

Stadt Uster

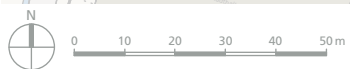
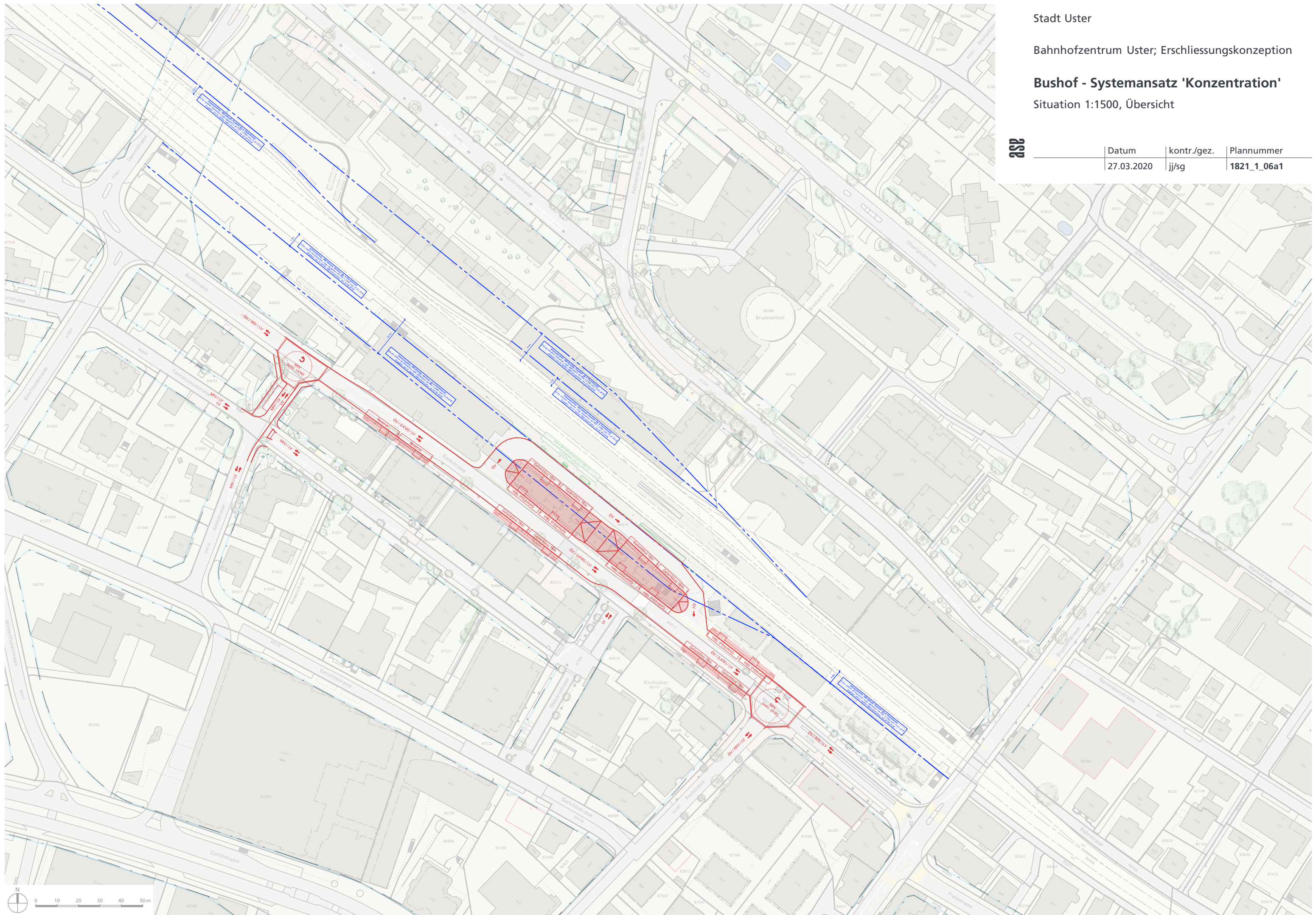
Bahnhofzentrum Uster; Erschliessungskonzeption

Bushof - Systemansatz 'Konzentration'

Situation 1:1500, Übersicht

asp

Datum	kontr./gez.	Plannummer
27.03.2020	jj/sg	1821_1_06a1



Stadt Uster

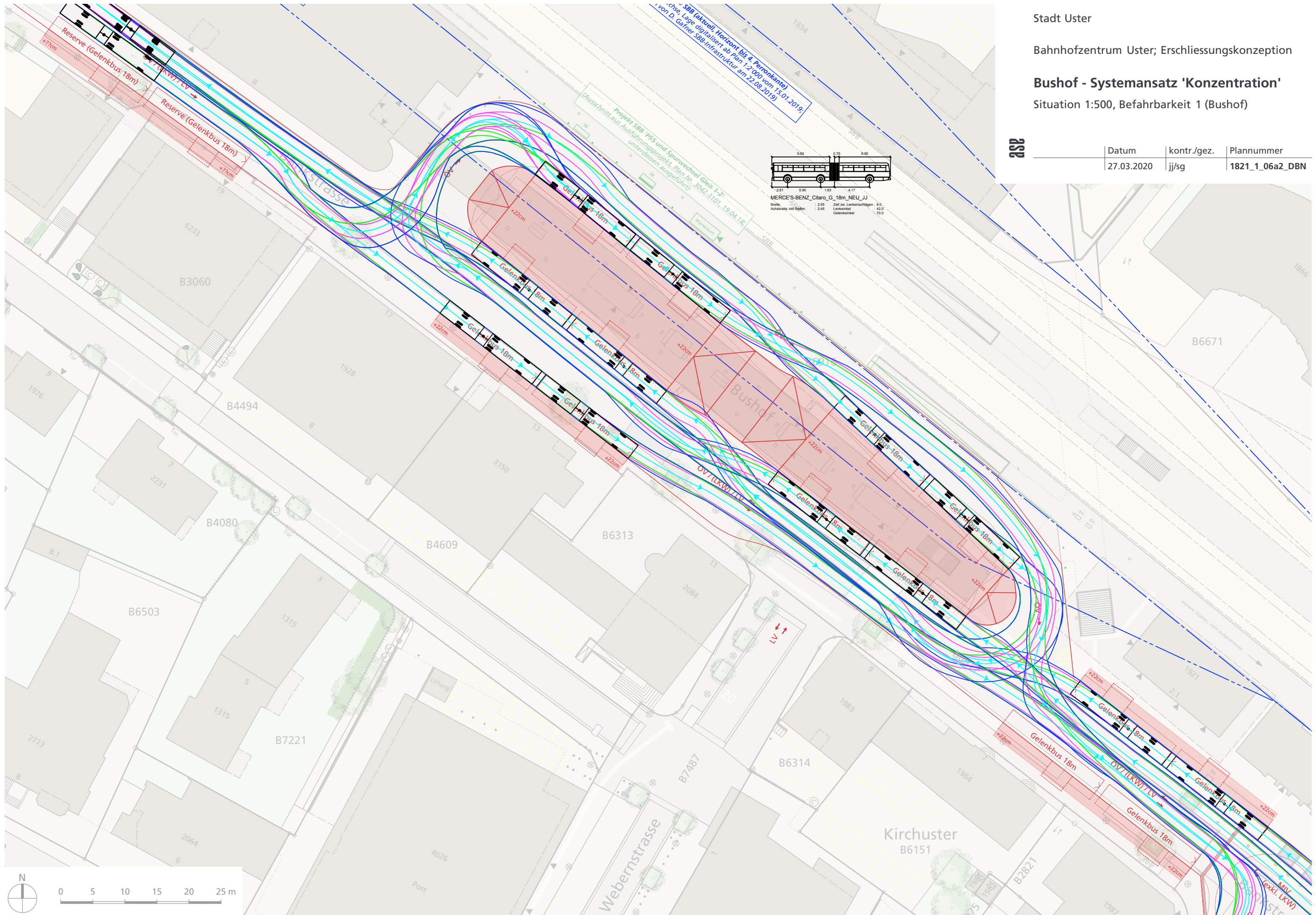
Bahnhofzentrum Uster; Erschliessungskonzeption

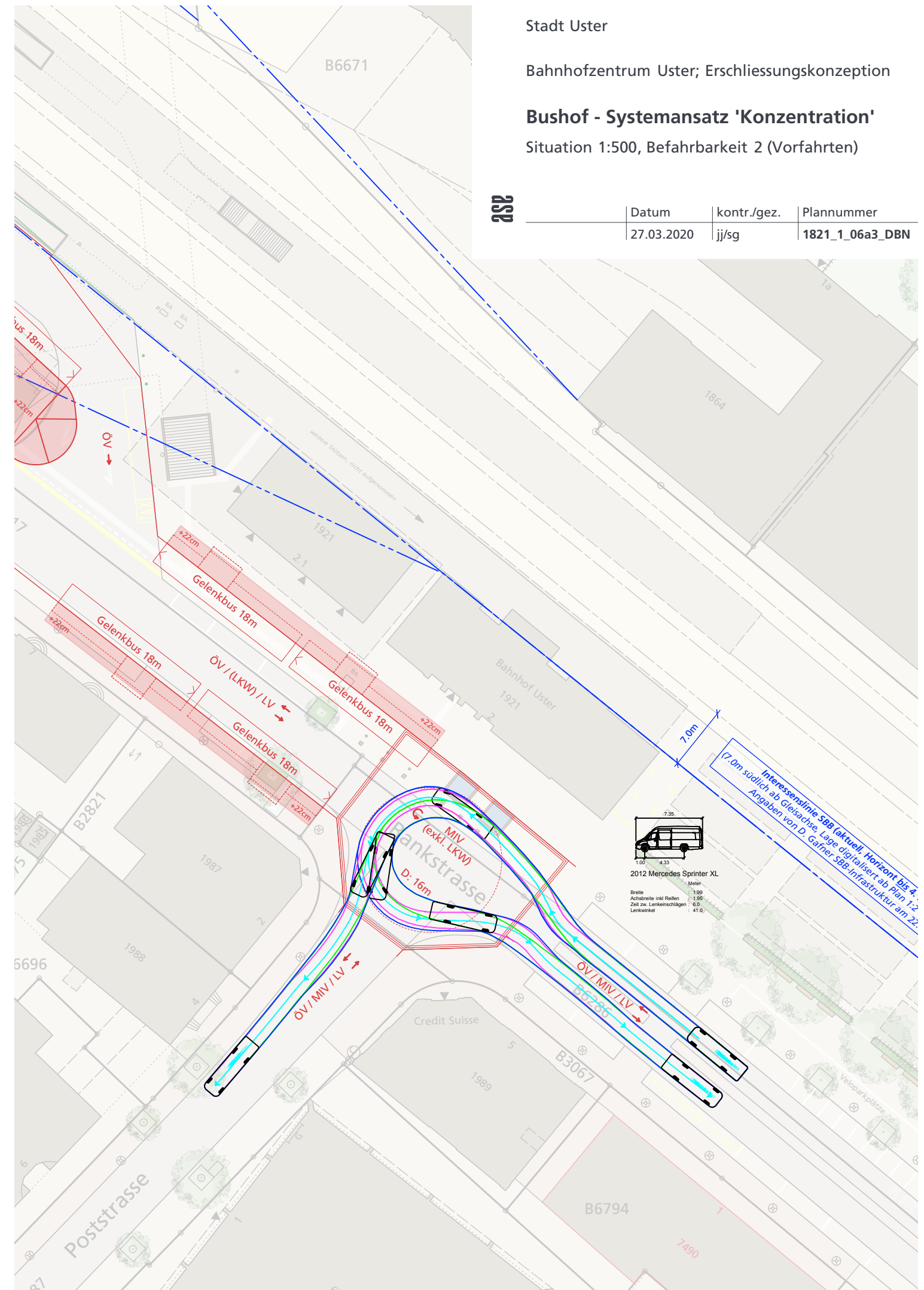
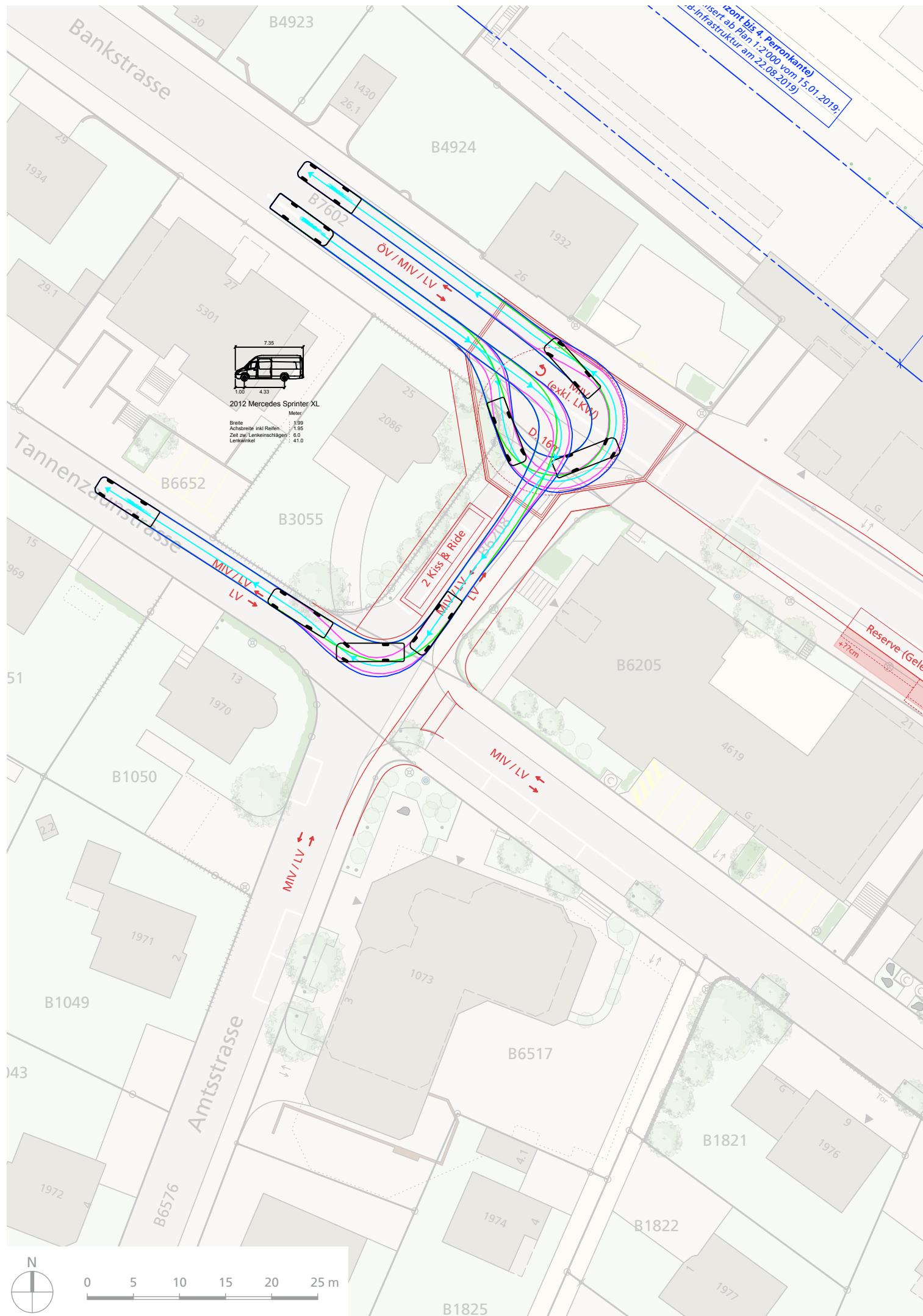
Bushof - Systemansatz 'Konzentration'

