

Zuteilung: KPB

Bericht des Stadtrates betreffend Verwirklichungsstand aktueller Verkehrsplanungsfragen sowie Verkehrskonzept Uster 2010

(Antrag Nr. 315/2009)

Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat, gestützt auf Art. 19 Lit. f) der Gemeindeordnung vom 25. November 2007, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Vom Bericht betreffend Verwirklichungsstand aktueller Verkehrsplanungsfragen sowie Verkehrskonzept Uster 2010 wird zustimmend Kenntnis genommen.
2. Mitteilung an den Stadtrat.

Referent des Stadtrates: Abteilungsvorsteher Bau, Thomas Kübler

Geschäftsfeld / Leistungsgruppe Stadtraum und Natur / Stadt- und Verkehrsplanung

A Strategie

Leitbild	Uster als attraktiver Wohnstandort mit hoher Naherholungsqualität Eine gute Verkehrserschliessung durch den öffentlichen und privaten Verkehr ist uns ein wichtiges Anliegen.
Strategischer Schwerpunkt Nr.	8. Die Ausgestaltung des Verkehrs dient der Realisierung der strategischen Ziele (Attraktiver Wohnstandort, Entwicklungspotenzial für Unternehmen).
Strategisches Ziel	Die Verkehrsplanung setzt den Schwerpunkt auf eine Verbesserung der Verkehrsführung im Zentrum und der Autobahnanbindung. Sie berücksichtigt dabei Langsamverkehr, öffentlichen Verkehr und privaten Verkehr.
Massnahme	M 41: Erweiterung Fussgängerzone prüfen M 256: Konsequente Umsetzung des Verkehrskonzeptes/Verkehrsrichtplanes sicherstellen

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

Bestehend	Sicherstellung der städtebaulichen Qualität durch schrittweise Anpassung der Verkehrsplanung an die sich ändernden Bedürfnisse der Bevölkerung und Wirtschaft und Berücksichtigung der gesetzlichen Bestimmungen. Wahrung der städtischen Interessen für ein flächendeckenden und leistungsfähigen öffentlichen Verkehr.
Neu	-

B1 Leistung, die mit diesem Antrag erbracht werden soll

Bestehend	Verkehrsplanung und öffentlicher Verkehr
Neu	-

B2 Indikator, der zur Messung der Zielerreichung verwendet werden soll

Bestehend	Keine
Neu	Keine

B3 Kennzahl/en, die aufgrund dieses Antrages aufgenommen werden

Bestehend	Keine
Neu	Keine

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

Einmalig	Fr. Im Rahmen des Globalkredites
Kosten 1. Jahr	Fr. im Globalkredit noch nicht enthalten

	(Kosten für drei Monate)
Folgekosten total	Fr. noch offen
- davon Kapitalfolgekosten	Fr. (kein Bestandteil Globalkredite)
- davon übrige Mehrkosten	Fr. im Globalkredit ab einzustellen
	(Mehrkosten = übrige Folgekosten ./ Erträge Globalkredit)
Auswirkungen auf Investitionsrechnung	noch nicht bekannt

B5 Personal, welches aufgrund dieses Antrages benötigt wird

Veränderung	Keine
Begründung bei Veränderung:	

C Bemerkungen zu Konzepten, anderen bestehenden Dokumenten, Grundlagen etc

Es handelt sich hier um einen Bericht an den Gemeinderat.

1. Worum es geht

In regelmässigen Abständen unterbreitet der Stadtrat dem Gemeinderat Bericht über den Verwirklichungsstand der Stadtplanung und über anstehende Schwerpunktthemen, so letztmals mit Beschluss Nr. 542 am 10. Juli 2007 mit Weisung (Postulat 516) an den Gemeinderat und am 21. August 2007 mit Weisung Nr. 136 an den Gemeinderat.

