



19. September 2024 / GF Stadtraum und Natur

# BAHNHOFZENTRUM USTER AUSLEGEORDNUNG





## INHALTSVERZEICHNIS

<b>A.</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>5</b>
1.	Fragestellung	5
2.	Ziel	6
3.	Gesamtplanung Stadt Uster	7
3.1.	Stadtentwicklungskonzept STEK (2019), Stadt Uster	7
3.2.	STEK Ergänzungsbericht (2020), Stadt Uster	9
3.3.	STEK Schlüsselprojekte	9
3.4.	Kommunaler Richtplan, Stand Festsetzung (2024), Stadt Uster	11
4.	Projektspezifische Grundlagen	11
4.1.	Bahnhofzentrum Uster; Erschliessungskonzeption (2024), asa AG	11
4.2.	Bus-/Bahnhof Uster; Optimierung der hindernisfreien Infrastruktur und der Haltekantenanordnung (2024), asa AG	11
4.3.	Bahnhofzentrum Uster Kostenschätzung +/- 30 % (2024), dsp Ingenieure + Planer AG	12
4.4.	Buskonzept 2035 (2024), asa AG	12
4.5.	Machbarkeitsstudie Bahnhofareal Uster Ost (2019), ewp	12
4.6.	Verkehrsgutachten Zentrum Stadt Uster (2021), Martin Weissert Verkehrssicherheit GmbH	12
5.	Aktuelle Situation	12
5.1.	Öffentlicher Verkehr	12
5.2.	MIV	14
5.3.	Veloverkehr	14
5.4.	Fussverkehr	16
5.5.	Hindernisfreiheit	17
6.	SBB	18
6.1.	Bahnhofvertrag	18
6.2.	Entwicklungsabsichten	18
6.3.	Rechtliche Situation	19
6.4.	Interessenslinien	19
<b>B.</b>	<b>Teilprojekte</b>	<b>19</b>
1.	Bushof	20
1.1.	Ausbaumöglichkeiten Mitteldock	20
1.2.	Alternativstandorte Bushof	22
1.3.	Variante Konzentration Süd	24
1.4.	Variante Splitting	25
1.5.	Fazit inklusive Stellungnahme VZO	29
2.	Bahnhofvorfahrt	30
2.1.	Bankstrasse	30
2.2.	Industriestrasse	30
2.3.	Fazit	30
3.	Veloparkierung	31
3.1.	Mögliche Standorte für Ausbau	32
3.2.	Nordmitte	33
3.3.	Südost	36
3.4.	Fazit	42
4.	Unterführungen	43
4.1.	PU West	44
4.2.	PU Mitte	44
4.3.	PU Ost	46
4.4.	Fazit	50

---

5.	Bahnhofplatz	51
5.1.	Bahnhofplatz Süd	52
5.2.	Bahnhofplatz Nord	53
5.3.	Fazit	54
<b>C.</b>	<b>Gesamtkonzeption</b>	<b>54</b>
1.	Kostenübersicht weiterverfolgte Teilprojekte	55

## A. Ausgangslage

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.

Der Bahnhof, mit allen seinen Funktionen als Bahnhof, Bushof, Veloständer, Begegnungsort, Versorgungszentrum, Aufenthaltsort und als zentraler Zugang in die Stadt, steht im Brennpunkt verschiedener Aktivitäten. 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. Gesetzliche Vorgaben erfordern Anpassungen des Bushofs, dessen Kapazität zudem erweitert werden muss. Die SBB prüfen einen Ausbau ihrer Liegenschaften. 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. Fragestellung

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 Ost 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 personeller Wechsel konnte dieses leider nicht wie geplant umgesetzt werden, was zu Verzögerungen und Veränderungen im Projektlauf führte.

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. Zumindest einzelne Ratsmitglieder sehen hier wesentlichen Handlungsbedarf. Ein wichtiges Thema der politischen Vorstösse stellt die Erweiterung der Veloparkierung dar. Die zeit- und stellenweise sehr prekäre Situation hat sich unterdessen durch organisatorische Massnahmen etwas entspannt, was sich darin zeigt, dass in den letzten Jahren diesbezüglich keine Vorstösse mehr eingereicht wurden. Auch der Ausbau der Personenunterführung Mitte wurde in mehreren Vorstössen angeregt. Diese Idee wurde auch im Rahmen der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans erneut an die Stadtverwaltung herangetragen. Bezüglich Ausstattung der Personenunterführung Mitte bestehen dabei sehr unterschiedliche Vorstellungen. Ein weiteres wichtiges Thema ist die Verkehrssituation auf der Bankstrasse. Weitere Themen der politischen Vorstösse waren ein zukünftiger Bushof-Standort Nord, eine Analyse der Bahnübergänge und der Erhalt des Baumbestandes bei der Veloparkierung Südost.

Die Fragestellung rund um den Bahnhof ist äusserst komplex. Funktionale Anforderungen, gesetzliche Rahmenbedingungen, räumliche Möglichkeiten, inhaltliche Abhängigkeiten, politisch wünschbares und finanziell machbares ergänzen sich oder stehen im Widerspruch. Entsprechend wurde erst eine Gesamtsicht gemacht und die bestehenden Optionen im Zusammenhang betrachtet. Anschliessend werden die thematischen Teilprojekte weiterbearbeitet.

## 2. Ziel

Beim Bahnhofzentrum Uster handelt es sich um eine regionale Verkehrsdrehscheibe innerhalb der Agglomeration Zürich. Attraktive und gut genutzte Verkehrsdrehscheiben zeichnen sich gemäss Definition des Bundesamts für Raumentwicklung durch ein reibungsloses Umsteigen zwischen allen Verkehrsmitteln aus. Zu diesen gehören der MIV, der ÖV auf Strasse und Schiene, der FVV sowie Sharing-Angebote (Bike- und Carsharing, E-Mobilität).

Verkehrsdrehscheiben bilden das Bindeglied zwischen den Verkehrsmitteln. Hier werden verschiedene Verkehrsmittel angeboten, Verkehrsströme gebündelt und unterschiedliche Hierarchiestufen der Netze miteinander verknüpft. Verkehrsdrehscheiben sind für die Qualität der Umsteigebeziehungen verantwortlich und haben funktionale Anforderungen entlang der Mobilitätsketten zu erfüllen. Sie unterstützen die «4V-Strategie»: Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich gestalten. Über funktionstüchtige Verkehrsdrehscheiben wird das Potential für die Vernetzung und die Verlagerung auf nachhaltige Mobilitätsformen mit multimodalen Wegeketten erhöht. Dies stärkt die Nutzung des ÖV und des FVV und führt zu Modalsplit-Verschiebungen. So wird der Verkehr effizienter abgewickelt und der Ressourcenverbrauch von Verkehrsinfrastrukturen und -mitteln gesenkt. Neben einem multimodalen Angebot beeinflussen eine gute räumliche Einbettung der Drehscheibe, kurze Wege, eine attraktive, sichere Gestaltung der öffentlichen Räume sowie ein ortsspezifisches Dienstleistungsangebot den Umstieg und dessen subjektive Wahrnehmung. Eine hohe Aufenthaltsqualität für Nutzende wirkt sich positiv auf die Nutzung von Verkehrsdrehscheiben bzw. Bahnhöfen aus.

In Uster gilt es den Bahnhof inklusive Umfeld zu einer attraktiven Verkehrsdrehscheibe zu entwickeln.

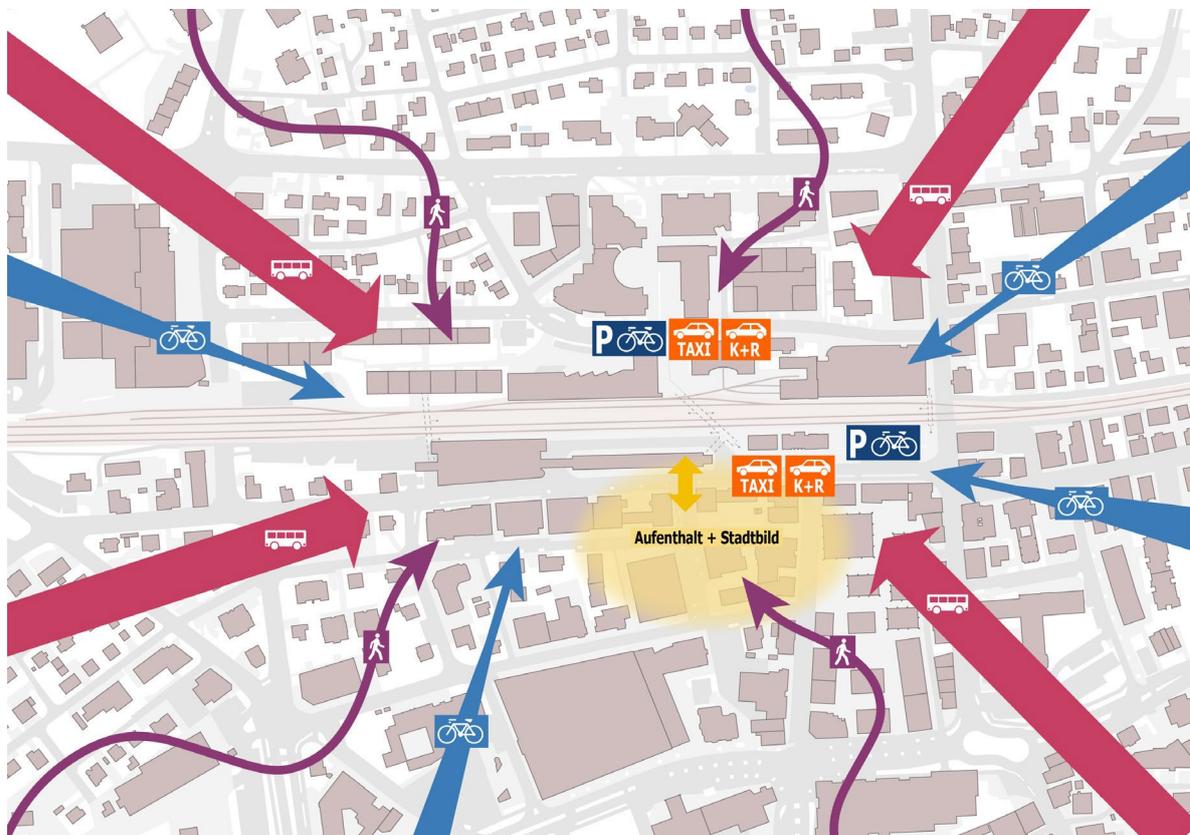


Abbildung: Verkehrsbedürfnisse an ein funktionales Bahnhofzentrum (Konzeptschema)

### 3. Gesamtplanung Stadt Uster

Die Stadt Uster erarbeitete unter der Leitung der Stadtplanung mit einem breiten Mitwirkungsverfahren ein umfassendes Stadtentwicklungskonzept (STEK). Das Konzept bildet damit die breit abgestützte Basis des räumlichen Handelns der Stadt Uster und der Ortsplanungsrevision. Die Ortsplanungsrevision besteht aus den Phasen STEK, Richtplanung und Nutzungsplanung. Das STEK konnte bereits abgeschlossen werden und bildet eine wichtige Grundlage für die Konzeption des Bahnhofzentrums. Der revidierte Richtplan wird aktuell im Gemeinderat beraten. Die Festsetzung und Genehmigung sind ausstehend. Die Handlungsaufträge des Richtplans und die Konzeption des Bahnhofzentrums sind aufeinander abgestimmt.

#### 3.1. Stadtentwicklungskonzept STEK (2019), Stadt Uster

Das Stadtentwicklungskonzept STEK, welches unter anderem unter Einbezug der erweiterten KPB im Echoraum und basierend auf einer breit angelegten Bevölkerungsbefragung erarbeitet wurde, konnte vom Stadtrat am 20. August 2019 festgesetzt werden. Der Gemeinderat hat am 11. Mai 2020 davon Kenntnis genommen. Das STEK setzt sich vertieft mit der Identität und den Qualitäten von Uster sowie mit den künftigen verkehrstechnischen Herausforderungen auseinander. In Kapitel 8 können die Stossrichtungen der Zentrumsentwicklung nachgeschlagen werden. Zudem beinhaltet das STEK die Definition von Schlüsselprojekten. Dazu zählen das Projekt Bahnhofzentrum (Kapitel 10.2.1) und das verkehrsberuhigte Zentrum (Kapitel 10.2.2).

Nebst der inhaltlichen Aufarbeitung der zahlreichen Herausforderungen der Stadtentwicklung, Verkehrsplanung und Landschaftsentwicklung legte das STEK einen wesentlichen Schwerpunkt auf die «Zentrumsentwicklung», Kapitel 8 des Berichtes. Es fand eine fundierte Auseinandersetzung mit der historischen Entwicklung, den kommerziellen und wirtschaftlichen Herausforderungen, den räumlichen Strukturen und den zahlreichen Mobilitätsbedürfnissen statt. Dabei unterscheidet das Konzept ganz klar zwischen dem kommerziellen Zentrum im Süden des Bahnhofs und dem Dienstleistungszentrum im Norden der Bahnlinie.

Damit die Entwicklung des kommerziellen Zentrums mit attraktiven Nutzungen für den Alltag eine Zukunftschance hat, ist eine Fokussierung der belebenden Nutzungen und der Investitionen öffentlicher Mittel ein zentraler Faktor. Eine Verzettelung gilt es zu vermeiden.

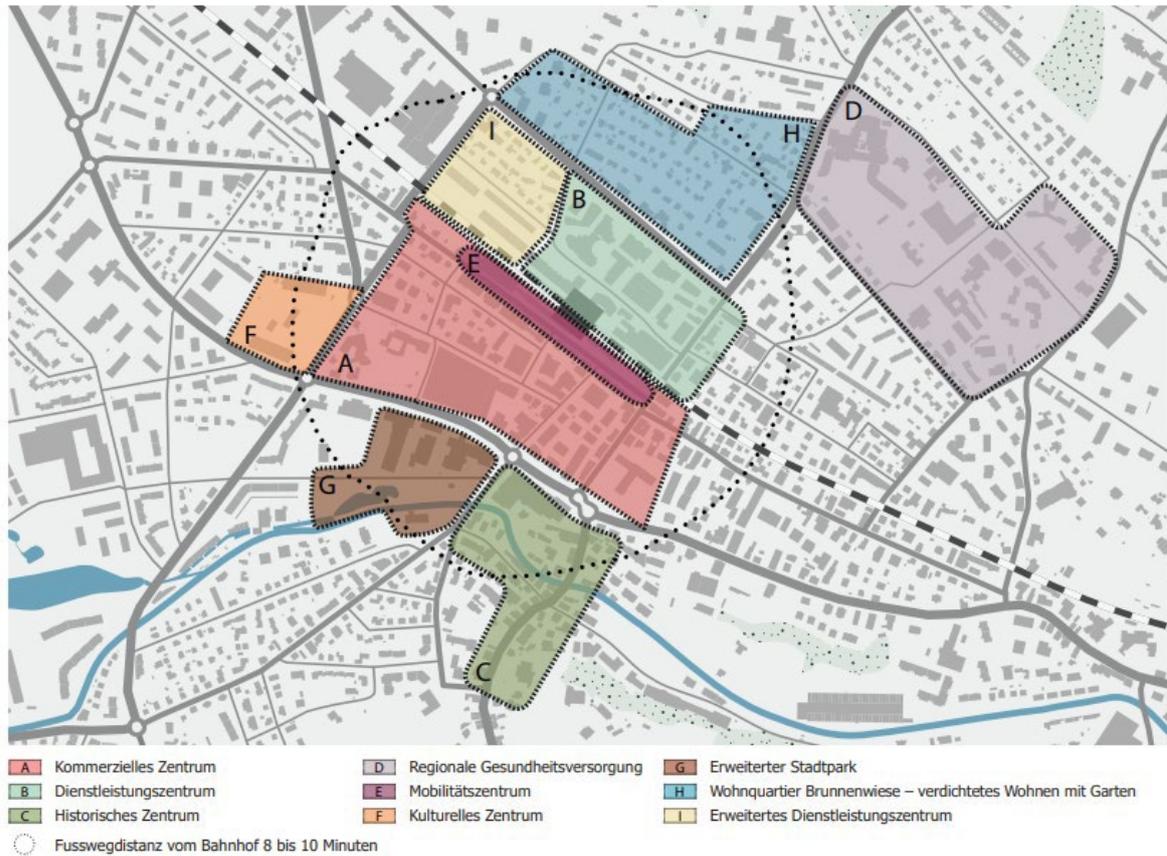


Abbildung: Funktionales Zentrum gemäss STEK

Unter anderem wurden auch die Bedürfnisse des Bushofs beim Bahnhof, Kapitel 8.13 «Bushof Uster», thematisiert und in das Konzept eingebunden. Die konzeptionelle Betrachtung favorisierte aus zahlreichen Erkenntnissen die Konzentration des Bushofs im Süden der Bahnlinie. Der Bushof kann damit nebst seiner Funktion als Verkehrsdrehscheibe zum Treiber der Zentrumsentwicklung werden. Auch dies ein postuliertes Ziel des STEK.



Abbildung: Verkehrsberuhigtes Zentrum gemäss STEK

### 3.2. STEK Ergänzungsbericht (2020), Stadt Uster

Zusätzlich zum STEK hat der Stadtrat am 8. Dezember 2020 den STEK Ergänzungsbericht zum Thema der Bahnquerungen beschlossen. Ausgelöst durch den Doppelspurausbau der SBB zwischen dem Bahnhof Uster und dem Bahnhof Aathal kann das S-Bahnangebot im Oberland ausgebaut werden. Dies hat verlängerte Schliesszeiten aller Bahnübergänge mit Schranken zur Folge.

Im Ergänzungsbericht werden die Querungsbedürfnisse systematisch erarbeitet. Für den Bereich des Bahnhofszentrums wird das Bedürfnis einer zusätzlichen Unterführung für Velofahrende auf der Achse Brunnenstrasse – Bahnhofstrasse eruiert.

### 3.3. STEK Schlüsselprojekte

Das STEK dient grundsätzlich der Koordination der räumlichen Entwicklung und ist für den Stadtrat richtungsweisend für seine weitere Tätigkeit. Entsprechend wird das STEK in die kommunale Richtplanung überführt, auch dies ein strategisches Planungsinstrument. Zwischen STEK und der Festsetzung der gesamtrevidierten Richtplanung können Jahre vergehen. Entsprechend war es dem Stadtrat von Anfang an wichtig, dass die zentralen Ideen, welche keiner revidierten Richtplanung bedürfen, direkt auf Projektebene erarbeitet werden können. Hierfür hat er im STEK Kapitel 10 «Umsetzung», zwölf Schlüsselprojekte bezeichnet. Dazu zählen nebst dem verkehrsberuhigten Zentrum auch das Bahnhofzentrum.

*Verkehrsberuhigtes Zentrum / Attraktives Zentrum*

Das verkehrsberuhigte Zentrum fokussiert auf den Perimeter Gerichtsstrasse und Webernstrasse und hat primär die Verbesserung der Aufenthaltsqualität, der besseren Erreichbarkeit der Zentrumsnutzungen für Zufussgehende und Velofahrende zum Ziel. Aus diesem Grund wurde das Projekt mit seiner Lancierung per Beschluss des Stadtrates Nr. 293/2020 auch umbenannt: attraktives Stadtzentrum.

Auf der Webernstrasse und der Gerichtsstrasse entsteht eine Fussgängerzone, die zum Verweilen, Flanieren und Einkaufen einlädt. Das künftige Zentrum fördert urbane Begegnungen und Lebensqualität, angepasst an aktuelle Herausforderungen wie Klimawandel und Mobilität.

Das Projekt wurde 2023 der öffentlichen Mitwirkung unterstellt und erfreut sich grosser Unterstützung seitens der Bevölkerung. Zurzeit wird das Bauprojekt erarbeitet und die öffentlichen Interessen mit den Bedürfnissen der Anrainer und dem Gewerbe koordiniert. Anschliessend folgt die öffentliche Auflage nach Strassengesetz. Anschliessend wird das Projekt dem Gemeinderat zur Beschlussfassung unterbreitet.

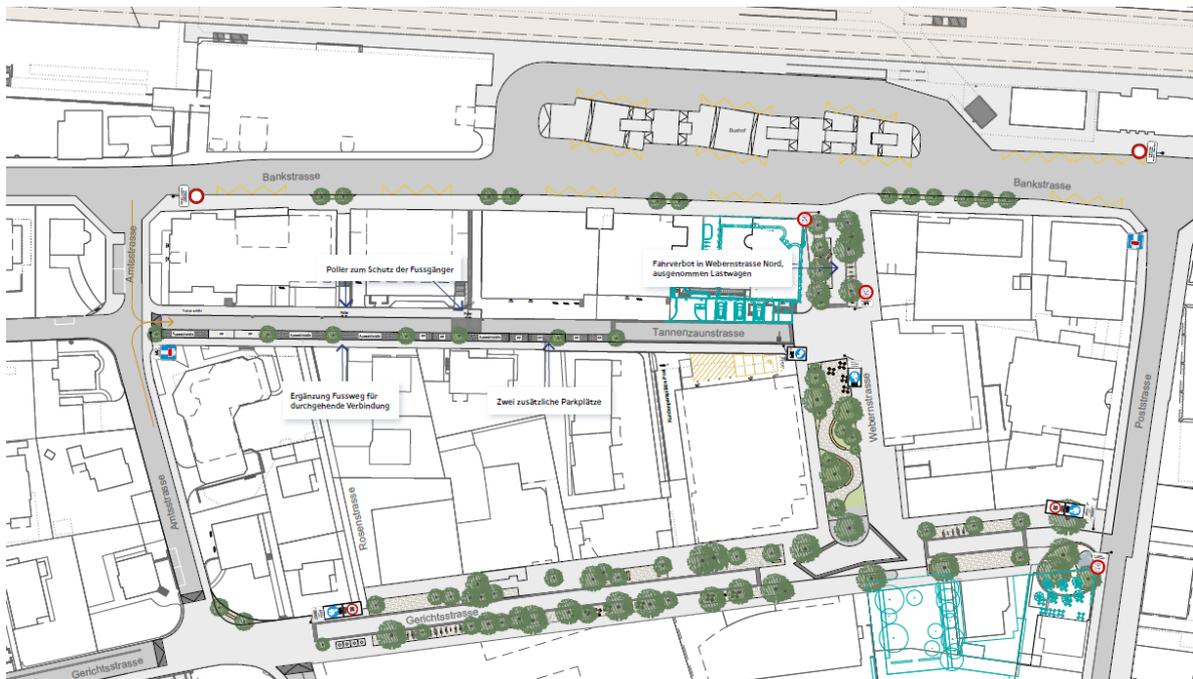


Abbildung: Übersichtsplan attraktives Stadtzentrum

### *Bahnhofzentrum*

Mit dem Projekt Bahnhofzentrum gilt es, wie eingangs beschrieben, verschiedene Fragestellungen rund um den Bahnhof zu klären. So ist auch die Bankstrasse, Abschnitt Amtsstrasse bis Bahnhofstrasse und der Bahnübergang respektive die erforderliche Unterführung für Velofahrende und Zufussgehende Bestandteil des Projektes Bahnhofzentrum.

### *Verkehrsregime Zentrum*

Das Verkehrsregime Zentrum basiert somit nach wie vor auf den Erkenntnissen des STEK. Die Projekte «Attraktives Zentrum» und «Bahnhofzentrum» ergänzen sich damit zu einem Idealbild. So wird faktisch der ganze Bereich zwischen der Zürichstrasse und dem Bahnhof verkehrsberuhigt und aufgewertet. Der Bahnhof profitiert von einem Bahnhofsplatz, der sich ins Zentrum erstreckt.

Im Idealfall finden beide Projekte die erforderliche politische Unterstützung und können realisiert werden. Rein verkehrstechnisch funktionieren die beiden Projekte aber auch eigenständig. Sie stellen damit weder im positiven noch im negativen Sinn ein Präjudiz für das angrenzende Projekt dar.

### 3.4. Kommunalen Richtplan, Stand Festsetzung (2024), Stadt Uster

Mit der kommunalen Richtplanung befindet sich das Grossprojekt Stadtraum Uster 2035 derzeit in der zweiten Phase. Der kommunale Richtplan überführt die konzeptionellen Ziele des STEK in eine behördenverbindliche Planung. In den Jahren 2021 und 2022 wurde die erste kantonale Vorprüfung vorgenommen. 2022 folgten zudem die öffentliche Auflage und die zweite kantonale Vorprüfung. Der kommunale Richtplan wurde mit Beschluss Nr. 183 vom 7. Mai 2024 vom Stadtrat an den Gemeinderat zur Festsetzung überwiesen. Der kommunale Richtplan besteht aus den Teilen Siedlung, Landschaft, Mobilität und öffentliche Bauten und Anlagen. Wichtige Aussagen zum Bereich Bahnhof enthalten insbesondere die Teilrichtpläne Siedlung und Mobilität:

**Siedlung:** Der östliche Teil des Bahnhofs gehört zum schutzwürdigen Ortsbild Kirchester und soll bewahrt werden. Es werden hohe bis sehr hohe bauliche Dichten angestrebt. Südlich der Bahnlinie ist eine urbane Siedlungsstruktur als dichte Kernstadt mit geschlossener bis 5-geschossigen Bauweise. Nördlich der Bahnlinie ist eine urbane Siedlungsstruktur als städtebaulicher Auftakt im Zentrum Nord vorgesehen. Der Bahnhof ist Teil des Zentrums von Uster mit publikumsintensiven und gemischten Nutzungen. Das Gebiet hat hohe Priorität für Klimaanpassungen.

**Mobilität:** Im Bereich Bahnhof wird Raum für die Erweiterung des Bushofs geschaffen und das Verkehrsregime auf die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs abgestimmt. Der Zugang für den Fuss- und Veloverkehr wird optimiert und mit einem ausreichenden Angebot an Velo-Abstellplätzen versehen. An der Amtsstrasse, an der Bankstrasse Ost und beim Bahnhof Nord sind Kiss+Ride Stellplätze vorgesehen. Die wichtigen Fuss- und Veloverkehrsverbindungen werden dargestellt und allfällige Netzlücken und Schwachstellen werden bezeichnet. Über die Industriestrasse verläuft die geplante Veloschnellroute. Es bestehen am Bahnhof Veloparkierungsanlagen von übergeordneter und kommunaler Bedeutung. Die bestehenden ca. 780 Abstellplätze sollen erhalten werden. Bei den Abstellanlagen Nord und Süd-Ost sollen je ca. 500 neue Veloabstellplätze erstellt werden. Vom Bahnhof Richtung Osten ist der geplante Doppelspurausbau bezeichnet. Der Bushof Uster ist als multimodale Verkehrsdrehscheibe eingetragen. Der Bushof Süd soll erhalten und auf die benötigte Kapazität von 2035 hindernisfrei ausgebaut werden. Es ist eine langfristige Landsicherung für einen Bushof Nord als Erweiterung bezeichnet.

