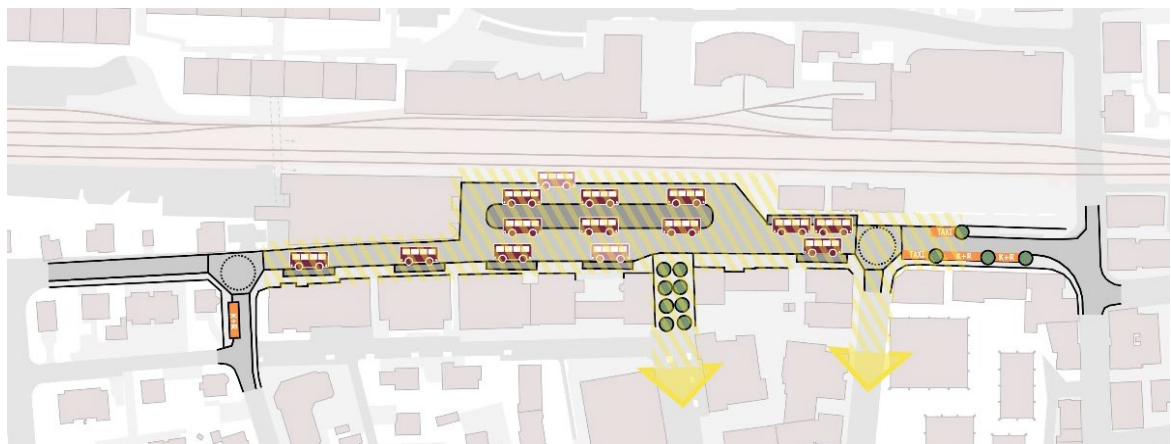
Durch die Anordnung von Bushaltekanten auf der Südseite der Bankstrasse fallen 26 von total rund 1100 öffentlich zugänglichen Parkplätzen (davon 629 in Parkhäusern) im Stadtzentrum weg. Die Zufahrten zur P+R-Anlage Bahnhof Süd sowie zum Parkhaus der Bahnhofspassage ist weiterhin gewährleistet. Auch die Zufahrt zu den übrigen Parkhäusern im Zentrum ist via Amtsstrasse/Tannenzaunstrasse (Parkhaus Post) bzw. Poststrasse (Parkhäuser Kern Nord und Galeria) weiterhin gewährleistet. Taxistandplätze und Flächen für Kiss+Ride werden östlich der Poststrasse und westlich der Amtsstrasse angeordnet.

Der zentrale Abschnitt der Bankstrasse kann durch die Sperrung für den motorisierten Individualverkehr als Strassenraum aufgelöst und gestalterisch in den Bahnhofplatz Süd überführt werden. Auf diesem sind nur noch der Busverkehr, der Veloverkehr und natürlich die Fussgänger gestattet. Der Zulieferverkehr wird durch Ausnahmeregelungen ermöglicht.

Im Zusammenhang mit der Fussgängerzone im Rahmen des Projektes «attraktives Stadtzentrum Uster» wurde auch ein Verkehrsgutachten zum Verkehrsregime auf der Bankstrasse erstellt. Dieses weist nach, dass die Sperrung der Bankstrasse unabhängig als auch in Kombination mit der Fussgängerzone möglich ist. Die beiden Projekte können somit unabhängig voneinander realisiert werden.

Fazit für Gesamtkonzeption

Das Mitteldock am Bushof soll hindernisfrei ausgebaut werden und bietet dann Platz für 6 Bushaltekanten. Entlang der Bankstrasse können auf der Südseite 5 hindernisfreie Haltekanten und auf der Nordseite 2 angeordnet werden. Eine der Haltekanten auf der Südseite der Bankstrasse wird vorläufig nur als Standplatz für einen DispoBus benötigt. Der zweite nötige Standplatz für die Zusatzbusse wird beim Gleis 1 angeboten. Das Verkehrsregime auf der Bankstrasse muss mit dieser Anordnung der Haltekanten angepasst werden. Der Strassenraum inklusive Randbereichen wird entsprechend umgestaltet. An den Kreuzungen Amtsstrasse und Poststrasse werden Wendemöglichkeiten geschaffen. Kiss+Ride - Zonen sowie Taxistandplätze werden ausserhalb des MIV-Fahrverbots angeordnet. Es gilt zudem, einen attraktiven Ankunftsort zu gestalten.



Konzeption für das Teilprojekt Bushof und Bahnhofplatz Süd

3.2 Teilprojekt Bahnhof Nord, Industriestrasse

Veloparkierung Nordmitte

Die Stadt Uster verfügt auch an diesem Ort über kein eigenes Land. Die Strassenflächen der Industriestrasse bilden keine Option für die Veloparkierung. Entsprechend wurden Lösungen auf Arealen Dritter geprüft.