Nachfolgend wird im ersten Abschnitt auf den Verwirklichungsstand aktueller Verkehrsplanungsfragen eingegangen. In einem zweiten Teil werden Zukunftsszenarien zur Diskussion gestellt.

2. Schwerpunktthemen öffentlicher Verkehr (Planbeilage 1)

2.1. S-Bahn

Die S-Bahn ist das Rückgrat der Siedlungsentwicklung im Kanton Zürich. Mit dem Viertelstundentakt der S5 und S15 ist Uster optimal mit der Kantonshauptstadt verbunden. Mittelfristig soll das Platzangebot zu den Hauptverkehrszeiten auf den beiden schnellen S-Bahn-Linien erhöht werden. Geprüft wurden beschleunigte Verstärkungszüge S25 vom/zum Hauptbahnhof über Oerlikon nach Uster und retour. Im Januar 2008 setzten die SBB den Stadtrat über die Machbarkeitsstudie «Wendegleis Uster» in Kenntnis. Die Abteilung Bau wurde in der Folge mit der Prüfung flankierender Massnahmen beauftragt.

Leider hat nun der ZVV als Besteller die Planung sistiert. Das Projekt S25 mit Wendegleis in Uster wird im Rahmen der vierten Teilergänzung somit nicht mehr weiterverfolgt. Die Sistierung wurde damit begründet, dass ohne weitere Investitionen kein Angebotskonzept gefunden werden könne, welches die gewünschte Wirkung, nämlich die Entlastung der S5 und S15 in den Hauptverkehrszeiten, ermögliche. Das Bahnangebot wird sich in nächster Zeit für Uster somit nur geringfügig ändern. Die S14 soll etwas schneller und attraktiver werden. Zudem soll der Ausbau der Bahnhöfe im Wehntal den Einsatz von 300-Meter-Zügen auf der S5 (ab der vierten Teilergänzung auch auf der S15) in den Hauptverkehrszeiten ermöglichen. Uster profitiert damit nur marginal von der vierten Teilergänzung, deren Herzstück der neue Durchgangsbahnhof Zürich bildet.

Für Uster bedeutet der Entscheid des ZVV, dass über neue S-Bahn-Projekte, welche Uster betreffen, erst ab 2014 wieder diskutiert wird. Da helfen die politischen Ablenkungsmanöver mit Forderungen nach einer Hochbahn oder U-Bahn wenig weiter. Wirkungsvoller ist, wenn sich die Zürcher-Oberland-Gemeinden für die Realisierung des im Verkehrsrichtplan enthaltenen Doppelspurausbaus bis nach Rapperswil einsetzen. Der Stadtrat hat die regionale Planungsgruppe Zürcher Oberland (PZO) in dieser Angelegenheit bereits angeschrieben.

Für den Ortsbus Uster bedeutet dies, dass die Diskussion bezüglich 7¹/₂-Minutentakt zeitlich verschoben wird.

2.2. Ortsbus Uster

Der nächste Fahrplanwechsel ist im Dezember 2010. Damit das dem Gemeinderat mit Weisung Nr. 136/2007 kommunizierte Konzept der Durchmesserlinien verwirklicht werden kann, müssen die entsprechenden Vorbereitungen angegangen werden. Im Vordergrund steht das Gebiet Oberuster–Waggen mit der Linie 812 und das Gebiet Oberuster–Nossikon mit den Linien 813/814 und 845. Bei der Linie 812 ist eine Verbesserung des heute bereits instabilen Fahrplanes anzustreben. Die zusätzlich geschätzten Aufwendungen des ZVV liegen bei 500 000 Franken pro Jahr.

Die Aufhebung der Rundkurse der Linien 813/814 mit der Ablösung durch eine Durchmesserlinie steht in einem direkten Zusammenhang mit Anpassungen der Regionallinie 845 an den 15 Minuten-Takt. Dadurch könnten auch für den Ortsteil Sulzbach die geforderten Verbesserungen erbracht werden. Optimale Voraussetzung dazu wäre, wenn bei der Einmündung der Sulzbacherstrasse in die Aathalstrasse auf der Höhe des Restaurants Linde eine Busbevorzugung, eventuell mittels Lichtsignalanlage (LSA), realisiert würde.