Das Projekt Bahnhofzentrum wurde parallel zum Richtplan erarbeitet und die beiden Planungen sind aufeinander abgestimmt.

## 4. Projektspezifische Grundlagen

Für die Gesamtkonzeption des Bahnhofzentrums wurden diverse projektspezifische Planungsgrundlagen zu unterschiedlichen Themenbereichen und konkreten Fragenstellungen erarbeitet.

### 4.1. Bahnhofzentrum Uster; Erschliessungskonzeption (2024), asa AG

Die Fachplaner wurden mit der Erarbeitung der Gesamtkonzeption beauftragt. In dem Bericht wird die verkehrsplanerische Auslegeordnung zur Erschliessungskonzeption des Bahnhofzentrums gemacht. Die unterschiedlichen Interessen des öffentlichen Verkehrs, MIVs, Veloverkehr und Fussverkehr sowie die Umfeldansprüche wurden koordiniert und geordnet. In der Gesamtkonzeption wurden die Erweiterung des Bushofs, die Erweiterung der Veloparkierung, die Personenunterführungen, die Erreichbarkeit, die Bahnhofsvorfahrt und die Gestaltung aufeinander abgestimmt. Die Empfehlungen und Erkenntnisse bilden die Grundlage für den vorliegenden Bericht.

### 4.2. Bus-/Bahnhof Uster; Optimierung der hindernisfreien Infrastruktur und der Haltekantenanordnung (2024), asa AG

Die hohe Komplexität des hindernisfreien Ausbaus des Bushofs erforderte eine vertiefte Auseinandersetzung. Die Grobkonzeption der Bushoferweiterung wurde basierend auf den Erkenntnissen des Berichts «Bahnhofzentrum Uster; Erschliessungskonzeption» optimiert. Zudem wird in diesem Bericht die Auseinandersetzung mit den Anforderungen des BehiGs dokumentiert.

#### 4.3. Bahnhofzentrum Uster Kostenschätzung +/- 30 % (2024), dsp Ingenieure + Planer AG

Basierend auf der Gesamtkonzeption des Berichts «Bahnhofzentrum Uster; Erschliessungskonzeption» wurden für sämtliche Teilprojekte Kostenschätzungen erstellt. Die relevanten Beträge sind im vorliegenden Bericht aufgeführt.

#### 4.4. Buskonzept 2035 (2024), asa AG

Das Buskonzept 2035 wurde von der VZO und der Stadt Uster gemeinsam beauftragt, um den nächsten Ausbausritt des Busangebots zu ermitteln. Für die Konzeption des Bushofs ist dies relevant, da der Bedarf an Halteketten am Bahnhof davon abhängt.

#### 4.5. Machbarkeitsstudie Bahnhofareal Uster Ost (2019), ewp

Beim Areal Ost handelt es sich um Bauland der SBB. In einer Machbarkeitsstudie wurden die Entwicklungspotenziale in Kombination mit dem Ausbau der Veloparkierung Südost geprüft. Diese Machbarkeitsstudie liefert die Grundlagen für die Konzeption der Veloparkierung Südost im Projekt Bahnhofzentrum.

#### 4.6. Verkehrsgutachten Zentrum Stadt Uster (2021), Martin Weissert Verkehrssicherheit GmbH

In diesem Verkehrsgutachten wurden die Machbarkeit des neuen Verkehrsregimes der beiden Projekte «attraktives Stadtzentrum Uster» und «Bahnhofzentrum» geprüft, sowie deren Abhängigkeit untersucht. Als Bestvariante resultierte eine Fussgängerzone auf der Webern- und Gerichtsstrasse, sowie ein Fahrverbot für den MIV auf der Bankstrasse. Die beiden Verkehrsregimes funktionieren jedoch auch unabhängig voneinander.

### 5. Aktuelle Situation

Das Bahnhofzentrum Uster umfasst neben den Bahnanlagen, welche keinen Handlungsbedarf aufweisen, den Bushof mit den Halteketten und Wartebereichen, die Veloparkierungsanlagen, 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.

#### 5.1. Öffentlicher Verkehr

Der bestehende Bushof verfügt über 9 Halteketten am Mitteldock (5 für Gelenkbusse 18 m und 4 für Standardbusse 12 m). Die Halteketten 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 nicht BehiG-konform.

Beengte Platzverhältnisse erschweren einen reibungslosen Busbetrieb. Schwierige Fahrmanöver sowie Konflikte zwischen wartenden Busfahrgästen und zirkulierenden Zufussgehenden sind die Folge. Das Busangebot wurde in der Vergangenheit optimiert und auf den vorhandenen Raum am Bushof entwickelt. Dieses Potenzial ist unterdessen maximal ausgeschöpft.

Der Bushof Uster wird mit insgesamt 11 Buslinien von 3 Verkehrsbetrieben bedient:

- PostAuto Zürich: Linien 827, 830
- Verkehrsbetriebe Glattal (VBG): Linie 720
- Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO): Linien 811, 812, 813, 816, 817, 818, 842, 845

Die Linien von VBG und PostAuto sowie die VZO-Linien 816, 842 und 845 werden mindestens teilweise mit Gelenkbussen bedient. Auf den übrigen Linien kommen grundsätzlich Standardbusse zum Einsatz.

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. Mit 3 Minuten mehr Wartezeit werden auch die Anschlüsse von/nach Wetzikon–Rüti–Rapperswil erreicht. Nachstehende Grafik zeigt das Muster auf:

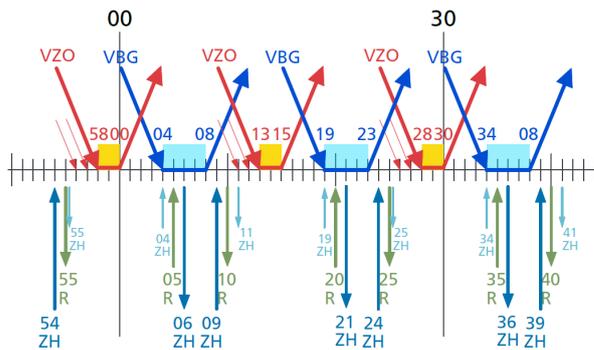


Abbildung: Grundsätzliches Schema der An- und Wegfahrten beim Bahnhof Uster

Alle VZO-Linien sind entsprechend auf eine Umlaufzeit von ca. 15 Minuten (oder ein Vielfaches davon) ausgelegt, um diesen Knoten effizient zu bedienen:

- Linien 811, 812, 813, 816           15' Umlaufzeit
- Linien 817, 818, 845 Zusatzkurs   30' Umlaufzeit
- Linie 842                               45' Umlaufzeit (Wochenende 60' und verknüpft mit anderen Linien)
- Linie 845                               60' Umlaufzeit (Zusatzkurse bis/ab Gossau 30')

Die Linien sind untereinander in Blöcken verknüpft: 811 und 813 (Standardbus), 812 und 817 (Standardbus), 842 und 845 und 816 (Gelenkbus).

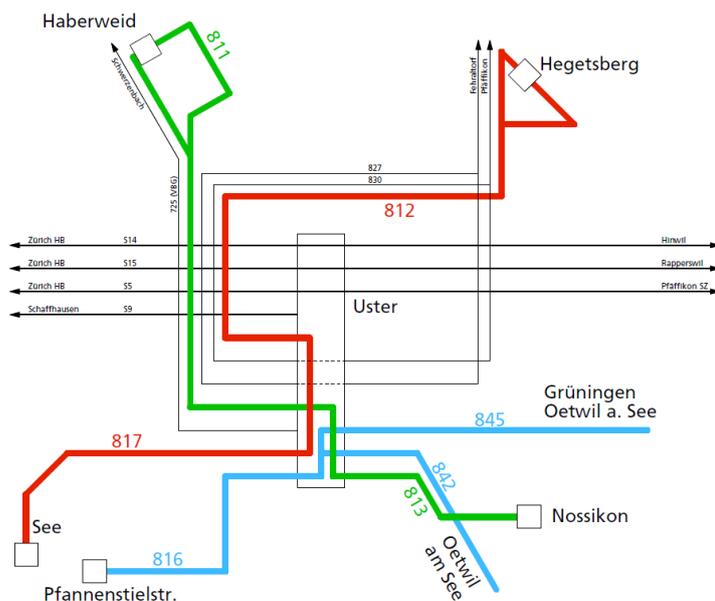


Abbildung: Linienverknüpfung der VZO-Linien am Bahnhof Uster

Die regionalen Buslinien sowie die Linien der VBG und Postauto haben teilweise auch an anderen Bahn- oder Busknotenpunkten Anschlüsse zu gewährleisten. Die Haltezeiten am Bahnhof Uster sind deshalb mehrheitlich klar vorgegeben.

An einem durchschnittlichen Tag hat es am Bushof Uster rund 18 000 Ein- und Aussteiger. Gemäss Einschätzung der VZO steigen rund 20 % der Fahrgäste der Linie 812 in Uster auf einen anderen Bus (oder umgekehrt) um. Die Werte dürften für andere Buslinien ähnlich sein. Entsprechend ist nach Möglichkeit für gute Bus-Bus-Anschlüsse zu sorgen.

## 5.2. MIV

Die Verkehrssicherheit ist gegenwärtig im Bereich der Bankstrasse aufgrund der zahlreichen Fussgänger, Velofahrer, Autos und zu- und ausfahrenden Bussen schwierig und erfordert den zeitweisen Einsatz von Verkehrsdiensten.

Auf der Bankstrasse sind diverse Kurzzeitparkplätze angeordnet. Diese können auch für Kiss+Ride genutzt werden. Gegenwärtig verkehren 5 300 Fahrzeuge pro Tag auf der Bankstrasse. Über 50 % hiervon ist Durchgangsverkehr zwischen der Bahnhofstrasse und der Dammstrasse.

Gegenwärtig werden die drei Taxistandplätze von der SBB auf ihrem Grundstück angeboten. Gleichzeitig ist die derzeitige Lage für den Busbetrieb problematisch. Aufgrund des grossen Platzbedarfs der Gelenkbusse beim Rangieren auf dem Bushof ist die Verschiebung der Taxistandplätze für den Ausbau des Bushofs von Bedeutung.

Im Westen des Bahnhofs befinden sich zwei Park+Ride-Standorte. Das Park+Ride Nord bietet 35 Parkplätze und ist erreichbar von der Zieletenstrasse. Das Park+Ride West bietet 31 Parkplätze und ist über die Bankstrasse erreichbar.

Auf der Industriestrasse ist die Zufahrt zur Nordseite des Bahnhofs ungehindert möglich. Es sind keine öffentlichen Parkplätze oder offizielle Aufstellflächen für Kiss+Ride vorhanden.

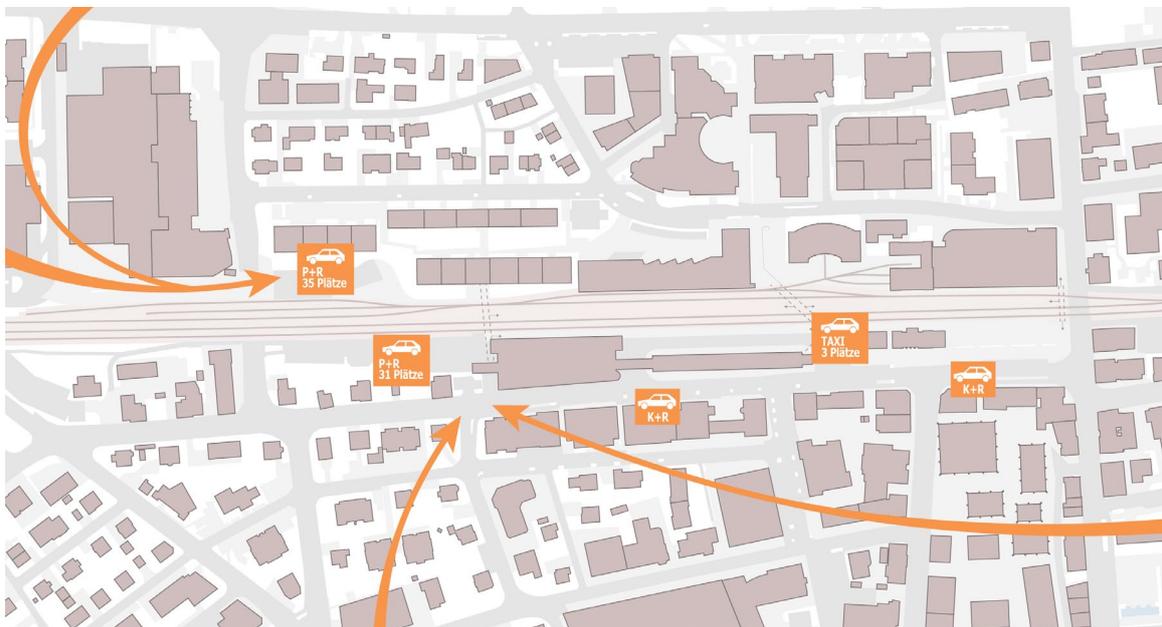


Abbildung: Bestehende Park+Ride Anlagen und Möglichkeiten für Hol- und Bring-Vorgänge (Kiss+Ride)

## 5.3. Veloverkehr

Die heutige Veloparkierung beim Bahnhof Uster setzt sich aus den folgenden Anlagen zusammen:

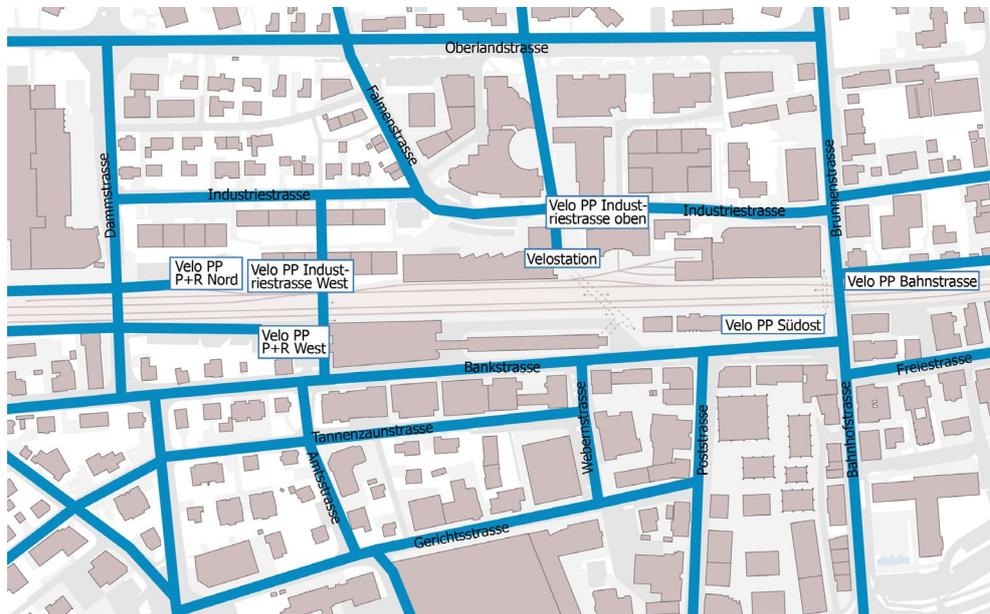


Abbildung: Velowege und bestehende Anlagen Veloparkierung (Konzeptschema)

Abstellanlage	Anzahl Plätze	Auslastung (August 2024)
Velo PP P+R Nord	120	94 %
Velo PP Industriestrasse West	60	85 %
Velo PP P+R West	340	76 %
Velostation	120	66 %
Velo PP Industriestrasse oben	22	150 %
Velo PP Südost	580	89 %
Velo PP Bahnstrasse	70	84 %

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. Die Veloparkierung an der Bahnstrasse ist unattraktiv und organisatorisch nicht gelöst.

Die Veloparkierung bei der PU-Mitte Nord wurde im Sommer 2023 erneuert, aber quantitativ nicht ausgebaut. Entsprechend besteht an dieser für den Veloverkehr zentralen Schnittstelle zur Bahn kein ausreichendes Angebot. Eine quantitativ und qualitativ ansprechende Anlage im Bereich der PU-Mitte wäre für alle Bewohner nördlich der Bahn ein wesentlicher Gewinn. Der Standort ist ideal ins Velowegenetz eingebunden und der Anschluss auf Bahn und Bus via PU-Mitte ideal ausgebaut.

Die Veloparkierungsanlage Südost ist die attraktivste der bestehenden Anlagen. Ihre Lage ist von Süden gut ins Verkehrsnetz eingebunden, der Zugang zur Bahn optimal. Mangels Alternativen nördlich der Geleise wird sie auch von zahlreichen Bewohnern im Nordosten der Stadt benützt. 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. So haben 2023 die Fahrgastzahlen des ÖV die Werte vor der Pandemie bereits wieder erreicht.

Die Zufahrten zu den Veloparkierungsanlagen erfolgen über das bestehende Strassennetz. Wichtige Zufahrtsstrassen sind die Zieletenstrasse, die Industriestrasse, die Falmenstrasse, der Breitackerweg, die Brunnenstrasse, die Bahnstrasse, die Bahnhofstrasse, die Freiestrasse, die Bankstrasse, die Poststrasse und die Amtsstrasse.

#### 5.4. Fussverkehr

Der Bahnhof Uster ist für den Fussverkehr aus allen Richtungen auf Hauptachsen, aber auch auf unscheinbaren Schleichwegen erreichbar.



Abbildung: Fusswege rund um den Bahnhof (Konzeptschema)

Die Personenunterführung West ist bereits heute mit einem Veloweg kombiniert. Sie dient sowohl als intermodale Schnittstelle als auch als innerstädtische Verbindungsachse für Fussgänger und Velofahrende zwischen den Stadtteilen.

Die Personenunterführung Mitte dient als intermodale Schnittstelle und als innerstädtische Verbindungsachse für Fussgänger zwischen den Stadtteilen. Auf der Nordseite erfolgte mit den baulichen Anpassungen 2023 eine wesentliche Aufwertung. Funktional geht die Unterführung in die Industriestrasse und in die Fuss- und Radwegverbindung Breitackerweg über. Auf der Südseite geht die Unterführung in verschiedene Treppenaufgänge über. So führt ein Aufgang direkt auf das Mitteldock des Bushofs, ein weiterer in Richtung Bankstrasse.

2019 sanierte die SBB die Personenunterführung Mitte. Der Eingriff beschränkte sich auf die Instandstellung des zentralen Abschnittes. Die Unterführung erfüllte die Anforderungen an ein zeitgemässes Erscheinungsbild nicht mehr und führte gemäss Umfragen der SBB zu Kundenunzufriedenheit. Signalistik, Beleuchtung, Materialisierung und Werbekonzept wurden neu strukturiert. Wegen der mangelhaften Situation beim Zugang Nord wurde ein Folgeprojekt ausgelöst. Es wurde der Spiel- und Ruhebereich der Liegenschaft Industriestrasse 3 neu geplant und der Zugang Nord aufgewertet. Es entstand eine grosszügige Verbindung zwischen dem Bahnhof und den nördlich angrenzenden Quartieren. Die Realisation erfolgte 2023. Die Stadt Uster beteiligte sich gemäss den Beschlüssen Nr. 221/2019 und Nr. 108/2022 finanziell an beiden Projekten.

Im STEK Ergänzungsbericht wurde die Achse Brunnenstrasse – Bahnhofstrasse als äusserst wichtige innerstädtische Verbindung bezeichnet. Sie verbindet an zentralster Stelle die Quartiere nördlich der Bahnlinie mit zentralen Nutzungen wie dem Spital oder der Sportanlage Buchholz mit den Quartieren südlich der Bahnlinie mit dem Stadtzentrum, Kirchuster und Niederuster mit dem Greifensee. Entsprechend hat diese Verbindung einen grossräumigen und kleinräumigen Nutzen. Die Querung der Bahnlinie erfolgt an der Brunnenstrasse-Bahnhofstrasse für sämtliche Verkehrsmittel über einen Bahnübergang. Die Bahnschranken führen dazu, dass die Verbindung regelmässig unterbrochen ist. Zusätzlich gibt es eine Personenunterführung. Diese ist nur mit Treppen ausgestattet und damit nicht hindernisfrei oder mit dem Velo befahrbar. Über die Personenunterführung ist auch der Zugang auf den Mittelperron möglich.

### 5.5. Hindernisfreiheit

Das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz BehiG) trat am 1. Januar 2004 in Kraft. Das BehiG setzt die verfassungsmässigen Verpflichtungen nach Artikel 8 Abs. 4 in gewissen zentralen Belangen um, in denen Menschen mit Behinderungen Einschränkungen erfahren. Richtschnur bei der Auslegung des Gesetzes ist Artikel 8 Abs. 2 BV und das Diskriminierungsverbot. Zum BehiG gehören auch drei Verordnungen, wobei sich zwei Verordnungen mit dem öffentlichen Verkehr befassen:

- Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (Vböv).
- Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböv).

Gemäss Botschaft des Bundesrats (BBl 2001 1715, 1775) ist das oberste Ziel des Gesetzes die Schaffung von «Rahmenbedingungen», welche die Unabhängigkeit Behinderter von der Hilfe durch Drittpersonen erlauben und damit vom Gefühl befreien, von anderen Personen abhängig zu sein. Das BehiG «setzt Rahmenbedingungen, die es Menschen mit Behinderungen erleichtern, am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen und insbesondere selbstständig soziale Kontakte zu pflegen, sich aus- und fortzubilden und eine Erwerbstätigkeit auszuüben».

Das BehiG verlangt, dass bestehende Bauten und Anlagen sowie Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr spätestens nach 20 Jahren nach dem Inkrafttreten des Gesetzes behindertengerecht sein müssen (Art. 22 Abs. 1 BehiG). Diese zwanzigjährige Frist läuft Ende 2023 ab. Daraus folgt, dass bis 2023 auch die Bushaltestellen den Bedürfnissen von alters- und behinderungsbedingt beeinträchtigten Menschen angepasst werden müssen. Die Umsetzung liegt in der Verantwortung des jeweiligen Strasseneigentümers. Auf kommunalen Strassen respektive beim Bushof sind die Gemeinden verpflichtet, aus eigener Initiative für den hindernisfreien Ausbau der Bushaltestellen zu sorgen.

Ergänzend zu den Anforderungen von Menschen mit einer Gehbehinderung sind auch die Bedürfnisse von Menschen mit eingeschränkter Sehfähigkeit zu berücksichtigen. Dabei gilt es, folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- taktile Führung
- Signaletik auch für Menschen mit Sehbehinderung oder akustische Information
- Einfache Logik (Bsp. Buslinien verkehren immer ab der gleichen Anlegekante)

Die Infrastruktur des Bushofs ist in Bezug auf Hindernisfreiheit aktuell ungenügend. Die Haltekanthöhe von ca. + 10 cm führt dazu, dass Rollstuhlfahrende beim Zu-/Ausstieg der Busse die fahrzeuggebundene Klapprampe in Anspruch nehmen müssen. 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.

## 6. SBB

Die Schweizerische Bundesbahn (SBB) ist Eigentümerin der Parzelle B6916, welche sich zwischen Bankstrasse und Industriestrasse sowie Brunnenstrasse und Winterthurerstrasse erstreckt.

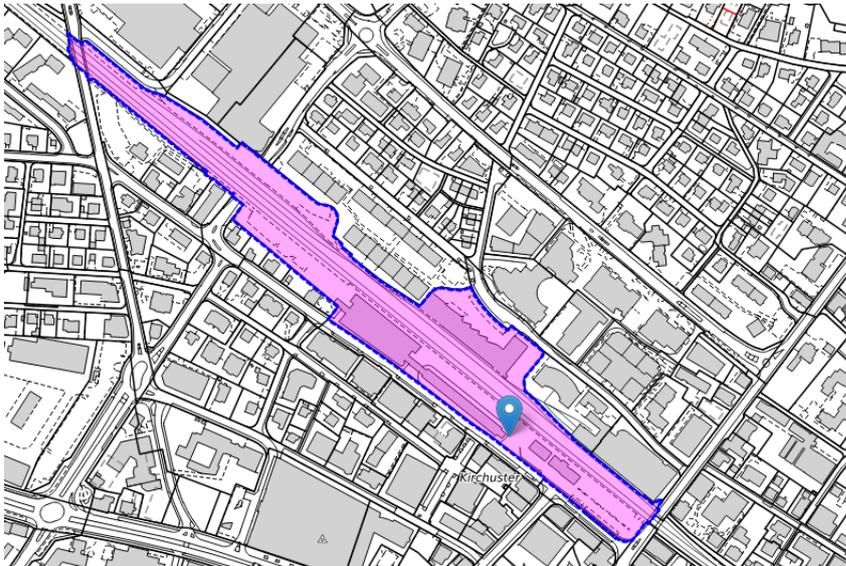


Abbildung: Grundstück Kat. Nr. B6916; Eigentümerin SBB

Dementsprechend liegen die zentralen Infrastrukturen beim Bahnhof auf Privatgrund. Dies sind der Bushof, die drei Fussgängerunterführungen und die Veloparkierungsanlagen.

### 6.1. Bahnhofvertrag

Traditionellerweise werden auf Bahnhöfen die unterschiedlichen Interessen und deren Zuständigkeit in einem Bahnhofsvertrag geregelt. Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Glattallinie auf Doppelspur wurde der Bahnhof Uster umgebaut und die Zusammenarbeit zwischen der Stadt Uster und der SBB im Bahnhofsvertrag vom 5. November 1985 geregelt. In den darauffolgenden Jahren bauten die Stadt Uster und die SBB das Bahnhofareal zu einem Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs für die ganze Region um. Die zahlreichen Änderungen baulicher, organisatorischer und struktureller Art wurden in einem neuen Bahnhofsvertrag vom Januar 2006 geregelt. Der Vertrag wurde grundsätzlich für 25 Jahre abgeschlossen und besteht damit bis 2031. Der Vertrag kann nach Ablauf im gegenseitigen Einvernehmen verlängert werden. Die im Vertrag enthaltenden Module können jederzeit im Einvernehmen zwischen der Stadt und der SBB geändert, aufgehoben oder durch weitere Module ergänzt werden. Verschiedene Module wurden seit 2006 aufgrund von Änderungen angepasst.