Verworfen wurden Varianten in Zusammenhang mit der Liegenschaft Industriestrasse 6, welche sich im privaten Besitz befindet. Hier steht eine grössere bauliche Entwicklung bevor. Zusammen mit den Planern des Neubaus wurden verschiedene Varianten im Erdgeschoss und im Untergeschoss überprüft. Dabei konnte keine Variante überzeugen. Entsprechend hat die Stadt von dieser Idee abgesehen, das bewilligte Baugesuch beinhaltet somit keine öffentliche Veloparkierung.

Ein anderes, wesentliches Potential bietet die Liegenschaft Industriestrasse 3 der SBB. In dieser Liegenschaft ist im Untergeschoss bereits die bewachte Velostation integriert. In Zusammenarbeit mit der SBB Immobilien wurden sowohl die Erweiterung der Velostation im UG in Richtung Norden oder Westen, als auch eine Veloparkierungsanlage im Hochparterre (heutige Fläche Sportfachgeschäft) oder eine Veloparkierungsanlage im Innenhof (heute Parkplätze für Bewohnende und Kunden) geprüft. Sämtliche Varianten wurden von der SBB Immobilien auf ihre betriebliche Machbarkeit geprüft. Die SBB Immobilien ist gewillt, die Variante im Innenhof weiterzuverfolgen. Mit den anderen Varianten ist sie nicht einverstanden und nicht verhandlungsbereit. Für die Anordnung der Veloparkierung im Innenhof wurden verschiedene Anordnungen geprüft. Für die dadurch wegfallenden Auto-Parkplätze muss Ersatz geschaffen werden. Mit der favorisierten Variante lassen sich etwa 400 zusätzliche Veloabstellplätze realisieren und es ergeben sich keine übermässigen Einschränkungen für die anderen Nutzungen. Die Erstellung der Veloabstellplätze kann der Nachfrage folgend etappiert erfolgen.

Industriestrasse

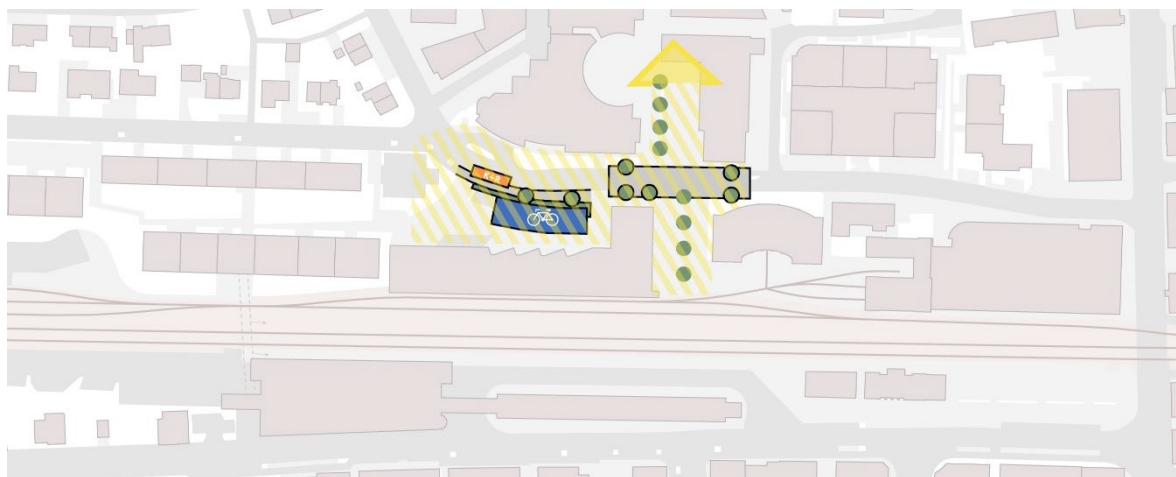
Es gilt, einen attraktiven Ankunftsraum im Norden zu schaffen. Den nördlichen Aufgang der PU Mitte haben die SBB und die Stadt bereits 2023 aufgewertet. Gleich gegenüber an der Industriestrasse 6 ist eine Entwicklung geplant. Der heutige Gewerbebau wird durch einen städtisch geprägten Neubau mit Gewerbeflächen im EG und Wohnungen in den Obergeschossen ersetzt (Baubewilligung Beschluss Nr. 407 vom 3. Oktober 2023). Damit entsteht direkt neben der wichtigen Fuss- und Veloverbindung Breitackerweg eine platzartige Situation, welche diesen Ort aufwertet.