2.3. Barrierenschliesszeiten

Trotz Interventionen bei den SBB und den versprochenen Optimierungsmassnahmen werden in gewissen Zeitabschnitten immer noch Barriereschliesszeiten von über 8 Minuten festgestellt. Der Stadtrat hat das Planungsbüro Jud mit der Analyse der aktuellen Schliesszeiten beauftragt. Dabei werden so weit möglich die Gründe der Mechanismen der längsten gemessenen Schliesszeit ermittelt. In der Folge wird grob abgeschätzt, ob die festgestellten Schliesszeiten den seitens SBB 2005 angekündigten Verbesserungen entsprechen und ob noch zusätzliches Optimierungspotenzial vorhanden ist.

3. Schwachstellen Busnetz VZO

Mit dem Bau der Oberlandautobahn konnte eine wirksame Entlastung des West-Ost-Verkehrs durch unsere Stadtmitte erreicht werden. Dies eröffnete die Möglichkeit, dass die vier- bis sechsspurige Ortsdurchfahrt zusammen mit dem kantonalen Tiefbauamt auf zwei Spuren reduziert werden konnte. Ein Schlüssel dazu bildeten die Verkehrskreiselanlagen. Diese bewirken nicht nur eine Verflüssigung des Verkehrs bei stetigem, tiefem Geschwindigkeitsniveau, sondern ermöglichen auch eine bessere verkehrliche Durchlässigkeit, da dank dem Kreisel in regelmässigen Abständen auf die Gegenfahrbahn gewechselt werden kann. In den vergangenen Jahren hat der motorisierte Individualverkehr zugenommen. Insbesondere in den Hauptverkehrszeiten hat die Verkehrszunahme negative Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr. Die VZO haben mit Bericht vom Februar 2008 die Problemzonen resp. Schwachstellen aufgezeigt.

Aufgrund der vorgelegten Studie besteht in Uster Handlungsbedarf im Raum: Riedikon, Nüsslikreisel, Bankstrasse, Pfäffiker-/Brunnenstrasse, Einmündung Sulzbacherstrasse in Aathalstrasse und Rückstau von der Wermatswilerstrasse in die Aathalstrasse (Planbeilage 1).

Lösungsansätze liegen bei der Bereitstellung einer separaten Busspur und bei der Installation von Lichtsignalanlagen (LSA) mit Busbevorzugung. Nachdem in Uster nun alle LSA durch Verkehrskreiselanlagen ersetzt wurden, schmerzt diese Idee etwas. Dennoch gilt es, sich dieser Problematik zu stellen und eventuell in einer ersten Phase versuchsweise solche Busbevorzugungs-LSA zu installieren. Dabei wäre insbesondere zu prüfen, ob diese eventuell nur in Spitzenzeiten von den Bussen angesteuert werden könnten. Der Stadtrat hat die Abteilung Bau beauftragt, in Absprache mit den VZO und dem Kanton die Installation von LSA im Einmündungsbereich der Sulzbacherstrasse in die Aathalstrasse und der Wagerenstrasse in die Pfäffikerstrasse zu prüfen.

4. Verkehrskonzept 2010

Des weiteren hat der Stadtrat die Abteilung Bau beauftragt, unter dem Motto Verkehrskonzept 2010 auf der Nord-Süd-Achse durch das Zentrum ein Betriebskonzept für die Hauptverkehrszeit auszuarbeiten. Es werden dabei konzeptionelle und bauliche Vorschläge erwartet. Im Vordergrund steht die Idee der zeitlich unterschiedlichen Bewirtschaftung des Verkehrs in unserer Stadt zugunsten des öffentlichen Verkehrs (Bus). Dabei könnten dem Individualverkehr in den Hauptverkehrszeiten andere Verkehrsrouten angeboten werden als in der übrigen Zeit. Erste Ergebnisse werden 2010 erwartet.