Zu den im Bahnhofsvertrag enthaltenen Module gehören die Personenunterführung Ost, die Personenunterführung Mitte, die Personenunterführung West, der Bushof, der Bahnhofplatz, die Parkierungsanlagen, der Velopark Ost, der Velopark West, der Velopark Industriestrasse und der Velopark Nordwest

### 6.2. Entwicklungsabsichten

Die SBB sind neben dem Bahnverkehr als Kerngeschäft auch im Immobiliensektor tätig. Seitens SBB besteht die Absicht, ihre Grundstücke wirtschaftlich zu nutzen. Am Bahnhof Uster bestehen gewisse Entwicklungspotenziale. Bei den unbebauten Arealen Südost und Südwest handelt es sich um Bauland.

### 6.3. Rechtliche Situation

Die Ansprüche an die öffentliche Infrastruktur bei einem Bahnhof sind zwischen der SBB und der jeweiligen Standortgemeinde nicht immer deckungsgleich. Meist reichen die Erwartungen an diesen zentralen Ort weiter, als sich die SBB verantwortlich sieht. Die Verantwortung seitens SBB ist dabei über die Jahre betrachtet gewissen Veränderungen unterworfen. Nebst generellen Überlegungen zu ihren Service-Public-Leistungen wechseln seitens Bundesamt für Verkehr (BAV) und SBB auch stetig die Finanzierungsvarianten und deren Potential. So findet derzeit seitens Bund eine Finanzierung bei den Bahnhöfen durch den Bahninfrastrukturfonds statt, welcher auch durch die Gemeinden subventioniert wird. Die Stadt Uster leistet hier einen jährlichen Beitrag von rund einer Million Franken. Leider ist der Rückfluss in die Gemeinde aber nicht klar definiert. So wurde beispielsweise seitens Bund zu Beginn des Projektes Bahnhofzentrum Uster eine Teilfinanzierung der Veloparkierung durch diesen Fonds diskutiert, zwischenzeitlich aber wieder konsequent ausgeschlossen.

### 6.4. Interessenslinien

Die Interessenslinie der SBB dient dazu, allfällige oder geplante Ausbauten des Bahnhofs zu sichern. Zwischen den ausgeschiedenen Interessenslinien dürfen entsprechend keine Neubauten erstellt werden, die das zukünftige Vorhaben verhindern könnten.

Am Bahnhof Uster kommen unterschiedliche Varianten für die Anordnung eines 4. Gleises in Frage. Der Ausbau ist zeitlich noch nicht definiert und die Variantenbeurteilung mit den betroffenen Stakeholdern ist noch ausstehend. Es kann deshalb noch nicht abgeschätzt werden, ob die Erweiterung in südliche oder nördliche Richtung erfolgt.

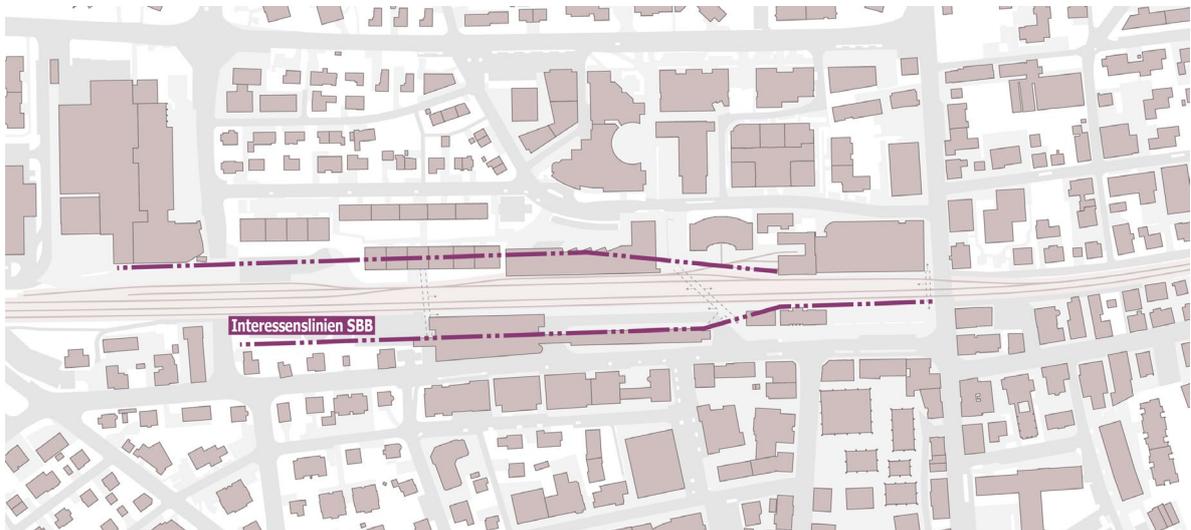


Abbildung: Interessenslinie SBB-Infrastruktur

## B. Teilprojekte

Die Fragestellungen zum Bushof, zur Bahnhofsvorfahrt, zur Veloparkierung, zu den Unterführungen und zu gestalteten Bahnhofplätzen erfordern alle spezifische Lösungen, die jedoch bezüglich Raumbedarf und Funktionalität eine gewisse gegenseitige Abhängigkeit aufweisen. Im Rahmen der Gesamtkonzeption wurden für alle Fragestellungen Varianten in Teilprojekten entwickelt. Die Varianten der Teilprojekte wurden in sich und bezüglich Gesamtkonzeption beurteilt und qualifiziert verworfen. Die jeweilige Bestvariante wird für die Gesamtkonzeption vorgeschlagen.

## 1. Bushof

Der nächste Ausbauschritt des Busangebots wurde im Buskonzept 2035 definiert. Dies ist eine Weiterentwicklung des Busnetzes aus dem STEK, welches die Stadt Uster ohne die VZO für die Zieldefinition auf Stadtentwicklungs-Stufe erarbeitet hat. Für die Konzeption des Bushofs hat sich gezeigt, dass die Koordination des künftigen Buskonzepts mit den marktverantwortlichen Unternehmen unumgänglich ist. Das Buskonzept 2035 zeigt die Zielangebote der Buslinien in und um Uster für den Bahnausbau 2035 auf. Es ist ein gemeinsames, umsetzbares Leitbild von Stadt und VZO und soll die Aufwärtskompatibilität zwischenzeitlicher Angebots- und Infrastrukturanpassungen sicherstellen. Massnahmen sind auch schon vorher aufgrund der Nachfrageentwicklung möglich.

Generell hat es sich gezeigt, dass die Entwicklung der Stadtbushoflinien nicht in einem wesentlichen Tempo voranschreitet. In den letzten Jahren konnte die Stadt mit der Buslinie 818 zu den Sportanlagen Buchholz wichtige Erfahrungen zur Einführung einer neuen Buslinie nach § 20 machen. Die Stadt Uster hat diese Linie während 4 Jahren als § 20-Leistung mit total 1 700 000 Franken subventioniert. Die Einführung der Buslinie 818 ist ein Erfolg und deckt eine wichtige Lücke im Ustermer ÖV-System. Ob dieses Vorgehen in Zukunft aber auch für weitere Linien angewendet wird, hängt von den finanziellen Ressourcen der Stadt und den politischen Mehrheiten bei entsprechenden Abstimmungen zum Ausbau des Liniennetzes ab. Forciert die Stadt Uster keine neuen § 20er-Leistungen, so erfolgt der weitere ÖV-Ausbau nachfrageorientiert durch den ZVV.

Der konkrete Bedarf an Haltekanten am Bushof richtet sich nach den Entwicklungsabsichten beim Busangebot. Zudem ist die flexible Nutzbarkeit der Kanten entscheidend. Ursprünglich wurde für die Erschliessungskonzeption von einem Platzbedarf von 14 Haltekanten (+2 Standplätze für Zusatz- und Dispo-busse) bei der Anordnung als Doppelfliesskanten ausgegangen. Als Zusatz- und Dispo-busse werden im Fahrplan integrierte Zusatzbusse und Einsatzbusse zur Sicherstellung der Fahrplanstabilität bezeichnet. Durch autonome Haltekanten (mit Ausnahme der Doppelfliesskante vor dem Aufnahmegebäude), konnte der Bedarf auf 12 Haltekanten (+2 Standplätze für Zusatz- und Dispo-busse) reduziert werden. Zu berücksichtigen ist dabei aber, von welchen Seiten die Zu- und Wegfahrten möglich sind.

Die Betreiber haben nebst dem Interesse eines funktionalen Bushofs das Bedürfnis nach möglichst viel betrieblicher Flexibilität. Dazu zählen:

- Buskanten sind individuell befahrbar (Zu- und Wegfahrt)
  - Fließkanten mit mehreren Bussen hintereinander verunmöglichen das individuelle Wegfahren der hinteren Fahrzeuge
- Buskanten sind aus Ost- und West anfahrbar
  - je nach Lage am Mitteldock oder auf der Bankstrasse ist dies nicht gegeben
  - ein Splitting des Bushofs Nord und Süd würde eine neue Betrachtung erfordern
- Buskanten sind nach Ost- und West wegfahrbar
  - je nach Lage am Mitteldock oder auf der Bankstrasse ist dies nicht gegeben
- Alle Kanten sind Gelenkbustauglich
- Zusatzkapazitäten
  - Möglichkeit einen Bus während der obligatorischen Pause des Fahrers stehenzulassen ohne den Betrieb einzuschränken
  - Möglichkeit Entlastungsbusse im System einzubinden
  - Möglichkeiten bei Veranstaltungen für «Eventbusse»
  - Möglichkeiten bei betrieblichen Problemen, Bsp. bei Bahnersatzbussen

### 1.1. Ausbaumöglichkeiten Mitteldock

Im Bericht Bahnhofzentrum Uster; Erschliessungskonzeption der asa AG, wurde in einer Vorabklärung (Kapitel 2.3.2) ermittelt, wie viele hindernisfreie Buskanten sich maximal am Mitteldock anordnen liessen. Es resultierte die Erkenntnis, dass mittels zwei langen Fließkanten maximal 5 Haltekanten für Gelenkbusse und 5 Haltekanten für Standardbusse angeordnet werden könnten. Aufgrund der langen Fließkanten wäre keine einzige Haltekante autonom benutzbar. Das bedeutet, die Busse müssten stets in der richtigen Reihenfolge zu- und wegfahren. In der Praxis ist dies nicht möglich

und die Busse würden sich gegenseitig blockieren, weshalb die Variante in Absprache mit der VZO verworfen wurde.

Werden die Haltekanten den Buslinien nicht fest zugeteilt, wäre die Zu- und Wegfahrt der Busse, solange sie zeitgleich abfahren, ungehindert möglich. Allerdings würden die nicht vorhersehbaren Haltepositionen der Buslinien zu einer erhöhten Personenzirkulation und Herausforderungen für mobilitätseingeschränkte Personen führen. Aufgrund der knappen Platzverhältnisse im Wartebereich wird diese Variante insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten klar als unzumutbar beurteilt.

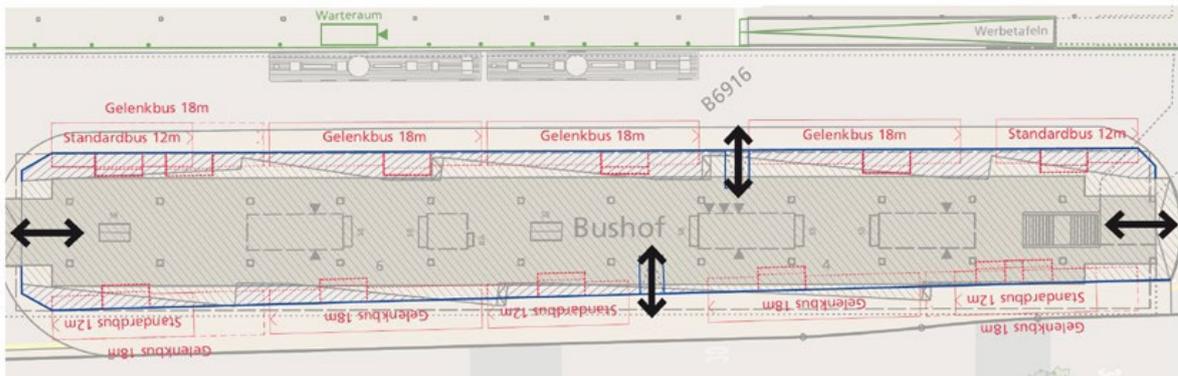


Abbildung: Haltekanten-Anordnung am Mitteldock mittels langen Fließkanten (Darstellung: asa AG)

Im Bericht Bahnhofzentrum Uster; Erschliessungskonzeption der asa AG, wurde im Kapitel 4.2.2 eine alternative Haltekantenanordnung mit paarweisen Fließkanten gesucht. Eine fixe Haltestellenzuweisung ist nicht möglich. Das Fahrzeug, welches zuerst am Bushof eintrifft, hat die vordere Kante zu benutzen. Dies verlangt nach flexiblen Fahrgastinformationen und stellt bei einem hohen Fahrgastaufkommen ein Problem bei beengten Perron-Anlagen dar. Das zweite Fahrzeug kann nicht autonom wegfahren. Es kann seinen Standplatz erst verlassen, wenn das vordere Fahrzeug seine Warteposition verlässt. Die gegenseitige Abhängigkeit bei jeweils zwei Bussen ist akzeptabel, stellt aber betrieblich eine Einschränkung dar.

Bei einer Haltekantenanordnung mittels Doppelaufstellung an gemeinsamer Fließkante könnten maximal 8 Haltekanten für Gelenkbusse am Mitteldock angeordnet werden. Das Bahnangebot beeinflusst den Bedarf an Anzahl und Anordnung der Haltekanten massgeblich. Die Anpassung der planerischen Rahmenbedingungen seitens des ZVV zum Bahnausbau weg vom 7.5 Minuten-Takt führen dazu, dass die paarweisen Fließkanten nicht praktikabel sind, wenn attraktive Anschlüsse angeboten werden sollen. Von den 8 Haltekanten am Mitteldock könnten nur 5 sinnvoll genutzt werden. Die beschränkten Nutzungsmöglichkeiten der Haltekanten an zentralster Lage sind nicht zielführend.

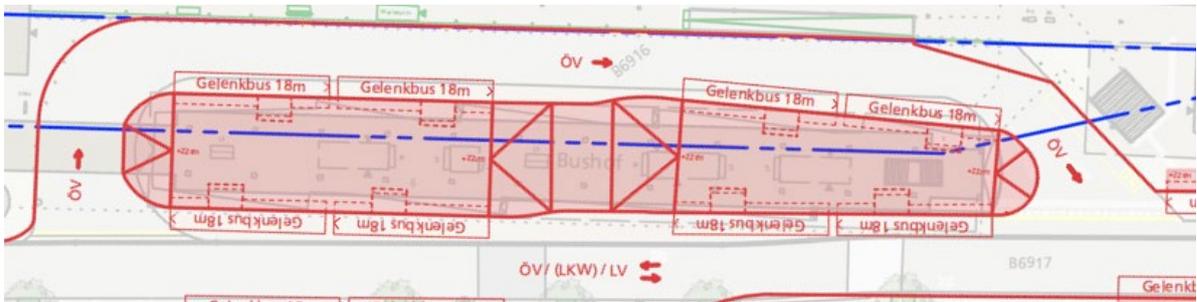


Abbildung: Haltekanten-Anordnung am Mitteldock mittels paarweisen Fließkanten (Darstellung: asa AG)

Im Bericht «Bus-/Bahnhof Uster; Optimierung der hindernisfreien Infrastruktur und der Haltekantenanordnung» von der asa AG wird eine optimierte Haltekantenanordnung am Mitteldock ermittelt. Mittels Sägezahnhaltekanten können am Mitteldock 6 vollautonome Haltekanten angeordnet wer-

den. Jede der Haltekanten weist damit eine maximale betriebliche Flexibilität auf. Die Sägezahn-Anordnung bedingt, dass anstatt einer hohen Kante auf der gesamten Länge eine verkürzte Lösung erforderlich ist. Die Verhältnismässigkeit bezüglich der Hindernisfreiheit wird im Kapitel 6 des Berichts «Bus-/Bahnhof Uster; Optimierung der hindernisfreien Infrastruktur und der Haltekantenanordnung» erläutert.

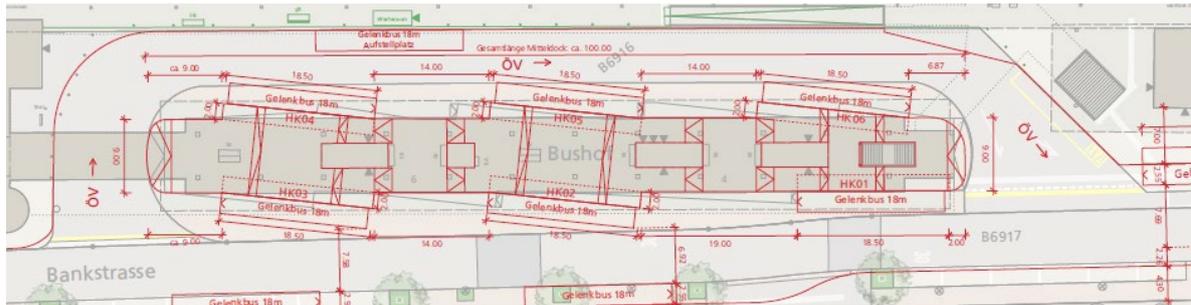


Abbildung: optimierte Haltekanten-Anordnung am Mitteldock mittels autonomen Haltekanten (Darstellung: asa AG)

Die geprüften Varianten zu einem hindernisfreien Ausbau des Bushofs zeigen, dass die Ausbaumöglichkeiten des Mitteldocks nicht ausreichen, um das aktuelle Busangebot, geschweige denn einen zukünftigen Ausbau zu ermöglichen. Eine flächige Ausdehnung ist unumgänglich. Es sind somit ein alternativer Standort für den Bushof oder Erweiterungsmöglichkeiten zu prüfen.

## 1.2. Alternativstandorte Bushof

Die Lage des heutigen Bushofs, direkt beim Perron 1 ist ideal. Ein Ausbau an dieser Stelle wäre wünschenswert, ist aber aufgrund der räumlichen Situation zwischen Bahnhofsgebäude und «Coop-Gebäude» nicht möglich. Zusammen mit der SBB wurde die Option, den Bushof im Bereich des heutigen «Coop-Gebäudes» zu erweitern, grob kalkuliert. Diese Variante ist aber aufgrund des guten baulichen Zustandes dieser Liegenschaft finanziell nicht vertretbar und nicht im Interesse der SBB. Entsprechend ist eine flächige Ausdehnung des Bushofs auf der Südseite ohne massive Eingriffe in die Stadtstruktur nur auf der Bankstrasse möglich. Dies wiederum verlangt Anpassungen im Verkehrsregime. Die Erweiterung des Bushofs auf die Bankstrasse ist grundsätzlich denkbar. Die Anfahrt der Busse erfolgt ohnehin über die Bankstrasse und somit können die Haltekanten am Strassenrand angeordnet werden. Die räumliche Nähe der Haltekanten ist ein Vorteil. Die Bushaltekanten im Strassenraum erfordern allerdings Platz, welcher auf Kosten von anderen Verkehrsmitteln zur Verfügung gestellt werden muss.

Es wurde geprüft, ob eine Verschiebung des Bushofs an einen anderen Standort in Frage kommt. Damit der Umstieg vom Bus auf die Bahn attraktiv und funktionell ist, muss sich der Bushof zwingend in Bahnhofsnähe befinden. Die Umgebung des Bahnhofs ist grundsätzlich dicht bebaut und es sind kaum freie Flächen vorhanden. Zusätzlich stellen die begrenzten Grundstücke im städtischen Besitz in der Nähe des Bahnhofs eine Herausforderung dar.

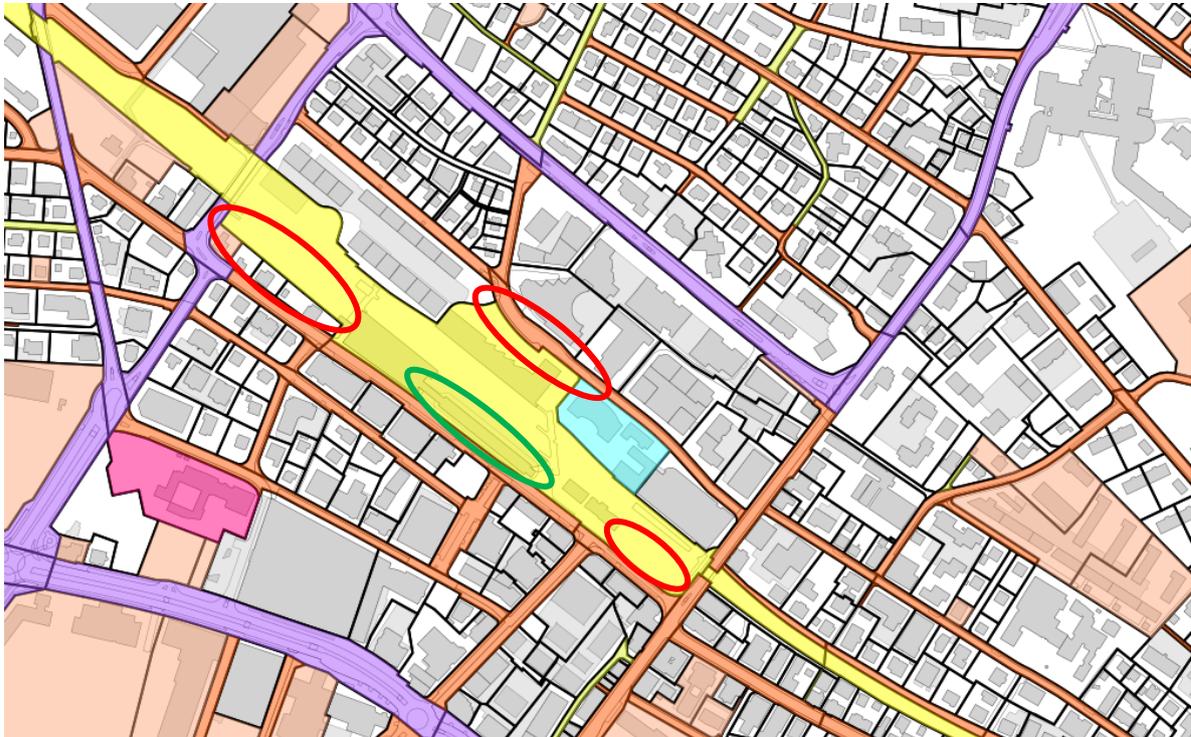


Abbildung: geprüfte Alternativstandorte und Erweiterungsmöglichkeiten Bushof

Eine grössere potenzielle Fläche für einen neuen Bushof-Standort befindet sich nur im Bereich des P+R West. Mit ca. 4 500 m<sup>2</sup> würde hier mehr Fläche zur Verfügung stehen, als am bestehenden Standort mit ca. 3 000 m<sup>2</sup>. Das Areal weist aufgrund des Gebäudealters und des geringen Ausbaugrads ein deutlich höheres Entwicklungspotenzial auf als das restliche Bahnhofsumfeld. Die vier bestehenden Gebäude sind nicht geschützt oder inventarisiert. Allerdings befindet sich das betreffende Land nur zu einem kleinen Teil in städtischem Besitz. Mehrheitlich gehört es der SBB und ein Teil ist in Privatbesitz. Der neue Standort befände sich an einer deutlich dezentraleren Lage und der Zugang zu den Perrons würde durch die Unterführung West, anstatt wie heute durch die zentralere PU Mitte erfolgen. Auch die diversen Angebote und Einkaufsmöglichkeiten wären deutlich schlechter erreichbar. Aus diesen Gründen ist die Fläche der Liegenschaften westlich des «Coop-Gebäudes» für einen Bushof nur sehr bedingt geeignet.

Für die Erweiterung des Bushofs an einem zweiten Standort kommen nur zwei grössere unbebaute Flächen in Frage. Es handelt sich dabei um den Platz von der Veloparkierung Südost und um den Strassenraum inklusive Vorplatz der Liegenschaft Industriestrasse 3 nördlich der Bahnlinie. Beide befinden sich auf der Parzelle B6916 im Besitz der SBB. Der Nachteil des Standorts bei der Veloparkierung Südost ist, dass die Bushoferweiterung zulasten der grössten Veloabstellanlage gehen würde. Aufgrund der Zufahrt von Süden aus der Bahnhofstrasse oder von Westen über die Bankstrasse dürfte ausserdem die Anordnung von hindernisfreien Haltekanten eine grosse Herausforderung darstellen. Beim Standort an der Industriestrasse besteht der grösste Vorteil darin, dass für einzelne Buslinien kein Queren der Bahnlinie mehr nötig wäre, womit sich Fahrzeit einsparen lässt. Der Zugang zum Mittelperron und zum Bushof Süd würde durch die PU Mitte erfolgen. Die Umsteigewege von Bus zu Bus verlängern sich aber deutlich. Insgesamt eignet sich der Strassenraum inklusive Vorplatz der Liegenschaft Industriestrasse 3 wesentlich besser zur Bushoferweiterung an einem zweiten Standort.

Für die Erweiterung des Bushofs werden im Bericht «Bahnhofzentrum Uster; Erschliessungskonzeption» die Konzentration südlich der Bahnlinie mit dem bestehenden Mitteldock und der Erweiterung auf die Bankstrasse sowie ein zweiter Bushof-Standort nördlich der Bahnlinie geprüft.

### 1.3. Variante Konzentration Süd

Die Variante «Konzentration Süd» basiert auf dem Grundsatz, dass sämtliche Buslinien wie bisher zum Bushof auf der Südseite verkehren. Der Wechsel von Nord- nach Süd und umgekehrt erfolgt ausschliesslich via der Unterführung Dammstrasse. Eine Benutzung des Bahnübergangs Brunnenstrasse wird künftig aufgrund der verlängerten Barriere-Schliesszeiten nicht mehr attraktiv sein. Auf der Südseite ist weiterhin eine Zu- und Wegfahrt in Ost- und Westrichtung möglich.