Ein kleines Angebot von Kiss+Ride-Parkplätzen für Hol- und Bring-Vorgänge aus den nördlichen Quartieren und Aussenwachen soll im Bereich der Industriestrasse angeboten werden. Die Industriestrasse ist zudem Teil der vom Kanton geplanten Velobahn. Diese gilt es mit dem Bahnhof, als wichtiger Umsteigeort im Sinne einer Verkehrsdrehscheibe zu verknüpfen.

Das städtische Ziel ist es, die neuen stadträumlichen Qualitäten beidseits der Industriestrasse, die Velobahn und die Veloparkierung zu verbinden. Dies soll mittels geeigneter Gestaltung und abgestimmt auf die jeweiligen Drittprojekte erfolgen.

Fazit für Gesamtkonzeption

Auf dem Vorplatz der Liegenschaft Industriestrasse 3 soll eine neue Veloparkierungsanlage mit ca. 400 Abstellplätzen erstellt werden. Die Erstellung kann der Nachfrage folgend etappiert erfolgen. Abgestimmt auf die kantonale Velobahn ist auf der Industriestrasse beim Aufgang der PU Mitte und auf dem Vorplatz ein attraktiver Ankunftsort zu gestalten. Ein bis zwei Kiss+Ride Parkplätze sollen nördlich der Bahnlinie angeboten werden.



Konzeption für das Teilprojekt Bahnhof Nord, Industriestrasse

3.3 Teilprojekt Unterführungen Bahnhof

Fuss- und Velounterführung West

Für die Fuss- und Velounterführung West wurden keine Varianten geprüft, da kein Handlungsbedarf bekannt ist.

Personenunterführung Mitte

Politisch wurden Begehren für einen Ausbau der Personenunterführung Mitte mit Verlängerung in Richtung Webernstrasse gestellt. Dazu wurden unterschiedliche Varianten geprüft. Friktionen mit der bestehenden Tiefgarage der Liegenschaft der SBB (Coop-Gebäude) wären bei allen Varianten



unausweichlich. Der Rampenaufgang hätte in der Webernstrasse zu erfolgen, da die Bankstrasse für den Busverkehr befahrbar bleiben muss.

Es wurde eine Variante mit Minimalausbau und eine mit zusätzlicher Ladenpassage geprüft. Im Rahmen einer grundsätzlichen Auslegeordnung wurden für die Personenunterführung Mitte zwei Varianten auf ihre Kostenfolge überprüft. Eine Variante sieht die PU-Mitte als reine Fussgänger- und Velopassage zwischen Webernstrasse und Industriestrasse vor. Die andere Variante weist noch eine einseitige gewerbliche Nutzung aus.

Beide Varianten basieren auf der Annahme, dass der Betrieb als Fussgänger- und Veloverbindung im Mischverkehr erfolgt. Damit konnte die erforderliche Breite auf sechs Meter reduziert werden. Die Kosten können so minimiert werden, allerdings kann das knappe Platzangebot zu Konflikten zwischen Zufussgehenden und Velofahrenden führen. In der Hauptunterführung treten punktuell sehr hohe Pendlerströme auf. Für die zweite Variante wurde zusätzlich die einseitige Anordnung von Ladenlokalen geprüft.

Auch bei minimalem Ausbau ist mit sehr hohen Kosten von 31,5 Millionen Franken zu rechnen, beim Bau einer zusätzlichen einseitigen Ladenpassage mit solchen von 39,7 Millionen Franken (beide Zahlen mit einer Kostengenauigkeit von +/- 30 %). Für die SBB sind Anpassungen ausgeschlossen. Diese wurden in verschiedenen Gesprächen bestätigt. Eine finanzielle Beteiligung der SBB entfällt somit. Ob ein Ausbau gegen den Willen des Werk- und Grundeigentümers durchsetzbar ist, wurde rechtlich nicht geprüft.

Der Stadtrat empfiehlt, einen Ausbau der Personenunterführung Mitte nicht weiterzuverfolgen. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis wird als zu schlecht beurteilt. Zudem wird der Ausbau von zwei Unterführungen (PU-Mitte und Unterführung Brunnenstrasse) in unmittelbarer Nähe als unnötig erachtet. Die Ressourcen sollten besser auf den Ausbau der Unterführung Brunnenstrasse konzentriert werden.

Fuss- und Velounterführung Brunnenstrasse

Mit der Fuss- und Velounterführung Brunnenstrasse kann eine wichtige Verbindung der Stadtteile geschaffen werden. Es wurden verschiedene Varianten bezüglich Lage und Ausgestaltung der Rampenaufgänge geprüft. Die städtebaulich anspruchsvolle Umgebung und die beengten räumlichen Verhältnisse stellen wesentliche Herausforderungen dar.