5. Wiedervereinigung (Planbeilage 2 und 3)

Die Trennwirkung der Nord-Süd-Beziehung durch den verdichteten S-Bahn-Verkehr ist unbestritten. Bestehende Lösungsansätze müssen durchgestanden werden, neue sind aufzugleisen. Die einzelnen Strassenabschnitte werden nachfolgend diskutiert.

5.1. Uster West

Am 4. Juni 2008 hat der Regierungsrat die Vorlage «Uster West» zuhanden des Kantonsrates verabschiedet. Mit dieser Vorlage wird dem Kantonsrat beantragt, für die Erstellung der Strasse «Uster West» (Winterthurerstrasse bis Zürichstrasse) einen Teilkredit von 23 Millionen Franken aus dem Rahmenkredit von 38,6 Millionen Franken (Preisstand 1980) für die Sanierung von Strassenkreuzungen mit der SBB-Strecke Wallisellen–Uster freizugeben. 1981 wurde dieser Kredit in einer Volksabstimmung bewilligt.

Das Projekt umfasst den Neubau einer SBB-Überführung, den Rückbau der Zürichstrasse, die Verlegung der Radwegverbindung längs der Bahnlinie sowie die Verlegung der Winterthurerstrasse im Gebiet Brandschänki/Haslen. Die gesamte neu geplante Strasse weist eine Länge von rund 1,5 Kilometern auf.

Am 23. September 2008 hat die die Vorlage behandelnde Kommission Planung und Bau des Kantonsrates Prof. Dr. iur. Isabelle Häner beauftragt, in einem Gutachten die Rechtmässigkeit der Finanzierung des Objektkredites «Uster West» zu beurteilen. Das Gutachten stützt grundsätzlich die Verwendung des Kredites für das Vorhaben «Uster West», kommt aber auch zum Schluss, dass einzelne Teile des vorliegenden Projekts über den Rahmenkredit von 1981 hinausgehen. Das Gutachten weist darauf hin, dass dies zu einer Stimmrechtsverletzung führen könnte. Aufgrund dieser Unsicherheit zog der Regierungsrat die Vorlage zurück und beauftragte die zuständige Baudirektion, aus der ursprünglichen Vorlage denjenigen Teil weiterzubearbeiten, der im direkten Zusammenhang mit der Aufhebung des Niveauüberganges Werrikon steht. Dies betrifft insbesondere die Überführung über die SBB, die Radwegverbindung längs der Bahnlinie, den Rückbau der Zürichstrasse sowie die Instandsetzung der Werrikerstrasse. Es ist geplant, diese reduzierte Projektvorlage dem Kantonsrat im 4. Quartal 2009 zur Kreditfreigabe zu unterbreiten. Über die Verlegung der Winterthurerstrasse wird zu einem späteren Zeitpunkt entschieden. Hierfür wird eine separate Finanzierungsvorlage in Erwägung gezogen.

5.2. Winterthurerstrasse

Die dritte Volksinitiative ist eingereicht. Der Stadtrat unterbreitet dem Gemeinderat Bericht und Antrag mit separater Weisung. Seitens des Kantons sind keine namhaften Beiträge zu erwarten. Neu ist, dass die Initianten die Unterführung unabhängig der Strasse «Uster West» erstellt haben möchten. Dadurch übernehme das Unterführungsbauwerk Winterthurerstrasse nach der Realisierung von «Uster West» eine innerstädtische Bedeutung für den Binnenverkehr.

5.3. Unterführung Dammstrasse

Die Frage, ob die Dammstrasse im zukünftigen regionalen Verkehrsrichtplan enthalten ist oder nicht, kann zum heutigen Zeitpunkt noch nicht beantwortet werden. Bei der anstehenden Entscheidungsfindung in diesem Prozess wird sich die Stadt im Rahmen der Regionalplanung positionieren.