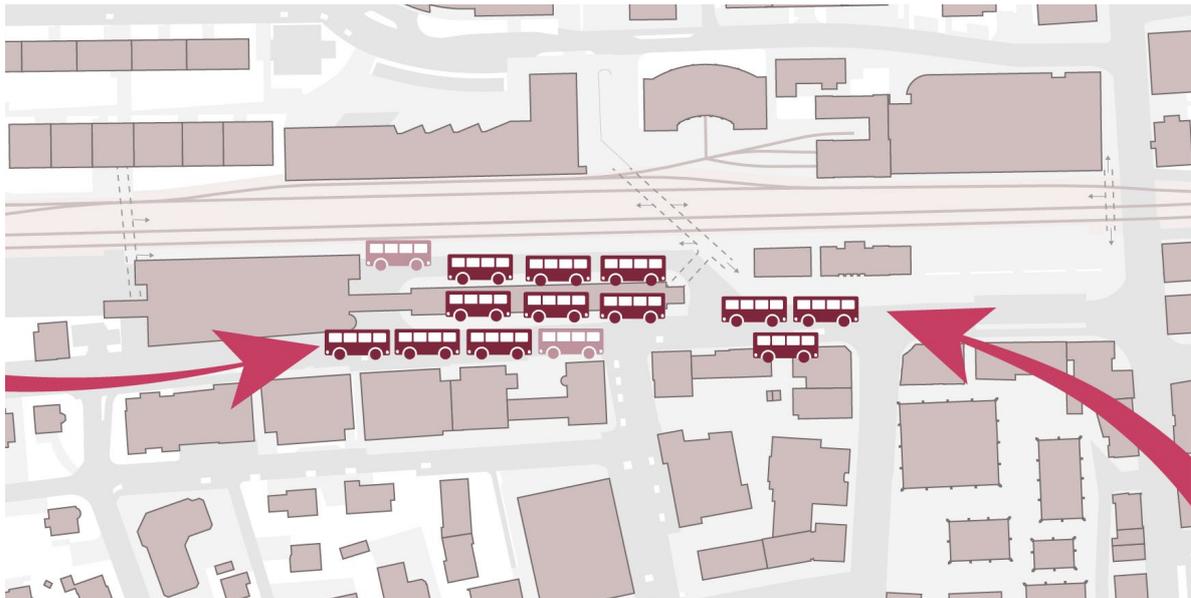


Abbildung: Variante Bushof Konzentration Süd (Konzeptskizze)

#### *Betrachtung Areal Süd*

Die räumliche Situation auf der Südseite ist für die Entwicklung eines Bushofs sehr beengt. Die Stadt Uster verfügt ausser dem Strassenraum der Bankstrasse und der Liegenschaft Bankstrasse 34, Kat. Nr. B6889, über kein eigenes Land. Der bestehende Bushof liegt auf dem Grundstück der SBB, die Rechte und Pflichten der Stadt Uster sind im Bahnverkehrsvertrag geregelt.

Am heutigen Mitteldock können sechs gelenkbustaugliche Anlegekanten mit Kissen angeordnet werden. Dabei sind grundsätzlich alle Anlegekanten vollautonom an- und wegfahrbar. Zudem sind alle Kanten von Osten und von Westen anfahrbar und auch das Verschieben von Fahrzeugen von der einen Ausstiegskante zu einer anderen ist beliebig möglich. Entsprechend weist die Anordnung für diese sechs Anlegekanten die grösstmögliche betriebliche Flexibilität aus.

Im Bereich der Bankstrasse ergeben sich verschiedene Optionen betreffend Anordnung der Haltekante und der Qualität der Behindertentauglichkeit:

- Haltekanten vor der Liegenschaft Bankstrasse 21/19 (Bank BSU / The Body Shop):  
In diesem Abschnitt besteht das Potential für zwei gelenkbustaugliche Anlegekanten. Aufgrund der räumlichen Situation stehen zwei Einzelkanten mit durchgehender Randsteinhöhe von 22 cm im Vordergrund. Diese Anlegekanten erfüllen somit die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes in höchster Qualität. Die Zufahrt ist nur von Westen möglich.
- Haltekanten vor Liegenschaft Bankstrasse 17/13/11 (Stadtbibliothek):  
In diesem Abschnitt besteht Potential für zwei gelenkbustaugliche Anlegekanten. Aus räumlicher Sicht können diese als zwei Einzelkanten mit durchgehender Randsteinhöhe von 22 cm platziert werden, was die betriebliche Flexibilität und die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes optimal erfüllt.
- Haltekante vor Liegenschaft Poststrasse 2 (McDonalds):  
Im Abschnitt zwischen Webernstrasse und Poststrasse ist maximal eine Anlegekante möglich.

Durch eine maximale Verschiebung Richtung Osten kann diese aus beiden Richtungen angefahren werden. Die Wegfahrt ist nur in Richtung Osten möglich. Aus Sicht des Behindertengleichstellungsgesetzes können hier mit einer durchgehend 22 cm hohen Anlegekante die Anforderungen optimal umgesetzt werden.

- Haltekante vor Bankstrasse 2 (Bahnhofsgebäude):  
Hier ist die Anordnung einer Doppelfliesskante mit 22 cm Randsteinhöhe möglich. Betrieblich sind diese eingeschränkt. Die Wegfahrt des zweiten Fahrzeuges ist autonom nicht möglich. Diese Kanten können nur von Osten angefahren werden, die Wegfahrt ist nach Ost und West möglich.



Abbildung: Variante Konzentration Süd mit optimierten Haltekanten (Darstellung asa AG)

Im Bereich der Bankstrasse ergeben sich somit sieben weitere Anlegekanten. Die Variante Konzentration Süd weist somit im Maximalausbau ein Potential von 13 Anlegekanten aus. Zusätzlich kann beim Gleis 1 ein Standplatz für den Zusatz- oder Dispobus ausgewiesen werden.

#### Kosten

Die Kostenschätzung für die Variante «Konzentration Süd» mit den optimierten Haltekanten am Mitteldock und den zusätzlichen Haltekanten auf der Bankstrasse beträgt 7,9 Millionen Franken. Es besteht eine Kostengenauigkeit von +/- 30 %.

#### 1.4. Variante Splitting

Die Variante «Splitting» basiert auf dem Grundsatz, dass die verschiedenen Buslinien aufgrund ihrer Zufahrt an den Bahnhof eine Anlegekante im Norden respektive im Süden der Geleise vorfinden.



Abbildung: Variante Bushof Splitting (Konzeptschema)

Nördlich der Bahnlinie verkehren aktuell die PostAuto-Linien 827 und 830 sowie die Linie 725 der Verkehrsbetriebe Glattal (VBG). Von den VZO erschliessen aktuell die Linien 811, 812 und 818 Gebiete nördlich der Bahnlinie. Die VZO-Linien sind jedoch grundsätzlich in Blöcken miteinander verknüpft und Haltekanten beim Bushof Süd sind deshalb sinnvoller. Südlich der Bahnlinie verkehren aktuell die VZO-Linien 813, 816, 817, 842, 845 und 846.

Entsprechend ergibt sich aus dem heutigen Regime im Norden das Bedürfnis nach drei Anlegekanten und im Süden nach mindestens neun Anlegekanten.

#### *Betrachtung Areal Nord*

Die räumliche Situation auf der Nordseite ist für die Entwicklung eines Bushofs sehr problematisch. Die Stadt Uster verfügt ausser dem Strassenraum der Industriestrasse über kein eigenes Land. Die bestehenden Busbuchten an der Industriestrasse lassen ein Potential vermuten, die grosse Parkierungsfläche der Liegenschaft Industriestrasse 3, welche der SBB gehört, ebenso.

Um einem potentiellen Bushof Nord eine eigene Logik zu geben, ist der Bushof unmittelbar beim Aufgang der PU-Mitte anzuordnen. Der visuelle Bezug zwischen den Anlegekanten des Bushofs und dem Bahnhof, welcher aufgrund der Gebäude Industriestrasse 3 und Lockremise nur direkt beim Abgang gegeben ist, ist für die intuitive Orientierung elementar. Aufgrund der räumlichen Gegebenheiten lässt sich hier jedoch unmöglich ein Bushof mit vier Anlegekanten realisieren. Selbst die heutigen Busbuchten leicht westlich des Aufganges aus der PU-Mitte sind nicht geeignet. Hier sind insbesondere zwei Aspekte zentral:

- Die Zufahrt zu den seitlichen Busbuchten verlangt ein Zu- und Wegfahrtregime via Brunnenstrasse. Dies ist nicht möglich.
- Der Ausbau der Busbuchten in Randlage der Industriestrasse ist mit der geplanten Veloschnellroute des Kantons, welche auf die Industriestrasse zu liegen kommt, nicht vereinbar.

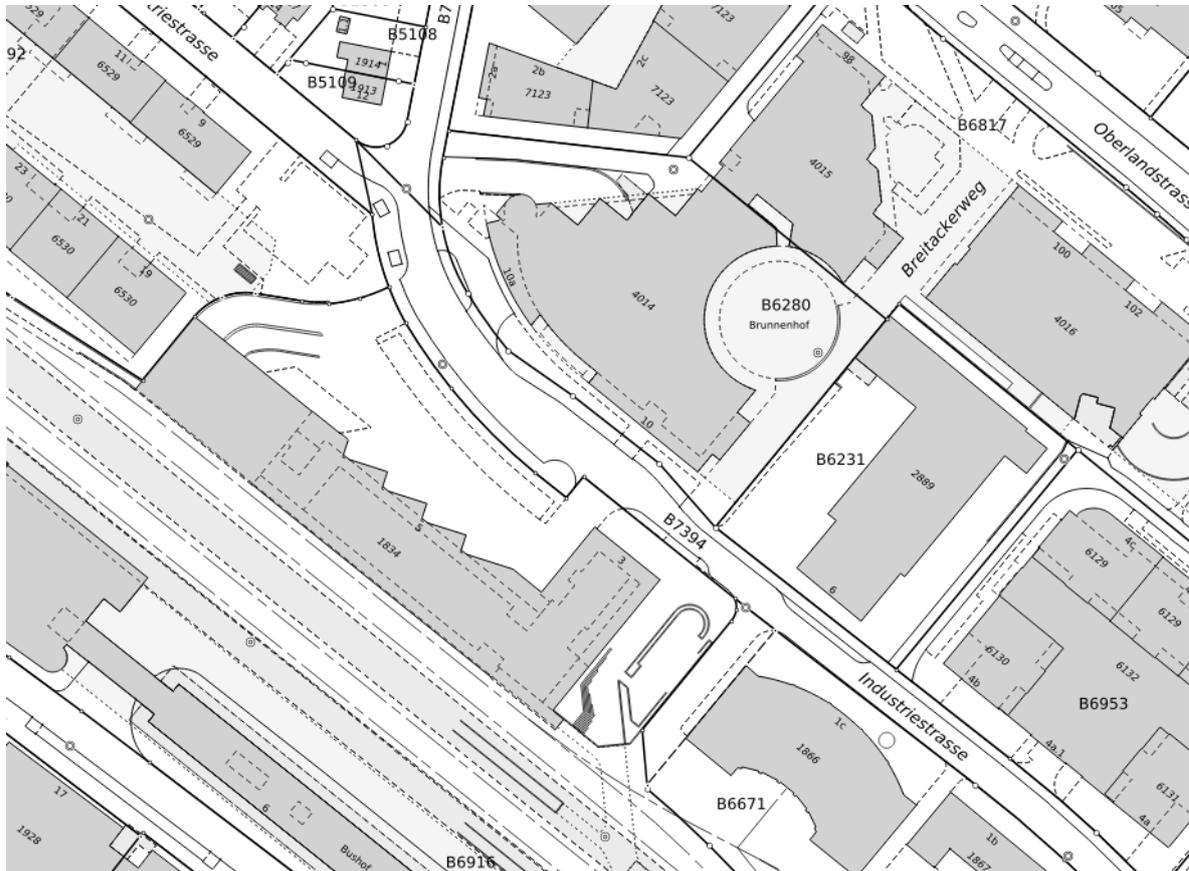


Abbildung: Bestehende Situation Industriestrasse / Aussentraum Liegenschaft Industriestrasse 3

Der Bushof mit vier Anlegekanten geht zu Lasten der Liegenschaft Industriestrasse 3 (Kat. Nr. B6916), welche im Besitz der SBB ist, und der Liegenschaft Kat. Nr. B7392, welche in Privatbesitz ist. Total müssten rund 30 private Parkplätze rückgebaut werden. Es ist davon auszugehen, dass zumindest für einen Teil Ersatzmassnahmen vorzusehen wären. Aus Sicht SBB ist mit dem Bushof Nord die Funktionalität ihrer Liegenschaft nicht mehr gewährt. Sowohl die Anlieferung, die Gewerberäume im Erdgeschoss, der Wegfall der Anwohner- und Kundenparkplätze ist für sie in diesem Ausmass nicht akzeptabel.

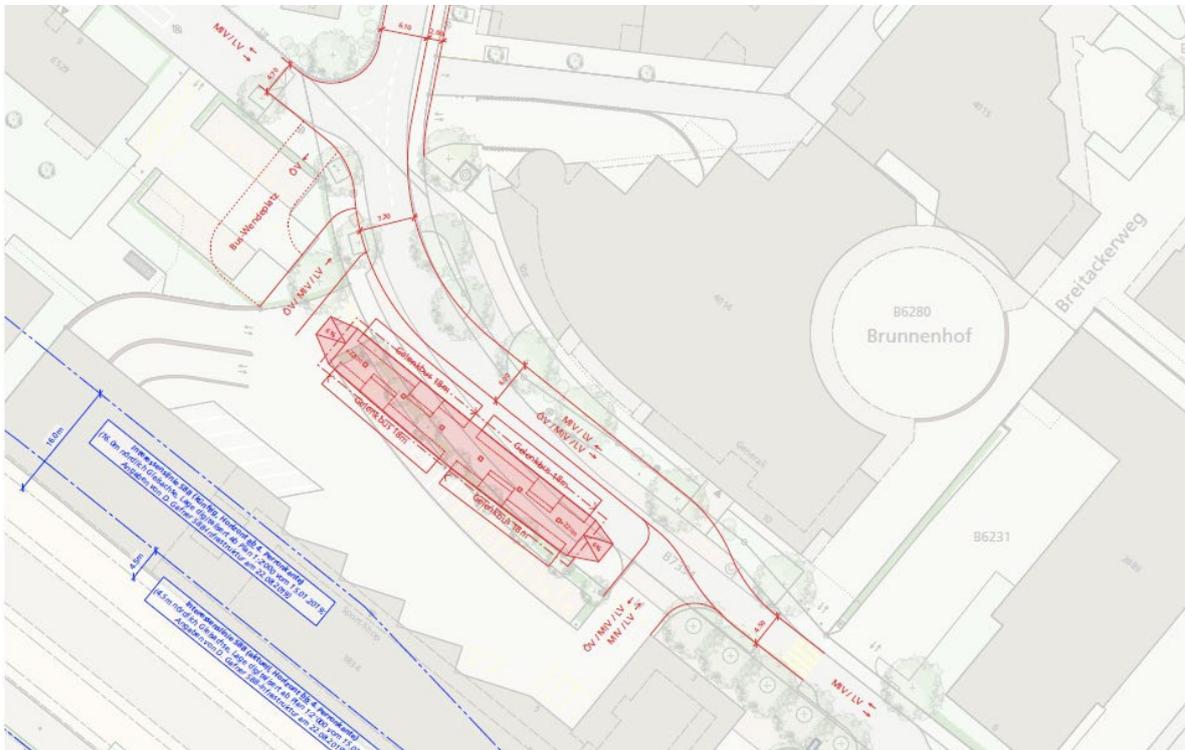


Abbildung: Variante Splitting, Bushof Nord für 4 Gelenkbusse mit Mitteldock (Darstellung asa AG)

Unter Beachtung der funktionalen und gesetzlichen Anforderungen stellt an diesem Ort ein Mitteldock die am besten geeignete Lösung dar. Im Bericht «Bahnhofzentrum Uster; Erschliessungskonzeption» ist die Geometrie und Organisation des Bushofs Nord dokumentiert. Auf beiden Seiten des Mitteldocks lassen sich je zwei Anlegekanten positionieren. Die An- und Wegfahrt ist jedoch nicht vollautonom möglich.

Die Lage des Bushofs ist räumlich nicht optimal. Weil der Bahnhof nicht mehr sichtbar ist, besteht kein räumlicher Bezug zum Bahnhof. Die Fusswegverbindung zur PU-Mitte ist zu attraktiveren, um zumindest ansatzweise eine intuitive Wegfindung zu ermöglichen.

Die Zu- und Wegfahrt erfolgt über die Falmenstrasse in die Oberlandstrasse. Dies erfordert einen Ausbau der Falmenstrasse mit Landerwerb und eine Anpassung der Einmündung.

#### *Betrachtung Areal Süd*

Die künftige Anordnung der Buskanten im Süden sind bei den beiden Varianten «Splitting» und «Konzentration Süd» die gleichen (Kapitel B.1.3. Variante «Konzentration Süd»). Künftig lassen sich am Mitteldock Süd je nach Variante nur noch 6 Anlegekanten anordnen. Zusammen mit dem Bushof Nord ergibt dies 10 Anlegekanten. Dies ist nicht ausreichend, wie im Bericht «Bahnhofzentrum Uster; Erschliessungskonzeption» ausgeführt wird. Entsprechend hat auch die Variante «Splitting» zur Folge, dass zusätzliche Anlegekanten auf der Bankstrasse platziert werden müssen. Eine Sperrung der Bankstrasse für den motorisierten Verkehr und damit eine Abkehr vom heutigen Verkehrsregime ist somit auch bei der Variante «Splitting» unerlässlich.

#### *Kosten*

Die Kosten für den Bushof Nord werden auf 11,4 Millionen Franken geschätzt und für den Bushof Süd auf 7,9 Millionen Franken. Die totalen Kosten für die Variante Splitting belaufen sich damit auf schätzungsweise 19,1 Millionen Franken. Es besteht eine Kostengenauigkeit von +/- 30 %.

### 1.5. Fazit inklusive Stellungnahme VZO

Die beiden Varianten wurden unter Beizug eines Verkehrsplaners im Bericht «Bahnhofzentrum Uster; Erschliessungskonzeption» bewertet. Die Beurteilung erfolgte in der Konzeptphase mit Doppel-Fließkanten. Der Bushof Süd wurde im Anschluss weiterentwickelt, mit dem Fokus auf autonome Haltekanten. Entsprechend ist die negative Beurteilung der Variante «Konzentration» betreffend Einschränkungen der Haltekanten nicht mehr korrekt. Die Beurteilung berücksichtigt Kundenbedürfnisse, betriebliche Aspekte für die Betreiber VZO, PostAuto AG und VBG sowie Auswirkungen der Projekte auf das Verkehrsregime.

Die ungewichtete Beurteilung zeigt, dass die Variante «Splitting» betrieblich mehr Nachteile mit sich bringt. Einzig die umwegfreie Anfahrt des Bushofs Nord für die nördlich der Bahnlinie verkehrenden Buslinien spricht für diese Variante.

Aus Kundensicht ist die Variante «Konzentration Süd» klar zu priorisieren. Hier sticht die vereinfachte Orientierung als auch die direkten Umsteigebeziehungen Bus-Bus hervor. Aufgrund der Fahrplanlagen wäre bei der Variante «Splitting» die Umsteigebeziehung Bushof Süd zu Bushof Nord mit einer 15-minütigen Wartezeit verbunden. Der direkte Umstieg ist zeitlich nicht machbar, was bei dieser Variante negativ hervorsteht.

Aufgrund der funktionellen Betrachtung in der Konzeptphase ist die Variante «Konzentration Süd» zu favorisieren. Diese Variante ist aufgrund der funktionalen Aspekte, als auch auf vergleichsweise geringen Kosten, klar die bessere Variante:

- Direkter Umstieg Bus-Bus für alle Linien
- Konzept Durchmesserlinien für Stadtbusse
- Einfache Orientierung für alle ÖV-Kunden Zug-Bus
- Direkter Zugang auf Perron 1 ab allen Buslinien (S-Bahnlinien S5 und S15 nach Zürich)
- Endhaltestelle Bahnhof als Zentrumshaltestelle aus allen Stadtteilen südlich der Bahn als direkter Zugang ins Stadtzentrum
- Konzentration der ÖV-Benutzer als wichtiger Faktor zur Zentrumsbelebung

Zudem sind aufgrund der Grundeigentümerverhältnisse und der generellen Situation keine vermeintlich unlösbaren Fragestellungen aufgetreten. Die Umsetzung ist mit Zustimmung der SBB, welche unproblematisch ist, grundsätzlich mit rein kommunalen Entscheiden möglich. Dies erhöht die Realisationswahrscheinlichkeit wesentlich und die benötigte Umsetzungszeit ist kalkulierbar.

Gemäss Stellungnahme der VZO vom 13. Juni 2024 kann die Variante «Konzentration Süd» mit den grundsätzlich autonomen Haltekanten das aktuelle Busangebot und den nächsten Ausbauschritt gemäss Buskonzept 2035 abdecken. Es besteht allerdings je nach konkreter Variantenwahl beim Ausbau des Busangebots keine Reservekante mehr. Allfällige, unabsehbare Ausbauten sind also nur mit Abstrichen bei der Stabilität oder Anschlussqualität möglich. Die «Kantenknappheit» deutet darauf hin, dass langfristig ein Bushof Nord weiterhin nicht auszuschliessen ist. Dies wird auch durch die verschiedenen Linien von/nach Norden und Osten mit knappen Fahrzeiten untermauert.

Um für zukünftige Anforderungen handlungsfähig zu sein, ist deshalb eine langfristige Landsicherung anzustreben. Das Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich (PBG) sieht hierfür den Werkplan vor. Der Zweck des Werkplans liegt in der Landsicherung für öffentliche Bauten und Anlagen, welche nicht durch Baulinien gesichert werden können. Voraussetzung für den Werkplan ist, dass das betroffene Grundstück noch nicht im Eigentum der Stadt ist. Zudem ist erforderlich, dass die betreffende Anlage, in diesem Fall der Bushof Nord, im Richtplan vorgesehen ist. Im nach wie vor rechtsgültigen Richtplan von 1986 ist kein Eintrag zum Bushof enthalten. In der revidierten Fassung des kommunalen Richtplans (Stand Weisung des Stadtrates) ist ein entsprechender Eintrag enthalten. Die Festsetzung durch den Gemeinderat und die kantonale Genehmigung ist noch ausstehend.

## 2. Bahnhofvorfahrt

Der Bahnhof und damit das Projekt Bahnhofzentrum liegen im Herzen der Stadt. Entsprechend gross ist auch das Bedürfnis, diesen zentralen Ort mit motorisierten Verkehrsmitteln (MIV), Auto oder Motorrad erreichen zu können. Die Gründe sind dabei mannigfaltig und reichen über den Zugang zur Bahn (Park und Ride; P+R), Besorgungen (Bahntickets oder Kiosk) oder das Bringen oder Abholen von Menschen (Kiss und Ride; K+R). Ebenfalls besteht der Bedarf nach Taxistandplätzen an zentraler Lage. Entsprechend ist die Zufahrt zum Bahnhof auf beiden Seiten der Geleise eine zentrale Aufgabenstellung des Projektes Bahnhofzentrum. Es gilt auch, die Erschliessung der umliegenden Liegenschaften zu wahren und gleichzeitig die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Diese ist gegenwärtig im Bereich der Bankstrasse aufgrund der zahlreichen Fussgänger, Velofahrer, Autos und zu- und ausfahrenden Bussen schwierig und erfordert den zeitweisen Einsatz von Verkehrsdiensten. Das Bahnhofzentrum weist zahlreiche Betriebe auf, die einen Warenumsatz erfordern. Das temporäre abstellen von zweiachsigen Lastwagen, ohne negative Beeinträchtigungen des Busverkehrs, ist zu berücksichtigen.

### 2.1. 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 Strassenraum wird durch die zweiseitige Anordnung von Buskanten beengt. Der Ein- und Ausstieg von hunderten von busbenutzenden Personen auf der Südseite der Bankstrasse führt zu einer massiven Zunahme an Fussgängerquerungen. Verkehrstechnisch kann dieser Ort somit nur ohne motorisierten Individualverkehr funktionieren. Die Bankstrasse ist demnach auf dem Abschnitt Poststrasse bis Amtsstrasse zu sperren.

Aus östlicher Richtung bleibt die Zufahrt bis zur Poststrasse gewährt. Hier ist zusätzlich ein Wendebereich vorgesehen. Auf der Westseite ist die Zufahrt bis zur Amtsstrasse gewährt. Eine Wendemöglichkeit ist somit nicht notwendig. Der Verkehr kann wie heute in die Amtsstrasse einmünden. Selbstverständlich bleiben die Zufahrten zum P+R sowie zum Parkhaus des «Coop-Gebäudes» aus der westlichen Zufahrtsseite gestattet. Der zentrale Abschnitt der Bankstrasse kann somit als Strassenraum aufgelöst werden und gestalterisch in den Bahnhofplatz Süd überführt werden. Die Kurzzeitparkplätze auf diesem Abschnitt der Bankstrasse fallen weg. Es sind nur noch der Busverkehr, der Veloverkehr und natürlich die Fussgänger gestattet. Von der Webernstrasse her muss die Zufahrt zur Bankstrasse auch für den MIV gesperrt werden. Auf dem nördlichsten Abschnitt der Webernstrasse herrscht damit ebenfalls Fahrverbot und der Strassenraum kann entsprechend umgestaltet werden. Wenn die Fussgängerzone gemäss dem Projekt attraktives Stadtzentrum umgesetzt wird, ist auch der südliche Teil der Webernstrasse autofrei. Für den Zulieferverkehr sind Ausnahmeregelungen möglich. Für Taxis gilt es, je nach definitivem Standort, Ausnahmen zu prüfen. Aufstellflächen für K+R können für Anfahrt von Westen im nördlichen Abschnitt der Amtsstrasse und für die Zufahrt von Osten im östlichen Abschnitt der Bankstrasse angeordnet werden. Der westliche K+R-Standort befindet sich nahe an der Unterführung West und vom östlichen Standort aus sind die PU Mitte und die PU Ost gut erreichbar.

### 2.2. Industriestrasse

Die Zufahrtsmöglichkeiten für den MIV bleiben nördlich der Bahnlinie über die Industriestrasse weiterhin erhalten. Neu werden auch Aufstellflächen für K+R am Bahnhof Nord vorgesehen. Deren genaue Lage ist noch nicht bestimmt. Die PU Mitte soll gut erreichbar sein.

### 2.3. Fazit

Die Erreichbarkeit des Bahnhofs für den MIV ist an drei Zugangs-Punkten sichergestellt. Südlich der Bahnlinie ist die Zufahrt gegenüber heute deutlich eingeschränkt. Hier überwiegen die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs und die Verkehrssicherheits-Aspekte. Eine dezentrale Lage von den K+R-Standorten und der Abbau von Kurzzeitparkplätzen wird im Gesamtkontext als vertretbar er-

achtet. Die Erreichbarkeit für den MIV ist auch südlich der Bahnlinie weiterhin gegeben. Für die Regelung der Anlieferung im gesperrten Abschnitt kann im weiteren Planungsverlauf ein entsprechendes Konzept erarbeitet werden.

Nördlich der Bahnlinie sind bezüglich Bahnhofsvorfahrt keine grösseren Änderungen vorgesehen. Der K+R Standort ist abgestimmt auf die Planung der Veloparkierung Nordmitte, des Bahnhofplatzes Nord, die kantonale Veloschnellroute und weitere relevante Aspekte zu ermitteln.