Für den nördlichen Aufgang kommt nur die Anordnung auf der Brunnenstrasse infrage. Dies führt dazu, dass mindestens eine Fahrspur wegfällt. Für den motorisierten Verkehr wird der Bahnübergang somit maximal im Einbahnregime befahrbar sein. Beim südlichen Aufgang gibt es verschiedene Varianten. In einer Grobprüfung wurde ein Aufgang in der Freiestrasse, Bahnhofstrasse und Bankstrasse geprüft. Die Freiestrasse wäre aus städtebaulicher Sicht und aufgrund der Gesamtverkehrssituation vertretbar, für den Langsamverkehr jedoch äusserst unattraktiv, da die Verbindung nicht den direktesten Wegen entsprechen würde. Mit einem Aufgang in der Bahnhofstrasse wäre eine ideale Nord-Süd-Verbindung möglich, was für den Langsamverkehr sehr attraktiv wäre. Allerdings ist der Raum so beengt, dass die Durchfahrt der Busse nicht mehr ermöglicht werden könnte, was jedoch unverzichtbar ist. Mit einem Aufgang in der Bankstrasse wird der Langsamverkehr direkt zum Bahnhof und in das Stadtzentrum geführt. Die Verbindung Nord-Süd ist zwar nicht optimal, aber insgesamt ist es eine attraktive Verbindung. Ein Spurabbau auf der Bankstrasse ist nicht erforderlich, wenn der Aufgang in Kombination mit einer unterirdischen Velostation auf der Parzelle der SBB errichtet wird.

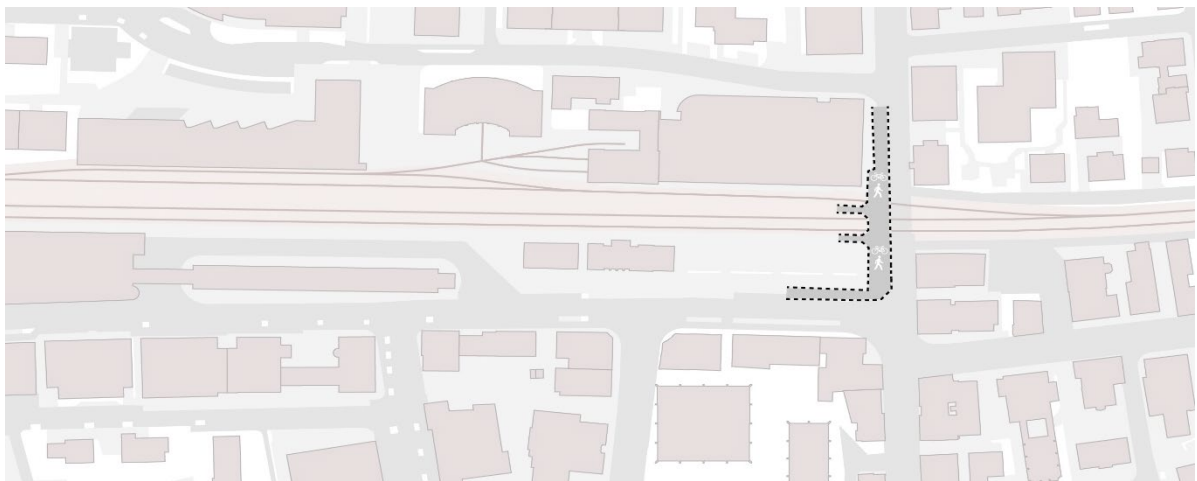
Weiter wurden unterschiedliche Rampensteigungen und -Formen geprüft. Diese unterscheiden sich in Platzbedarf und Attraktivität für die Nutzenden. Ebenfalls wurden unterschiedliche Lagen des Aufgangs an der Bankstrasse untersucht.

Die Fuss- und Velounterführung Brunnenstrasse kann mit einer unterirdischen Veloparkierungsanlage kombiniert werden. Damit können Synergien genutzt werden. So würde beispielsweise die Rampe gleichzeitig als Ausgang der Unterführung und als Zugang zur Veloparkierungsanlage dienen. Die genaue Anordnung wird im weiteren Planungsverlauf konkretisiert werden müssen. In dieser Kombination hat die Unterführung Brunnenstrasse einen maximalen Mehrwert für die Nutzenden. Unter welchen Bedingungen die Unterführung auch ohne Verknüpfung mit der unterirdischen Veloparkierungsanlage realisiert werden kann, müsste geprüft werden, sollte sich die SBB gegen eine Entwicklung entscheiden. Da sehr viele Abhängigkeiten bestehen, kann die Projektierung der Unterführung erst vorangetrieben werden, wenn geklärt ist, wie sich das Areal Südost entwickelt.

