



Uster, 7. Juli 2020
588/2020
V4.04.71

Seite 1/5

ANFRAGE 588/2020 VON PAUL STOPPER (BPU): STEK 2035: «USTER STEIGT UM. WANN? AUF WAS? ERST 2035?»; ANT- WORT DES STADTRATES

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 15. Mai 2020 reichte das Ratsmitglied Paul Stopper bei der Präsidentin des Gemeinderates die Anfrage 588/2020 betreffend «STEK 2035: «Uster steigt um. Wann? Auf was? Erst 2035»» ein. Diese ging bei der Stadtkanzlei am 3. Juni 2020 ein.

Die Anfrage hat folgenden Wortlaut:

«Im STEK-Gesamtbericht sind auf den Seiten 118–120 (Kapitel 10 «Umsetzung») die sogenannten Schlüsselprojekte aufgeführt. Der öffentliche Verkehr ist ausser mit dem Projekt «Bahnhofzentrum» nicht vertreten, obwohl auf den Seiten 90 und 91 zum Busverkehr bemerkenswert gute und zukunftsgerichtete Ausführungen gemacht werden (Durchmesserlinien, neue Haltestellen). Auf Seite 91 ist in Abb. 49 das Busliniennetz 2035 aufgeführt (siehe Beilage).

Ich stelle dem Stadtrat folgende Fragen:

- 1. Weshalb ist unter den STEK-Schlüsselprojekten ausser dem "Bahnhofzentrum" kein einziges öV-Projekt aufgeführt?*
- 2. Auf wann ist ein Projekt "Bahnhofzentrum" terminiert (planerisch, kreditmässig, baulich)? Be stehen bereits "Werkstattskizzen"?*
- 3. Auf wann ist der Stadtrat bereit, den Durchgangsverkehr auf der Bankstrasse zugunsten der Fussgänger, Velofahrer und eines ungehinderten Busverkehrs zu unterbinden, allenfalls in Form eines mehrmonatigen Versuches? (Damit können die enormen Kosten der VZO für die täglich geleisteten "Verkehrsdienste" eingespart werden!)*
- 4. Wie will der Stadtrat den Slogan "Uster steigt um" auf dem gesamten Ustermer Gemeindegebiet und darüber hinaus realisieren, wenn ausser dem Bahnhofzentrum kein einziges Schlüsselprojekt dem öV gewidmet ist?*
- 5. Wohin sollen die Ustermerinnen und Ustermer umsteigen? Ist der öV miteinbezogen?*



6. *Ist der Stadtrat bereit, die im STEK-Bericht auf Seite 91 aufgeführten neuen resp. verschobenen Bushaltestellen zu sogenannten Parallelhaltestellen möglichst rasch, d. h. auf den Fahrplanwechsel 2020/21, spätestens aber auf 2021/22, in Betrieb zu nehmen (Haltestelle "Stadthaus" auf der Bahnhofstrasse, "Dammstrasse" auf der Dammstrasse, "Breitackerstrasse" auf der Oberlandstrasse, "Kreuz" auf der Zentral-/Talackerstrasse; allenfalls mit Versuchsanordnungen wie z. B. bei der Haltestelle "Spital" stadtauswärts)?*
7. *Auf wann ist der Stadtrat gewillt, die Direktbuslinie Uster Bahnhof–Poststrasse–Seestrasse–Schiffflände einzuführen? (Im Plan als Linie Nr. 815 bezeichnet, allerdings via stets staugeplagte Bahnhofstrasse und nicht via Poststrasse, also ungeeignet, weil verspätungsanfällig)?*
8. *Wie stellt sich der Stadtrat eine bessere Erschliessung des Pflegezentrums Dietersrain mit dem öffentlichen Verkehr vor (z. B. separate Kleinbuslinie oder kombiniert mit Ringlinie nach Nossikon–Steigstrasse–Freiestrasse)?*
9. *Wie stellt sich der Stadtrat die Fusswegverbindung von der geplanten Bushaltestelle "Werrikon" an der Tumigerstrasse nach Werrikon vor? Wie lange werden die Barrieren am Niveauübergang Böschstrasse künftig geschlossen sein (heute ca. 40 Minuten/Stunde)? Ist ein Ersatzbauwerk für den Barrierenübergang Böschstrasse vorgesehen? Wenn ja, wie sieht die Lösung aus?»*