Die drei K+R-Standorte sind im kommunalen Richtplan (Stand Weisung des Stadtrats) enthalten. An den P+R-Standorten ist keine Anpassung vorgesehen.

### 3. Veloparkierung

Im Richtplan ist das kommunale und übergeordnete Velonetz abgebildet. Das übergeordnete Velonetz auf der Industriestrasse nördlich der Geleise zeigt die geplante kantonale Achse der Velobahn. Auf der südlichen Seite befindet sich eine kommunale Veloroute auf der Bankstrasse. Bahnquerend gibt es eine kommunale Veloroute auf der Achse Unterführung West und eine geplante Route auf der Achse Brunnenstrasse-Bahnhofstrasse. Das Velonetz im Richtplan zeigt die wichtigsten Zufahrtspunkte für den Veloverkehr am Bahnhof. Attraktive Veloabstellanlagen müssen gut in das Velonetz eingebunden sein.

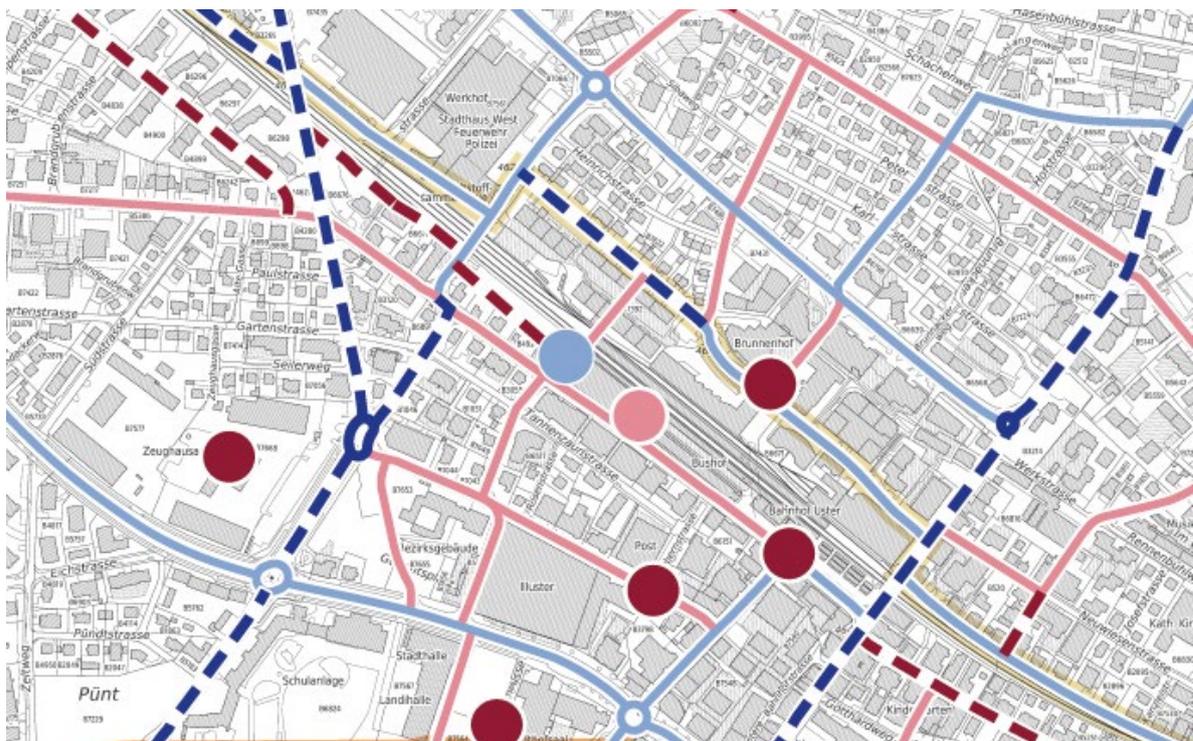


Abbildung: Kommunaler Richtplan, Karte Veloverkehr (Stand Weisung des Stadtrats)

Quantitativ ist der konkrete Bedarf im gesamten Bahnhofsumfeld als auch bei einer spezifischen Anlage schwierig zu definieren. Zusammen mit der SBB wurde eine Schätzung abhängig von der Bevölkerungsentwicklung und den Mobilitätszielen vorgenommen. Am Bahnhof Uster wird mit einem Zusatzbedarf von ca. 1 000 Veloabstellplätzen bis 2035 gerechnet.

Nebst der konkreten Nachfrage ist eine gut ausgebaute Veloinfrastruktur beim Bahnhof auch ein zentrales Element, um die Mobilität in der Stadt Uster gemäss dem Motto «Uster steigt um!» zu fördern. Nur wenn die Infrastruktur ausreichend und attraktiv ist, kann das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung in eine umweltbewusste Richtung entwickelt werden. Von zu Hause mit dem Velo zum

Bahnhof und mit dem Zug weiter zu reisen, ist dabei eine umweltbewusste Mobilitätsform, die es seitens Stadt zu fördern gilt.

Die Veloparkierung ist immer wieder veränderten Bedürfnissen unterstellt. Galt es früher, ein altes Velo einfach diebstahlgeschützt abstellen zu können, wird heute zumindest eine Überdachung erwartet. Zudem hat mit der Zunahme der E-Bikes der Wert der Fahrräder zugenommen, was die Erwartungen an die Abstellanlage ebenso steigert. So müssen die einzelnen Abstellplätze einen sicheren Stand gewähren und auch für schwere Bikes geeignet sein. Das Bedürfnis nach Elektroanschlüssen zum Laden der Akkus ist zumindest teilweise vorhanden. Aber auch Lastenvelos, Cargobikes oder Velos mit Anhänger sind immer mehr verbreitet. Entsprechend suchen auch diese nach einem geeigneten Stellplatz. Zudem entsprechen abschliessbare Materialfächer für Velohelme und Taschen einem Bedürfnis der Pendler.

Trotz dieser gesteigerten Bedürfnisse erwarten die Benutzer, dass die Veloabstellplätze grundsätzlich gratis bereitgestellt werden. Bewirtschaftete Parkieranlagen geniessen (noch) nicht die Akzeptanz der breiten Benutzerschaft. Auch bewachte Velostationen, welche gar mit Serviceleistungen wie Reinigung oder Reparatur des Fahrrades ergänzt werden können, sprechen nur einen Teil der Bevölkerung an. Dies zeigt die bewachte Velostation beim Bahnhof Uster, welche immer über Kapazitäten verfügt oder auch Vergleiche mit anderen Gemeinden.

### 3.1. Mögliche Standorte für Ausbau

Der erwartete Zusatzbedarf von ca. 1 000 Veloabstellplätzen kann entweder durch die Erweiterung der bestehenden Anlagen, oder durch die Erstellung von neuen gedeckt werden. Die Auslastung der Veloabstellplätze zeigt, dass insbesondere nördlich der Bahnlinie eine Nachfrage nach zusätzlichen gratis Veloabstellplätzen besteht. Die quantitativ grosse Anlage P+R Nord ist suboptimal ins Velonetz angebunden und deshalb nicht attraktiv. Die Zufahrt via Zieletenstrasse ist für einen Grossteil der Bewohner nördlich der Geleise nicht funktional. Die Veloparkierung am Bahnweg ist unattraktiv und organisatorisch nicht gelöst. Die Anlagen Industriestrasse oben und Industriestrasse West können aufgrund der räumlichen Verhältnisse nicht erweitert werden. Die Velostation hat die geringste Auslastung aller Veloabstellanlagen beim Bahnhof. Offensichtlich ist die Nachfrage nach bewachten, kostenpflichtigen Abstellplätzen trotz optimaler Lage noch begrenzt. Für ein Zusatzangebot der Veloabstellplätze nördlich der Bahnlinie ist somit eine neue attraktive Anlage erforderlich.

Die Auslastung zeigt, dass die grösste Nachfrage im Bereich der PU Mitte besteht. Hier besteht ein direkter Zugang zur Bahn und es kann eine optimale Einbindung ins Velonetz sichergestellt werden. An dieser zentralen Stelle befindet sich derzeit eine kleine Abstellanlage für zirka zwanzig Fahrräder und die bedachte Velostation. Die einzige grössere unbebaute Fläche in diesem Bereich ist der Vorplatz der Liegenschaft Industriestrasse 3. Weitere Möglichkeiten sind in Gebäude integrierte Veloabstellanlagen. Dafür in Frage kommen die Liegenschaften der SBB, Industriestrasse 3 und 5 sowie die geplante Entwicklung auf der Parzelle B6231.

Südlich der Bahnlinie sind beide Veloparkieranlagen ebenfalls stark ausgelastet. Auch hier ist ein Ausbau des Angebots erforderlich. Insbesondere die Veloparkierung Südost ist aufgrund des direkten Zugangs zum Gleis 1 und der guten Erreichbarkeit sehr beliebt. Trotz des Bahnübergangs wird die Anlage auch von zahlreichen Velofahrenden von nördlich der Gleise genutzt. Ein Ausbau der deutlich weniger attraktiven Anlage P+R West ist nicht zweckmässig. Der südliche Zugang der PU Mitte befindet sich an zentralster Lage. In diesem Bereich bestehen keine freien Flächen. Auch bei der Veloparkierung Südost bestehen keine weiteren freien Flächen für einen Ausbau. Aufgrund der Platzgrösse der Veloparkierung Südost ist jedoch ein Ausbau in die Höhe oder in den Untergrund denkbar.

Als Ausbaustandorte mit der höchsten Angebotsqualität für die Benutzenden wurde die bestehende Veloabstellanlage Südost und eine zusätzliche Anlage bei der PU-Mitte Nord evaluiert. Mit einem Ausbau der Veloparkierung auf beiden Seiten der Geleise kann den wachsenden Bedürfnissen am besten nachgekommen werden.

Pragmatisch gilt es an diesen zentralen Orten eine Maximierung einer möglichst optimal funktionierenden Anlage anzustreben. Kurz bis mittelfristig entspricht dies automatisch dem Bedürfnis der Benutzenden. Bei einer attraktiven Anlage ist zudem mit einer Umlagerung innerhalb des Bahnhofareals zu rechnen. In Abwägung aller Aspekte sollte die künftige Anlage Süd-Ost über rund 1 100 Abstellplätze und die künftige Anlage Nord-Mitte über 200 bis 500 Abstellplätze verfügen.

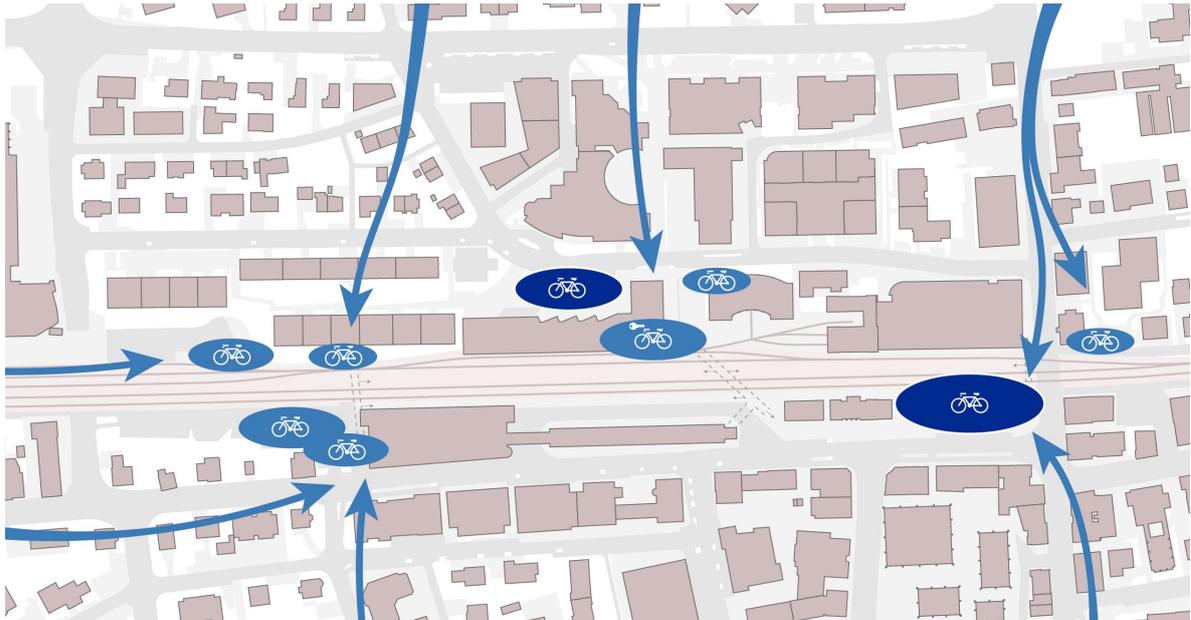


Abbildung: Zukünftige Veloparkierung bei teilweise gesperrter Bankstrasse (Konzeptschema)

### 3.2. Nordmitte

Die Stadt Uster verfügt an diesem Ort über kein eigenes Land. Die Strassenflächen der Industriestrasse bilden keine Option für die Veloparkierung. Entsprechend gilt es, Lösungen auf Arealen Dritter zu suchen.

Die Liegenschaft Industriestrasse 6, welche sich in Privatbesitz befindet, steht vor grossen baulichen Veränderungen. Hier ist ein Neubau mit Gewerbeflächen im EG und Wohnungen in den Obergeschossen geplant. Zusammen mit den Planern des Neubaus wurden verschiedene Varianten im Erdgeschoss und im Untergeschoss überprüft. Dabei konnte keine Variante überzeugen. Entsprechend hat sich die Stadt von dieser Idee distanziert. Das bewilligte Bauprojekt 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 mehrere Varianten untersucht:

#### *Variante A: Erweiterung der bestehenden Velostation im UG*

Es könnten ca. 220 Veloabstellplätze angeboten werden. Die SBB kann allerdings nur einen Teil der benötigten Fläche für diese Variante entbehren. Damit wären nur noch zwischen einem Drittel und der Hälfte der Abstellplätze umsetzbar. Wobei auch die Stadt Vorbehalte gegenüber dieser Variante hat. Die Einfahrt für eine grössere Anzahl Velos ist eng und auch die mögliche Anzahl der realisierbaren Abstellplätze ist zu tief.

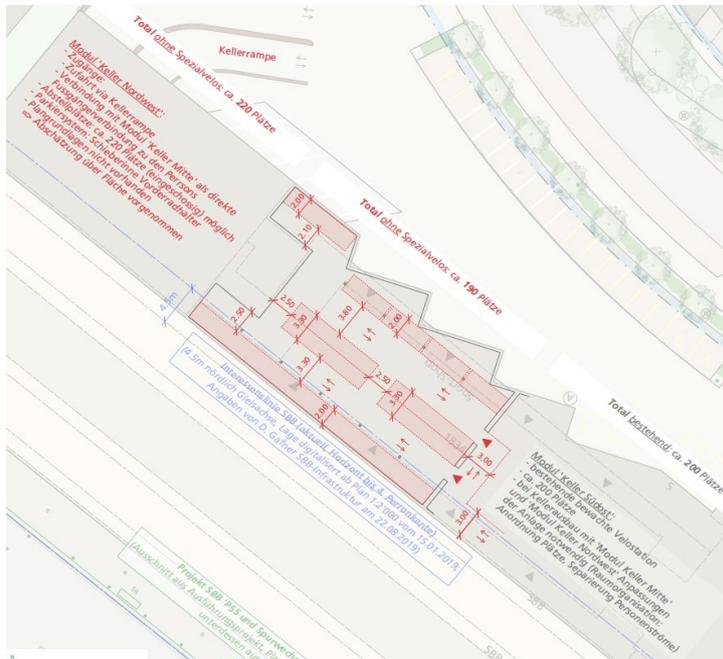


Abbildung: Erweiterung der bestehenden Velostation im UG (Darstellung asa AG)

**Variante B: Veloparkierungsanlage im Hochparterre (heutige Fläche Sportfachgeschäft)**

Es wurden unterschiedliche Anordnungen untersucht. Je nach System sind 430 bis 510 Abstellplätze möglich. Die SBB beabsichtigt das EG weiterhin und langfristig für ein Dienstleistungsangebot zu vermieten. Diese Variante wird von den SBB klar abgelehnt.

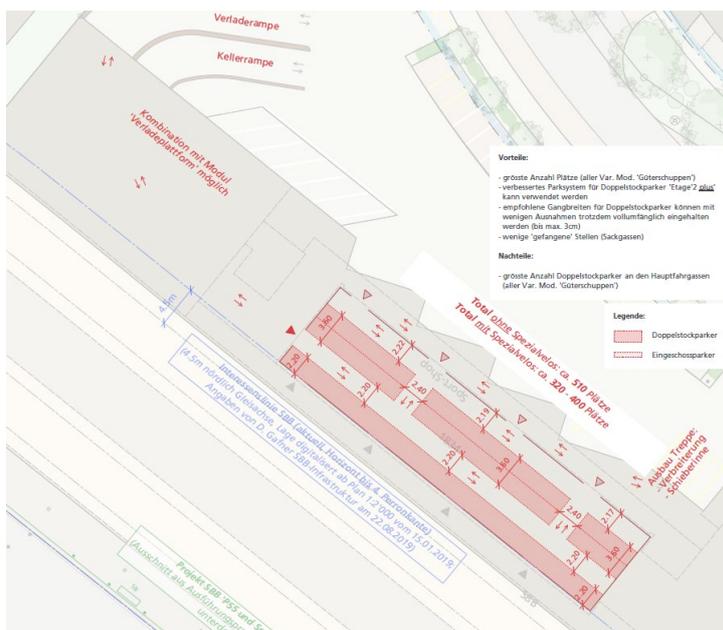


Abbildung: Veloparkierungsanlage im Hochparterre (heutige Fläche Sportfachgeschäft) (Darstellung asa AG)

**Variante C: Veloparkierungsanlage im Hochparterre (Verladeplattform)**

Im Bereich der Verladeplattform können mittels Doppelstockparker ca. 250 Veloabstellplätze angeboten werden. Die Zufahrt zum Warenlift im Erschliessungskern muss dabei weiterhin gewährleistet werden.



Abbildung: Veloparkierungsanlage im Hochparterre (Verladeplattform) (Darstellung asa AG)

**Variante D: Veloparkierungsanlage im Innenhof (heute Parkplätze für Bewohnende und Kunden)**

Es wurden unterschiedliche Anordnungsvarianten im Innenhof untersucht. Diese unterscheiden sich in der Anzahl Veloabstellplätzen und in den Auswirkungen auf die Autoparkplätze. Im Bericht «Bahnhofzentrum Uster; Erschliessungskonzeption» sind sie dokumentiert. Je nach Anordnung könnten 220 bis 590 Veloabstellplätze zur Verfügung gestellt werden. Im Austausch mit den SBB wurde eine Best-Variante erarbeitet. Diese ermöglicht 400 Veloabstellplätze. Die heutige Carausstellbucht erfährt Anpassungen. Ein temporärer Personenumschlag ist durch die verbreiterte Fahrbahn weiterhin möglich. Ein Teil der Autoparkplätze wird dafür beansprucht. Als Ersatz ist ein neues Parkplatzangebot für Autos im Bereich der Verladeplattform konzipiert.

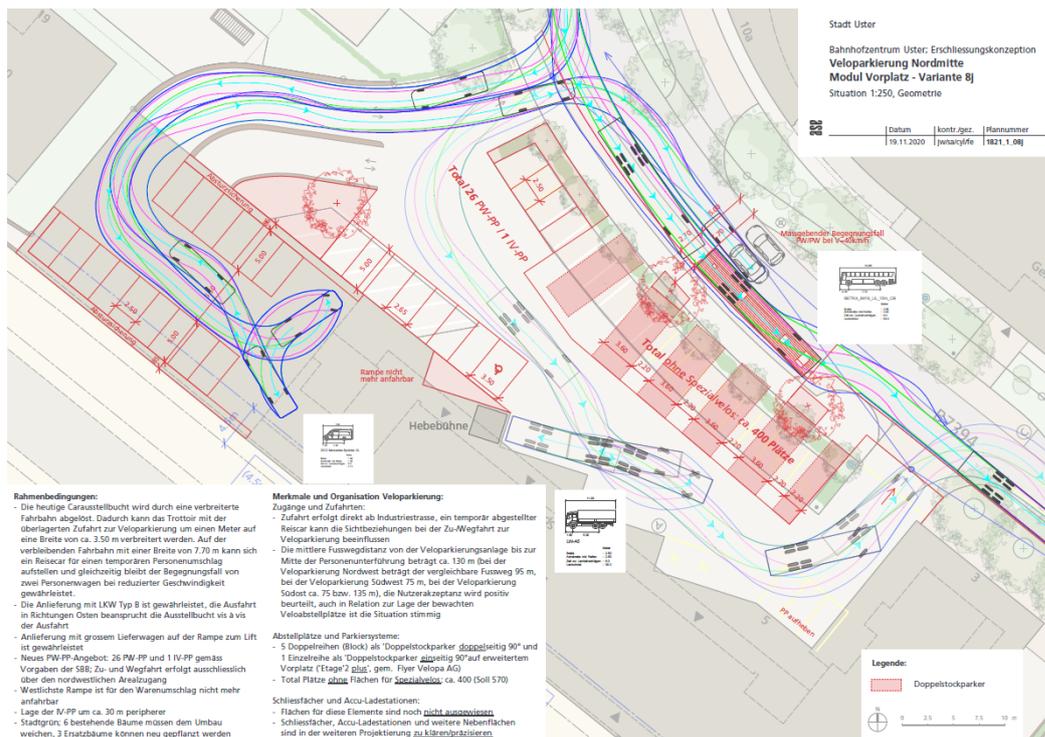


Abbildung: Veloparkierungsanlage im Innenhof (heute Parkplätze für Bewohnende und Kunden) (Darstellung asa AG)

Als Voraussetzung einer Abstellanlage auf Ihrem Grundstück sind für die SBB einerseits die Ertragsausfälle (jetzige Mieten) und andererseits die Einschränkung der übrigen Nutzung möglichst gering zu halten. Sämtliche Varianten wurden von der SBB Immobilien auf ihre betriebliche Machbarkeit geprüft. Die SBB Immobilien ist gewillt, die Variante im Innenhof weiterzuerfolgen. Mit den anderen Varianten ist sie nicht einverstanden und nicht verhandlungsbereit.

Unabhängig von der gewählten Variante ist aus Sicht der SBB Ersatz für die tangierten Autoabstellplätze zu schaffen. Erste Untersuchungen im Rahmen der Erarbeitung der Bestvariante zeigen, dass dies grundsätzlich mittels der Rampe und der freien Fläche auf der Verloaderampe möglich ist.

Die Varianten auf dem Vorplatz wurden mit klassischen Doppelstockparkern konzipiert. Da es sich hier um baulich einfach realisierbare Lösungen auf bestehenden Autoabstellplätzen handelt. Es sind aber auch ganz andere Konzepte eine vertiefte Prüfung wert. So hat beispielsweise die Firma V-Locker ein Veloparking System entwickelt, welches auf einem Autoabstellplatz bis zu 60 Bikes unterbringen kann. Dabei handelt es sich nicht mehr einfach um einen überdachten Veloständer, sondern um ein intelligentes Parkierungssystem, das digitale Verkehrskonzepte ermöglicht. Diese Angebote sind nicht für die gesamte Nachfrage von Interesse, aber ein Teilangebot ist prüfenswert.

### Kosten

Die Kostenschätzung für rund 400 Veloabstellplätze inklusive der erforderlichen Anpassungen der Carparkplätze an der Industriestrasse und der baulichen Anpassungen für die Autoabstellplätze auf der Verloaderampe beträgt 3 Millionen Franken. Es besteht eine Kostengenauigkeit von +/- 30 %.

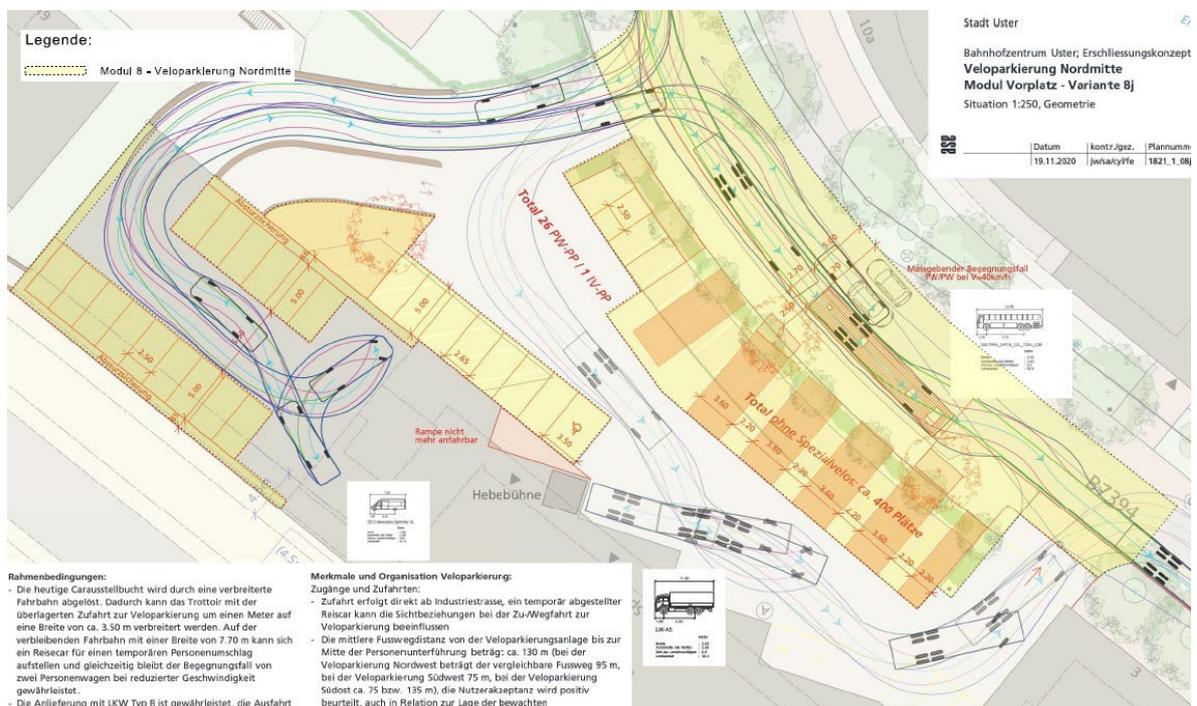


Abbildung: Veloparkierung Nord im Innenhof mit 400 Veloabstellplätzen und Ersatzmassnahmen für die Parkierung (Basis Kostenschätzung) (Darstellung asa AG/dsp)

### 3.3. Südost

Bei einer Weiterentwicklung der Veloparkierung Südost gilt es die Attraktivität zu wahren. Dazu zählen die Vernetzung mit den Velofahrenden im Norden als auch der direkte Zugang zur Bahn. Dabei gilt es zu beachten, dass die S-Bahnen nach Zürich auf Perron 1 verkehren, die S-Bahnen von Zürich auf Perron 3. Entsprechend ist heute keine stetige Wegverbindung à Niveau gegeben. Bei der Weiterentwicklung ist sicherzustellen, dass direkte Verbindungen zum Perron oder zu den Unterführungen gewährt sind.