Situation 1:500, Befahrbarkeit 1 (Bushof)

ASB

Datum	kontr./gez.	Plannummer
27.03.2020	jj/sg	1821_1_06a2_DBN





Stadt Uster
 Bahnhofzentrum Uster; Erschliessungskonzeption
Bushof - Systemansatz 'Konzentration'
 Situation 1:500, Befahrbarkeit 2 (Vorfahrten)

ASB	Datum	kontr./gez.	Plannummer
	27.03.2020	jj/sg	1821_1_06a3_DBN

Interessenslinie S18 (aktuell) Horizont bis 4. Quartier
 7.0m südlich ab Gleisachse. Lage digitalisiert ab Plan 1:200
 Angaben von D. Gafner SBB-Infrastruktur am 22.08.2019

Stadt Uster

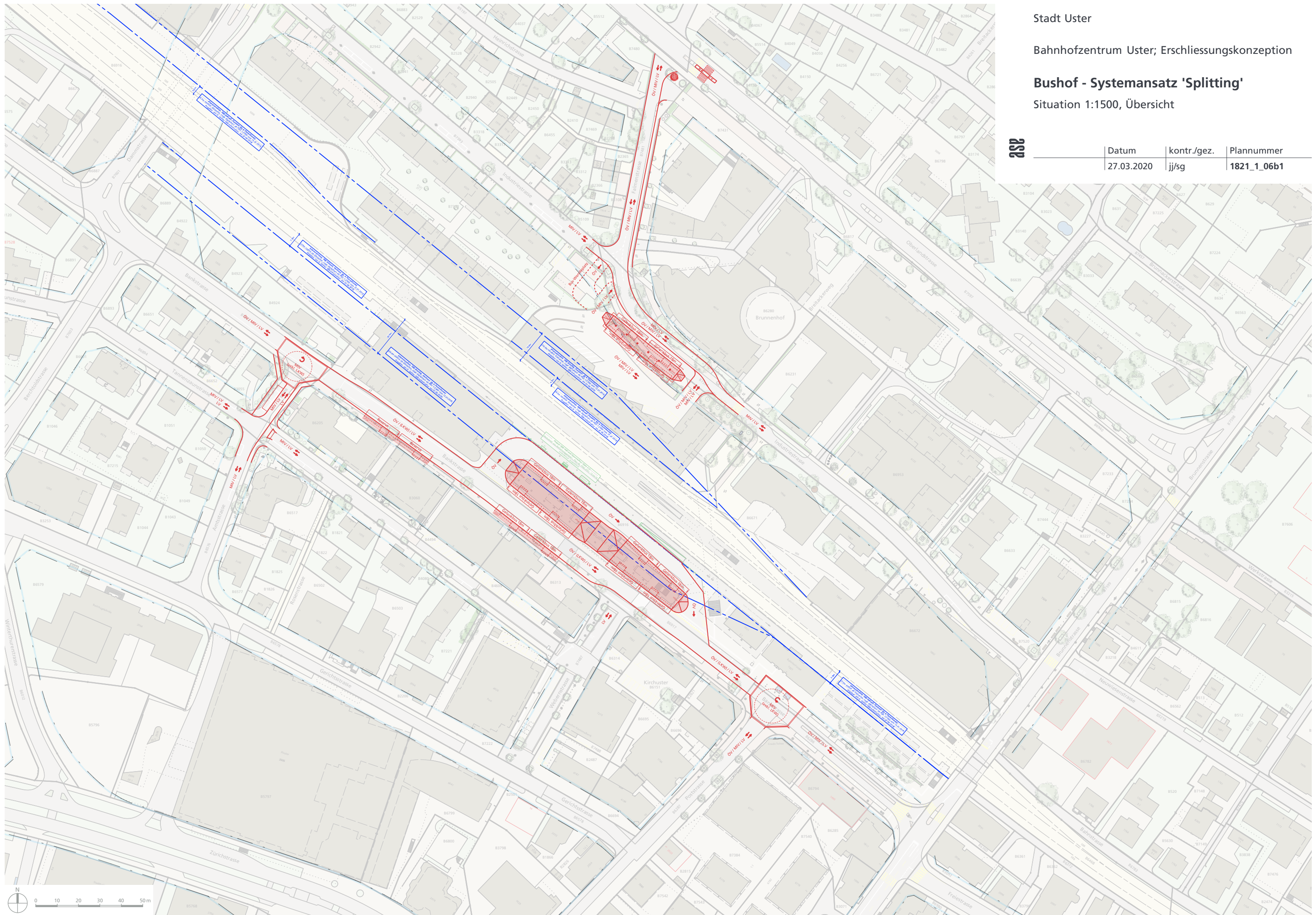
Bahnhofzentrum Uster; Erschliessungskonzeption

Bushof - Systemansatz 'Splitting'

Situation 1:1500, Übersicht

asp

Datum	kontr./gez.	Plannummer
27.03.2020	jj/sg	1821_1_06b1



Stadt Uster

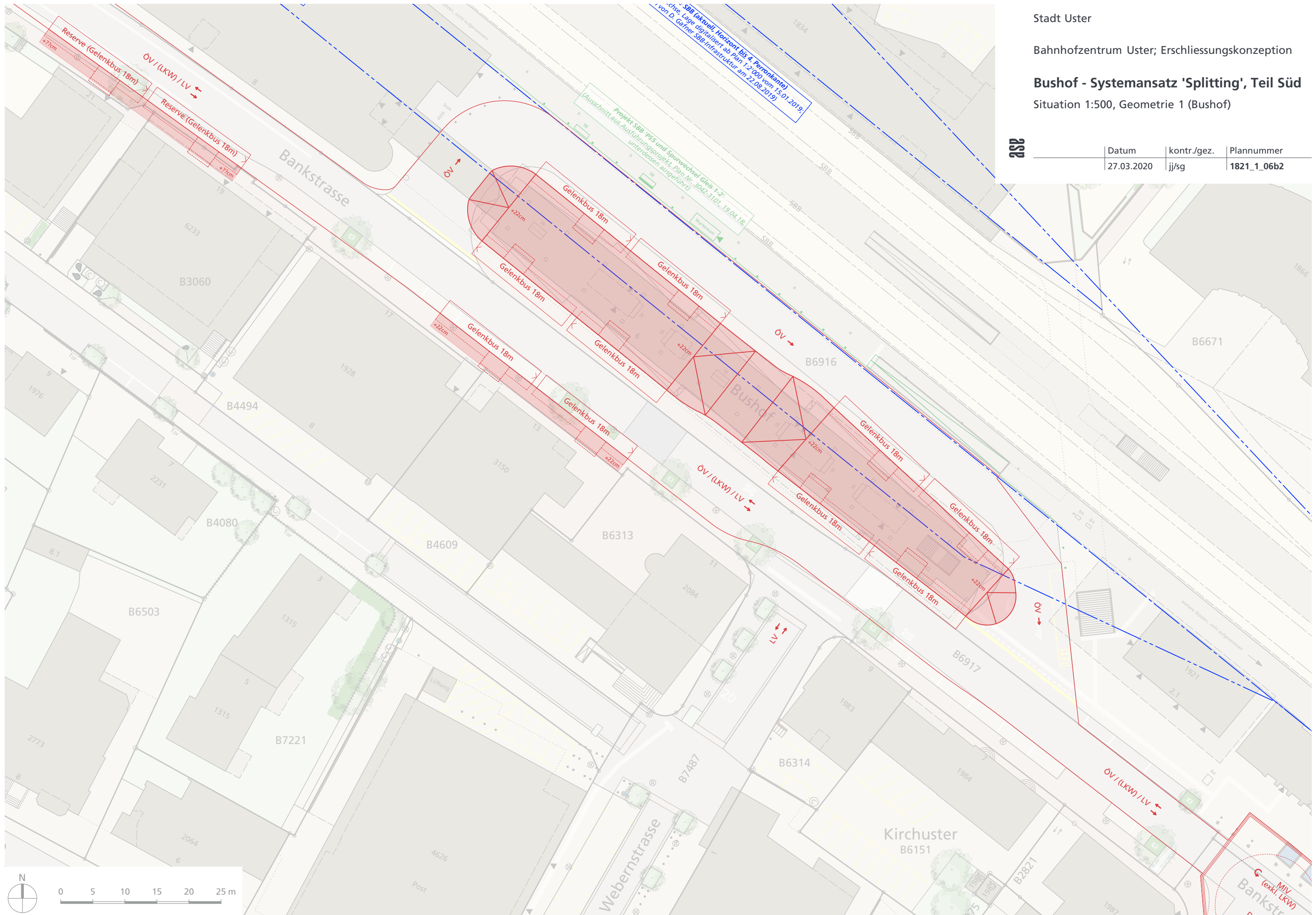
Bahnhofzentrum Uster; Erschliessungskonzeption

Bushof - Systemansatz 'Splitting', Teil Süd

Situation 1:500, Geometrie 1 (Bushof)

ASB

Datum	kontr./gez.	Plannummer
27.03.2020	jj/sg	1821_1_06b2



Stadt Uster

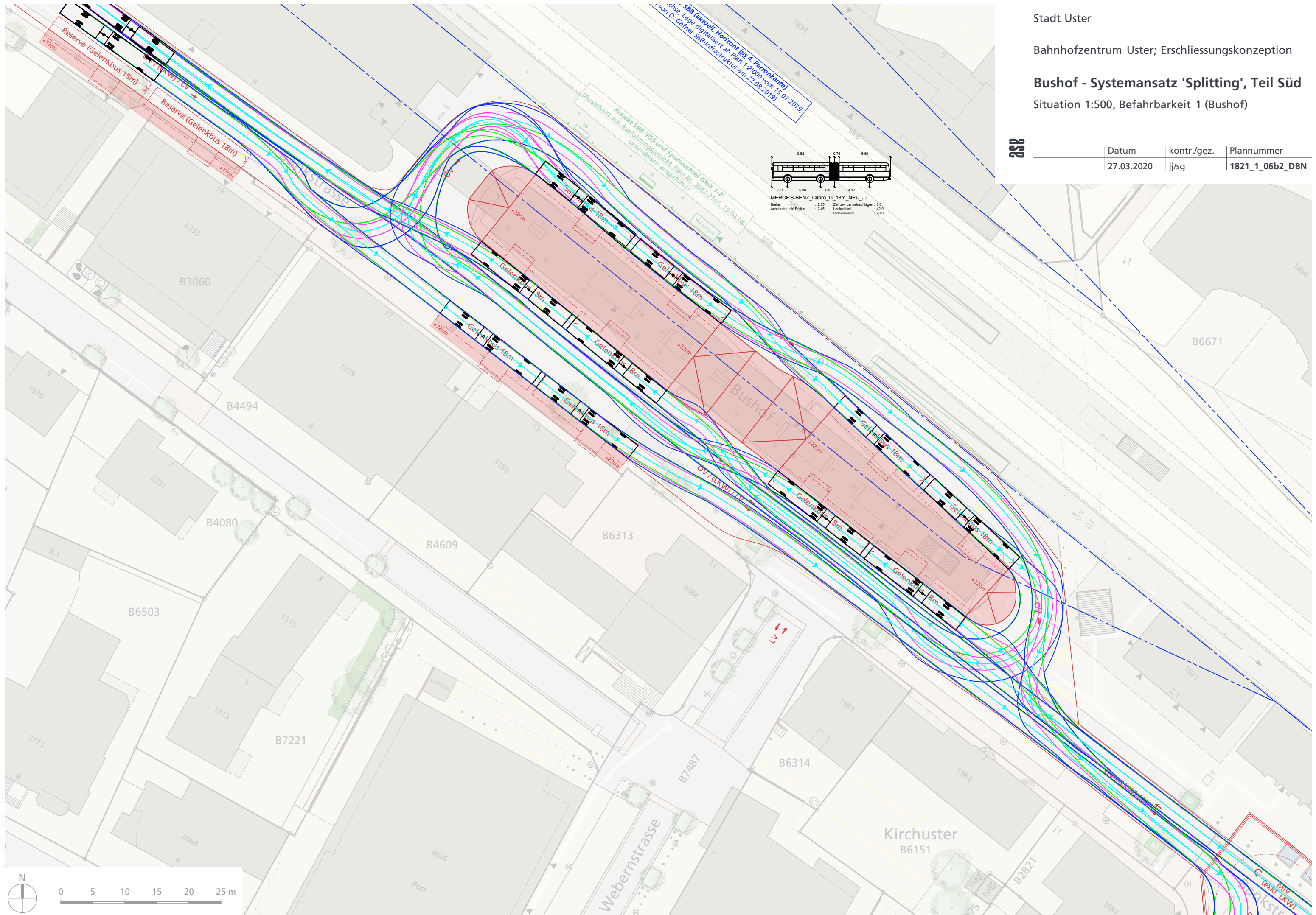
Bahnhofzentrum Uster; Erschliessungskonzeption