Es bestehen noch verschiedene Fragen, die in der weiteren Planung zu klären sind. Unklar ist beispielsweise, inwiefern der barrierefreie Zugang zum Perron ermöglicht werden kann.

Fazit für Gesamtkonzeption

Um die Querungsmöglichkeiten der Bahnlinie im Bereich Bahnhof für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern, soll die Personenunterführung Ost zu einer Stadtteilverbindung für den Langsamverkehr ausgebaut werden. Im Norden wird der Rampenaufgang in der Brunnenstrasse zu liegen kommen, im Süden in der Bankstrasse. Die genaue Lage der südlichen Rampe ist abhängig von den zukünftigen Nutzungen auf dem Areal der heutigen Veloparkierung Südost. Die beiden anderen bestehenden Unterführungen werden nicht verändert.



Konzeption für das Teilprojekt Unterführungen Bahnhof

3.4 Teilprojekt Veloparkierung Südost

Die Veloparkierung Südost befindet sich auf Bauland der SBB. Somit ist baurechtlich die Entwicklung eines Hochbaus an dieser Lage möglich. Ursprünglich beabsichtigte die SBB ein viergeschossiges Gebäude gemäss Kernzonenvorschriften mit durchmischter Nutzung für Retail, Büro und Wohnen zu realisieren. Aktuell überprüft die SBB diese Absichten nochmals aufgrund neuer Entwicklungen, wie der Teuerung und neuer gesetzlicher Grundlagen, respektive Rechtsprechung bezüglich ISOS. Trotz intensiver Gespräche konnte die SBB bisher keine Aussage treffen, ob mittelfristig eine Entwicklung angestrebt wird.



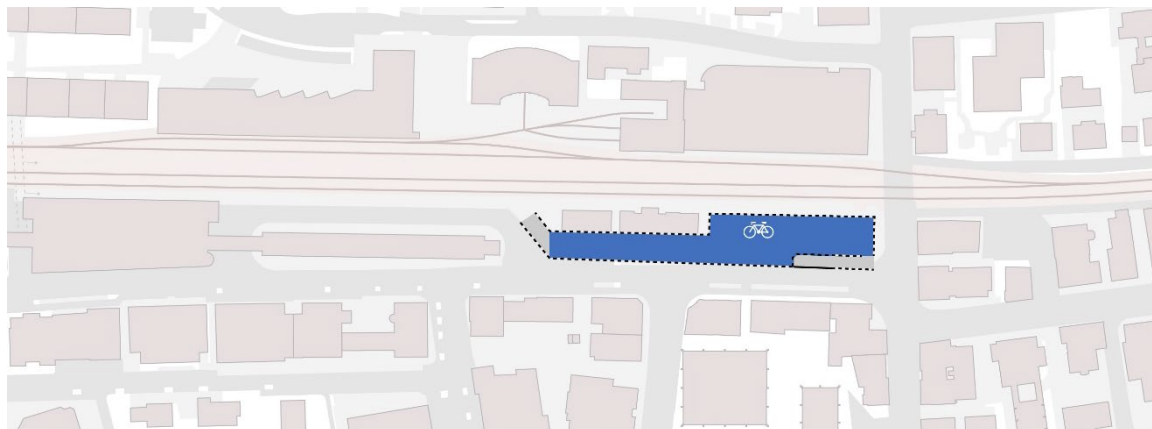
Für den Ausbau der Veloparkierung Südost wurden unterschiedliche Varianten mit und ohne Entwicklung eines Hochbaus geprüft. Das Variantenspektrum reichte von einem Velohaus (mit Abstellplätzen im Hochparterre und halb im Boden versenkten UG) bis zu Varianten mit integrierter Veloparkierung in einem Hochbau (im UG, EG und/oder OG). Insbesondere die Varianten mit einer Entwicklung der SBB wurden genauer untersucht. Der zentrale Standort eignet sich für publikumsintensive Nutzungen im EG, welche eine gewisse Rendite abwerfen. Aus ökonomischen Gründen ist die Veloparkierung im EG deshalb nicht sinnvoll. Splittinglösungen mit einem Teil der Veloparkierung im EG wurden ebenfalls untersucht, sind jedoch aufgrund des eingeschränkten Grundrisses nicht attraktiv. Eine Anordnung im OG ist funktional ungeeignet, da der Zugang zur Veloparkierung und der Zugang Bahn für die Velofahrenden gezwungenermassen, mit einem Geschosswechsel verbunden ist. Der Zugang zum Mittelperron via Personenunterführung führt sogar zu zwei Geschossen, die es zu überwinden gilt. Die Anordnung im Untergeschoss vermag hingegen zu überzeugen und bietet Synergien. Dabei ist die Grundrissituation so zu wählen, dass die unterirdische Velostation zwischen die neu zu erstellende Unterführung Brunnenstrasse und die bestehende Personenunterführung Mitte zu liegen kommt. Damit können die Kunden direkt via zwei Unterführungen zum Mittelperron gelangen. Dies, ohne zusätzliche Höhenunterschiede bewältigen zu müssen. Gleichzeitig kann bei einer entsprechenden Komposition die Veloabstellanlage direkt von der Unterführung Brunnenstrasse angefahren werden. Die Zufahrtsrampe zum Velokeller an der Bankstrasse kann gleichzeitig als Aufgang der Unterführung Brunnenstrasse dienen. Im Velokeller könnten Plätze für ca. 1 100 Velos geschaffen werden. Die Veloparkierung im UG weist grosse Abhängigkeiten mit der Unterführung Brunnenstrasse auf, da diese entscheidend ist, ob der Velokeller auch für Velofahrende von nördlich der Bahnlinie attraktiv ist. Die Realisierung des Velokellers ist jedoch auch ohne Unterführung Brunnenstrasse machbar.