Die Baulandparzelle im Bereich der heutigen Veloparkierung Süd-Ost bietet grundsätzlich Entwicklungspotenzial. Nach Regelbauweise ist ein viergeschossiges Gebäude gemäss Kernzonenvorschriften mit durchmischten Nutzung für Retail, Büro und Wohnen möglich. Das Areal befindet sich in einer anspruchsvollen Umgebung. Es besteht einerseits der Handlungsauftrag, an dieser besterschlossenen zentralen Lage einen Beitrag zur Innenentwicklung mit personenintensiven Nutzungen und Wohnen zu schaffen. Auch besteht andererseits ein herausforderndes historisches Umfeld, welches sehr hohe Qualitätsanforderungen an eine Bebauung stellt. Der Stadtrat hat mit dem STEK die Absicht erklärt, an dieser städtebaulich prominenten Lage einen Akzent mit einem Hochbau als Auftakt zum Bahnhof zu setzen. Die Parzelle befindet sich gemäss STEK in einem Potenzialgebiet für Hochhäuser bis 60 m. Die Maximalhöhe wird von der Stadtplanung an dieser Lage jedoch als voraussichtlich nicht verträglich beurteilt. Die Rechtsprechung der letzten Jahre hat zudem gezeigt, dass den Ortsbildinventaren viel Gewicht beizumessen ist. Konkretere Aussagen zu möglichen Hochhauspotenzialen sind erst im Rahmen einer Behandlung in der Stadtbildkommission möglich.

Im Rahmen der Machbarkeitsüberprüfung wurden verschiedene Optionen zur Nutzung des Entwicklungspotenzials und dem Ausbau der Veloparkierung geprüft. Das Variantenspektrum reichte bei der Veloparkierung über drei verschiedene Geschosse (UG, EG, OG) und von keinen zusätzlichen Nutzungen bis zu einem Hochhaus:

*Variante 1: Velohaus*

Die Variante 1 «Velohaus» sieht die reine Erstellung von 1 000 Veloabstellplätzen für die Stadt Uster vor. Das zweigeschossige Gebäude «Velohaus» zeichnet sich dadurch aus, dass das Untergeschoss zur Hälfte aus dem Terrain ragt bzw. das Erdgeschoss als «Hochparterre» funktioniert. Durch diese Anordnung der Geschosse müssen die Velos nur jeweils ein halbes Geschoss hinauf- oder hinabgestossen werden.

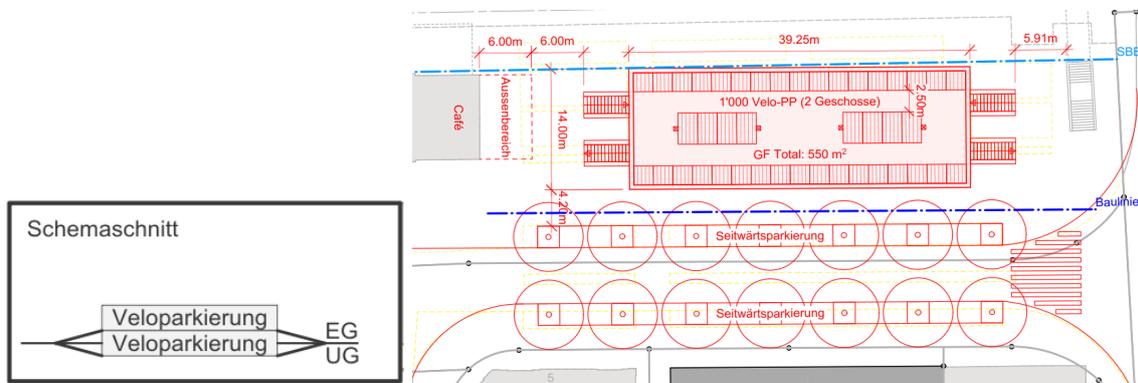


Abbildung: Variante 1 «Mindestanforderungen», Erdgeschoss (ewp)

*Variante 2: Velostation über Terrain*

Die Variante 2 «Velostation über Terrain» sieht die Erstellung einer Baute nach Bau- und Zonenordnung vor, welche unabhängig von den seitens Stadt geplanten Projekten (Umgestaltung Bankstrasse, Velounterführung, etc.) erstellt werden kann. Im Erdgeschoss befindet sich eine Velostation mit kostenpflichtigen Abstellplätzen sowie zwei kleine Shops zur Belebung der Bankstrasse als Begegnungsraum. Im ersten Obergeschoss sind kostenfreie Abstellplätze angeordnet.



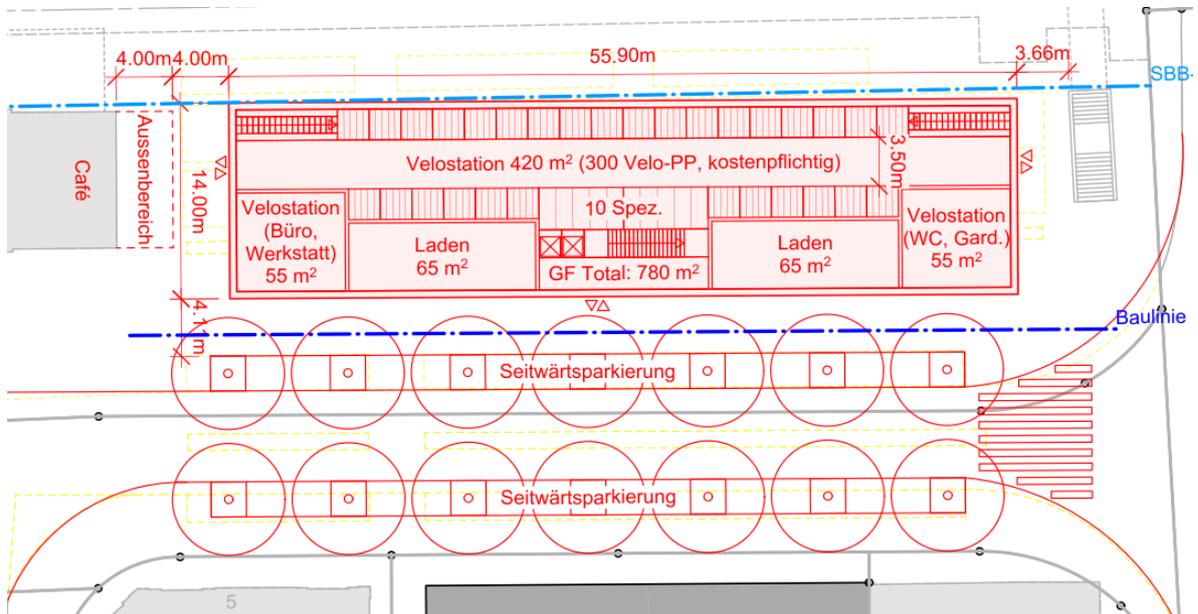


Abbildung: Variante 2 «Velostation über Terrain», Erdgeschoss (Darstellung ewp)

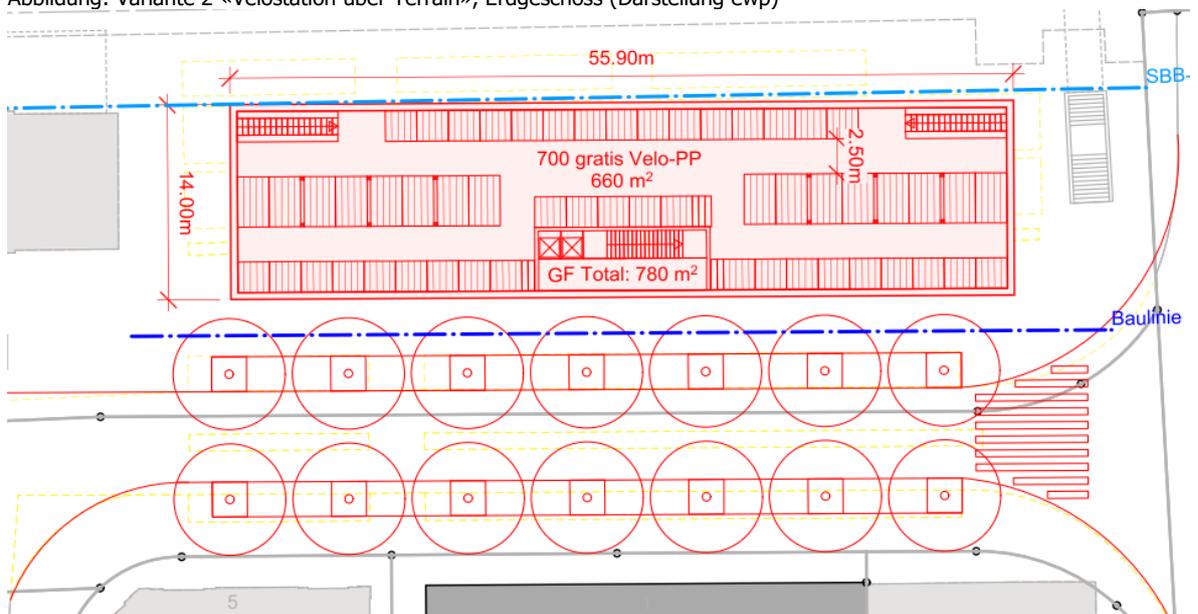


Abbildung: Variante 2 «Velostation über Terrain», 1. Obergeschoss (Darstellung ewp)

### Variante 3: Velohaus Plus

Die Variante 3 «Velohaus Plus» sieht im hinteren Bereich des Neubaus die Veloparkierung ähnlich des Velohauses (hinausragendes Untergeschoss und Hochparterre) vor. Im Erdgeschoss an der Bankstrasse befinden sich zwei Läden/Shops. In den Obergeschossen folgen Büroräumlichkeiten und Wohnungen. Um die 1 000 Veloabstellplätze unterbringen zu können, ist die nach Bauordnung maximale Gebäudelänge von 60 m voll auszunutzen.

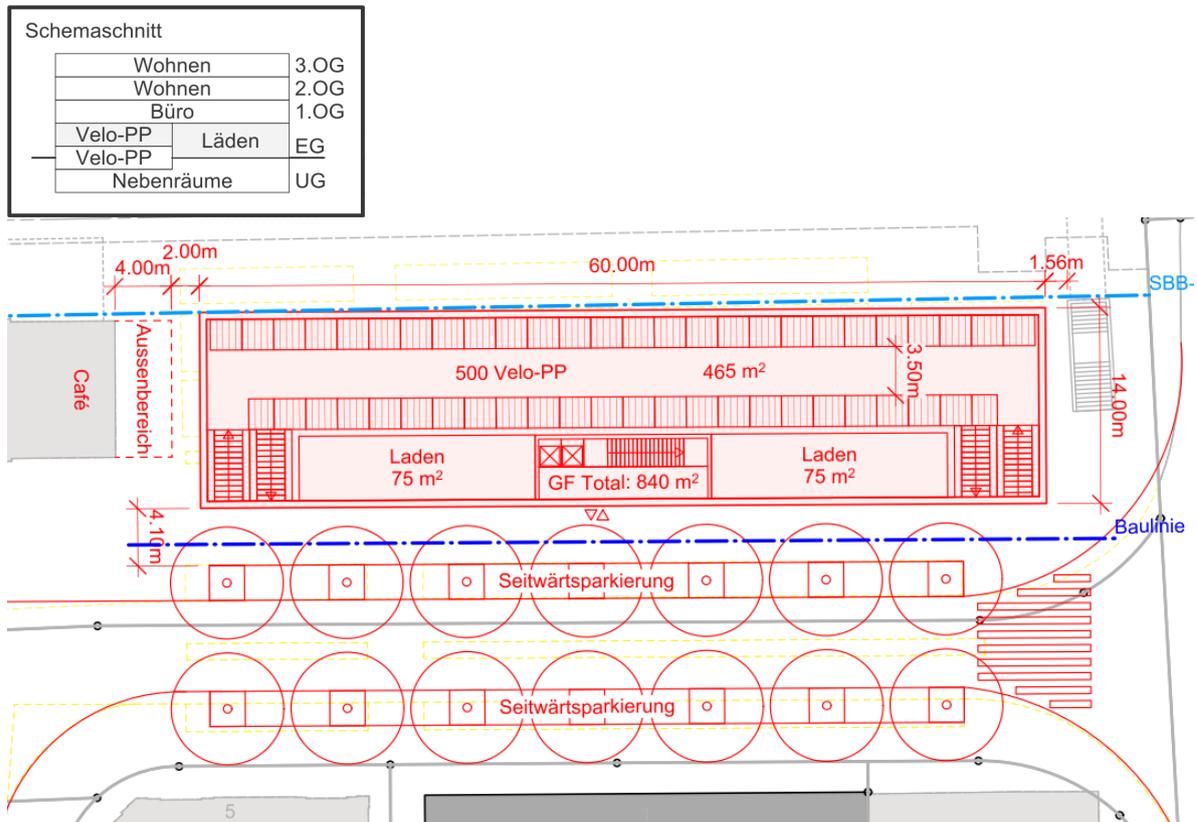


Abbildung: Variante 3 «Velohaus Plus», Erdgeschoss (Darstellung ewp)

**Variante 4: Unterirdische Velostation**

Die Variante 4 «Unterirdische Velostation» sieht eine Baute nach Bau- und Zonenordnung sowie eine unterirdische Velostation vor, welche über eine grosse Rampe mit normgerechter Steigung von 10 % entlang der Bankstrasse erschlossen wird. Aufgrund der Rampe sowie dem Aussenbereich des allfälligen Restaurants bzw. den geringen Platzverhältnissen weist die Baute im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss einen geringeren Fussabdruck auf. Um trotzdem eine angemessene Geschossfläche erreichen zu können, sind die beiden weiteren Obergeschosse in der Fläche grösser ausgestaltet. Die Velostation befindet sich einerseits unterhalb des Neubaus und andererseits zwischen Neubau und Hauptunterführung. Die Velostation weist direkte und attraktive Zugänge zur Hauptunterführung und Unterführung Ost auf. Zudem besteht mit der Variante 4 noch die Möglichkeit, die unterirdische Velostation mit der seitens Stadt geplanten Velounterführung Brunnenstrasse zu verbinden.

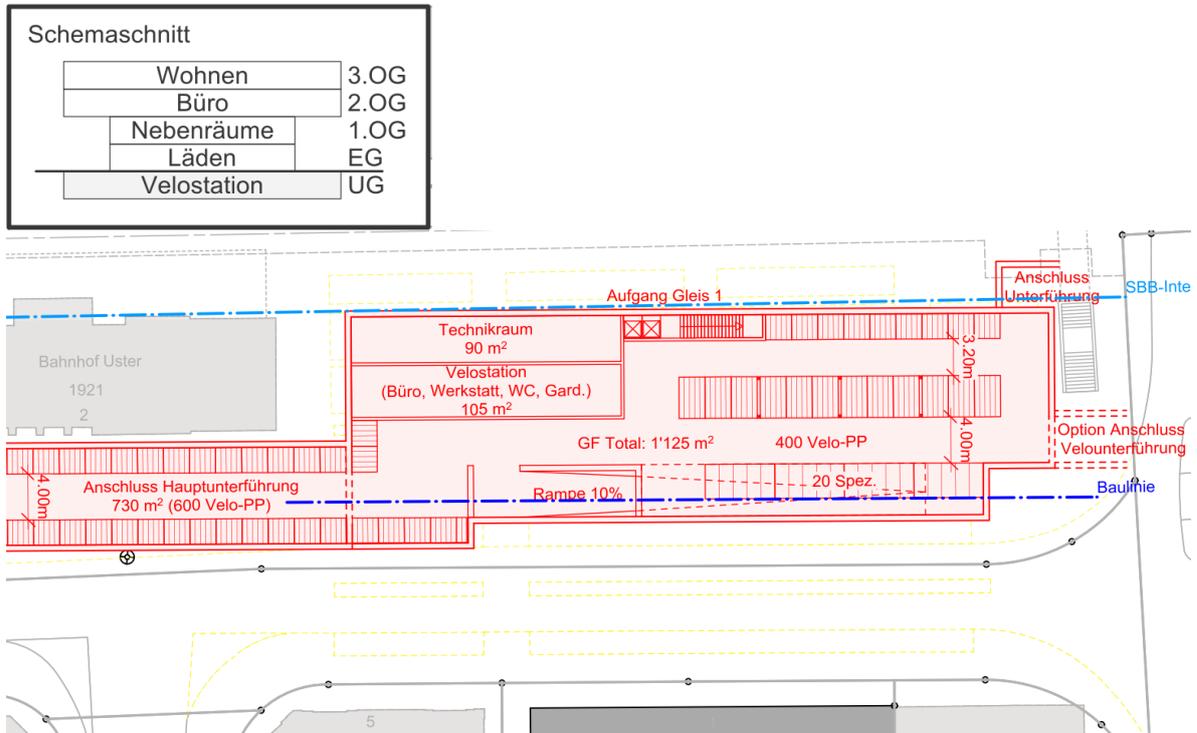


Abbildung: Variante 4 «Unterirdische Velostation», Untergeschoss (Darstellung ewp)

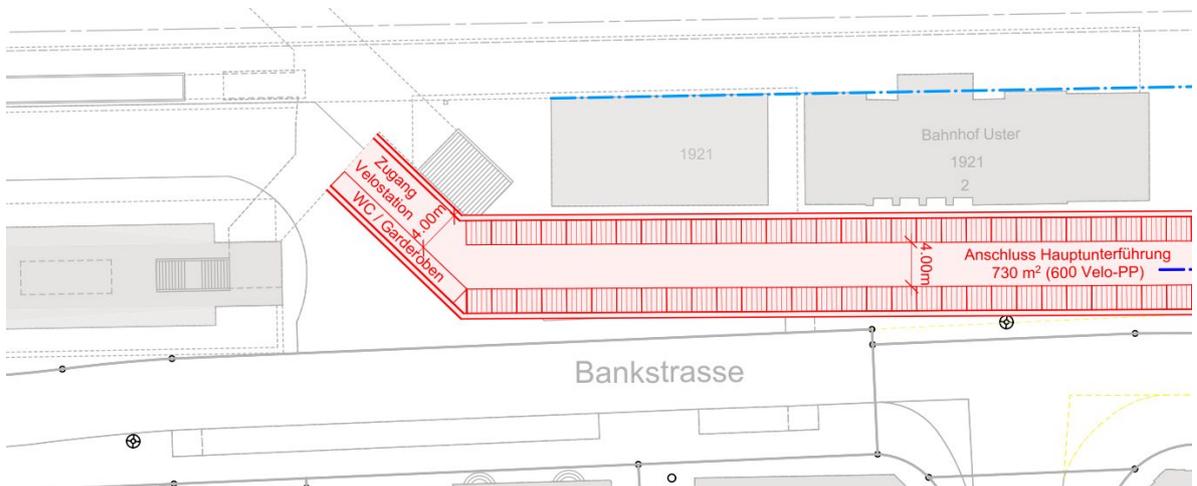


Abbildung: Variante 4 «Unterirdische Velostation», Anschluss Hauptunterführung, Untergeschoss (Darstellung ewp)

**Variante 5: Hochhaus mit unterirdischer Velostation**

Bei der Variante 5 wurde ein Hochhaus mit unterirdischer Velostation geplant. Der Bau zeichnet sich durch den 60 m hohen Wohnturm mit Zugang an der Ostfassade sowie durch den 4-geschossigen Büroanbau mit Zugang im Westen aus. Im Erdgeschoss befinden sich Ladenflächen. Die Variante 5 sieht wie in der Variante 4 eine unterirdische Velostation (unterhalb des Neubaus sowie zwischen Neubau und Hauptunterführung) mit direkten Zugängen zu den Unterführungen und Perrons vor.

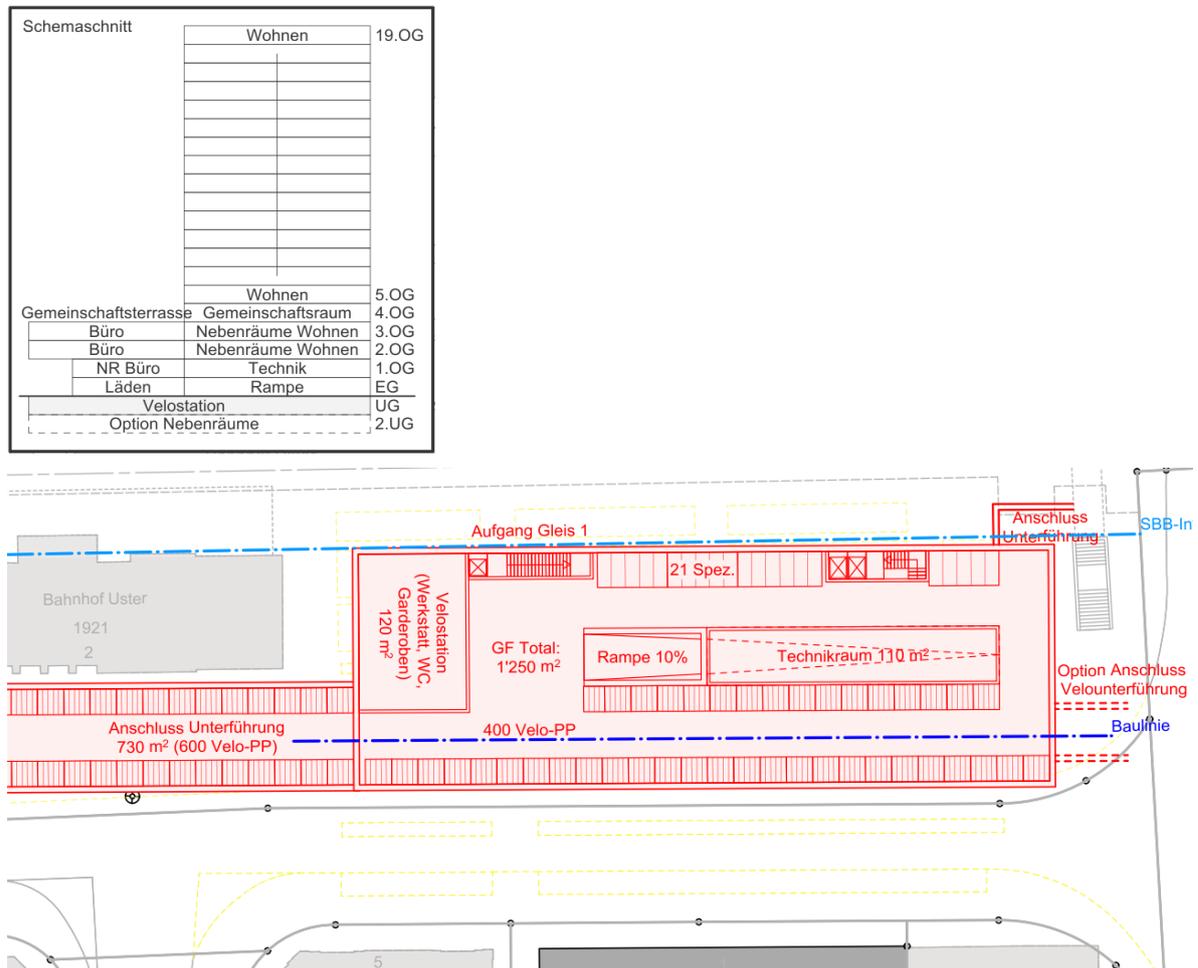


Abbildung: Variante 5 «Hochhaus», Untergeschoss (Darstellung ewp)

Selbstverständlich ist es im Interesse des Investors, SBB Immobilien bei Nutzung des Entwicklungspotenzials an diesem zentralen Standort publikumsintensiver Nutzungen anbieten zu können. Diese ergeben eine gewisse Rendite. Entsprechend schliesst sich die Velonutzung im Erdgeschoss aus ökonomischen Gründen aus. Splittinglösungen sind aufgrund des eingeschränkten Grundrisses nicht attraktiv. Funktional zeigt sich, dass die Anordnung im Obergeschoss keinen Mehrwert erzeugt. Velofahrende müssen ein Geschoss überwinden und der Zugang zur Bahn ist zwingend mit einem Geschosswechsel verbunden. Der Zugang zum Mittelperron via Personenunterführung führt gar zu zwei Geschossen, die es zu überwinden gilt.

Die Anordnung im Untergeschoss, die im Normalfall meist als unattraktiv einzustufen ist, vermag hier in Kombination mit einem Hochbau zu überzeugen. Dabei ist die Grundrissituation so zu wählen, dass die unterirdische Velostation zwischen die neu zu erstellende Velounterführung Ost 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 Ost angefahren werden, respektive im Bereich der Bankstrasse ergeben sich mit der Rampe grosse Synergien. So kann die Zufahrtsrampe in die Parkieranlage gleichzeitig als Abgang der Unterführung genutzt werden. Dies stellt in dieser beengten Situation ein wesentlicher Mehrwert dar.

Sollte die SBB mittelfristig auf eine Entwicklung mit erweiterten Nutzungen verzichten, bietet sich die Variante 1 «Velohaus» an. Die Anordnung der Geschosse als halb herausragendes Untergeschoss und Hochparterre ermöglicht eine verhältnismässig gute Zugänglichkeit. Sollte sich dieses

Szenario abzeichnen sind jedoch noch weitere Varianten für einen oberirdischen Ausbau der Veloparkierungsanlage zu prüfen.