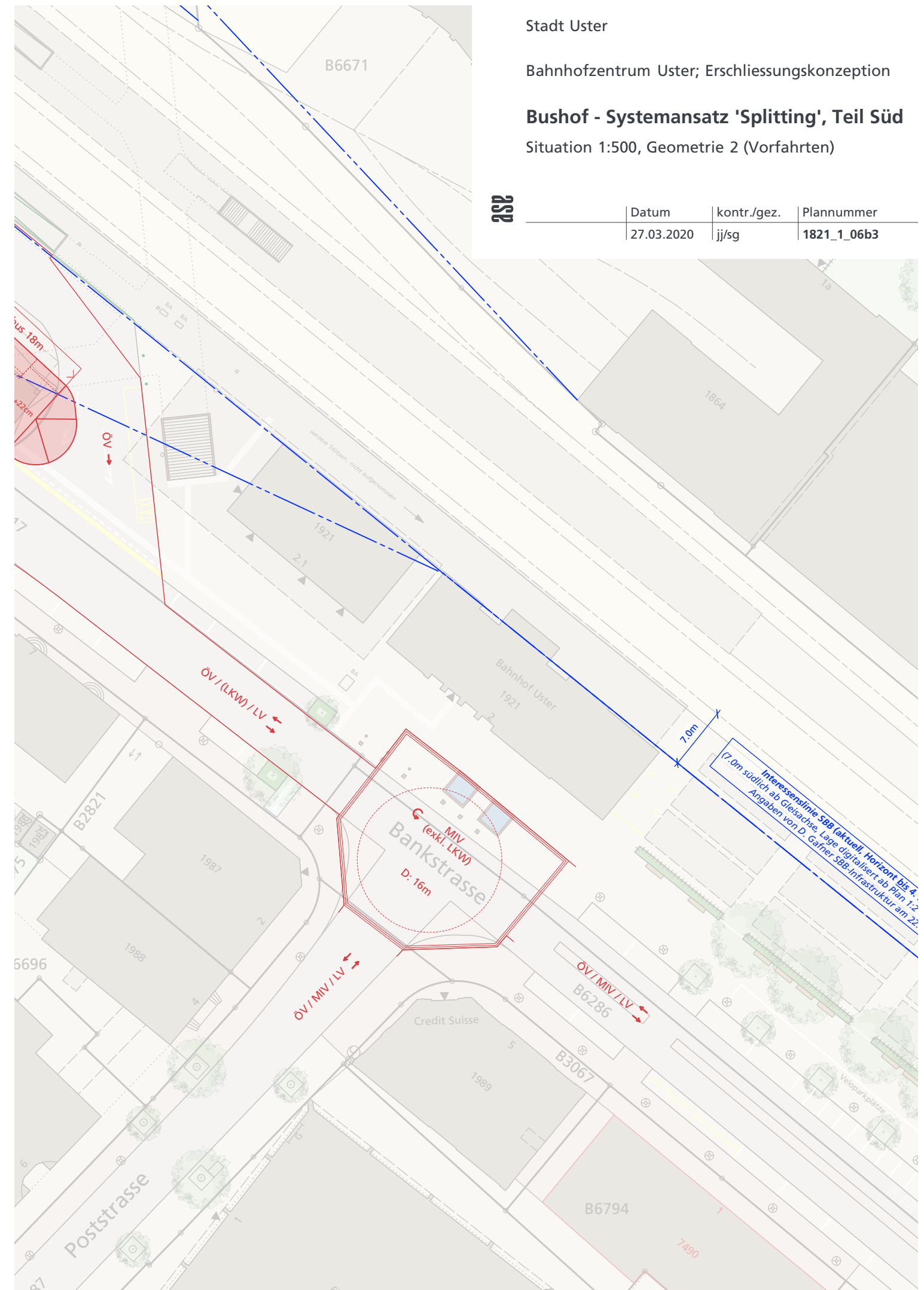
Bushof - Systemansatz 'Splitting', Teil Süd

Situation 1:500, Befahrbarkeit 1 (Bushof)

ASB

Datum	kontr./gez.	Plannummer
27.03.2020	jj/sg	1821_1_06b2_DBN





Stadt Uster

Bahnhofzentrum Uster; Erschliessungskonzeption

Bushof - Systemansatz 'Splitting', Teil Süd

Situation 1:500, Geometrie 2 (Vorfahrten)

ASB	Datum	kontr./gez.	Plannummer
	27.03.2020	jj/sg	1821_1_06b3

Stadt Uster

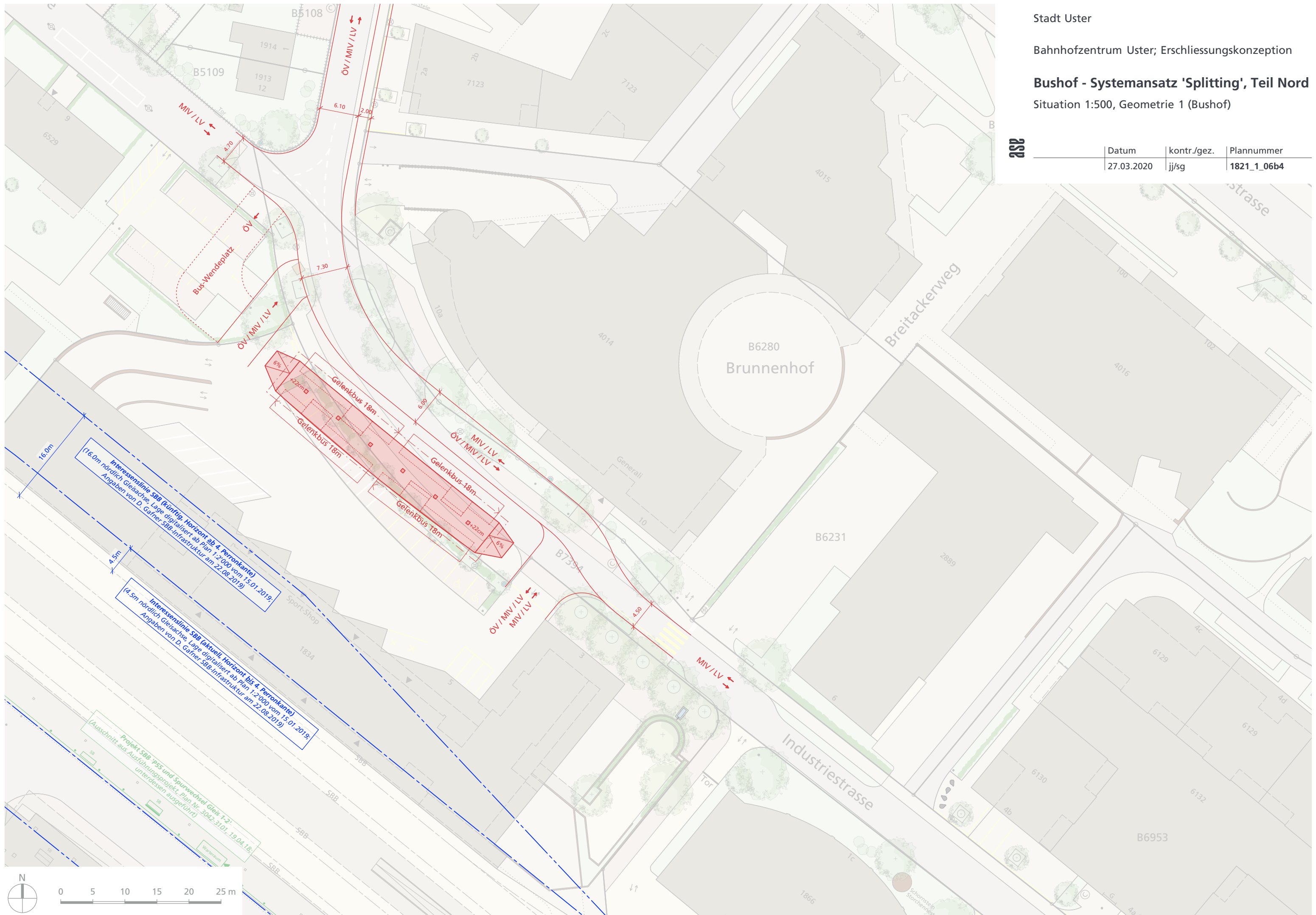
Bahnhofzentrum Uster; Erschliessungskonzeption

Bushof - Systemansatz 'Splitting', Teil Nord

Situation 1:500, Geometrie 1 (Bushof)

ASB

Datum	kontr./gez.	Plannummer
27.03.2020	jj/sg	1821_1_06b4



Stadt Uster

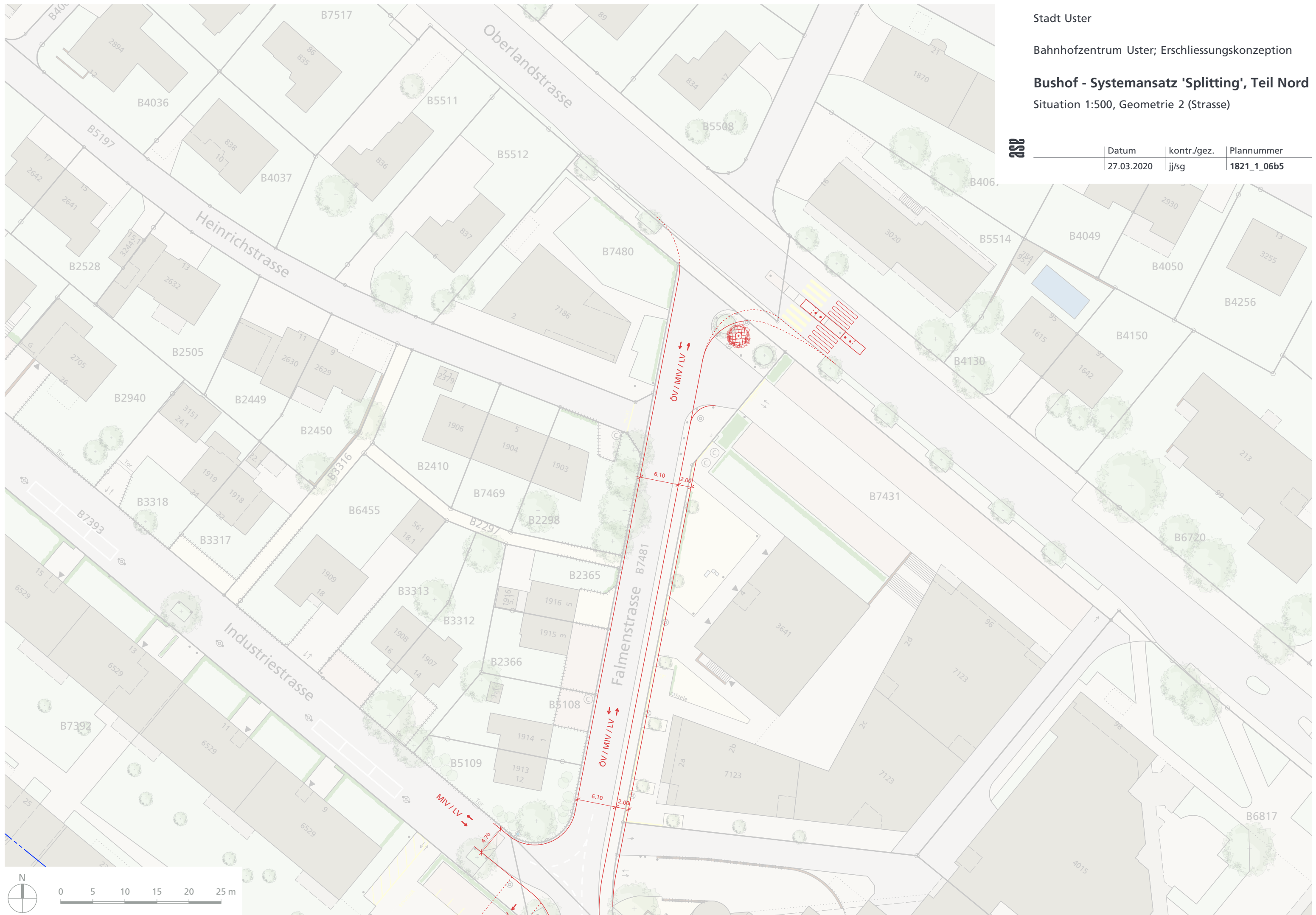
Bahnhofzentrum Uster; Erschliessungskonzeption

Bushof - Systemansatz 'Splitting', Teil Nord

Situation 1:500, Geometrie 2 (Strasse)