Die SBB beabsichtigt, die Entwicklungschancen auf dem Areal vertiefter zu prüfen. Das historische Umfeld mit zahlreichen Denkmalschutzobjekten und den Erhaltungszielen des ISOS stellt eine Herausforderung für die Entwicklung dar, welche in den vergangenen Jahren aufgrund wegweisender Gerichtsurteile eine höhere Bedeutung erlangte. Es ist derzeit unklar, welche Volumen auf dem Areal nach Regelbauweise bewilligungsfähig wären oder mit einer Sondernutzungsplanung ermöglicht werden könnten. Diese Grundlage beabsichtigt die SBB derzeit zu erarbeiten. Es gilt zu prüfen, ob ein Hochbau inklusive Veloparkierung ökonomisch funktionieren würde.

Unabhängig von der Entwicklung des Areals setzt sich der Stadtrat dafür ein, dass die Veloparkierung am bestehenden Standort auch nach Ablauf des Bahnverkehrsvertrags gesichert bleibt und mittelfristig ausgebaut werden kann. Abhängig von den zukünftigen Absichten der SBB wird die Realisierung des Velokellers, integriert in einem Hochbau oder eine Lösung mit Velohaus oder flächeneffizienteren Parkierungssystemen auf der Fläche, angestrebt. Kurz- bis mittelfristig gilt es den Bahnverkehrsvertrag zu verlängern und langfristig soll die Veloparkierung am Standort Südost ausgebaut werden.

Fazit für Gesamtkonzeption

Die Veloparkierung Südost ist am bestehenden Standort zu erhalten. Nach Möglichkeit soll sie auf ca. 1100 Abstellplätze ausgebaut werden. Dies ist als Velokeller mit Zugängen zu den Unterführungen Brunnenstrasse und Mitte oder oberirdisch denkbar. Die konkrete Lösung ist abhängig von der möglichen Entwicklung eines Hochbaus.



Konzeption für das Teilprojekt Veloparkierung Südost

4 Grobkostenschätzung und Finanzierung durch Dritte

4.1 Grobkostenschätzung Baukosten Teilprojekt «Bushof und Bahnhofplatz Süd»

Leistung	Kurzbeschreibung	Genauigkeit	Budget / Fr.
Mitteldock Bushof, inkl. Haltekanten Bankstrasse	Ausbau des Bushofs mit 6 hindernisfreien Haltekanten am Mitteldock und 5 hindernisfreien Haltekanten auf der Bankstrasse, inklusive den erforderlichen Anpassungen am Strassenraum zwischen Amtsstrasse und Poststrasse	+/- 30%	7 900 000
Umgestaltung Bahnhofplatz Süd, Bankstrasse	Strassenraumgestaltung im restlichen Bereich der Bankstrasse und im nördlichen Abschnitt der Webernstrasse, erforderliche Anpassungen an den Knoten Amtsstrasse-Bankstrasse, Poststrasse-Bankstrasse und Bahnhofstrasse-Bankstrasse	+/- 30%	1 900 000
Total		+/- 30%	9 800 000

4.2 Grobkostenschätzung Baukosten Teilprojekt «Bahnhof Nord, Industriestrasse»

Leistung	Kurzbeschreibung	Genauigkeit	Budget / Fr.
Veloparkierung Nordmitte	Erstellung Veloparkierungsanlage mit ca. 400 Abstellplätzen auf dem Vorplatz, inklusive Ersatz für wegfallende Autoabstellplätze; Erstellung der Nachfrage folgend etappiert.	+/- 30%	3 100 000
Umgestaltung Bahnhofplatz Nord, Industriestrasse	Gestaltung des Strassenraums im Bereich des Aufgangs der PU Mitte bis zur Veloparkierung	+/- 30%	2 200 000
Total		+/- 30%	5 300 000