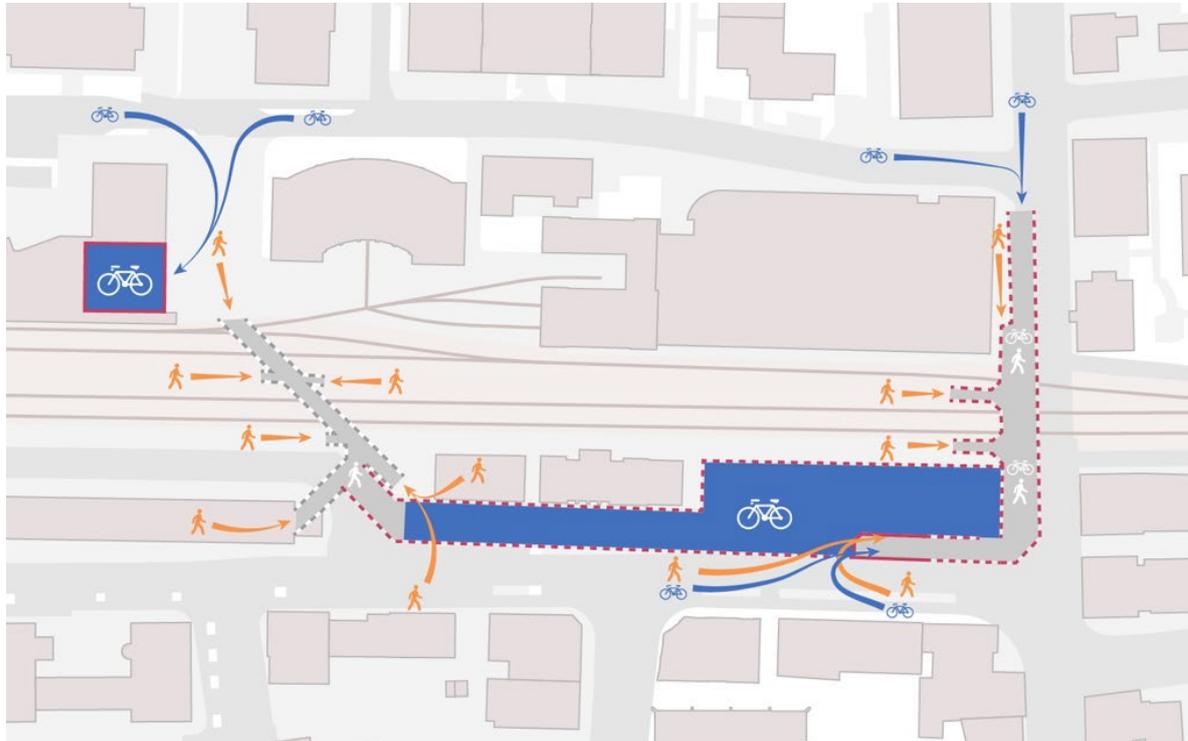


Abbildung: Einbindung der unterirdischen Veloabstellanlage Süd-Ost in die Verkehrsströme PU-Mitte und PU-Ost (Schema-plan)

### *Kosten*

Die Kosten für eine unterirdische Veloparkierung ist im allgemeinen Vergleich am höchsten. Bei einer Entwicklung ihrer Liegenschaft durch die SBB ist dies an diesem Ort mangels Alternative die günstigste und teuerste Option zugleich.

Noch undefiniert sind die effektiven Kosten, welche die Stadt zu tragen hat. Hierzu konnte mit der SBB mangels Detailstudie und mangels eines Vorvertrages noch kein gemeinsamer Weg definiert werden.

Für ein Veloparkhaus oder andere oberirdische Ausbaumöglichkeiten wurden keine Kostenschätzungen vorgenommen. Es ist jedoch von deutlich tieferen Baukosten auszugehen.

### 3.4. Fazit

Aufgrund der steigenden Nachfrage nach attraktiven Veloabstellplätzen ist eine neue Veloabstellanlage Nordmitte und ein Ausbau der Veloabstellanlage Südost angezeigt. Die angestrebten Erweiterungen der Veloparkierungsmöglichkeiten am Bahnhof Uster sind im neuen kommunalen Richtplan (Stand Weisung des Stadtrats) neben den bestehenden Anlagen bewachte Velostation, West P+R, Nord P+R, West unten und Industriestrasse unten bezeichnet. Als geplante Veloabstellanlagen sind die Anlage Nord mit ca. 500 Veloabstellplätzen und die Abstellanlage Süd-Ost mit einem Ausbau um 500 Abstellplätze auf rund 1 100 Abstellplätze aufgeführt.

Die Prüfung verschiedener Standorte hat für die neue Anlage Nordmitte durch ein Ausschussverfahren eine klare Bestvariante auf dem Vorplatz der Liegenschaft Industriestrasse 3 ergeben. Eine Anordnung einer attraktiven Veloparkierungsanlage in der unmittelbaren Nähe zur Personenunterführung Mitte deckt ein grosses Defizit im Norden des Bahnhofs. Entsprechend vermag das Konzept

einer Aussenanlage an diesem Standort inhaltlich zu überzeugen. Die Lösung kann die Nachfragebedürfnisse der kommenden Jahre erfüllen. Eine schrittweise Erweiterung ist dabei eine Option, die es zu prüfen gilt. Die Auslegeordnung zeigt, dass ein substantieller Ausbau nur in Abstimmung mit den Interessen der SBB als Grundeigentümerin möglich ist. Die Anforderungen der SBB sind in den weiteren Planungsschritten zur konkreten Konzeption der Veloparkierungsanlage auf dem Vorplatz zu berücksichtigen.

Bei der Veloabstellanlage Südost wird bei Entwicklungsabsichten der SBB ein Ausbau in einer unterirdischen Anlage angestrebt. Eine Anordnung im ersten Untergeschoss ist zwar kostenintensiv, die aufgezeigte Variante mit direkter Anbindung an die Personenunterführung Mitte und die Velounterführung Ost mit Aufgang in die Brunnenstrasse vermag inhaltlich zu überzeugen. Die Lösung ist somit funktional und kann die Nachfragebedürfnisse der kommenden Jahre erfüllen.

Ohne einen rentablen Hochbau stellt die unterirdische Veloparkierungsanlage aufgrund der hohen Kosten keine sinnvolle Lösung dar. In diesem Fall sind weitere Varianten mit tieferen Kosten und weniger aufwändigen Lösungen zu prüfen. Aus Nutzersicht stellt die Variante «Velohaus» eine attraktive Lösung dar. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis gilt es jedoch noch zu beurteilen und anderen oberirdischen Varianten gegenüberzustellen.

Die Variantenprüfung der beiden Veloparkierungsanlagen zeigt, dass das gesetzte Ziel an zusätzlichen Abstellplätzen eine Herausforderung darstellt. An beiden Standorten sind die Möglichkeiten aufgrund der Anforderungen von anderen Nutzungen begrenzt und die Projektentwicklung abhängig von strategischen Entscheidungen der SBB als Grundeigentümerin.

Betreffend Veloabstellanlagen weist der Kanton im Richtplan eine bestehende Veloparkierungsanlage beim Bahnhof aus. Im kommunalen Richtplan sind die bestehenden kommunalen Anlagen bezeichnet. Diese sind: bewachte Velostation, West P+R, Nord P+R, West unten, Industriestrasse unten. Als geplante Veloabstellanlagen sind die Anlage Nord mit ca. 500 Veloabstellplätzen und die Abstellanlage Süd-Ost mit einem Ausbau um 500 Abstellplätze auf rund 1 100 Abstellplätze im kommunalen Richtplan aufgeführt.

#### 4. Unterführungen

Der STEK Ergänzungsbericht hat sich mit dem Thema der Bahnquerungen intensiv beschäftigt. Dabei hat eine Auseinandersetzung mit den Veränderungen, bedingt durch den Doppelspurausbau der SBB und dem damit verbundenen Ausbau des S-Bahnnetzes, stattgefunden. Es gilt, das kommunale Verkehrsnetz auf diese neuen Gegebenheiten abzustimmen. Im STEK-Ergänzungsbericht sind die städtischen Ziele bezüglich Querung der Bahnlinie aufgeführt. Mit den bestehenden Velounterführungen Dammstrasse und PU-West bestehen im Zentrum westlich des Bahnhofs zwei Velounterführungen. Auf der Ostseite kann mit einer neuen Unterführung auf der Achse Brunnenstrasse-Bahnhofstrasse eine wichtige Verbindung zwischen dem Stadtzentrum/Kirchuster und den nördlichen Quartieren Hegetsberg/Buchholz ergänzt werden. Noch weiter im Osten soll zudem eine Velounterführung bei der Wermatswilerstrasse erstellt werden.

Zur Achse Brunnenstrasse/Bahnhofstrasse hält der Ergänzungsbericht folgende Aussage fest:

*Über die Achse Brunnenstrasse/Bahnhofstrasse werden einige der wichtigsten innerstädtischen Ziele mit Stadtteilen auf der anderen Bahnseite verbunden. Dazu zählen die Sportanlage Buchholz, die Schützenwiesen mit Pfadizentrum und das Spital nördlich der Bahn sowie der Bahnhof, das Stadtzentrum, die Erholungssachse Aabach mit Parkanlagen, Dorfbadi und Verbindung zum Seefeld südlich der Bahn. Soll das Velo zum innerstädtischen Verkehrsmittel der Wahl werden, muss es zum Erreichen dieser Ziele das attraktivste Verkehrsmittel werden. Aus diesem Grund ist die Fuss- und Velounterführung Brunnenstrasse/Bahnhofstrasse eines der Schlüsselprojekte im STEK.*

Betriebliche Anpassungen oder gar ein Ausbau der bestehenden Unterführung West (Fussgänger und Velo) oder der Unterführung Mitte (Fussgänger) wurden im STEK nicht thematisiert.

Die Personenunterführung West ist bereits heute mit einem Veloweg kombiniert. Sie dient sowohl als intermodale Schnittstelle als auch als innerstädtische Verbindungsachse für Fussgänger und Velofahrende zwischen den Stadtteilen. Weder SBB noch die Stadt Uster sehen hier aktuell einen Handlungsbedarf.

Die Personenunterführung Mitte dient als intermodale Schnittstelle und als innerstädtische Verbindungsachse für Fussgänger zwischen den Stadtteilen. Politisch wird hier von einzelnen Votanten immer wieder ein Ausbau in Richtung Webernstrasse begehrt. Dies hätte eine Verlängerung der Personenunterführung zur Folge.

#### 4.1. PU West

Weder die SBB noch die Stadt Uster sehen hier aktuell einen Handlungsbedarf. Da auch keine Anliegen diesbezüglich aus der Bevölkerung und Politik bekannt sind, werden keine Varianten geprüft.

#### 4.2. PU Mitte

Ein Ausbau der PU Mitte in Richtung Webernstrasse hätte eine Verlängerung der Personenunterführung zur Folge. Der Rampenaufgang hätte in der Webernstrasse zu erfolgen. Die Bankstrasse muss für den Busverkehr befahrbar bleiben. Friktionen mit der bestehenden Tiefgarage der Liegenschaft der SBB (Coop-Gebäude) wären dabei unausweichlich.

Zusammen mit der Verlängerung der Unterführung stellt sich hier die Frage, ob die Unterführung zu einer Laden- und Einkaufspassage ausgebaut werden könnte. Entsprechende Begehren wurden auch im Rahmen der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplanes gestellt.

Im Rahmen einer grundsätzlichen Auslegeordnung wurden für die Personenunterführung Mitte zwei Varianten auf ihre Kostenfolge überprüft. Die Variante A sieht die PU-Mitte als reine Fussgänger- und Velopassage zwischen Webernstrasse und Industriestrasse vor. Die Variante B weist noch eine einseitige gewerbliche Nutzung aus.

### Personenunterführung Mitte, Variante A

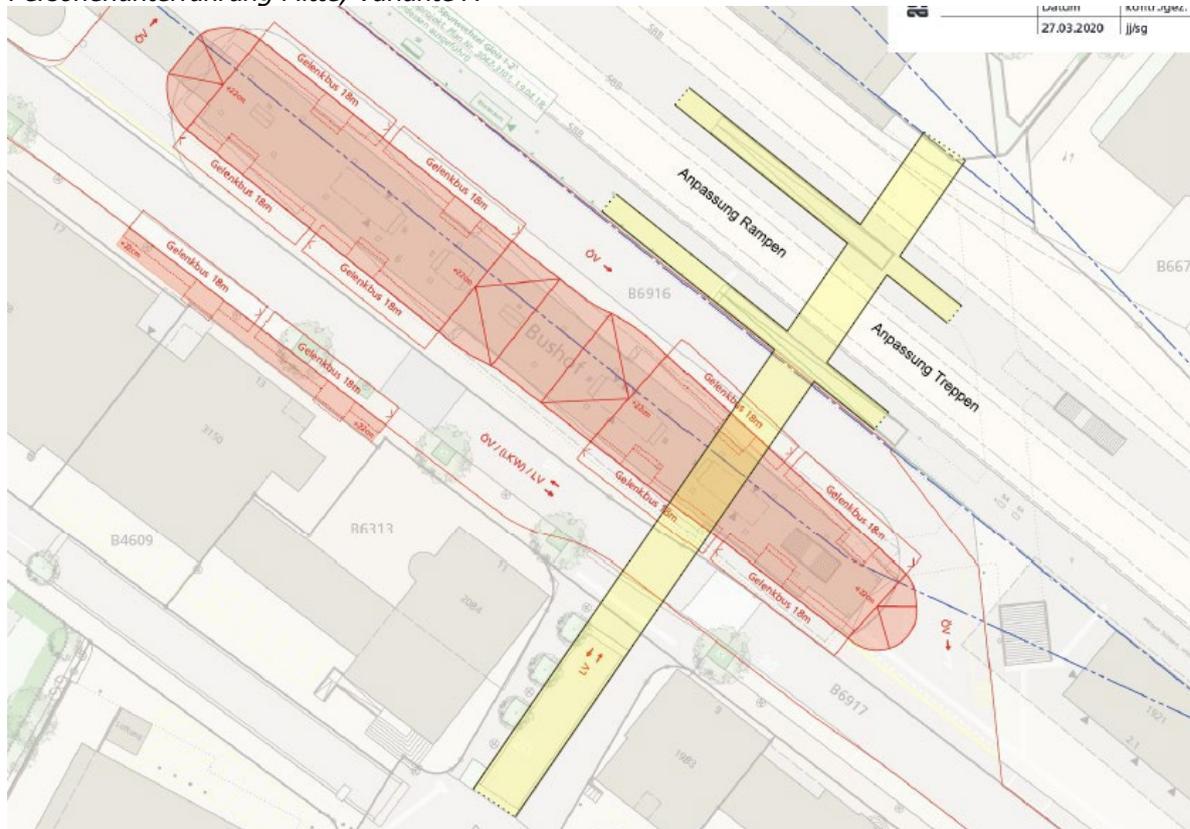


Abbildung: Verlängerung der Personenunterführung Mitte; Variante A (Darstellung dsp)

Die Variante A basiert auf der Annahme, dass der Betrieb als Fussgänger- und Veloverbindung im Mischverkehr erfolgt. Damit konnte die erforderliche Breite auf 6 m reduziert werden. Trotzdem sind Anpassungen der Rampen und Treppenaufgänge notwendig. Die Mindesthöhe wurde mit 3,5 m angenommen. Es resultiert eine Länge der Unterführung von 68 m. Die Kostenschätzung ergibt Aufwendungen von 31,5 Millionen Franken bei einer Genauigkeit von +/- 30 %.

### Personenunterführung Mitte, Variante B

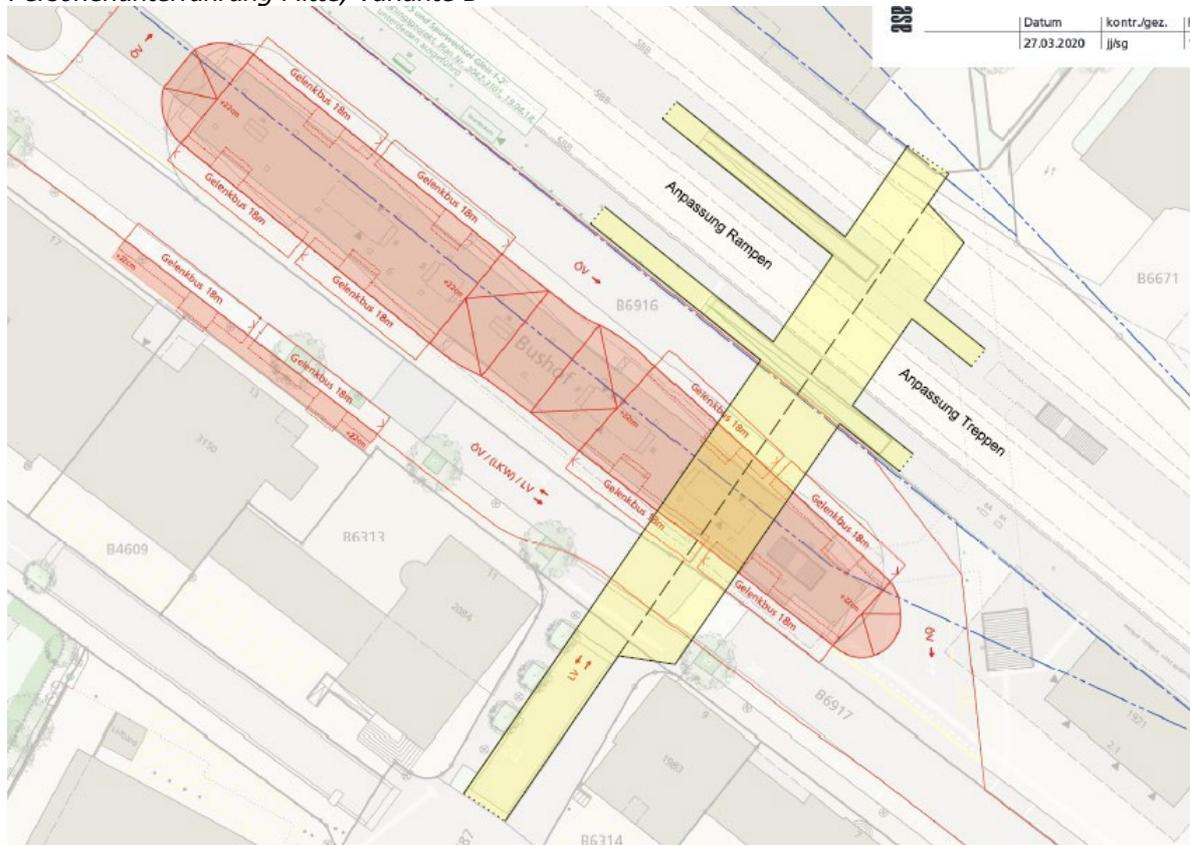


Abbildung: Verlängerung der Personenunterführung Mitte; Variante B (Darstellung dsp)

Die Variante B basiert auf der Annahme, dass der Betrieb als Fussgänger- und Veloverbindung im Mischverkehr erfolgt. Damit konnte die erforderliche Breite auf 6 m reduziert werden. Zusätzlich werden einseitig Ladenlokale angeordnet. Diese weisen eine nutzbare Tiefe von 6 m aus. Dies macht Anpassungen der Rampen und Treppenaufgänge notwendig. Die Mindesthöhe wurde mit 3,5 m angenommen. Die Ladenlokale haben keine Auswirkungen auf die Länge der Passage, diese bleibt wie bei Variante A bei 68 m. Die Kostenschätzung ergibt Aufwendungen von 39,7 Millionen Franken bei einer Genauigkeit von +/- 30 %.

Die baulichen Anpassungen der Tiefgarage, Ersatz der tangierten Parkierungsflächen und allfällige statische Speziallösungen für das Gebäude über der Passage sind in diesen Schätzungen nicht enthalten.

#### 4.3. PU Ost

Für die Unterführung Brunnenstrasse wurden Varianten in unterschiedlichen Detaillierungstiefen geprüft. In einer Grobbeurteilung wurden die möglichen Lagen der Aufgänge geprüft.

Eine Unterführung in diesem beengten Raum hat automatisch Auswirkungen auf den Strassenraum. Nördlich der Geleise kann der Ausgang im Strassenraum der Brunnenstrasse angeordnet werden. Dies erfordert mindestens den Abbau einer Spur der Strasse. Für eine logische Wegführung ist dies die sinnvollste Lösung. Ein Ausgang in die Bahnstrasse würde weder den Bedürfnissen des Velo- und Fussverkehrs entsprechen, noch ist ausreichend Platz vorhanden. Südseitig muss die Rampe ausserhalb des Einmünders Bankstrasse - Bahnhofstrasse platziert werden, ansonsten werden hier sämtliche Verkehrsbeziehungen unterbunden. Dazu wurden drei Varianten geprüft:

*Variante A: Bahnhofstrasse*

In der skizzierten Variante A wird die Rampe in der Bahnhofstrasse angeordnet. Damit ergibt sich für den Langsamverkehr von Nord nach Süd eine optimale Verbindung. Räumlich hat die Rampenanordnung in der Bahnhofstrasse zur Folge, dass hier eine Spur der Strasse abgebaut werden muss. Dies ist aus betrieblichen Gründen für den Busverkehr jedoch ausgeschlossen. Die Zu- oder Wegfahrt zum Bauhof wäre damit unterbunden. Das ÖV-System kann somit nicht aufrechterhalten werden.

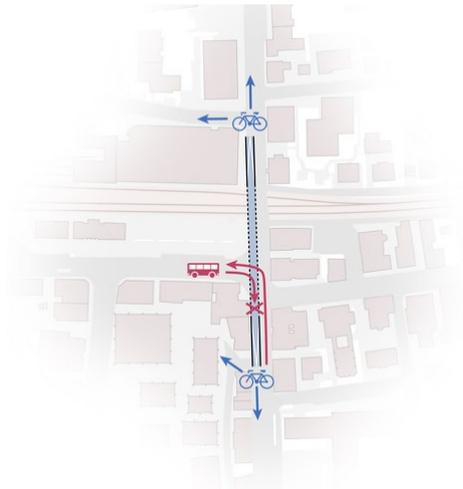


Abbildung: Velo- und Personenunterführung Ost; Variante A (Konzeptskizze)

#### *Variante B: Freiestrasse*

In der Variante B wird die Rampe südseitig in der Freiestrasse angeordnet. Damit kann sowohl die Einmündung der Bankstrasse in die Bahnhofstrasse als auch der Busverkehr auf der Bahnhofstrasse im Gegenverkehr erhalten werden. Zudem ist der Strassenraum der Freiestrasse an dieser Stelle verhältnismässig grosszügig, was die Integration der Rampe erleichtert.

Aus räumlichen Gründen und aus Gründen der Restriktionen für den Gesamtverkehr vermag diese Lösung somit zu überzeugen. Für die erforderliche Verbindung des Langsamverkehrs von Norden nach Süden stellt sie aber eine äusserst schlechte Lösung dar. Der Austritt aus der Rampe in die Freiestrasse entspricht keiner Wunschlinie des grössten Teils der Benutzenden. Diese wollen sich grossräumig in Richtung Nüssli-Kreisel, Kirchuster, Niederuster oder See bewegen, kleinräumig in Richtung Stadtzentrum. Sowohl für die grossräumige als auch für die kleinräumige Wegbeziehung ist diese Variante somit nicht befriedigend.

Wie in der Konzeptskizze dargestellt führt diese Anordnung zu Umkehrmanövern auf der Freiestrasse, die Velofahrenden müssen sich oberirdisch neu in das Verkehrssystem einordnen. Die notwendigen Abklärungen hierfür wurden nicht vorgenommen.

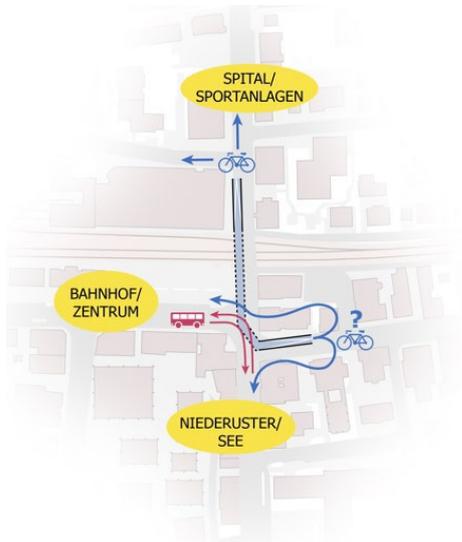


Abbildung: Velo- und Personenunterführung Ost; Variante B (Konzeptskizze)

#### *Variante C: Bankstrasse*

In der Variante C wird auf der Südseite die Rampe in der Bankstrasse angeordnet. Aufgrund der räumlichen Situation ist dies in einer Randlage möglich, in der Bankstrasse erfordert dies keinen Spurbau der Strasse. Der Busverkehr kann somit weiterhin im Gegenverkehr erfolgen.

In der kleinräumigen Betrachtung ist diese Anordnung optimal, die Rampe führt deren Nutzer direkt ins Stadtzentrum. Grossräumig betrachtet ist die Beziehung in Richtung Süden nicht optimal. Die Verbindung nach Niederuster und See kann aber via Poststrasse qualitativ erfolgen, die Verbindung in Richtung Kirchuster durch ein Wendemanöver und Integration in den Strassenverkehr via Bankstrasse und Bahnhofstrasse ist nicht ausgeschlossen.

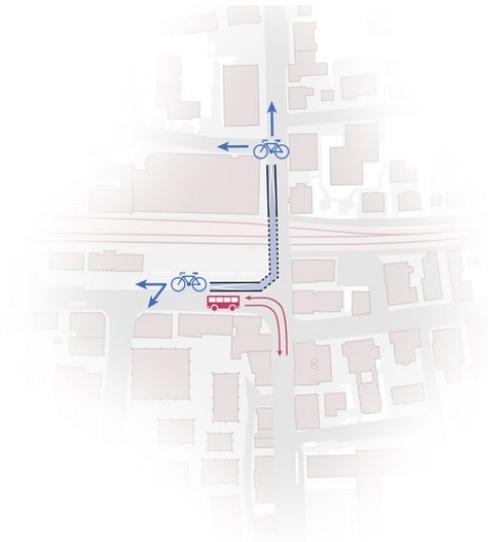


Abbildung: Velo- und Personenunterführung Ost; Variante C (Konzeptskizze)

#### *Zwischenfazit*

Die Überlegungen zur Lage des südlichen Rampenaufgangs zeigen eine klare Bestvariante. Die Variante C mit dem Rampenaufgang in der Bankstrasse stellt aus Nutzersicht eine zufriedenstellende Lösung dar, ohne übermässige Behinderungen für den Busverkehr zu verursachen. Bei einem südlichen Rampenaufgang in der Bankstrasse bieten sich Synergien mit einer unterirdischen Veloparkierungsanlage Südost an. So könnte der Abgang zur Velostation gleichzeitig als städtische Verbindung

für den Langsamverkehr von Nord nach Süd und umgekehrt verwendet werden. Der Bau einer Unterführung Brunnenstrasse wurde auf ihre Machbarkeit in Abstimmung auf den Neubau der SBB auf dem Areal Süd-Ost untersucht.

Sollte auf eine unterirdische Veloparkierung mit gleichzeitigem Neubau der SBB verzichtet werden, ist eine Personenunterführung Ost gemäss Konzeptvariante C nicht ausgeschlossen. Diese hätte aber Auswirkungen auf die bestehende Veloparkierung.