5.4. Brunnenstrasse

Das Postulat Unterführung Brunnenstrasse hat der Gemeinderat nicht überwiesen. Auch städtebaulich wäre es ein solches Bauwerk problematisch. Es würde dem Zentrum mehr Verkehr bringen.

5.5. Kanzleistrasse

Von der Kanzleistrasse her soll eine neue Fussgängerunterführung mit Veloschieberampe zum Schulhaus Freiestrasse führen. Dadurch kann die Querungssituation für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden. In der Investitionsplanung 2010 werden entsprechende Mittel für die Erarbeitung eines Vorprojektes eingestellt.

5.6. Kreuzstrasse

Im Hinblick auf eine langfristige Quartierentwicklung sollte an der Kreuzstrasse eine Fussgänger- und Velounterführung in Betracht gezogen werden. Mit dem Verzicht auf den Bau des Wendegleises ist der Entscheid betreffend Aufhebung der Kreuzstrasse für den motorisierten Individualverkehr und der Bau einer Fussgängerunterführung indessen in die Ferne gerückt.

5.7. Wermatswilerstrasse

Um den Rückstau des Verkehrs in die Florastrasse zu verhindern, ist an der Wermatswilerstrasse analog der Winterthurerstrasse eine niveaufreie weitere Quermöglichkeit im Osten unserer Stadt zu prüfen. Eine reduzierte Variante mit einer Höhe von 3,2 Metern und eine Breite von 6 Metern wäre auch für kleinere Lastwagen befahrbar. In der Investitionsplanung 2010 werden entsprechende Mittel für ein Vorprojekt eingestellt.

5.8. Unterführung Aathalstrasse

Diese Unterführung steht in einem Zusammenhang mit dem Ausbau der S-Bahn auf Doppelspur und dem Bau der Oberlandautobahn. Sie figurierte damals als sogenannte flankierende Massnahme zur Oberlandautobahn, wurde aber nicht mit dem Gesamtpaket öffentlich aufgelegt. Am 5. März 2008 setzte der Regierungsrat das Strassenprojekt fest. Die Aufnahme der Oberlandautobahn in den Sachplan «Verkehr» des Bundes erfolgte mit Bundesratsbeschluss vom 26. April 2006. Im Juli 2008 unterbreitete der Bundesrat den Kantonen den neuen Netzbeschluss zur Vernehmlassung. Darin bestätigte er die Aufnahme der Oberlandautobahn ins Nationalstrassennetz. Der Netzbeschluss für die zukünftigen Nationalstrassen soll den eidgenössischen Räten 2009 unterbreitet werden. Der Bund wird somit voraussichtlich 2010 oder 2011 über die Rechtsgrundlage verfügen, um die Oberlandautobahn als Nationalstrasse zu übernehmen. Es wird mit 6 Jahren Bauzeit gerechnet.

6. Das verkehrsarme Zentrum (Planbeilage 4)

Mit dem Bericht des Stadtrates betreffend Betriebs- und Gestaltungskonzept des öffentlichen und privaten Verkehrs im erweiterten Zentrum und der Beantwortung des Postulates der Ratsmitglieder Benno Schärer und Daniel Hunziker betreffend Schaffung einer Fussgängerzone in Uster hat der Stadtrat die Marschrichtung vorskizziert. Als nächster Schritt beschloss der Stadtrat die versuchsweise Einführung einer Begegnungszone in der Webern- und Gerichtsstrasse. In einem weiteren Schritt könnte die Begegnungszone Richtung Bankstrasse ausgedehnt werden. Will man die Verkehrssituation auf der Bankstrasse einschneidend verändern, so müssten radikalere Massnahmen diskutiert werden. Eine Möglichkeit bestünde in der Sperrung der Bankstrasse für den motorisierten Individualverkehr auf Teilabschnitten. Dadurch könnte der Durchgangsverkehr unterbunden werden. Für die Bewältigung des Binnen-, des Anlieger- und Anlieferungsverkehrs stehen noch keine Lösungsvorschläge bereit.