ASP

Datum	kontr./gez.	Plannummer
27.03.2020	jj/sg	1821_1_06b5



Stadt Uster

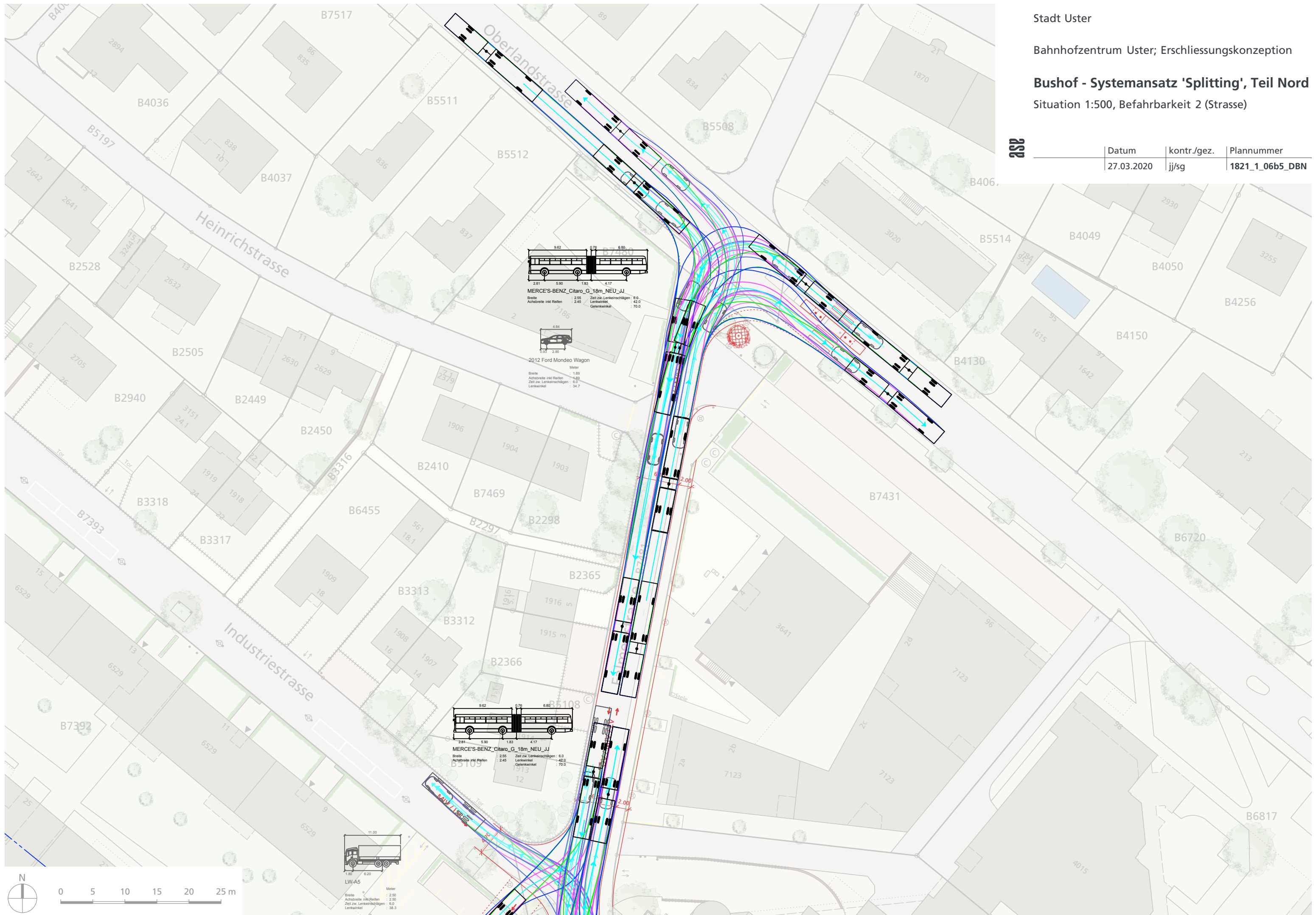
Bahnhofzentrum Uster; Erschliessungskonzeption

Bushof - Systemansatz 'Splitting', Teil Nord

Situation 1:500, Befahrbarkeit 2 (Strasse)

ASP

Datum	kontr./gez.	Plannummer
27.03.2020	jjj/sg	1821_1_06b5_DBN



Stadt Uster

Bahnhofzentrum Uster; Erschliessungskonzeption

LV-Unterführung - Lösungsansatz LV1 (6% + 10%)

Situation 1:500, Geometrie

ASB

Datum	kontr./gez.	Plannummer
29.01.2020	jj/sg	1821_1_04a

Anforderungen, Annahmen und Merkmale:

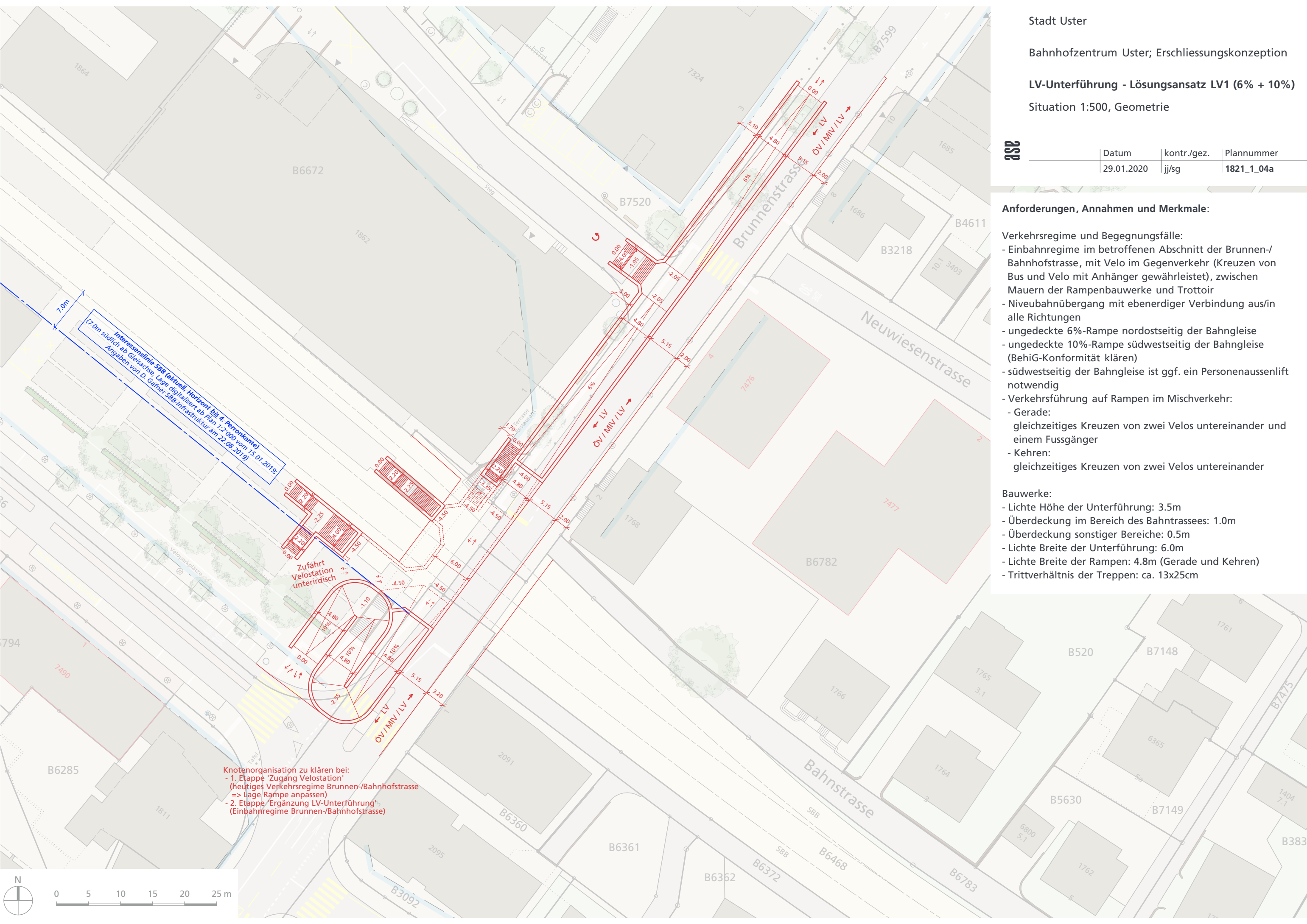
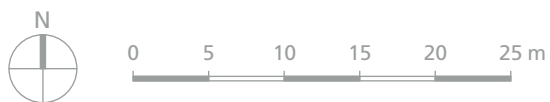
Verkehrsregime und Begegnungsfälle:

- Einbahnregime im betroffenen Abschnitt der Brunnen-/Bahnhofstrasse, mit Velo im Gegenverkehr (Kreuzen von Bus und Velo mit Anhänger gewährleistet), zwischen Mauern der Rampenbauwerke und Trottoir
- Niveaubahnübergang mit ebenerdiger Verbindung aus/in alle Richtungen
- ungedeckte 6%-Rampe nordostseitig der Bahngleise
- ungedeckte 10%-Rampe südwestseitig der Bahngleise (BehiG-Konformität klären)
- südwestseitig der Bahngleise ist ggf. ein Personenaussenlift notwendig
- Verkehrsführung auf Rampen im Mischverkehr:
 - Gerade: gleichzeitiges Kreuzen von zwei Velos untereinander und einem Fussgänger
 - Kehren: gleichzeitiges Kreuzen von zwei Velos untereinander

Bauwerke:

- Lichte Höhe der Unterführung: 3.5m
- Überdeckung im Bereich des Bahntrassees: 1.0m
- Überdeckung sonstiger Bereiche: 0.5m
- Lichte Breite der Unterführung: 6.0m
- Lichte Breite der Rampen: 4.8m (Gerade und Kehren)
- Trittsverhältnis der Treppen: ca. 13x25cm

Knotenorganisation zu klären bei:
- 1. Etappe 'Zugang Velostation'
(heutiges Verkehrsregime Brunnen-/Bahnhofstrasse => Lage Rampe anpassen)
- 2. Etappe 'Ergänzung LV-Unterführung'
(Einbahnregime Brunnen-/Bahnhofstrasse)



Stadt Uster

Bahnhofzentrum Uster; Erschliessungskonzeption

LV-Unterführung - Lösungsansatz LV2 (18%)

Situation 1:500, Geometrie

ASB

Datum	kontr./gez.	Plannummer
29.01.2020	jj/sg	1821_1_04b

Anforderungen, Annahmen und Merkmale:

- Verkehrsregime und Begegnungsfälle:
- Einbahnregime im betroffenen Abschnitt der Brunnen-/Bahnhofstrasse, mit Velo im Gegenverkehr (Kreuzen von Bus und Velo mit Anhänger gewährleistet), zwischen Mauern der Rampenbauwerke und Trottoir
 - Niveaubahnübergang mit ebenerdiger Verbindung aus/in alle Richtungen
 - überdachte 18%-Rampen (nicht BehiG-konform)
 - beidseitig der Bahnleise sind ggf. Personenaussenlifte notwendig
 - Verkehrsführung auf Rampen im Trennverkehr:
 - Velo wird im Gefälle gefahren (ggf. Bremsschwelle(n) notwendig)
 - Velo wird in der Steigung geschoben, Velofahrer geht auf dem Treppenweg und schiebt das Velo auf der Rampe
 - gleichzeitiges Kreuzen von zwei Fussgängern untereinander (einer mit Gepäck) auf dem Treppenweg
 - Kreuzen von einem Fussgänger mit Gepäck und einem Velofahrer, der das Velo in der Steigung schiebt, auf dem Treppenweg

Bauwerke:

- Lichte Höhe der Unterführung: 3.0m
- Überdeckung im Bereich des Bahntrassees: 1.0m
- Überdeckung sonstiger Bereiche: 0.5m
- Lichte Breite der Unterführung: 7.0m
- Lichte Breite der Rampen: 4.3m
- Trittsverhältnis der Treppen: ca. 13x25cm
- Trittsverhältnis des Treppenwege: 9x50cm

Knotenorganisation zu klären bei:
- 1. Etappe 'Zugang Velostation'
(heutiges Verkehrsregime Brunnen-/Bahnhofstrasse
=> Lage Treppe ev. anpassen)
- 2. Etappe 'Ergänzung LV-Unterführung'
(Einbahnregime Brunnen-/Bahnhofstrasse)



Stadt Uster

Bahnhofzentrum Uster; Erschliessungskonzeption

LV-Unterführung - Lösungsansatz LV3 (12% + 10%)

Situation 1:500, Geometrie

ASB

Datum	kontr./gez.	Plannummer
29.01.2020	jj/sg	1821_1_04c

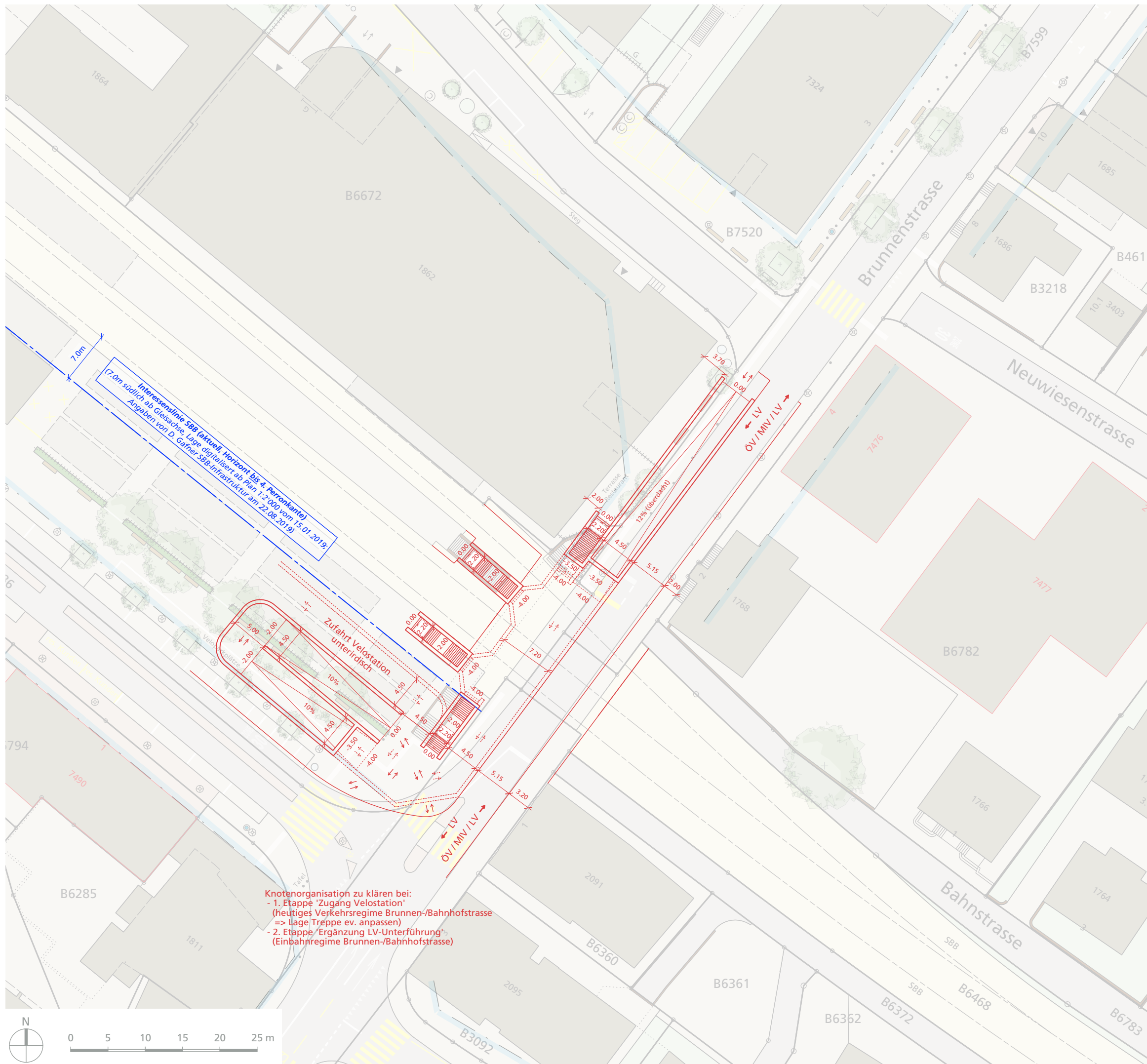
Anforderungen, Annahmen und Merkmale:

Verkehrsregime und Begegnungsfälle:

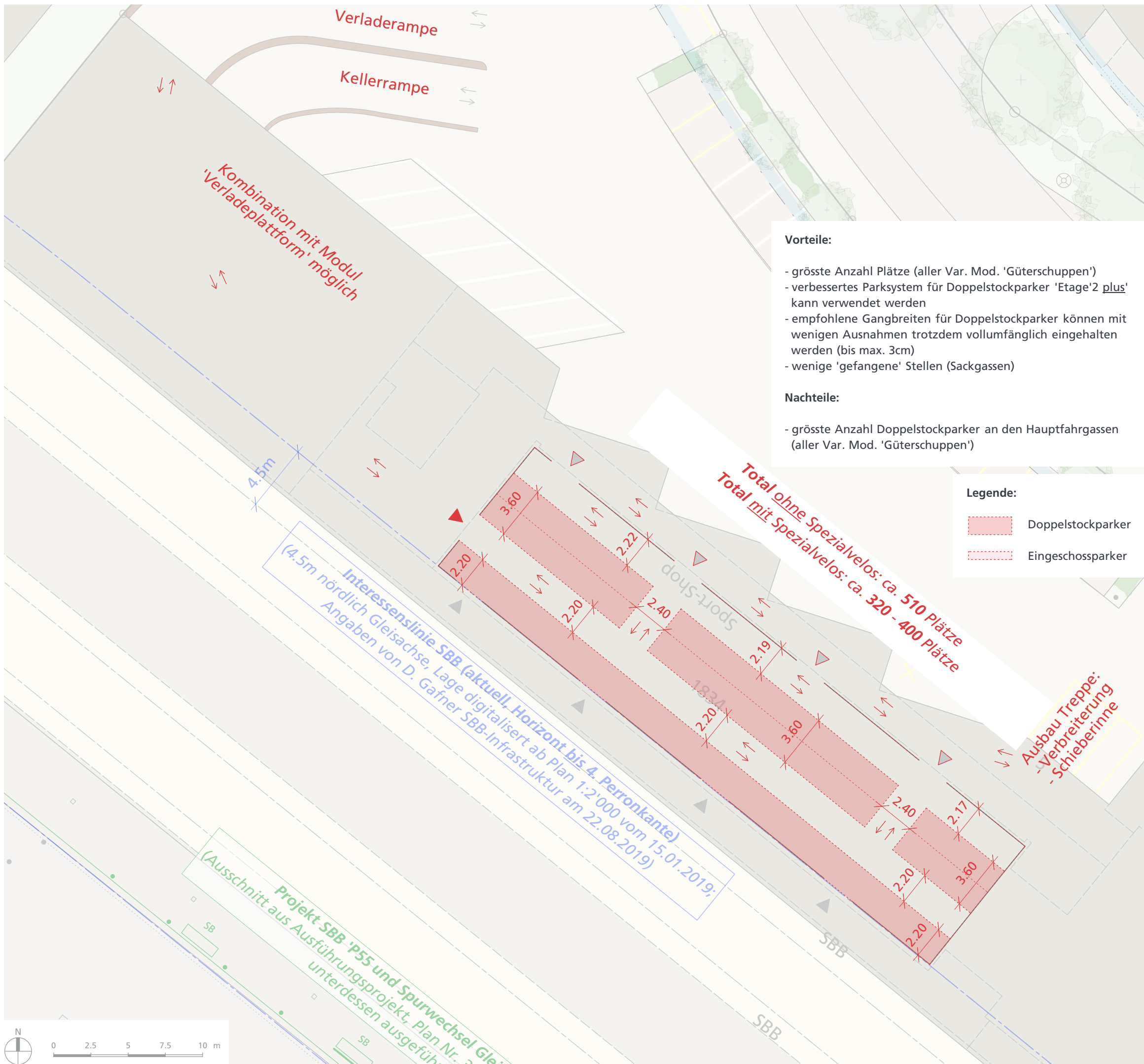
- Einbahnregime im betroffenen Abschnitt der Brunnen-/Bahnhofstrasse, mit Velo im Gegenverkehr (Kreuzen von Bus und Velo mit Anhänger gewährleistet), zwischen Mauern der Rampenbauwerke und Trottoir
- Niveaubahnübergang mit ebenerdiger Verbindung aus/in alle Richtungen
- 12%-Rampe nordostseitig der Bahngleise (überdacht) (BehiG-Konformität fraglich)
- ungedeckte 10%-Rampe südwestseitig der Bahngleise (BehiG-Konformität klären)
- beidseitig der Bahngleise sind ggf. Personenaussenlifte notwendig
- Verkehrsführung auf Rampen im Mischverkehr:
 - Velo wird im Gefälle gefahren (ggf. Bremsschwelle(n) notwendig)
 - Velo muss in der Steigung teilweise geschoben werden
- Gerade:
 - gleichzeitiges Kreuzen von zwei Velos untereinander und einem Fussgänger
- Kehren:
 - gleichzeitiges Kreuzen von zwei Velos untereinander

Bauwerke:

- Lichte Höhe der Unterführung: 3.0m
- Überdeckung im Bereich des Bahntrassees: 1.0m
- Überdeckung sonstiger Bereiche: 0.5m
- Lichte Breite der Unterführung: 7.2m
- Lichte Breite der Rampen: 4.5m (Gerade) und 5.0 (Kehre)
- Tritterhältnis der Treppen: ca. 13x25cm



Knotenorganisation zu klären bei:
- 1. Etappe 'Zugang Velostation'
(heutiges Verkehrsregime Brunnen-/Bahnhofstrasse
=> Lage Treppe ev. anpassen)
- 2. Etappe 'Ergänzung LV-Unterführung'
(Einbahnregime Brunnen-/Bahnhofstrasse)



Vorteile:

- grösste Anzahl Plätze (aller Var. Mod. 'Güterschuppen')
- verbessertes Parksystem für Doppelstockparker 'Etagé2 plus' kann verwendet werden
- empfohlene Gangbreiten für Doppelstockparker können mit wenigen Ausnahmen trotzdem vollumfänglich eingehalten werden (bis max. 3cm)
- wenige 'gefangene' Stellen (Sackgassen)

Nachteile:

- grösste Anzahl Doppelstockparker an den Hauptfahrgassen (aller Var. Mod. 'Güterschuppen')

Legende:

- Doppelstockparker
- Eingeschosparker

Total ohne Spezialvelos: ca. 510 Plätze
Total mit Spezialvelos: ca. 320 - 400 Plätze

Ausbau Treppe:
 -Verbreiterung
 -Schieberinne

Merkmale und Organisation:

Zugänge und Belichtung:

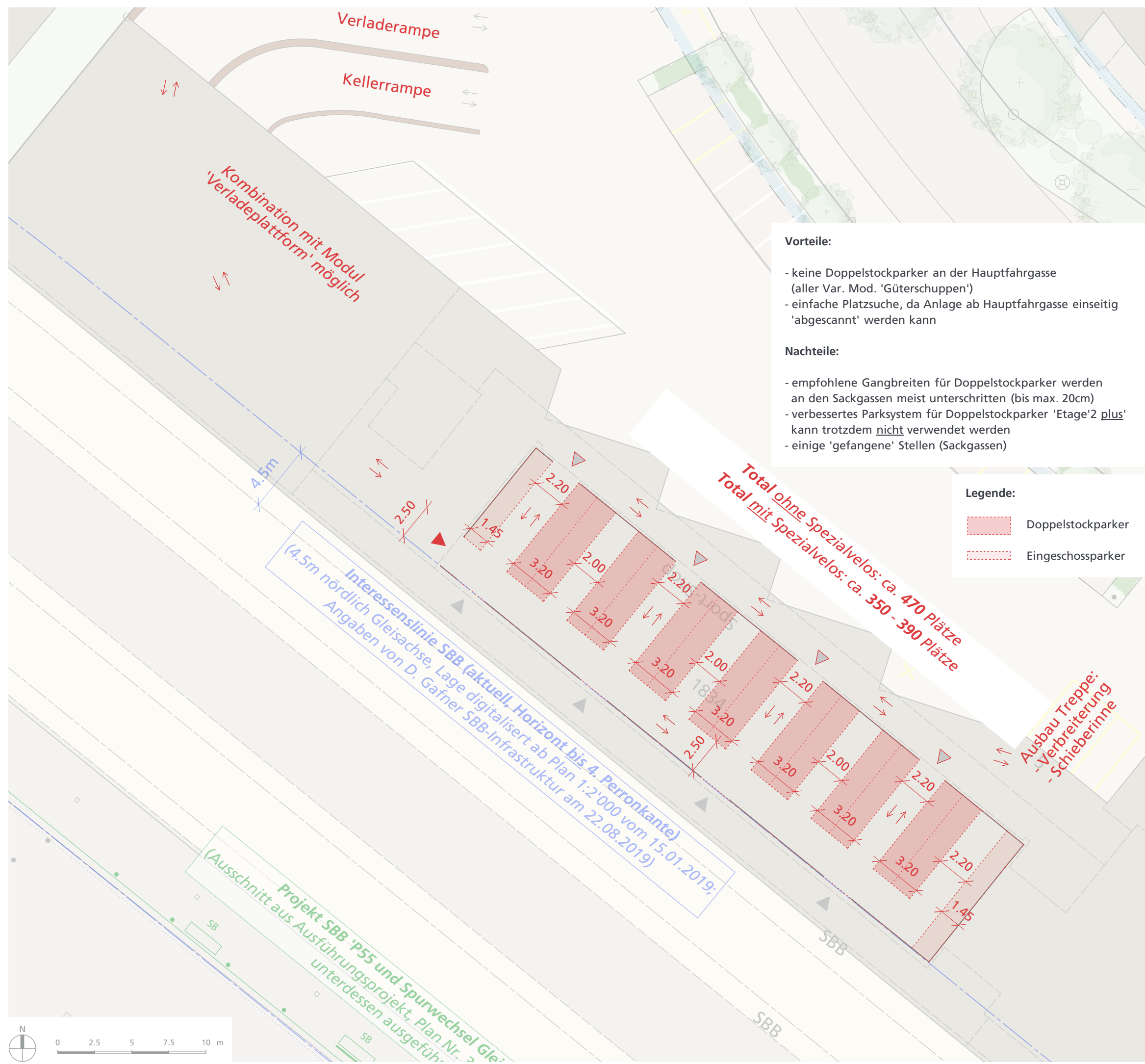
- 1 neuer Zugang stirnseitig
=> Zufahrt via bestehender Verladerampe Nordwest
- 4 bestehende Zugänge (Schiebetore) längsseitig
=> Zugang via ausgebauter Treppe (Verbreiterung, Schieberinne) Südost
- alle restlichen bestehenden Zugänge (Schiebetore), 4 an Fassade gegen Bahngeleise, nicht mehr als solche in Betrieb (ev. Umbau zu Fenster für natürliche Belichtung Veloabstellanlage)

Abstellplätze und Parkiersysteme:

- 3 Doppelreihen (Blöcke) als 'Doppelstockparker doppelseitig 90°' ('Etagé2 plus', gem. Flyer Velopa AG):
 - 14 * 20er-Element (Länge: 2.35m): 280 Plätze
 - 1 * 16er-Element (Länge: 1.90m): 16 Plätze
 - 1 * 14er-Element (Länge: 1.68m): 14 Plätze
 - 1 * 12er-Element (Länge: 1.45m): 12 Plätze
- 1 Einzelreihe als 'Doppelstockparker einseitig 90°' an Fassade gegen Bahngeleise ('Etagé2 plus', gem. Flyer Velopa AG):
 - 15 * 12er-Element (Länge: 2.70m): 180 Plätze
 - 1 * 8er-Element (Länge: 1.80m): 8 Plätze
- **Total Plätze ohne Flächen für Spezialvelos: ca. 510** (alle ca. 510 Plätze als Doppelstockparker)
- **Total Plätze mit Flächen für Spezialvelos (Option A): ca. 400**
 - ca. 400 Plätze als Doppelstockparker
 - ca. 10 Spezialvelos (2.5%) auf Freifläche als Senkrechtparkierung
=> anstelle Doppelreihe Nord (Block Nord) (Verlust von ca. 110 Plätzen 'Doppelstockparker')
- **Total Plätze mit Flächen für Spezialvelos (Option B): ca. 320**
 - ca. 320 Plätze als Doppelstockparker
 - ca. 10 Spezialvelos (3.1%) auf Freifläche als Längsparkierung
=> anstelle Einzelreihe an Fassade gegen Bahngeleise (Verlust von ca. 190 Plätzen 'Doppelstockparker')

Schliessfächer und Accu-Ladestationen:

- Flächen für diese Elemente sind noch nicht ausgewiesen
- Schliessfächer, Accu-Ladestationen und weitere Nebenflächen sind in der weiteren Projektierung zu klären/präzisieren



Vorteile:

- keine Doppelstockparker an der Hauptfahrgasse (aller Var. Mod. 'Güterschuppen')
- einfache Platzsuche, da Anlage ab Hauptfahrgasse einseitig 'abgescannt' werden kann

