



Uster, 2. Juni 2020
579/2020
V4.04.71

Seite 1/6

**ANFRAGE 579/2020 VON PAUL STOPPER (BPU): GESAMT-
VERKEHRSKONZEPT GREIFENSEE, ÖFFENTLICHE AUFLAGE
UND VERNEHMLASSUNG; ANTWORT DES STADTRATES**

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 30. März 2020 reichte das Ratsmitglied Paul Stopper beim Präsidenten des Gemeinderates die Anfrage 579/2020 betreffend «Gesamtverkehrskonzept Greifensee, öffentliche Auflage und Vernehmlassung» ein.

Die Anfrage hat folgenden Wortlaut:

«Die Gemeinde Greifensee hat ein Gesamtverkehrskonzept (GVK) für das Gemeindegebiet von Greifensee erarbeiten lassen und am 9. März 2020 der Bevölkerung zur Stellungnahme unterbreitet. Die Frist für Einwendungen ist auf den 29. Mai 2020 angesetzt. Das Papier basiert u. a. auf einem Bericht des Büros für Verkehrsplanung von Prof. Klaus Zweibrücken.

Die Hochrechnungen des Gesamtverkehrsmodells für den Kanton Zürich zeigen gemäss diesem Bericht, dass sich bis zum Zeitpunkt 2040 die Verkehrsmengen im motorisierten Verkehr gegenüber den Werten von 2016 nochmals deutlich erhöhen werden:

Strasse	DTV	DWV	So	Zunahme gemäss Prognose Kanton
Greifenseestrasse		12'500		+ 58 %
Stationsstrasse		11'000		+ 58 %
Schwerzenbacherstrasse	4'080	4'500	2'700	+ 52 %
Tumigerstrasse	4'300			+ 55 %
Seestrasse	6'070	6'800	3'500	+ 74 %

DTV = Durchschnittlicher Tagesverkehr (Fahrzeuge/Tag)
DWV = Durchschnittlicher Werktagsverkehr (Fahrzeuge/Tag)
So = Durchschnittlicher Sonntagsverkehr

Die auf den Strassen von Greifensee prognostizierten Zunahmen haben direkte Auswirkungen auf das Strassennetz von Uster. Gegen diese eigentlichen «Verkehrslawinen» sind deshalb gemeinsame Massnahmen der Stadt Uster und der Gemeinde Greifensee einzuleiten. Schliesslich heisst der Leitsatz des Ustermer Stadtentwicklungskonzeptes 2035 (STEK): «Uster steigt um».



1. Störungen des Schutzgebietes Greifensee durch den privaten Verkehr

Am Greifensee besteht ein dichtes Nebeneinander von Naturschutzzonen, Naturschutzumgebungen, Wald- und Uferschutzzonen und weiteren Schutzfestlegungen zum Schutz des Greifensees und der umgebenden Natur und Landschaft. Zwischen den Schutzinteressen und der Erholungsfunktion von Freiräumen, insbesondere auch der Gewässer, gibt es Nutzungskonflikte. Sowohl die Schwerzenbacherstrasse als auch die Seestrasse verlaufen durch das Landschaftsschutzgebiet, durch Naturschutzzonen und durch Feuchtgebiete. Seit Langem ist bekannt, dass diese Nutzungskonflikte gelöst resp. vermindert werden sollten. Bis heute sind Massnahmen weder beschlossen noch umgesetzt worden.

2. Strassen

Auf den Zufahrtsstrassen nach Uster (Seestrasse, Tumigerstrasse, Wildsbergstrasse) sind verkehrslenkende Massnahmen nötig, um einer drohenden Verkehrsmisere in Uster Herr zu werden. Vielleicht mit folgenden Massnahmen:

Seestrasse (Greifensee–Niederuster): Zeitlich beschränkte Schliessung im Abschnitt ARA-Niederuster–Greifensee (z. B. Hauptverkehrszeiten HVZ 06.00–09.00, 16.00–19.00 Uhr, Ganzschliessung an Wochenenden), in den geschlossenen Zeitabschnitten sollen Fahrten mit Bewilligung erlaubt bleiben (Anwohner, Zulieferung, Gewerbe, Busverkehre, etc.).

Tumigerstrasse: Schliessung zwischen der Siedlung "Am Pfisterhölzli" und der Industrie Werrikon. Mit der von Greifensee vorgeschlagenen zwei (neuen) Buslinien auf der Tumigerstrasse müsste diese auf Ustermer Gemeindegebiet stark ausgebaut werden, wenn sie weiterhin dem allgemeinen Verkehr offenstehen soll (Fahrbahnverbreiterung, separater Fuss- und Radweg).