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

1. Vorbemerkung

Beim Stadtentwicklungskonzept (STEK) handelt es sich um ein umfassendes Konzept. Dieses stimmt u. a. die verschiedenen Aspekte der Siedlungsentwicklung und der Verkehrsentwicklung aufeinander ab. Die Inhalte wurden dem Gemeinderat 2019 umfassend präsentiert. Am 11. Mai 2020 hat der Gemeinderat der Weisung 4/2019 «Revision Ortsplanung «Stadtraum Uster 2035», Bericht zum festgesetzten Stadtentwicklungskonzept STEK» mit 32 : 1 Stimmen zugestimmt. Entsprechend ist der Gemeinderat in Kenntnis der Inhalte des STEK, kennt dessen Wirkung und weiss, was der Stadtrat mit den genannten «Schlüsselprojekten» erreichen will. Diese sind 12 konkret bezeichnete Elemente zur Verwirklichung der skizzierten Ziele – diese sind im STEK, inklusive den genannten Seiten 90 und 91, enthalten.

Die im STEK enthaltenen Projektaussagen werden einzeln, abgestimmt auf die Bedürfnisse und Ressourcen, ausgearbeitet und den zuständigen Gremien zur Beschlussfassung unterbreitet.

2. Stellungnahme zu den Fragen

Frage 1:

«Weshalb ist unter den STEK-Schlüsselprojekten ausser dem "Bahnhofzentrum" kein einziges ÖV-Projekt aufgeführt?»

Antwort:

Siehe Vorbemerkung.

Ergänzend gilt es anzumerken, dass ohne Ausbau des Bushofes keine zusätzlichen ÖV-Linien möglich sind. Der Bushof ist in seiner Kapazität vollständig ausgereizt. Entsprechend stellt der Ausbau des Bushofes ein Schlüsselprojekt zur Entwicklung des Busangebotes von Uster und der Region dar.

Frage 2:

«Auf wann ist ein Projekt "Bahnhofzentrum" terminiert (planerisch, kreditmässig, baulich)? Bestehen bereits "Werkstattsskizzen"?»

**Antwort:**

Der Stadtrat hat mit Beschluss Nr. 195 vom 28. Mai 2019 das Projekt «Bahnhofzentrum Uster» lanciert. Diesem Beschluss können alle relevanten Fakten entnommen werden. Weitere Fakten können den stadträtlichen Stellungnahmen zu der Motion 603/2017 «Erhaltung der Anzahl Veloparkplätze beim Bahnhof Ost» (eingereicht von Karin Niedermann, Paul Stopper, Ursula Räuftlin und Patricio Frei), dem Postulat 632/2018 «Technische und finanzielle Abklärungen für eine Aufwertung der Personenunterführung Mitte zusammen mit einer Vergrösserung von (bewachten) Abstellmöglichkeiten für Velos unter den Geleisen am Bahnhof Uster» (eingereicht von Paul Stopper) und der Anfrage 525/2018 «Zukünftiger Standort Busbahnhof» (eingereicht von Markus Ehrensperger und Christoph Keller) entnommen werden.

Sobald neue Erkenntnisse vorliegen wird der Stadtrat diese kommunizieren und dem Gemeinderat einen Antrag für einen Projektierungskredit unterbreiten.

Frage 3:

«Auf wann ist der Stadtrat bereit, den Durchgangsverkehr auf der Bankstrasse zugunsten der Fussgänger, Velofahrer und eines ungehinderten Busverkehrs zu unterbinden, allenfalls in Form eines mehrmonatigen Versuches? (Damit können die enormen Kosten der VZO für die täglich geleisteten "Verkehrsdienste" eingespart werden!)»

Antwort:

Das künftige Verkehrsregime der Bankstrasse ist Bestandteil des Schlüsselprojektes «Bahnhofzentrum» (siehe Antwort zu Frage 2).

Frage 4:

«Wie will der Stadtrat den Slogan "Uster steigt um" auf dem gesamten Ustermer Gemeindegebiet und darüber hinaus realisieren, wenn ausser dem Bahnhofzentrum kein einziges Schlüsselprojekt dem öV gewidmet ist?»