### *Rampenausgestaltung*

Im Bericht «Bahnhofzentrum Uster; Erschliessungskonzeption» wurden unterschiedliche Varianten für die konkrete Rampenausgestaltung inklusive Platzbedarf geprüft. Die Varianten unterscheiden sich hauptsächlich bezüglich Rampengefälle und der südlichen Rampenabwicklung (mit oder ohne Kehren). Folgende Varianten wurden geprüft:

1. Norden: gerade und flache rollstuhltaugliche 6 %-Rampe mit Treppenzugang in die Industriestrasse, Süden: SBB-konforme 10 % Gefälle für ungedeckte Rampen mittels zweier Kehren abgewickelt und der Rampenkopf liegt unmittelbar beim Knoten, lichte Höhe: 3,5 m
2. beidseitig sehr steile Rampen mit 18 % Gefälle, gerader Linienführung und einer Separierung in Rampen- und Treppenwegbereich, zwingend gedeckt oder beheizt, lichte Höhe: 3 m
3. Norden: SBB-konformen 12 % Gefälle für gedeckte Anlagen, Süden: SBB-konforme 10 % Gefälle für ungedeckte Rampen mittels einer Kehre abgewickelt und der Rampenkopf liegt unmittelbar beim Knoten, lichte Höhe: 3 m
4. Norden: SBB-konformen 12 % Gefälle für gedeckte Anlagen, SBB-konformen 12 % Gefälle für gedeckte Anlagen mit gerader Führung und Rampenkopf vom Knoten weggerückt, lichte Höhe: 3 m

Als Fazit zu den untersuchten Varianten ist festzuhalten, dass um dem Anliegen einer verbesserten Fuss- und Veloverkehrsunterführung gerecht zu werden, Kompromisse zwischen Nutzerfreundlichkeit, Konsequenzen für Privateigentum bzw. heutigen Nutzungen, Ortsverträglichkeit, Kostenfolge und Realisierungschancen nötig sind. Ein Ausbau der PU Ost zu einer Anlage mit fahrbaren LV-Rampen setzt einen Einbahnabschnitt auf der Brunnenstrasse, zwischen der Industriestrasse im Norden und der Bankstrasse im Süden voraus. Das Velo kann dabei weiterhin auch oberirdisch im Gegenverkehr geführt werden. Eine Anbindung der PU Ost an eine allfällige unterirdische Veloabstellanlage kann bei allen Lösungsansätzen ermöglicht werden, jedoch mit unterschiedlichem Komfort für die Nutzenden. Die asa AG empfiehlt den Lösungsansatz der Variante 4 als ausgewogenen Kompromiss.

Weiter untersucht wurde im Bericht «Bahnhofzentrum Uster; Erschliessungskonzeption», ob bei der Variante 4 eine Rampenanordnung auf der nördlichen oder auf südlichen Seite der Bankstrasse bessere Bedingungen schafft. In dieser Betrachtung ist die nördliche Anordnung auf dem Grundstück der SBB klar zu favorisieren.

Neben Rampen für die Velofahrenden sind Treppenaufgänge für die Zufussgehenden vorzusehen. Die Rahmenbedingungen für den Anschluss an das Mittelperron sind noch vertieft zu untersuchen. Hier gilt es zu klären, ob dieser Aufgang erneuert werden muss und ob eine Treppe aus Sicht des Behindertengleichstellungsgesetzes möglich ist oder es eine Rampe erfordert.

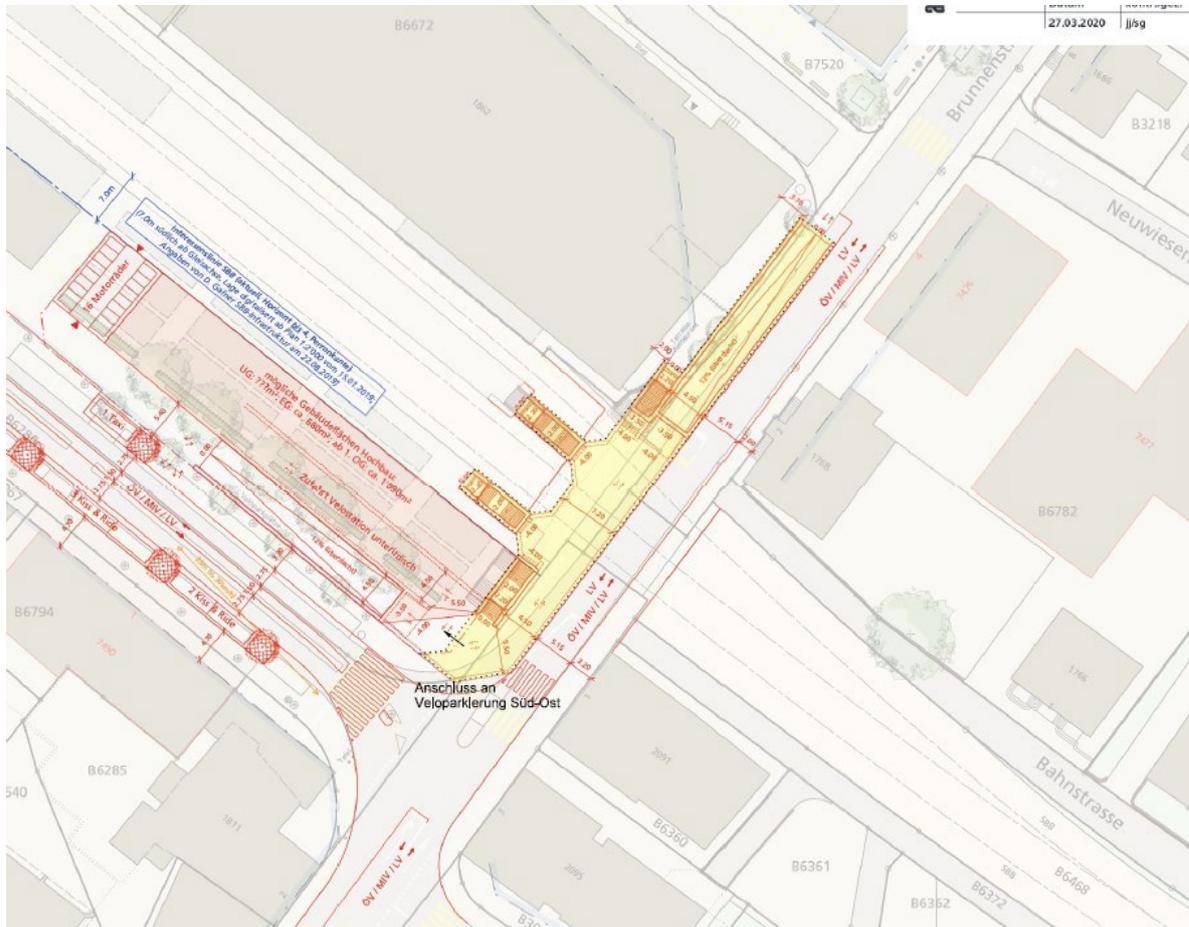


Abbildung: Velo- und Personenunterführung Ost; empfohlene Variante (Machbarkeitsstudie) (Darstellung asa AG/ dsp)

Die Kostenschätzung ergibt Aufwendungen von 6,4 Millionen Franken bei einer Genauigkeit von +/- 30 %. In dieser Schätzung sind die im Plan gelb markierten Bauteile enthalten. Die Rampe Bankstrasse wurde in die Kosten der unterirdischen Veloparkierung integriert.

#### 4.4. Fazit

Sowohl bei der PU Ost als auch bei der PU Mitte bedeutet ein Ausbau zu einer Stadtteilverbindung für den Fuss- und Veloverkehr einen sehr grossen Aufwand. Es ist deshalb eine klare Priorisierung aufgrund des Nutzens und der Aufwände vorzunehmen. Ein Ausbau von beiden Unterführungen wird als unverhältnismässig beurteilt.

Im STEK Ergänzungsbericht wurde die PU Ost klar als wichtigere Verbindung im städtischen Fuss- und Velonetz ermittelt. Die PU Ost liegt direkt auf einer wichtigen Nord-Süd-Verbindung und bietet damit einen grösseren Nutzen als Stadtteilverbindung. Die PU Mitte ist hingegen primär für die kleinräumigen Verbindungen am Bahnhof und ins Zentrum relevant. Insbesondere für den Veloverkehr sind die Nord-Süd-Verbindungen auf der Brunnenstrasse-Bankstrasse und Dammstrasse viel wichtiger, als eine Verbindung im Bereich der PU Mitte.

Bei beiden Unterführungen verursacht ein Ausbau hohe Kosten. Die Kosten für die PU Mitte sind für je nach Variante mit ca. 32 bis 40 Millionen Franken aber deutlich höher als die Kosten für eine Unterführung Brunnenstrasse mit ca. 6 Millionen Franken.

Bei beiden Varianten der PU Mitte wurde die Verkehrsfläche für den Fuss- und Veloverkehr auf ein Minimum reduziert, um Kosten zu sparen. Die Führung im Mischverkehr ist an dieser zentralen Lage mit einem zeitweisen extrem hohen Fussgängeraufkommen allerdings problematisch. Es ist mit

Konflikten zwischen Pendlern und Velofahrenden zu rechnen. Getrennte Führungen würden zu deutlichen Mehrkosten führen. Auch bei der Variante zwei wurden die Flächen für Läden minimal gehalten. Beide Varianten sind weit davon entfernt, den Utopien von einem Ausbau als öffentlicher Raum unter den Gleisen und einer grosszügigen attraktiven Stätteilverbindung, wie sie im Rahmen der öffentlichen Auflage zur Richtplanung eingereicht wurden, zu entsprechen. Dies hätte nochmals höhere Kosten zur Folge.

Die Verlängerung der PU Mitte in die Webernstrasse würde zudem dem Gedanken eines Bahnhofplatzes auf der Südseite des Bahnhofs widersprechen. Die Verbindung vom Stadtzentrum zum Bahnhof, Bahnhofplatz und den publikumsorientierten Nutzungen am Bahnhof würde durch den Rampenaufgang in der Webernstrasse beeinträchtigt, da die intuitive Wegführung dann direkt in die Unterführung führen würde. Das Bahnhofzentrum Uster als multimodale Verkehrsdrehscheibe würde dadurch geschwächt. Auch die Vereinbarkeit der Velounterführung mit der Fussgängerzone wird in Frage gestellt. Die räumliche Einordnung der Rampenaufgänge stellt bei der PU Mitte und bei der Unterführung Brunnenstrasse eine Herausforderung dar, die jedoch als lösbar beurteilt wird. Bei der Unterführung Brunnenstrasse ergäben sich hingegen deutliche Synergien in der Gesamtkonzeption. Ein gemeinsamer Rampenaufgang von einer unterirdischen Veloparkierung Südost und der Unterführung hat sowohl aus Nutzersicht, als auch kostentechnische Vorteile.

Für die SBB sind Anpassungen an der PU Mitte ausgeschlossen. Diese wurde 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. An der Brunnenstrasse würde die konzipierte Fuss- und Velounterführung im Strassenraum in städtischem Eigentum angeordnet werden. Es ist vorgesehen, die Perronzugänge auch darüber zu lösen und die bestehende PU Ost aufzuheben. Sofern dies BehiG-konform möglich ist, steht die SBB dem Vorhaben grundsätzlich positiv gegenüber. Der Lead müsste jedoch bei der Stadt Uster liegen.

Insgesamt zeigt sich bei der Unterführung Brunnenstrasse ein deutlich besseres Kosten-Nutzen Verhältnis. Für die Gesamtkonzeption wird deshalb klar die Unterführung Brunnenstrasse mit der ermittelten Bestvariante C «südlicher Rampenaufgang in Bankstrasse» weiterverfolgt.

## 5. Bahnhofplatz

Im Bereich des Bahnhofs geht es für Zufussgehende nicht nur um das Vorwärtskommen, das sich zu bewegen, sondern auch um den Aufenthalt und das Verweilen. Der Bahnhof mit seinen angrenzenden öffentlichen Räumen ist ein wichtiger Aufenthaltsraum im Stadtgefüge. Entsprechend ist es ausgesprochen wichtig, dass direkt beim Bahnhof ein «Bahnhofplatz» mit Aufenthaltsqualität vorhanden ist. Dies sowohl nördlich als auch südlich der Bahnlinien. Um eine möglichst optimale Aufenthaltsqualität erzielen zu können, sind verschiedene Aspekte zu berücksichtigen. Hierzu zählen:

- Offene Platzwirkung
- Materialisierung (Funktionalität, Klimaaspekte)
- Begrünung
- Orientierung
- Ausstattung (Stadtmobiliar und Beleuchtung)
- Verkehrsregime

Der Zugang Süd mit dem heutigen Bushof und der Bankstrasse ist bereits heute ein wichtiger und äusserst belebter Stadtraum. Funktional sind alle wichtigen Beziehungen möglich, sie leiden aber unter der Summe der Anforderungen an den Raum. So ist der Raum mit den zahlreichen Verkehrsfunktionen überlastet und gestalterisch nicht definiert. Zahlreiches Stadtmobiliar verstellt den Ort. Hier besteht das Bedürfnis nach Klärung. Weniger ist mehr. Insbesondere der Zugang zum Stadtzentrum verlangt nach Aufwertungen. Nebst der Poststrasse ist der Übergang vom Bahnhof mit Bushof in die Webernstrasse von besonderer Wichtigkeit für ein attraktives, fussgängerfreundliches Zentrum.

Der Zugang Nord ist derzeit sehr funktional geprägt. Durch die kürzlich erfolgte Aufwertung des nördlichen Rampenaufgangs der PU Mitte und der bewilligten Entwicklung auf dem privaten nördlich gelegenen Areal entstehen neue Qualitäten. Dies ist eine wichtige städtebauliche Aufwertung mit Gewerberäumen im EG. Dementsprechend bietet sich hier die Chance, durch geeignete Massnahmen auf der Industriestrasse diesen Ort zu einem attraktiven Stadtraum zu entwickeln und einen «Bahnhofplatz Nord» zu schaffen.

### 5.1. Bahnhofplatz Süd

Mit dem Ausbau des Bushofs und der gleichzeitigen Sperrung des zentralen Abschnittes der Bankstrasse für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ergibt sich an dieser zentralen Stelle der Stadt Uster das Potential, einen «Bahnhofplatz Süd». Der bauliche Eingriff hat zwischen Einmündung Amtsstrasse und Bahnhofstrasse zu erfolgen. Auch den nördlichen Teil der Webernstrasse gilt es, als Erweiterung des Bahnhofplatzes zu einer attraktiven Verbindung ins Stadtzentrum zu gestalten. Verkehrstechnische Elemente des Bahnhofplatzes sind:

- Bushof mit zwölf Haltekanten (+2 Stellplätze für Zusatz- und Dispo-busse)
- Taxistandplätze
- Kiss+Rideplätze in der Amtsstrasse und auf der östlichen Bankstrasse
- Wendekreis im Bereich Bankstrasse/Poststrasse
- Velotauglich im ganzen Bereich
- Fussgängertauglich im ganzen Areal

Die Summe dieser Funktionsflächen ist für den zur Verfügung stehenden öffentlichen Raum eine grosse Herausforderung. Entsprechend bleibt wenig Spielraum für gestalterische Elemente. Insbesondere die Integration von nicht versiegelten Flächen oder von Baumpflanzungen wird zur Herausforderung. Umso wichtiger wird es sein, mit gezielten gestalterischen Elementen und der richtigen Materialisierung den Ort zu gestalten. Es ist zwingend, eine hohe Aufenthaltsqualität anzustreben.

Zur Gestaltung der Verkehrsflächen ist eine bewusst gewählte Materialwahl erforderlich. Hier sind neben den üblicherweise eingesetzten Asphaltflächen verschiedene Optionen zu prüfen:

- Betonbeläge
- Eingestreute Asphaltbeläge: schwarzer Asphalt mit farbigen Steinen eingestreut (angewendet beim Bahnhof Wallisellen)
- Farbige Asphaltflächen
- Kunststeinpflasterungen
- Natursteinpflasterungen
- Offenporige oder gar unversiegelte Beläge

Zusätzlich kann dieser zentrale Ort durch Ausstattungselemente gezielt aufgewertet werden. Dabei sind mindestens die folgenden Elemente zu behandeln:

- Wetterschutz bei Anlegekanten
- Sitzgelegenheiten
- Entsorgung
- Fussgänger- und Fahrgastinformation
- Beleuchtung
- Kunst am Bau

Trotz Mangel an klassischem Raum für Baumpflanzungen muss die Begrünung ein Thema sein. Bei den Zugängen ins Zentrum via Webernstrasse und Poststrasse ist die Begrünung durch Baumpflanzungen möglich und entsprechend zu maximieren. Zudem kann geprüft werden, ob und wie Vertikalbegrünungen oder begrünte Baldachine realisierbar sind. Begrünte Baldachine könnten eine reizvolle gestalterische Aufwertung des Ortes sein und im Sommer zu wertvollen Schattenspendern werden.

Diese kurze Auslegeordnung soll zeigen, dass die Maximierung der verkehrstechnischen Anforderungen einen gut gestalteten Bahnhofplatz mit Aufenthaltsqualität nicht grundsätzlich verunmöglicht. Vielmehr verlangt dies einen qualitativen Planungsprozess.

Die Kostenschätzung für den Bahnhofplatz Süd in Ergänzung zum Bushof Süd beträgt 1,9 Millionen Franken. Es besteht eine Kostengenauigkeit von +/- 30 %.

## 5.2. Bahnhofplatz Nord

Den nördlichen Ausgang der PU Mitte haben die SBB und die Stadt bereits 2023 aufgewertet. Der Ort erhielt damit eine Aufenthaltsqualität, Sitzgelegenheiten ermöglichen die Zeit bis zur nächsten S-Bahn zu überbrücken. Die Sichtbarkeit des Bahnhofs wurde verbessert und das Thema des öffentlichen Verkehrs wurde damit auch im Norden der Stadt präsent.

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.

Das Teilprojekt Bahnhofplatz Nord fokussiert auf die Verbindung dieser zwei Räume, auf dem Abschnitt der Industriestrasse. Durch geeignete gestalterische Massnahmen kann der Ort bei gleichbleibendem Verkehrsregime zum Bahnhofplatz Nord aufgewertet werden. Dabei sind auch die Bedürfnisse der Velobahn zu integrieren.

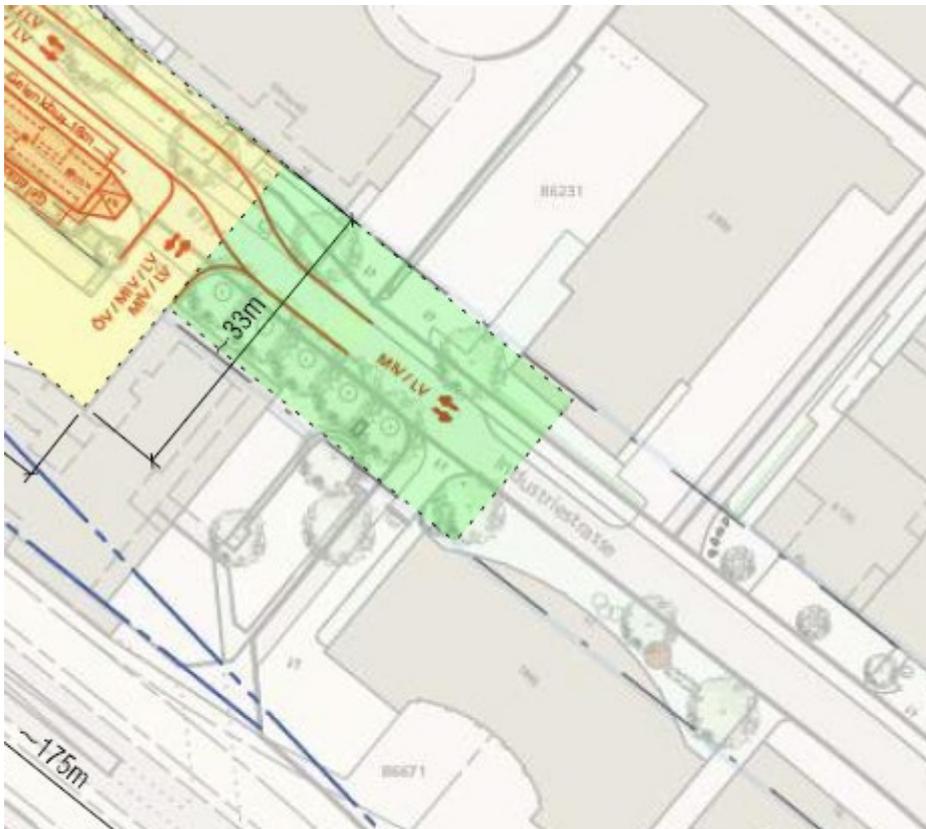


Abbildung: Bahnhofplatz Nord (grüne Fläche); Schematische Darstellung (Darstellung dsp)

Die Kostenschätzung für den Bahnhofplatz Nord beträgt 2,2 Millionen Franken. Es besteht eine Kostengenauigkeit von +/- 30 %.

### 5.3. Fazit

Der Bahnhof ist der funktionale Brennpunkt der Stadt. Es ist der Ort wo täglich ca. 24 000 Personen in die S-Bahn und ca. 18 000 in die Busse ein- und aussteigen. Diese Zahl gilt es im Sinne von Uster steigt um! weiter zu erhöhen. Dazu gehört, dass sich die Menschen in ansprechenden Räumen aufhalten und bewegen können. So wird der Weg zu Fuss oder mit dem Velo zum positiven Erlebnis. Ein attraktiver Bahnhofplatz, sowohl im Süden, als auch im Norden des Bahnhofs schafft einen angemessenen Ankunftsort in Uster.

Im Bereich des Bahnhofplatzes Süd lässt die Haltekantenanordnung nur noch einen geringen Gestaltungsspielraum zu. Die Gestaltung des Bahnhofplatzes Süd hat die optimierte Haltekantenanordnung zu berücksichtigen. Es empfiehlt sich, auf Stufe Vorprojekt ein Varianzverfahren zur Gestaltung zu machen. Dabei muss die Gestaltung Einfluss auf die verkehrstechnischen, finalen Anordnungen der Anlegekanten nehmen können.

Im Bereich des Bahnhofplatzes Nord gilt es entsprechend den angrenzenden Flächen auch den Strassenraum adäquat aufzuwerten. Da die betroffenen Flächen im Eigentum der Stadt Uster sind, kann dieses Projekt eigenständig entwickelt werden. Eine Abstimmung mit dem kantonalen Projekt Velobahn ist jedoch erforderlich. Es besteht mehr Handlungsspielraum als beim Bahnhofplatz Süd.

## C. Gesamtkonzeption

Das Projekt Bahnhofzentrum bildet damit eine umfassende Gesamtschau, auf deren Grundlage weitere Abklärungen vorgenommen werden können. Die Weiterentwicklung erfolgt in Teilprojekten, die sich gegenseitig ergänzen, aber grösstenteils individuell bearbeitet werden können.

Für den Bushof hat die Auslegeordnung eine klare Bestvariante ergeben. Es konnte eine optimale Haltekanten-Anordnung im Bushof Süd mit 6 Haltekanten am Mitteldock und 7 auf der Bankstrasse ermittelt werden. Ausgelöst durch die Haltekanten auf der Bankstrasse muss die Bahnhofvorfahrt im Süden neu geregelt werden. Zwischen der Amtsstrasse und der Poststrasse ist eine Sperrung für den MIV erforderlich. Entsprechend sind Anpassungen am Strassenraum und die Anordnung von K+R Stellplätzen ausserhalb dieses Bereichs erforderlich. Die Gestaltung eines Bahnhofplatzes Süd im Bereich Bankstrasse-Bushof verbindet die ganzen verkehrlichen Elemente ein in einen attraktiven öffentlichen Raum.

Im Bereich des Bahnhofs Nord ist auf dem Vorplatz der Liegenschaft Industriestrasse 3 eine neue Veloparkierungsanlage vorgesehen. Die Variantenstudie zu einer neuen Veloparkierungsanlage beim Bahnhof Nord hat dies als klare Bestvariante ergeben. Auf dieser Fläche wird gleichzeitig die langfristige Landsicherung für einen Bushof Nord angestrebt. Es ist davon auszugehen, dass ein Bushof Nord erst zu einem Zeitpunkt umgesetzt wird, wenn die Veloparkierungsanlage amortisiert ist. Auch im Bahnhof Nord sollen die bereits geschaffenen und die neu entstehenden Qualitäten mit einem attraktiven Bahnhofplatz verbunden werden.

Ein weiterer Ausbau der Veloparkierung wird im Bereich der Veloparkierungsanlage Südost angestrebt. Die weiterzuerfolgende Variante hängt stark von den Entwicklungsabsichten der SBB ab.

An der Brunnenstrasse ermöglicht eine neue Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr eine unterbruchsfreie Querung der Bahnlinie und attraktive Stadtteilverbindung. Bei der Prüfung von mehreren Varianten hat sich gezeigt, dass sich im Norden ein Rampenaufgang in der Brunnenstrasse und im Süden ein Rampenaufgang in der Bankstrasse anbieten. Es könnten dabei zahlreiche Synergien mit der Veloparkierung Südost genutzt werden, falls diese in einer unterirdischen Anlage ausgebaut wird. Die südliche Rampe könnte sowohl als Zugang zur Veloparkierung, als auch zur Unterführung dienen.

Ein Ausbau der Personenunterführung Mitte wurde geprüft und verworfen.

## 1. Kostenübersicht weiterverfolgte Teilprojekte

Teilprojekte	Beschrieb	Kosten +/- 30%
Bushof Konzentration inkl. Bankstrasse	6 Haltekanten an Mitteldock, 7 Haltekanten auf Bankstrasse, erforderliche Anpassungen des Strassenraums	7,9 Millionen
Veloparkierung Nordmitte	Erstellung von 400 Veloabstellplätzen mittels Doppelparker, erforderliche Anpassungen Car- Ausstellbucht, Ersatz PW-Parkplätze	3,1 Millionen
Veloparkierung Südost	Erstellung von ca. 1 000 Veloabstellplätzen unterirdisch oder oberflächlich	Je nach Variante
Unterführung Brunnenstrasse	LV- Unterführung Brunnenstrasse, inklusive nördliche Rampe und vier Treppenaufgänge, exklusive südliche Rampe	6,4 Millionen
Bahnhofplatz Nord	Gestaltung des Strassenraums	2,2 Millionen
Bahnhofplatz Süd	Erstellung von zwei Betonkreiseln in der Bankstrasse, die Anpassung des Knotens Brunnen-/Bankstrasse, Aus- und Umgestaltung des Knotens Bank-/Webernstrasse.	1,9 Millionen

In der Kostenübersicht werden nur die Bruttokosten ohne Beiträge Dritter aufgeführt. Die Stadt Uster kann mit Beiträgen aus dem Agglomerationsprogramm, von den Nachbargemeinden, aus dem ZVV-Verkehrsfonds und aus dem Bahninfrastrukturufonds rechnen.