Der Neubau der Unterführung Brunnenstrasse verursacht Baukosten von etwa 6,4 Mio. Franken +/- 30 % (ohne Rampe Süd). Wird die Veloparkierung Südost nicht im Untergeschoss mit einem gemeinsamen Aufgang für Velokeller und Unterführung abgeordnet, sind die Kosten für die südliche Rampe ebenfalls bei der Unterführung Brunnenstrasse aufzuführen. Die Kostenschätzung wäre diesbezüglich zu ergänzen.

Für die Veloparkierung Südost bestehen aktuell unterschiedliche Lösungsvarianten. Die Anordnung der Veloparkierung im Untergeschoss stellt dabei zweifelsohne die teuerste dar. Bei dieser Variante wird jedoch auch die Nutzung auf dem Areal maximiert. Neben dem massiven Ausbau der Veloparkierung würde eine bauliche Entwicklung eine entsprechende Wertschöpfung generieren.

4.3 Mitfinanzierung durch Dritte

Das Investitionsvolumen entspricht nicht automatisch dem Kostenbeitrag der Stadt Uster. Es sind zahlreiche Mitfinanzierungen möglich:

- Agglomerationsprogramm
Über die Agglomerationsprogramme beteiligt sich der Bund finanziell an kommunalen und kantonalen Verkehrsinfrastrukturprojekten. Alle 4 Jahre wird ein neues Programm durch den Kanton eingereicht. Die Stadt Uster ist Teil des Agglomerationsprogramms Zürcher Oberland. Die Bundesbeteiligung ist abhängig von der Wirksamkeit des Programms und lag bei letzten Programmen um 35 %. Die Teilprojekte sind im Agglomerationsprogramm der 5. Generation als Massnahmenpaket Bahnhofzentrum Uster eingereicht.
- Nachbargemeinden
Gemäss § 6 Abs.1 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) ist es Aufgabe der Gemeinden, für eine gute Erreichbarkeit der Bahnhöfe und Haltestellen für Fussgänger und Zubringerverkehr zu sorgen. Für den Ausbau eines Bushofs ist damit primär die Standortgemeinde verantwortlich. An Vorhaben, die für die Nachbargemeinden von bedeutendem Interesse sind, haben sich diese finanziell zu beteiligen.
- Verkehrsfonds ZVV
An Anlagen von überregionaler Bedeutung kann der Staat Beiträge aus dem Verkehrsfonds gewähren (§ 6 Abs. 2 PVG). Zwingende Voraussetzung für die Zusicherung eines Staatsbeitrags ist die finanzielle Beteiligung aller über die regionalen Buslinien verbundenen Nachbargemeinden. Aus dem Verkehrsfonds können Beiträge bis maximal 30 % der unmittelbar mit der Haltestelle für überregionale Erschliessungen bedingten Kosten gesprochen werden. Anlagen, die nicht der überregionalen Erschliessung dienen, wie etwa Haltekanten, die ausschliesslich für den Ortsbus-Verkehr genutzt werden, sowie Gestaltungselemente und Anlagen zur Parkierung von Privatfahrzeugen (MIV und Veloparkierung) werden nicht finanziell unterstützt.
- Bahninfrastrukturfonds
Die Abklärungen zur Mitfinanzierung der Veloabstellanlagen aus dem Bahninfrastrukturfonds sind grundsätzlich in der Verantwortung der SBB. Hier sind entsprechende Abklärungen noch abschliessend vorzunehmen. Aktuell werden aus dem Bahninfrastrukturfonds nur Beiträge an oberirdische Veloabstellanlagen gesprochen.



5 Nächste Schritte

Im gesamten Projektverlauf ist besonderes Augenmerk auf wirtschaftlich tragbare und effiziente Lösungen zu legen.