Antwort:

Zu dem im STEK deklarierten Ziel «Uster steigt um!» wurden vier Leitsätze formuliert. Diese lauten:

- Uster fördert den Fuss- und Veloverkehr
- Uster stärkt den öffentlichen Verkehr
- Uster verfügt über ein funktionales Hauptstrassennetz
- Uster gestaltet seine Strassenräume Urban

Zu diesen Leitsätzen hat der Stadtrat folgende Massnahmen als «Schlüsselprojekte» bezeichnet:

- Bahnhofzentrum
- Verkehrsberuhigtes Zentrum
- Erholungsachse Aabach
- Urbane Strassenraumgestaltung im Zentrumsgebiet
- Fuss- und Velounterführung Brunnenstrasse/Bahnhofstrasse
- Stadterschliessung West: Uster West oder Alternativprojekt (Leitung Kanton)
- Stadterschliessung Süd-Ost: Moosackerstrasse (Leitung Kanton)

Die der Frage zugrundeliegende Sichtweise greift somit zu wenig weit. «Uster steigt um!» lässt sich nicht auf eine reine ÖV-Förderung reduzieren. Entsprechend umfassend sind die Bemühungen des Stadtrates zu diesem Ziel.

Zur konkreten ÖV-Förderung siehe Antwort zur Frage 1.

Frage 5:

«Wohin sollen die Ustermerinnen und Ustermer umsteigen? Ist der öV miteinbezogen?»

**Antwort:**

Der Stadtrat empfiehlt hierzu die Lektüre der Seiten 77 bis 95 im STEK.

Frage 6:

«Ist der Stadtrat bereit, die im STEK-Bericht auf Seite 91 aufgeführten neuen resp. verschobenen Bushaltestellen zu sogenannten Parallelhaltestellen möglichst rasch, d. h. auf den Fahrplanwechsel 2020/21, spätestens aber auf 2021/22, in Betrieb zu nehmen (Haltestelle "Stadthaus" auf der Bahnhofstrasse, "Dammstrasse" auf der Dammstrasse, "Breitackerstrasse" auf der Oberlandstrasse, "Kreuz" auf der Zentral-/Talackerstrasse; allenfalls mit Versuchsanordnungen wie z. B. bei der Haltestelle "Spital" stadtauswärts)?

Antwort:

Die Anordnung von Bushaltestellen erfolgen grundsätzlich koordiniert mit Fahrplananpassungen oder bei Strassensanierungen. Dabei wird eng mit den Verkehrsbetrieben Zürichsee und Oberland (VZO) zusammengearbeitet, welche aufgrund ihrer Datenerfassung Problemstellen auf bestehenden Linien erfassen. Die Anordnung von Fahrbahnhaltestellen oder von Busbuchten hat somit in Abstimmung auf die konkrete Fahrplansituation der Buslinie als auch des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu erfolgen. Zudem sind die örtlichen Gegebenheiten zu berücksichtigen.

Die in der Anfrage zitierte Anpassung der Haltestelle «Spital» stadtauswärts ist eine Versuchsanordnung, welche aufgrund zu hoher Verlustzeiten zur Fahrplansituation der Linien 827 und 830 vorgenommen wurde.

Frage 7:

«Auf wann ist der Stadtrat gewillt, die Direktbuslinie Uster Bahnhof–Poststrasse–Seestrasse–Schiff-lände einzuführen? (Im Plan als Linie Nr. 815 bezeichnet, allerdings via stets staugeplagte Bahnhofstrasse und nicht via Poststrasse, also ungeeignet, weil verspätungsanfällig)?»

Antwort:

Der Ausbau des städtischen Busnetzes erfolgt abgestimmt auf die Siedlungs- und Nachfrageentwicklung. Die entsprechende Planung erfolgt durch die VZO und die Abteilung Bau, Geschäftsfeld Stadtraum und Natur. Ziel des Stadtrates ist es, dass sich damit der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) von Anfang an der Finanzierung neuer Buslinien beteiligen muss resp. ins ZVV-Verbundangebot fällt. Besteht aus Sicht des ZVV kein Handlungsbedarf, so kann die Stadt Uster gemäss § 20 Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) zusätzliche Linien einführen. In diesem Fall sind die Betriebskosten aber durch die Stadt zu tragen. Bezüglich der am Bushof vorhandenen Kapazitäten für neue Linien siehe ergänzend die Antwort 1.