6.1. Das öffentliche Parkhaus

Der Schlüssel für das verkehrsarme Zentrum ist ein Parkhaus. Es muss direkt ab der Zürichstrasse erschlossen werden. Mit der Eröffnung des Parkhauses könnten auf der Grundlage eines Massnahmenplanes Parkplätze im Begegnungsraum Zentrum aufgehoben werden. Der Stadtrat hat die zuständigen Verwaltungsabteilungen mit der Ausarbeitung eines Berichtes beauftragt.

7. Antrag

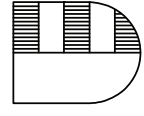
Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat, vom Bericht «Verwirklichungsstand aktueller Verkehrsplanungsfragen sowie Verkehrskonzept Uster 2010» zustimmend Kenntnis zu nehmen.

STADTRAT USTER

Der Stadtpräsident:
Martin Bornhauser

Der Stadtschreiber:
Hansjörg Baumberger

Beilagen: - Pläne 1, 2, 3 und 4



uster
Stadtraum und Natur

1

Verkehrskonzept Uster 2010

Schwerpunktt Themen öffentlicher Verkehr

Mst: 1:20 000, Mai 2009

Legende



S-Bahn: Doppelspur



Ortsbus: Durchmesserlinie



Barrierschliesszeiten

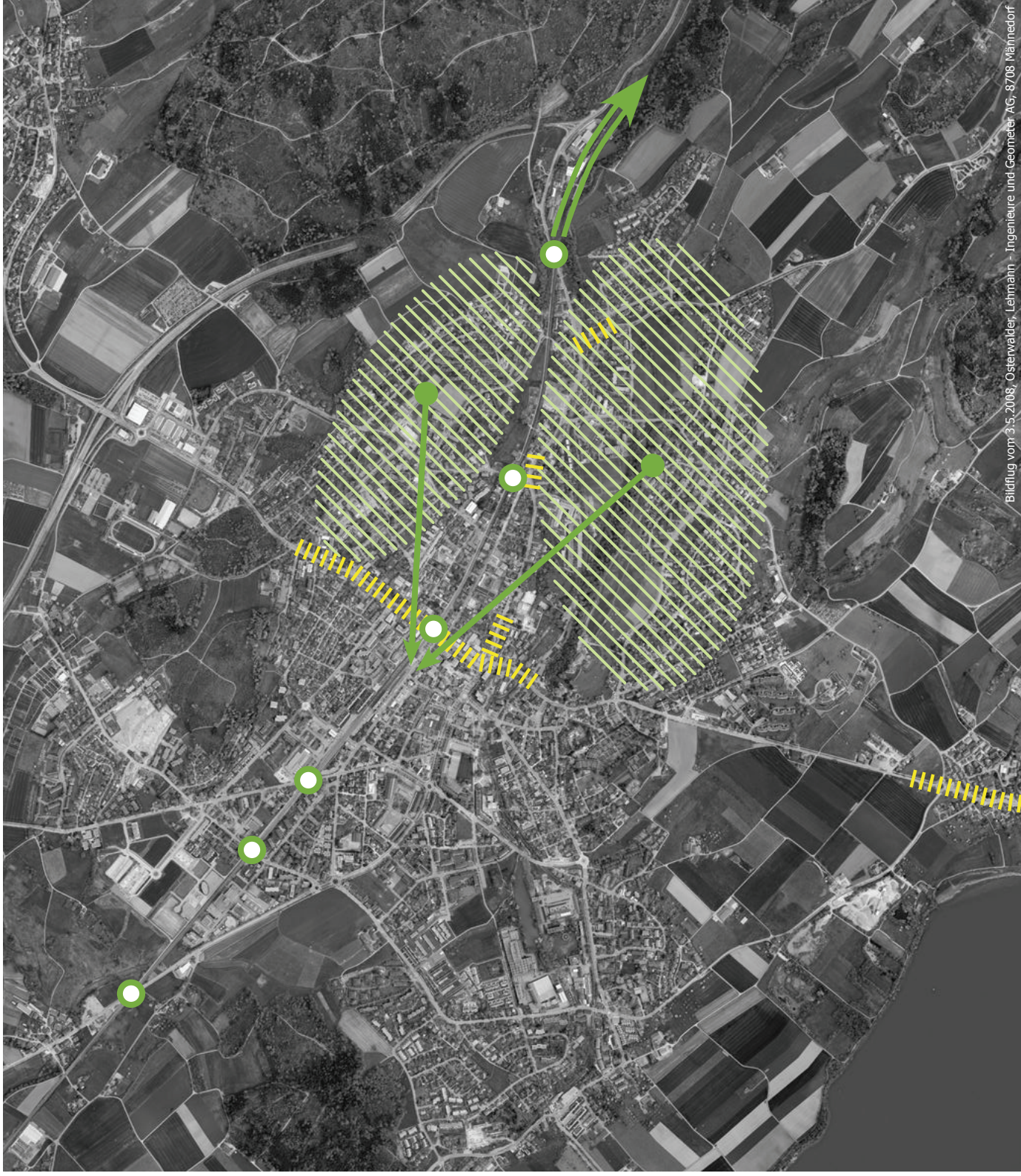


Ortsbus: Problemzone/Schwachstelle

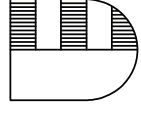


0 m

1000 m



Bildflug vom 3.5.2008, Osterwalder, Lehmann - Ingenieure und Geometer AG, 8708 Männedorf