Wildsbergstrasse: Schliessung für den allgemeinen Verkehr im Jungholzswald (ausgenommen Radfahrer), Entfernen des Asphalts und Wiederherstellung als Forstwirtschaftsweg (Ziel: Schutz des Waldes und des Wildes).

3. Strassengebundener öffentlicher Verkehr

Das GVK-Greifensee sieht im strassengebundenen öV Folgendes vor:

- Einführung eines Ortsbusnetzes
- Einführung der vom Stadtrat Uster angeregten neuen Buslinie Bahnhof Uster–Zürichstrasse–Tumigerstrasse–Städtchen Greifensee–Stations-/Greifenseestrasse–Bahnhof Nänikon–Dorfmitte Nänikon
- Verlängerung der Linie 727 Volketswil–Greifensee via Tumigerstrasse nach Uster

Damit würden auf der Tumigerstrasse zwei neuen Buslinien verkehren. Die Tumigerstrasse ist auf dem Gemeindegebiet Uster aber nicht für zwei neue Buslinien vorbereitet (keinerlei Schutz der Fussgänger und Velofahrer, relativ schmale Fahrbahn).

Keine Angaben macht das GVK-Greifensee über die seit Jahrzehnten bestehenden Bus-Lücken am Nord-Ost-Ufer des Greifensees (Mönchaltorf–Niederuster–Greifensee–Schwerzenbach–Fällanden).



Ich stelle dem Stadtrat folgende Fragen:

1. *Inwieweit war die Stadt Uster in die Erarbeitung des GVK-Greifensee involviert?*
2. *Wenn nicht, wie schaltet sich der Stadtrat in die Diskussion zum GVK-Greifensee ein? Wird er sich zum GVK-Greifensee äussern? Wenn ja, wann und wie?*
3. *Welche Massnahmen sieht der Stadtrat vor, um die befürchtete, starke Zunahme des Privatverkehrs auf der See- und Tumigerstrasse nach und vor allem durch Uster (z. B. von/nach Mönchaltorf) abzuwenden?*
4. *Kann sich der Stadtrat eine Schliessung der Tumigerstrasse für den Privatverkehr vorstellen? (offen für Fahrten mit Bewilligung, so z. B. Zulieferung, Anwohner, Gewerbe)*
5. *Wenn nicht, welche Massnahmen wären die Folgen auf der Tumigerstrasse generell infolge der Verkehrszunahme und als Folge von zwei neuen Buslinien (welcher Ausbau, Fussgänger- und Radfahrschutz, Kosten, wer bezahlt)?*
6. *Kann sich der Stadtrat auf der Seestrasse zwischen ARA-Uster und Greifensee eine zeitliche Beschränkung für den MIV vorstellen (zu in den Hauptverkehrszeiten, Wochenenden resp. offen für Fahrten mit Bewilligung, so z. B. Zulieferung, Anwohner, Gewerbe)? Wenn nicht, weshalb nicht?*
7. *Kann sich der Stadtrat den Rückbau der Wildsbergstrasse zu einem reinen Forstwirtschaftsweg (Entfernung des Asphalts) und mit einem ständigen Fahrverbot vorstellen? Wenn ja, auf wann?*
8. *Wie stellt sich der Stadtrat zur Idee von zwei Buslinien auf der Tumigerstrasse? (im heutigen Strassen-Zustand, welcher Ausbau wäre dazu nötig? siehe Fragen 4 und 5)*
9. *Wie stellt sich der Stadtrat zu einer Aufteilung der zwei geplanten Buslinien zwischen Uster und Greifensee einerseits auf die Tumigerstrasse und andererseits auf die Seestrasse, wie folgt:*
 - *Neue Regional-Buslinie Bahnhof Uster–Zürichstrasse–Tumigerstrasse–Greifensee*
 - *Neue Regional-Buslinie Uster–Poststrasse–Seestrasse–Post Niederuster–Seestrasse–Städtchen Greifensee–Schwerzenbach–Fällanden*
10. *Wäre es nicht zweckmässiger, den Abschnitt der Buslinie vom Bahnhof "Nänikon-Greifensee" nach Nänikon (Dorfmitte) in das angedachte Ortsbusnetz von Greifensee zu integrieren statt ihn als "Wurmfortsatz" der neuen Buslinie Uster–Tumigerstrasse–Städtchen Greifensee–Bahnhof "Nänikon-Greifensee" betreiben zu wollen?»*

**Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:**

Die Stadt Uster wurde von der Gemeinde Greifensee zur Vernehmlassung zum Gesamtverkehrskonzept Greifensee eingeladen. Der Gemeinderat Greifensee hat den vorliegenden Entwurf des Gesamtverkehrskonzepts zuhanden der öffentlichen Auflage verabschiedet. Das Gesamtverkehrskonzept ist ein Instrument für die Gemeinde Greifensee, um die verkehrlichen Herausforderungen der Zukunft angehen zu können.