Nachteile:

- empfohlene Gangbreiten für Doppelstockparker werden an den Sackgassen meist unterschritten (bis max. 20cm)
- verbessertes Parksystem für Doppelstockparker 'Etag'2 plus' kann trotzdem nicht verwendet werden
- einige 'gefangene' Stellen (Sackgassen)

Merkmale und Organisation:

Zugänge und Belichtung:

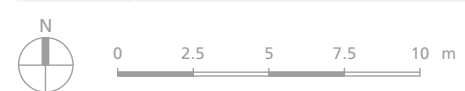
- 1 neuer Zugang stirnseitig
=> Zufahrt via bestehender Verladerampe Nordwest
- 4 bestehende Zugänge (Schiebetore) längsseitig
=> Zugang via ausgebauter Treppe (Verbreiterung, Schieberinne) Südost
- alle restlichen bestehenden Zugänge (Schiebetore), 4 an Fassade gegen Bahngelände, weiterhin als solche nutzbar aber nicht mehr als solche notwendig (ev. Umbau zu Fenster für natürliche Belichtung Veloabstellanlage)

Abstellplätze und Parkiersysteme:

- 7 Doppelreihen (Blöcke) als 'Doppelstockparker doppelseitig 90°' ('Etag'2', gem. Flyer Velopa AG) bestehend aus je:
 - 1 * 18er-Element (Länge: 2.13m): 18 Plätze
 - 2 * 16er-Element (Länge: 1.90m): 32 Plätze
 - 1 * 14er-Element (Länge: 1.68m): 14 Plätze
- 2 Einzelreihen als 'Schieberinne Vorderradhalter höhenversetzt 45°' stirnseitig des Gebäudes (gem. Merkblatt AFV ZH, KoVe):
 - Flächenbedarf pro Platz: 0.65m (Abstand, a) * 1.45m (Tiefe, c)
 - Reihe an Fassade gegen Verladerampe: 9 Plätze
 - Reihe an Fassade gegen Erschliessungskern: 13 Plätze
- **Total Plätze ohne Flächen für Spezialvelos: ca. 470**
 - ca. 450 Plätze als Doppelstockparker
 - ca. 20 Plätze als Schieberinnen
- **Total Plätze mit Flächen für Spezialvelos (Option A): ca. 390**
 - ca. 380 Plätze als Doppelstockparker
 - keine Plätze als Schieberinnen
 - ca. 10 Spezialvelos (2.5%) auf 3 Freiflächen als Längs- und Senkrechtparkierung
=> anstelle Einzelreihen an Fassaden gegen Verladerampe und gegen Erschliessungskern (Verlust aller ca. 20 Plätze 'Schieberinnen')
=> anstelle von 1 Doppelreihe (Block) (Verlust von ca. 70 Plätzen 'Doppelstockparker')
- **Total Plätze mit Flächen für Spezialvelos (Option B): ca. 350**
 - ca. 320 Plätze als Doppelstockparker
 - ca. 20 Plätze als Schieberinnen
 - ca. 10 Spezialvelos (2.8%) auf 2 Freiflächen als Senkrechtparkierung
=> anstelle von 2 Doppelreihen (Blöcke) (Verlust von ca. 130 Plätzen 'Doppelstockparker')

Schliessfächer und Accu-Ladestationen:

- Flächen für diese Elemente sind noch nicht ausgewiesen
- Schliessfächer, Accu-Ladestationen und weitere Nebenflächen sind in der weiteren Projektierung zu klären/präzisieren



Merkmale und Organisation:

Zugänge:

- Zufahrt via bestehender Verladerampe Nordwest
- Zugang via ausgebauter Treppe (Verbreiterung, Schieberinne) Südost

Abstellplätze und Parkiersysteme:

- 1 Doppelreihe (Block) als 'Doppelstockparker doppelseitig 90°' ('Etage'2 plus', gem. Flyer Velopa AG):
8 * 20er-Element (Länge: 2.35m): 160 Plätze
- 1 Einzelreihe als 'Doppelstockparker einseitig 90°' ('Etage'2 plus', gem. Flyer Velopa AG):
8 * 12er-Element (Länge: 2.70m): 96 Plätze
- **Total Plätze ohne Flächen für Spezialvelos: ca. 250**


Schliessfächer und Accu-Ladestationen:

- Flächen für diese Elemente sind noch nicht ausgewiesen
- Schliessfächer, Accu-Ladestationen und weitere Nebenflächen sind in der weiteren Projektierung zu klären/präzisieren

Zufahrt Warenlift:

Inwiefern die Zufahrt zum Warenlift beim Erschliessungskern auf der Verladeplattform noch gewährleistet werden muss, und wenn ja mit welchen Fahrzeugen, gilt es in der weiteren Projektierung zu klären/präzisieren.

Legende:

-  Doppelstockparker



Datum	kontr./gez.	Plannummer
05.05.2020	jj/sg	1821_1_08d

Merkmale und Organisation:

Zugänge und Belichtung:

- 2 bestehende Zugänge stirnseitig
- => Zugang via bewachte Velostation (zusätzlicher Korridor notwendig für Separierung der Personenströme)

Abstellplätze und Parkiersysteme:

- 2 Doppelreihen (Blöcke) als 'Schieberinne Vorderradhalter Vorderrad überlappend 90°' (gem. Merkblatt AFV ZH, KoVe):
 - Flächenbedarf pro Platz: 0.65m (Abstand, a) * 2.00m (Tiefe, c)
 - Block Mitte Nordwest: 32 Plätze
 - Block Mitte Südost: 32 Plätze
- 3 Einzelreihen als 'Schieberinne Vorderradhalter höhenversetzt 90°' längsseitig des Gebäudes (gem. Merkblatt AFV ZH, KoVe):
 - Flächenbedarf pro Platz: 0.45m (Abstand, a) * 2.00m (Tiefe, c)
 - Reihe Nordwest gegen Industriestrasse: 18 Plätze
 - Reihe Südost gegen Industriestrasse: 44 Plätze
 - Reihe gegen Bahngelise: 69 Plätze

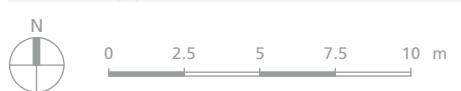
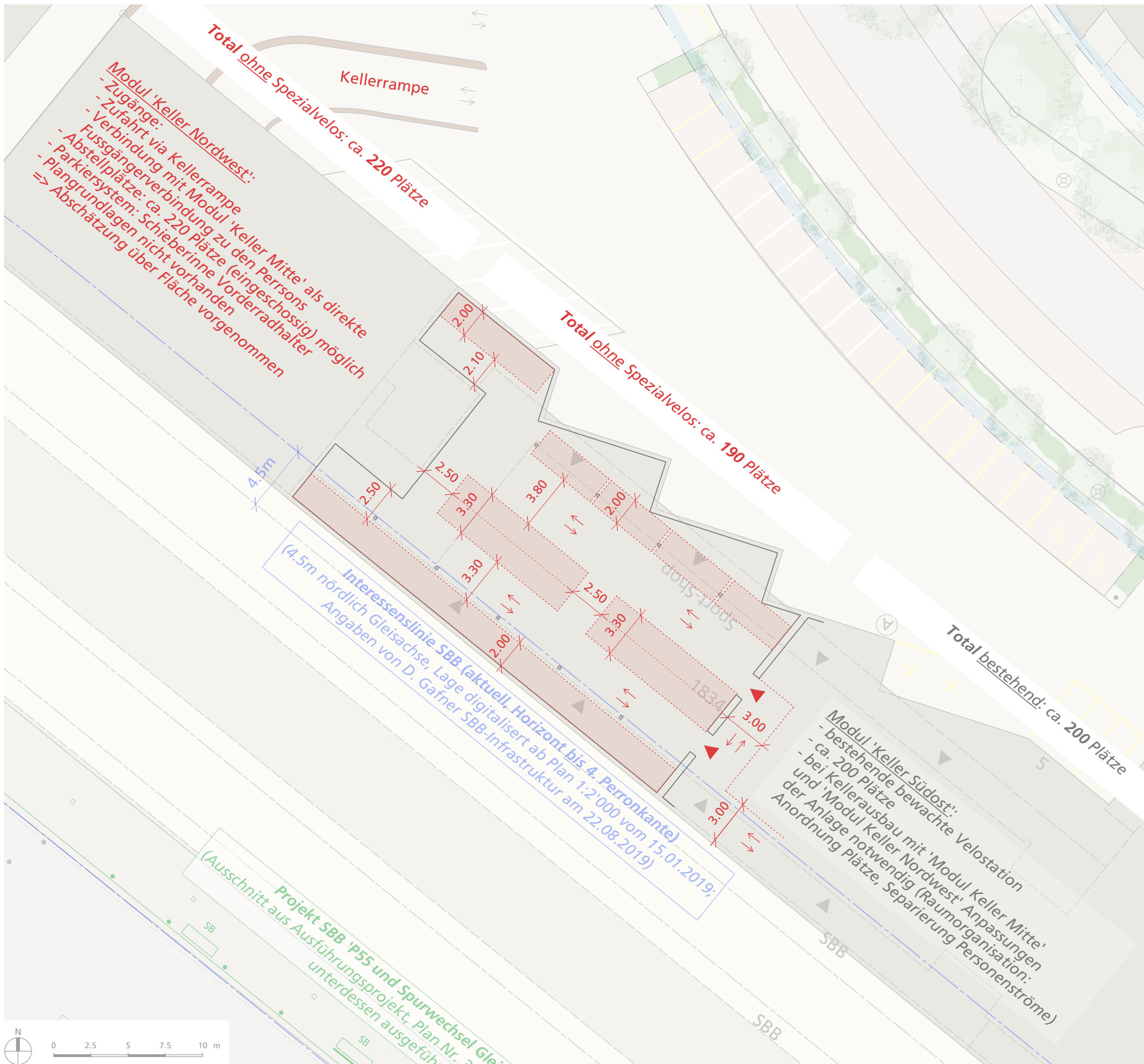
- **Total Plätze ohne Flächen für Spezialvelos: ca. 190** (alle ca. 190 Plätze als Schieberinnen)

Schliessfächer und Accu-Ladestationen:

- Flächen für diese Elemente sind nicht ausgewiesen
- Schliessfächer, Accu-Ladestationen und weitere Nebenflächen sind in der weiteren Projektierung zu klären/präzisieren

Legende:

- Eingeschosparker



Rahmenbedingungen:

- Realisierung Veloparkierung grundsätzlich im Bestand möglich
- Anlieferung mit LKW Typ B ist gewährleistet
- neues PW-PP-Angebot: 13 PW-PP und 2 IV-PP; Zu- und Wegfahrt erfolgt ausschliesslich über den nordwestlichen Arealzugang
- westlichste Rampe ist für den Warenumschlag nicht mehr anfahrbar
- Lage der IV-PP um ca. 30 m peripherer
- Stadtgrün; 1 bestehender Baum muss für einen direkten Zugang zur Veloparkierung versetzt werden, 2 zusätzliche Bäume können gepflanzt werden

Merkmale und Organisation Veloparkierung:

Zugänge und Zufahrten:

- Zufahrt erfolgt in Überlagerung mit MIV und Anlieferung
- Wenn der Carausstellstreifen entlang der Industriestrasse beansprucht ist, wird die mittlere Zufahrt zur Veloparkierung beeinträchtigt, Randstein muss für Zufahrt abgesenkt werden
- die mittlere Fusswegdistanz von der Veloparkierungsanlage bis zur Mitte der Personenunterführung beträgt ca. 130 m (bei der Veloparkierung Nordwest beträgt der vergleichbare Fussweg 95 m, bei der Veloparkierung Südwest 75 m, bei der Veloparkierung Südost ca. 75 bzw. 135 m), die Nutzerakzeptanz wird positiv beurteilt, auch in Relation zur Lage der bewachten Veloabstellplätze ist die Situation stimmig

Abstellplätze und Parkiersysteme:

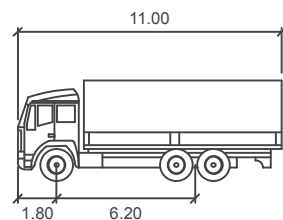
- 2 Einzelreihen als 'Doppelstockparker einseitig 90°' auf bestehendem Vorplatz ('Etage'2 plus', gem. Flyer Velopa AG)
- Total Plätze ohne Flächen für Spezialvelos: ca. 220 (Soll 570)

Schliessfächer und Accu-Ladestationen:

- Flächen für diese Elemente sind noch nicht ausgewiesen
- Schliessfächer, Accu-Ladestationen und weitere Nebenflächen sind in der weiteren Projektierung zu klären/präzisieren