uster
Stadttraum und Natur

2

Verkehrskonzept Uster 2010 Wiedervereinigung motorisierter Individualverkehr

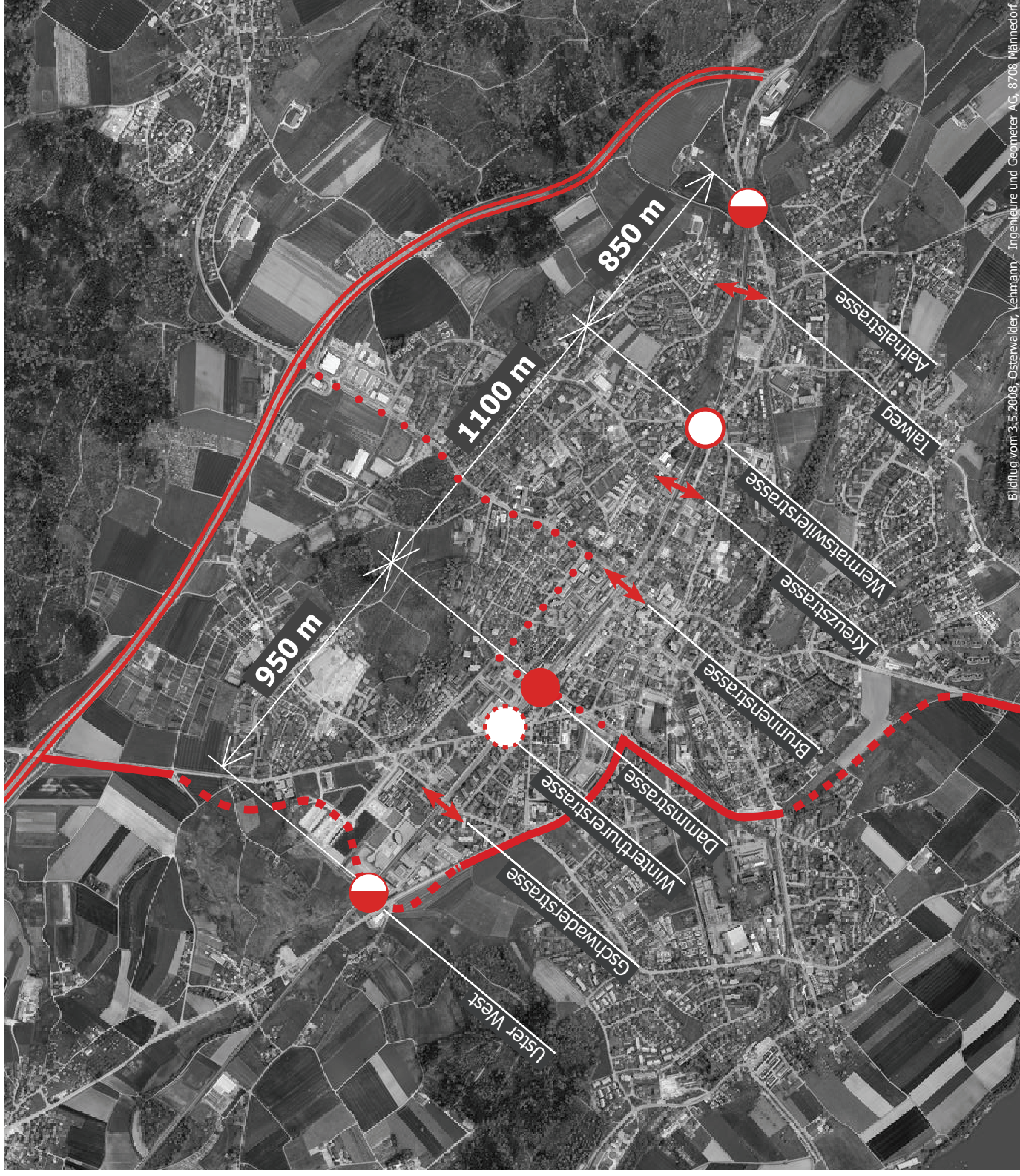
Mst: 1:20 000, Mai 2009

Legende

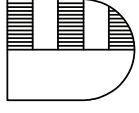
- Oberlandautobahn
- kantonale Hauptverkehrsstrasse bestehend
- kantonale Hauptverkehrsstrasse geplant
- evtl. regionale Hauptverkehrsstrasse
- Unterführung bestehend
- Unter-/Überführung geplant
- reduzierte Unterführung möglich
- evtl. Unterführung Winterthurerstrasse
- Bahnübergang mit Schranke bestehend



0 m 1000 m



Bildflug vom 3.5.2008, Osterwalder, Lehmann, - Ingenieure und Geometer AG, 8708 Männedorf.



Verkehrskonzept Uster 2010

Wiedervereinigung Langsamverkehr

Mst: 1:20 000, Mai 2009

Legende

Fussgänger und Velofahrer



Unterführung bestehend



Unterführung geplant



Unterführung möglich



Querungen à Niveau bestehend



Querungen à Niveau geplant

Fussgänger



Unterführung bestehend

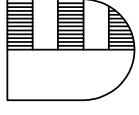


0 m

1000 m



Bildflug vom 3.5.2008, Osterwalder, Lehmann, Ingenieure und Geometer AG, 8708 Männedorf.



uster
Stadttraum und Natur

4

Verkehrskonzept Uster 2010 Verkehrsarmes Zentrum

Mst: 1:3000, Mai 2009

Legende



Interventionsgebiet



Parkplatz/Parkhaus bestehend



möglicher Standort für neues
Parkhaus



bei Ersatz aufzuhebender öffentlicher
Parkplatz



0 m 20 m 100 m

Bildflug vom 3.5.2008, Osterwalder, Lehmann - Ingenieure und Geometer AG, 8708 Männedorf