Die Stadt Uster hat im Rahmen des Stadtentwicklungskonzepts (STEK) ebenfalls ein GVK als Grundlagenbericht für die Mobilität erarbeitet. Die Ergebnisse dieses Gesamtverkehrskonzepts der Stadt Uster sind anschliessend ins STEK überführt worden. Das STEK wurde am 20. August 2019 vom Stadtrat festgesetzt und am 11. Mai 2020 vom Gemeinderat mit 32 : 1 Stimmen zustimmend zur Kenntnis genommen. Somit ist das STEK für die Stadt Uster analog des GVK für die Gemeinde Greifensee das strategische Planungsinstrument anhand dessen die Massnahmen umgesetzt werden.

Die Stellungnahme zum GVK Greifensee der Stadt Uster erfolgt auf Verwaltungsebene und stützt sich in den strategischen Aussagen auf das Stadtentwicklungskonzept. Das im STEK formulierte Ziel in der Mobilität heisst «Uster steigt um!» und deckt sich mit der Strategie Uster 2030 des Stadtrats (Handlungsfeld 2 Stadtentwicklung). Dazu wird der Fuss- und Veloverkehr gefördert, der öffentliche Verkehr gestärkt und die Strassenräume werden urban gestaltet. Es ist aber auch wichtig, dass Uster über ein funktionales Hauptstrassennetz verfügt. Über eine angebotsorientierte Planung wird die Erreichbarkeit der Stadt Uster sichergestellt. Mit diesen Stellschrauben wird den bestehenden und künftigen Kapazitätsengpässen im Ustermer Strassennetz begegnet.

Frage 1:

«Inwieweit war die Stadt Uster in die Erarbeitung des GVK-Greifensee involviert?»

Antwort:

Die Stadt Uster nimmt – wie dies bei entsprechenden Anfragen üblich ist – auf Verwaltungsebene im Rahmen der öffentlichen Auflage und der Vernehmlassung als Nachbargemeinde Stellung zum Gesamtverkehrskonzept Greifensee.

Frage 2:

«Wenn nicht, wie schaltet sich der Stadtrat in die Diskussion zum GVK-Greifensee ein? Wird er sich zum GVK-Greifensee äussern? Wenn ja, wann und wie?»

Antwort:

Mit dem vom Stadtrat festgesetzten STEK ist seine Haltung zur angestrebten Entwicklung der Mobilität in Uster klar und kann von der Verwaltung mit der Gemeinde Greifensee koordiniert werden.

Frage 3:

«Welche Massnahmen sieht der Stadtrat vor, um die befürchtete, starke Zunahme des Privatverkehrs auf der See- und Tumigerstrasse nach und vor allem durch Uster (z. B. von/nach Mönchaltorf) abzuwenden?»

Antwort:

Die Massnahmen zu den formulierten Leitsätzen und Strategien sind im STEK aufgeführt.

Frage 4:

«Kann sich der Stadtrat eine Schliessung der Tumigerstrasse für den Privatverkehr vorstellen? (offen für Fahrten mit Bewilligung, so z. B. Zulieferung, Anwohner, Gewerbe)

**Antwort:**

Im STEK sind keine Strassensperrungen mit Ausnahme von Anpassungen des Regimes Brunnenstrasse/Bahnhofstrasse (langfristige Massnahme) vorgesehen. Eine weitere Vertiefung erfolgt bei der Überarbeitung des kommunalen Richtplanes, wobei der Gemeinderat über diesen entscheiden können.

Frage 5:

«Wenn nicht, welche Massnahmen wären die Folgen auf der Tumigerstrasse generell infolge der Verkehrszunahme und als Folge von zwei neuen Buslinien (welcher Ausbau, Fussgänger- und Radfahrerschutz, Kosten, wer bezahlt)?»