5.1 Teilprojekt Bushof und Bahnhofplatz Süd

Für den Bushof und das Bahnhofzentrum Süd gilt es, ein Vorprojekt zu erarbeiten. Die Lagen und Anfahrtsbereiche der Bushaltekanten stehen dabei schon entsprechend dem Konzept zur betrieblichen Haltekantenoptimierung fest (Beilage 3). Aufgrund der knappen Platzverhältnisse besteht diesbezüglich kaum Anordnungsspielraum. Die Schwerpunkte des Vorprojekts sind deshalb vorwiegend der Strassenraum auf der Bankstrasse, abgestimmt auf das neue Verkehrsregime und die Bushaltekanten. Ebenfalls die Anordnung der Kiss+Ride und Taxistandplätzen, die Wendemöglichkeit an der Kreuzung Poststrasse, die Gestaltung eines Bahnhofplatzes Süd und des Strassenraums inklusive Berücksichtigung von stadtklimatischen Aspekten sowie die Gestaltung des nördlichen Abschnitts der Webernstrasse als Scharnier zur geplanten Fussgängerzone. Basierend auf dem Vorprojekt soll anschliessend das Bauprojekt erarbeitet werden. Die Umsetzung des Bushofs hat hohe Priorität, da die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes überfällig ist.

5.2 Teilprojekt Bahnhof Nord, Industriestrasse

Für die Weiterentwicklung des Teilprojekts «Bahnhof Nord/Industriestrasse» gilt es, eine Vorstudie auszuarbeiten. Die Schwerpunkte dabei sind die Veloparkierung Nordmitte, Kiss+Ride Parkplätze, die Gestaltung des Bahnhofplatzes Nord sowie die Integration der kantonalen Velobahn. Mit den SBB als betroffene Grundeigentümerin sind die Rahmenbedingungen auszuhandeln. Der Stadtrat setzt sich bei der SBB dafür ein, dass die Veloparkierung Nordmitte auf der Liegenschaft Industriestrasse 3, angeordnet und im Bahnhofsvertrag gesichert werden kann.

5.3 Teilprojekt Personenunterführungen

Mit der vorliegenden Beschlussfassung durch den Gemeinderat beabsichtigt der Stadtrat, keine weiteren Abklärungen oder Planungen zum Ausbau der Personenunterführung Mitte aufzunehmen.

Die Unterführung Brunnenstrasse wird an der Schnittstelle zu den Entwicklungsabsichten der SBB weiterentwickelt. Der Stadtrat setzt sich dafür ein, dass die beiden Projekte gemeinsam geplant werden. Aufgrund der zentralen Lage ist der stadträumlichen Integration grosse Bedeutung beizumessen. Abhängig vom Verfahren der SBB strebt der Stadtrat einen Wettbewerb oder ein gleichermassen qualitätssicherndes Planungsverfahren an.

5.4 Teilprojekt Veloparkierung Südost

Die Lösungsvarianten für die Veloparkierung Südost sind stark abhängig von den Entwicklungsabsichten der SBB auf dem Areal. Die SBB beabsichtigen weitere Abklärungen bezüglich Entwicklungspotenzial, welche durch die Stadt Uster fachlich begleitet werden. Der Ausbau der Veloparkierung wird in die Potenzial-Abklärung einbezogen. Abhängig von den Ergebnissen der Abklärung kann die Planung des Ausbaus der Veloparkierung anschliessend vorangetrieben werden.

Unabhängig vom Entwicklungspotenzial auf dem Areal wird sich der Stadtrat für eine langfristige rechtliche Sicherung der Veloparkierung Südost mittels Bahnhofsvertrags bei den SBB einsetzen.



6 Kreditbewilligung

Die Kosten für das Teilprojekt «Bushof und Bahnhofplatz Süd», Phase Vorprojekt belaufen sich auf 650 000 Franken und setzen sich wie folgt zusammen:

Arbeiten	Total in Franken
Vorprojekt Bushof und Bahnhofplatz Süd (Ingenieurleistung)	430 000
Gestalterische Begleitung	100 000
Kommunikation und Einbezug Betroffene	20 000
Koordination Verkehrsbetriebe	50 000
Fachspezialisten (Beleuchtung, Klima, Verkehr)	50 000
Total	650 000

Die Kosten für die Vorstudie des Teilprojekts «Bahnhof Nord, Industriestrasse» belaufen sich voraussichtlich auf 100 000 Franken und fällt in die Finanzkompetenz des Stadtrates.

Die Aufwendungen für das Vorprojekt und die Vorstudie werden der Investitionsrechnung, Position «Bahnhofzentrum» belastet. Hierfür sind im Jahr 2025 250 000 Franken und in den Jahren 2026 und 2027 je 500 000 Franken im Budget enthalten.

Stadtrat Uster

Barbara Thalmann
Stadtpräsidentin

Pascal Sidler
Stadtschreiber

Beilagen:

1. Bahnhofzentrum Uster Auslegeordnung vom 19. September 2024
2. Bahnhofzentrum Uster Erschliessungskonzeption (Teil 1 bis 3) vom 19. August 2024, asa AG
3. Optimierung der hindernisfreien Infrastruktur und der Haltekantenanordnung (Teil 1 und 2) vom 19. August 2024, asa AG