Anmerkung: Die neue Linie 818 Sportanlagen erfolgte aufgrund eines politischen Vorstosses, was eine durch die Stadt zu finanzierende Linie gemäss § 20 PVG zur Folge hatte. Dies ergibt bei der Linie 818 Kosten von rund 700 000 Franken pro Jahr. In diesem Fall konnte aber mit der neuen, durch die Stadt zu finanzierende Linie 818 die Problemstellung der bestehenden Linie 812 verbessert werden, welche in der Verantwortung des ZVV fällt. Dank entsprechenden Verhandlungen der Abteilung Bau, Geschäftsfeld Stadtraum und Natur, und der Unterstützung der VZO konnte der jährliche Beitrag an die neue Linie 818 um rund 300 000 Franken pro Jahr reduziert werden. Der ZVV hat die Linie 818 – und damit auch die Kosten – zu den Hauptverkehrszeiten mit Betriebsaufnahme im Dezember 2019 in die ZVV-Verbundangebote aufgenommen.

Frage 8:

«Wie stellt sich der Stadtrat eine bessere Erschliessung des Pflegezentrums Dietenrain mit dem öffentlichen Verkehr vor (z. B. separate Kleinbuslinie oder kombiniert mit Ringlinie nach Nossikon–Steigstrasse–Freiestrasse)?»

**Antwort:**

Das Pflegezentrum wurde vor Jahrzehnten an idyllischer Lage peripher am südlichen Siedlungsrand von Uster realisiert. Mit dieser Standortentscheidung verbunden war und ist die fehlende ÖV-Erschliessung des Pflegezentrums. Da der ÖV grundsätzlich ein Massentransportmittel ist, ist dessen Betrieb an peripheren Lagen per se problematisch – so auch bei vorliegender Fragestellung des Dietenrains. Diese Problematik zeigte sich auch bei der Erarbeitung des potenziellen Buslinienetzes 2035 im Rahmen des STEK's. Auch dieses Konzept sieht keine Buslinie für das Pflegezentrum vor, da sich in diesem Raum keine ausreichende Nachfrage(menge) befindet, die einen kostendeckenden ÖV ermöglicht.

Alternative Lösungen wie Kleinbusse wurden in Uster zusammen mit den VZO schon mehrfach geprüft und wieder verworfen. Aktuell ist das Postulat 592/2020 zur Einführung von Rufbussen anhängig. Sofern dieses vom Gemeinderat überwiesen wird, stellt dies eine alternative Variante dar, die es zu prüfen gilt.

Frage 9:

«Wie stellt sich der Stadtrat die Fusswegverbindung von der geplanten Bushaltestelle "Werrikon" an der Tumigerstrasse nach Werrikon vor? Wie lange werden die Barrieren am Niveauübergang Böschstrasse künftig geschlossen sein (heute ca. 40 Minuten/Stunde)? Ist ein Ersatzbauwerk für den Barrierenübergang Böschstrasse vorgesehen? Wenn ja, wie sieht die Lösung aus?»

Antwort:

Das potenzielle Buslinienetz 2035, welches im Rahmen des STEK's erarbeitet wurde, sieht eine Linie 814 vom Bahnhof Uster zum Bahnhof Nänikon vor. Das dafür nötige Nachfragepotential hängt aber ganz wesentlich von der Entwicklung des Gebiets Eschenbühl ab, welches voraussichtlich mit 2 Haltestellen erschlossen würde. Sollten sich der Gemeinderat bzw. die Stimmberechtigten dereinst zustimmend zur Entwicklung des Gebietes Eschenbühl äussern, würde die Einführung der Linie 814 geplant und dabei die angesprochenen Detailfragen wie die Erschliessung Werrikons oder des Barrierenübergangs Böschstrasse thematisiert werden. Bezüglich den am Bushof vorhandenen Kapazitäten für neue Linien siehe ergänzend die Antwort 1.

Der Stadtrat bittet den Gemeinderat, von der Antwort auf die Anfrage 588/2020 des Ratsmitgliedes Paul Stopper betreffend «STEK 2035: Uster steigt um. Wann? Auf was? Erst 2035?» Kenntnis zu nehmen.

Stadtrat Uster

Barbara Thalmann
Stadtpräsidentin

Jörg Schweiter
Stadtschreiber-Stv.