Antwort:

Die Tumigerstrasse wird zurzeit saniert. Der Ausbaustandard entspricht den Anforderungen für Lastwagen und kann auch von diesen befahren werden (kein Lastwagenfahrverbot). Entsprechend kann die Tumigerstrasse auch von Bussen befahren werden, ohne dass ein Ausbau notwendig wäre.

Frage 6:

«Kann sich der Stadtrat auf der Seestrasse zwischen ARA-Uster und Greifensee eine zeitliche Beschränkung für den MIV vorstellen (zu in den Hauptverkehrszeiten, Wochenenden resp. offen für Fahrten mit Bewilligung, so z. B. Zulieferung, Anwohner, Gewerbe)? Wenn nicht, weshalb nicht?»

Antwort:

Im STEK sind keine Strassensperrungen mit Ausnahme von Anpassungen des Regimes Brunnenstrasse/Bahnhofstrasse (langfristige Massnahme) vorgesehen. Eine weitere Vertiefung erfolgt bei der Überarbeitung des kommunalen Richtplanes, wobei der Gemeinderat über diesen entscheiden können.

Frage 7:

«Kann sich der Stadtrat den Rückbau der Wildsbergstrasse zu einem reinen Forstwirtschaftsweg (Entfernung des Asphalts) und mit einem ständigen Fahrverbot vorstellen? Wenn ja, auf wann?»

Antwort:

Im STEK sind keine Strassensperrungen mit Ausnahme von Anpassungen des Regimes Brunnenstrasse/Bahnhofstrasse (langfristige Massnahme) vorgesehen. Eine weitere Vertiefung erfolgt bei der Überarbeitung des kommunalen Richtplans, wobei der Gemeinderat über diesen entscheiden können.

Frage 8:

«Wie stellt sich der Stadtrat zur Idee von zwei Buslinien auf der Tumigerstrasse? (im heutigen Strassen-Zustand, welcher Ausbau wäre dazu nötig? siehe Fragen 4 und 5)»

Antwort:

Dem Busliniennetz 2035 im STEK hinterlegt ist ein Grundlagenpapier zur Buserschliessung Entwicklungsgebiet Uster und Nänikon aus dem Jahr 2018. Die eingetragene Linienführung über die Tumigerstrasse ist die resultierende Bestvariante. Ob für diese Buslinien und in welcher Fahrplandichte genügend Potenzial (abhängig von der Siedlungsentwicklung, u. a. Gebietsentwicklung «Eschenbühl») vorhanden ist, muss bei der weiteren Planung untersucht werden.

Zum nötigen Ausbau verweisen wir auf die Antwort zu Frage 5.



Frage 9:

«Wie stellt sich der Stadtrat zu einer Aufteilung der zwei geplanten Buslinien zwischen Uster und Greifensee einerseits auf die Tumigerstrasse und andererseits auf die Seestrasse, wie folgt:

- Neue Regional-Buslinie Bahnhof Uster–Zürichstrasse–Tumigerstrasse–Greifensee
- Neue Regional-Buslinie Uster–Poststrasse–Seestrasse–Post Niederuster–Seestrasse–Städtchen Greifensee–Schwerzenbach–Fällanden»

Antwort:

Dem Busliniennetz 2035 im STEK hinterlegt ist ein Grundlagenpapier zur Buserschliessung Entwicklungsgebiet Uster und Nänikon aus dem Jahr 2018. Die eingetragene Linienführung über die Tumigerstrasse ist die resultierende Bestvariante.

Frage 10:

«Wäre es nicht zweckmässiger, den Abschnitt der Buslinie vom Bahnhof "Nänikon-Greifensee" nach Nänikon (Dorfmitte) in das angedachte Ortsbusnetz von Greifensee zu integrieren statt ihn als "Wurmfortsatz" der neuen Buslinie Uster–Tumigerstrasse–Städtchen Greifensee–Bahnhof "Nänikon-Greifensee" betreiben zu wollen?»

Antwort:

Die Linienführung entspricht der Bestvariante aus Sicht der Stadt Uster. Falls bei der weiteren Planung und Realisierung des Ortsbusnetzes von Greifensee Synergien entstehen, wird der Stadtrat diese gerne prüfen.

Der Stadtrat bittet den Gemeinderat, von der Antwort auf die Anfrage 579/2020 des Ratsmitgliedes Paul Stopper betreffend «Gesamtverkehrskonzept Greifensee, öffentliche Auflage und Vernehmlassung» Kenntnis zu nehmen.

Stadtrat Uster

Barbara Thalmann
Stadtpräsidentin

Jörg Schweiter
Stadtschreiber-Stv.