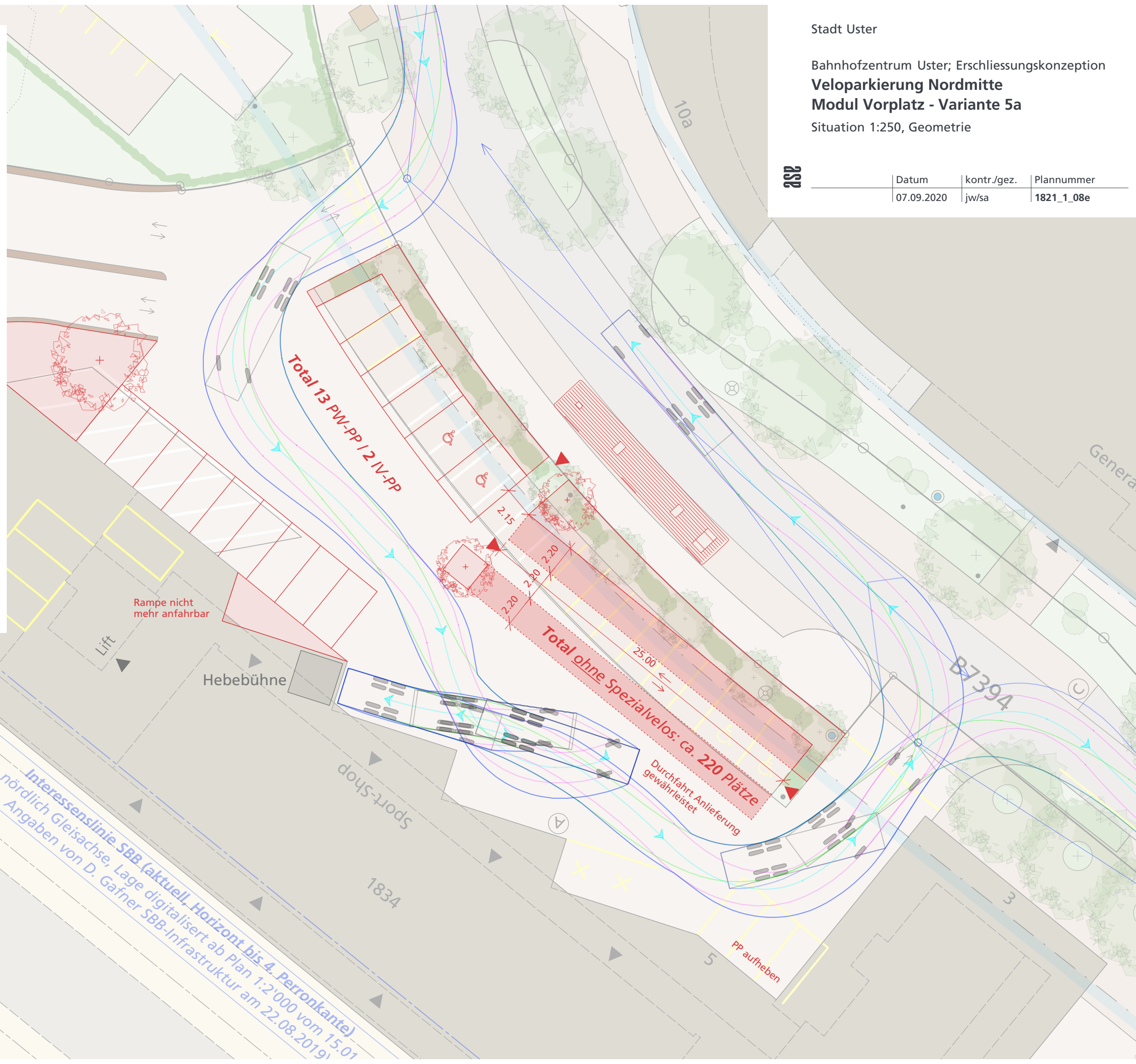
Legende:

-  Doppelstockparker



LW-A5

	Meter
Breite	: 2.50
Achsbreite inkl Reifen	: 2.50
Zeit zw. Lenkeinschlägen	: 6.0
Lenkwinkel	: 38.3



Rahmenbedingungen:

- der östliche Carausstellstreifen entlang der Industriestrasse wird der Zugangszone der Veloparkierungsanlage zugeschlagen
- die Sichtbeziehungen im Bereich des verbleibenden Carausstellstreifens werden kritisch beurteilt
- Anlieferung mit LKW Typ B ist gewährleistet
- neues PW-PP-Angebot: 13 PW-PP und 2 IV-PP; Zu- und Wegfahrt erfolgt ausschliesslich über den nordwestlichen Arealzugang
- westlichste Rampe ist für den Warenumschlag nicht mehr anfahrbar
- Lage der IV-PP um ca. 30 m peripherer
- Stadtgrün; 5 bestehende Bäume müssen dem Hochbau weichen, 2 Ersatzbäume können neu gepflanzt werden

Merkmale und Organisation Veloparkierung:

Zugänge und Zufahrten:

- Zufahrt erfolgt direkt ab Industriestrasse über erweiterte Vorzone
- die mittlere Fusswegdistanz von der Veloparkierungsanlage bis zur Mitte der Personenunterführung beträgt ca. 130 m (bei der Veloparkierung Nordwest beträgt der vergleichbare Fussweg 95 m, bei der Veloparkierung Südwest 75 m, bei der Veloparkierung Südost ca. 75 bzw. 135 m), die Nutzerakzeptanz wird positiv beurteilt, auch in Relation zur Lage der bewachten Veloabstellplätze ist die Situation stimmig

Abstellplätze und Parkiersysteme:

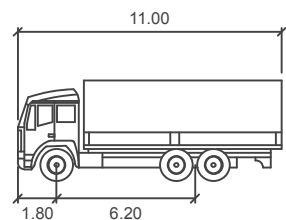
- 4 Doppelreihen (Block) als 'Doppelstockparker doppelseitig 90°' auf erweitertem Vorplatz ('Etage'2 plus', gem. Flyer Velopa AG)
- 1 Einzelreihe als 'Doppelstockparker einseitig 90°' auf erweitertem Vorplatz ('Etage'2 plus', gem. Flyer Velopa AG)
- Total Plätze ohne Flächen für Spezialvelos: ca. 480 (Soll 570)

Schliessfächer und Accu-Ladestationen:

- Flächen für diese Elemente sind noch nicht ausgewiesen
- Schliessfächer, Accu-Ladestationen und weitere Nebenflächen sind in der weiteren Projektierung zu klären/präzisieren

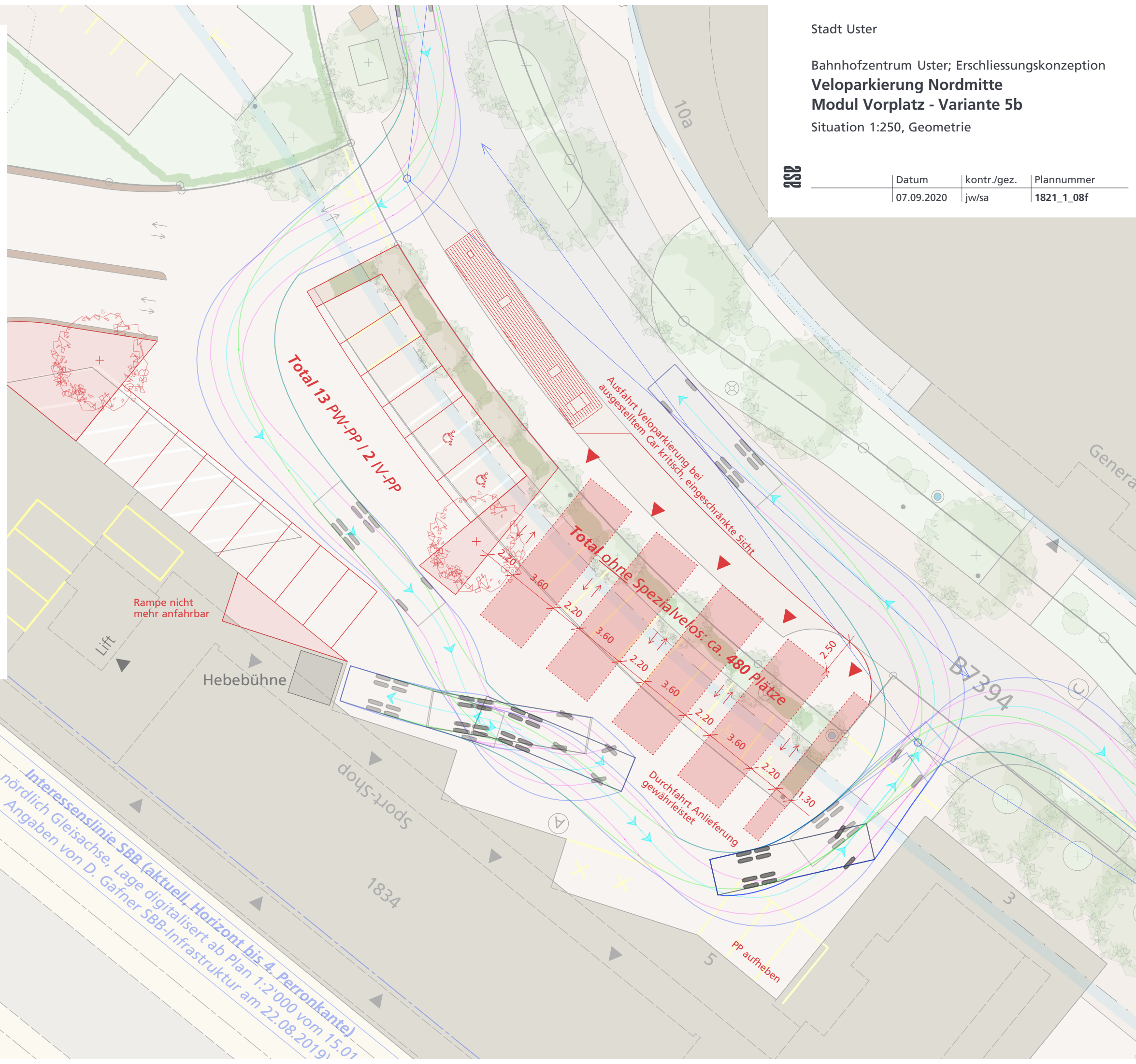
Legende:

- Doppelstockparker



LW-A5

	Meter
Breite	: 2.50
Achsbreite inkl Reifen	: 2.50
Zeit zw. Lenkeinschlägen	: 6.0
Lenkwinkel	: 38.3



Rahmenbedingungen:

- der östliche Carausstellstreifen entlang der Industriestrasse wird der Zugangszone der Veloparkierungsanlage zugeschlagen
- die Sichtbeziehungen im Bereich des verbleibenden Carausstellstreifens werden kritisch beurteilt
- Anlieferung mit LKW Typ B ist grundsätzlich gewährleistet; die heute östliche Ausfahrt wird jedoch zugunsten der Veloparkierungsanlage geschlossen, eine LKW-Ausfahrt ist lediglich mit einem Retourmanöver möglich
- neues PW-PP-Angebot: 14 PW-PP und 2 IV-PP; Zu- und Wegfahrt erfolgt ausschliesslich über den nordwestlichen Arealzugang
- westlichste Rampe ist für den Warenumschlag nicht mehr anfahrbar
- Lage der IV-PP um ca. 30 m peripherer
- Stadtgrün; 4 bestehende Bäume müssen dem Hochbau weichen, 7 Ersatzbäume können neu gepflanzt werden

Merkmale und Organisation Veloparkierung:

Zugänge und Zufahrten:

- Zufahrt erfolgt direkt ab Industriestrasse über erweiterte Vorzone
- die mittlere Fusswegdistanz von der Veloparkierungsanlage bis zur Mitte der Personenunterführung beträgt ca. 130 m (bei der Veloparkierung Nordwest beträgt der vergleichbare Fussweg 95 m, bei der Veloparkierung Südwest 75 m, bei der Veloparkierung Südost ca. 75 bzw. 135 m), die Nutzerakzeptanz wird positiv beurteilt, auch in Relation zur Lage der bewachten Veloabstellplätze ist die Situation stimmig


Abstellplätze und Parkiersysteme:

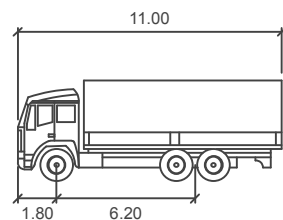
- 5 Doppelreihen (Block) als 'Doppelstockparker doppelseitig 90°' auf erweitertem Vorplatz ('Etage'2 plus', gem. Flyer Velopa AG)
- Total Plätze ohne Flächen für Spezialvelos: ca. 530 (Soll 570)

Schliessfächer und Accu-Ladestationen:

- Flächen für diese Elemente sind noch nicht ausgewiesen
- Schliessfächer, Accu-Ladestationen und weitere Nebenflächen sind in der weiteren Projektierung zu klären/präzisieren

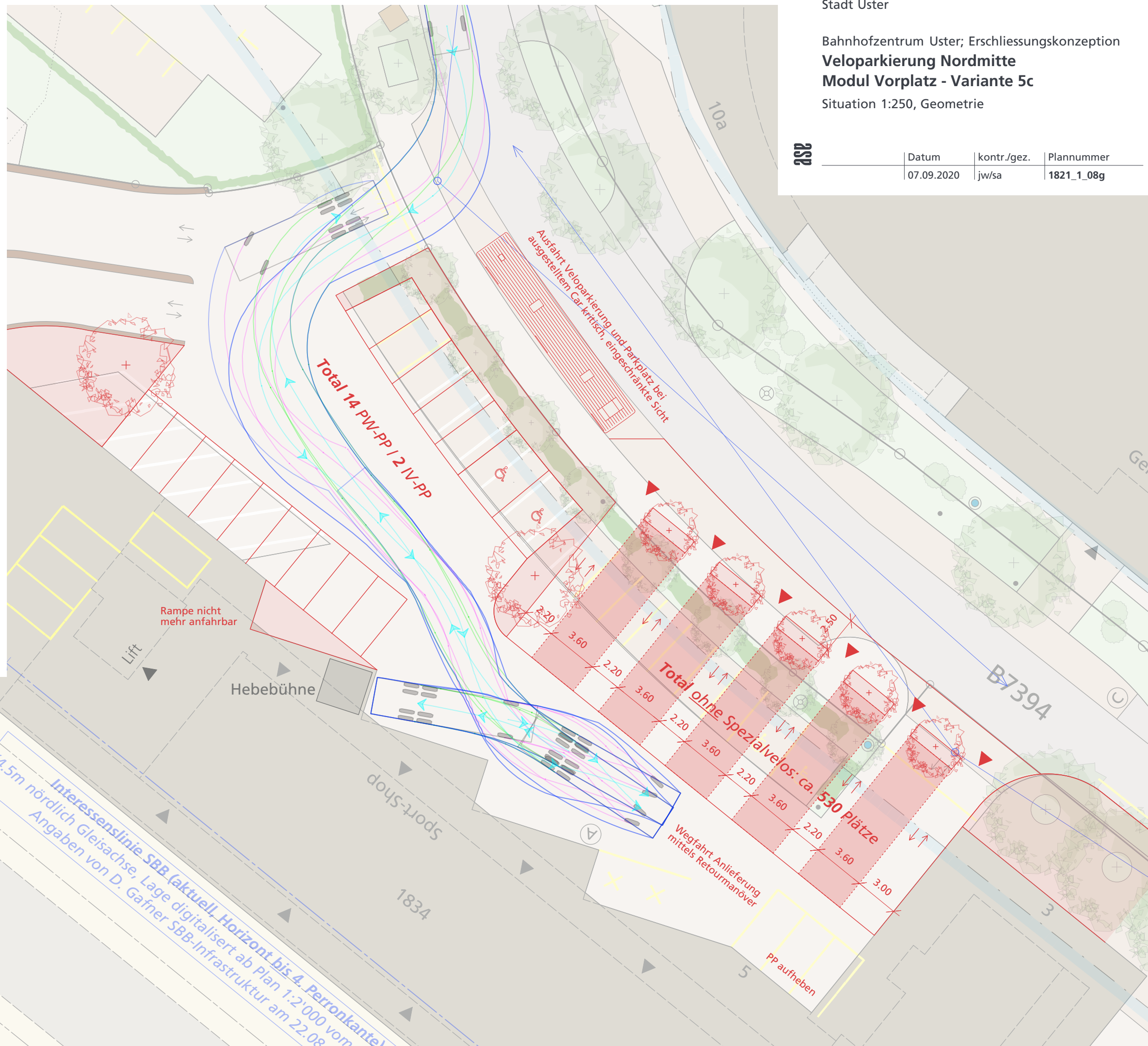
Legende:

 Doppelstockparker



LW-A5

	Meter
Breite	: 2.50
Achsbreite inkl Reifen	: 2.50
Zeit zw. Lenkeinschlägen	: 6.0
Lenkwinkel	: 38.3



Datum	kontr./gez.	Plannummer
07.09.2020	jw/sa	1821_1_08h

Rahmenbedingungen:

- der gesamte Carausstellstreifen entlang der Industriestrasse wird der Zugangszone der Veloparkierungsanlage zugeschlagen, die Ein- und Ausfahrten werden zu Trottoirüberfahrten umgebaut
- Anlieferung mit LKW Typ B ist gewährleistet
- neues PW-PP-Angebot: 10 PW-PP und 2 IV-PP; Zu- und Wegfahrt erfolgt ausschliesslich über den nordwestlichen Arealzugang
- westlichste Rampe ist für den Warenumschlag nicht mehr anfahrbar
- Lage der IV-PP um ca. 45 m peripherer
- Stadtgrün; 8 bestehende Bäume müssen dem Hochbau weichen, 6 Ersatzbäume können neu gepflanzt werden

Merkmale und Organisation Veloparkierung:

Zugänge und Zufahrten:

- Zufahrt erfolgt direkt ab Industriestrasse über erweiterte Vorzone
- die mittlere Fusswegdistanz von der Veloparkierungsanlage bis zur Mitte der Personenunterführung beträgt ca. 130 m (bei der Veloparkierung Nordwest beträgt der vergleichbare Fussweg 95 m, bei der Veloparkierung Südwest 75 m, bei der Veloparkierung Südost ca. 75 bzw. 135 m), die Nutzerakzeptanz wird positiv beurteilt, auch in Relation zur Lage der bewachten Veloabstellplätze ist die Situation stimmig


Abstellplätze und Parkiersysteme:

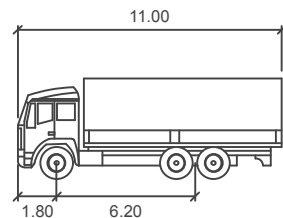
- 6 Doppelreihen (Block) als 'Doppelstockparker doppelseitig 90°' auf erweitertem Vorplatz ('Etage'2 plus', gem. Flyer Velopa AG)
- Total Plätze ohne Flächen für Spezialvelos: ca. 590 (Soll 570)

Schliessfächer und Accu-Ladestationen:

- Flächen für diese Elemente sind noch nicht ausgewiesen
- Schliessfächer, Accu-Ladestationen und weitere Nebenflächen sind in der weiteren Projektierung zu klären/präzisieren

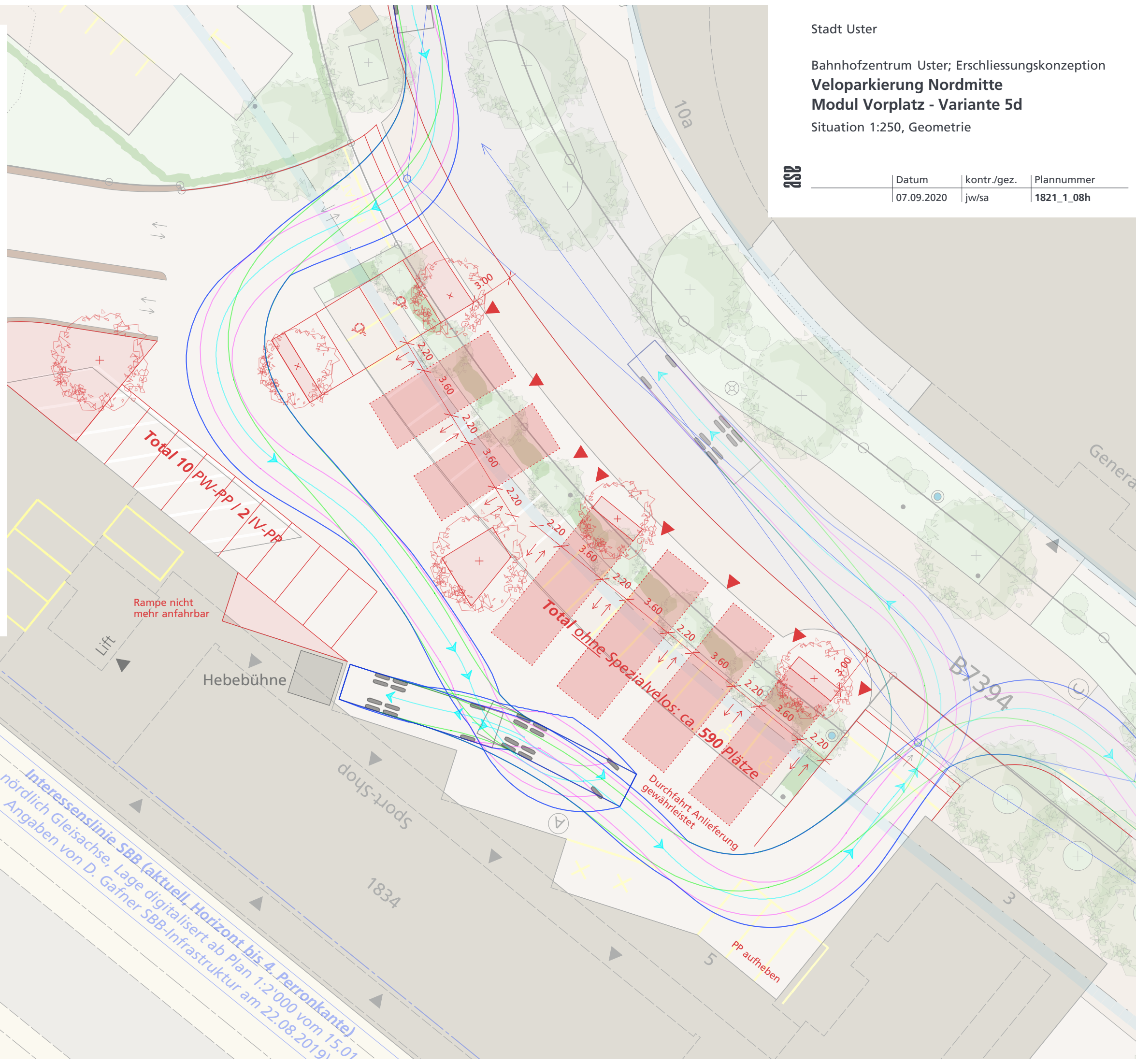
Legende:

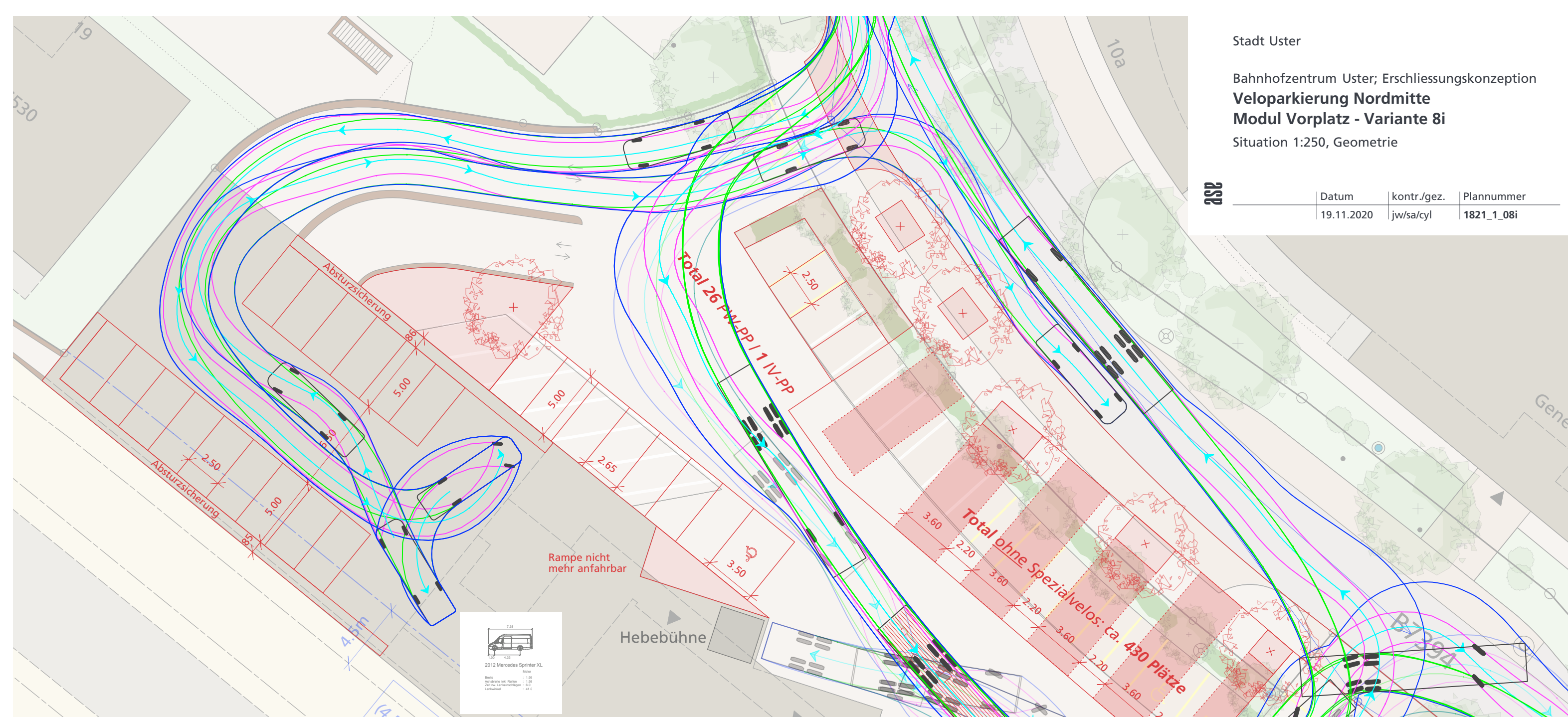
-  Doppelstockparker



LW-A5

Meter	
Breite	: 2.50
Achsbreite inkl Reifen	: 2.50
Zeit zw. Lenkeinschlägen	: 6.0
Lenkwinkel	: 38.3





Rahmenbedingungen:

- Der gesamte Carausstellstreifen entlang der Industriestrasse wird der Zugangszone der Veloparkierungsanlage zugeschlagen, die Ein- und Ausfahrten werden zu Trottoirüberfahrten umgebaut
- Anlieferung mit LKW Typ B ist gewährleistet, die Ausfahrt in Richtungen Osten beansprucht die Ausstellbucht vis à vis der Ausfahrt
- Anlieferung mit grossem Lieferwagen auf der Rampe zum Lift ist gewährleistet
- Der Personenumschlag in Zusammenhang mit den Reisedars erfolgt zwischen der Verladerrampe und der Veloparkierung auf der Parzelle der SBB (Überlagerung mit Anlieferung), die Ausfahrt in Richtungen Osten beansprucht die Ausstellbucht vis à vis der Ausfahrt (Bereich ist mit Parkverbot belegt)
- Neues PW-PP-Angebot: 26 PW-PP und 1 IV-PP; Zu- und Wegfahrt erfolgt ausschliesslich über den nordwestlichen Arealzugang
- Westlichste Rampe ist für den Warenumschlag nicht mehr anfahrbar
- Lage der IV-PP um ca. 30 m peripherer
- Stadtgrün; 6 bestehende Bäume müssen dem Umbau weichen, 6 Ersatzbäume können neu gepflanzt werden

Merkmale und Organisation Veloparkierung:

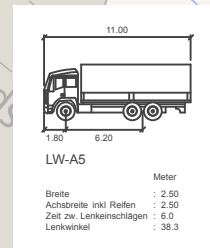
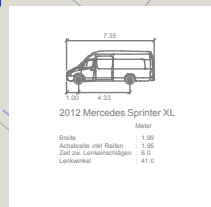
- Zugänge und Zufahrten:
- Zufahrt erfolgt direkt ab Industriestrasse über erweiterte Vorzone
 - Die mittlere Fusswegdistanz von der Veloparkierungsanlage bis zur Mitte der Personenunterführung beträgt ca. 130 m (bei der Veloparkierung Nordwest beträgt der vergleichbare Fussweg 95 m, bei der Veloparkierung Südwest ca. 75 bzw. 135 m), die Nutzerakzeptanz wird positiv beurteilt, auch in Relation zur Lage der bewachten Veloabstellplätze ist die Situation stimmig

Abstellplätze und Parkiersysteme:

- 5 Doppelreihen (Block) als 'Doppelstockparker doppelseitig 90° und 1 Einzelreihe als 'Doppelstockparker einseitig 90° auf erweitertem Vorplatz ('Etag'2 plus', gem. Flyer Velopa AG)
- Total Plätze ohne Flächen für Spezialvelos: ca. 430 (Soll 570)

Schliessfächer und Accu-Ladestationen:

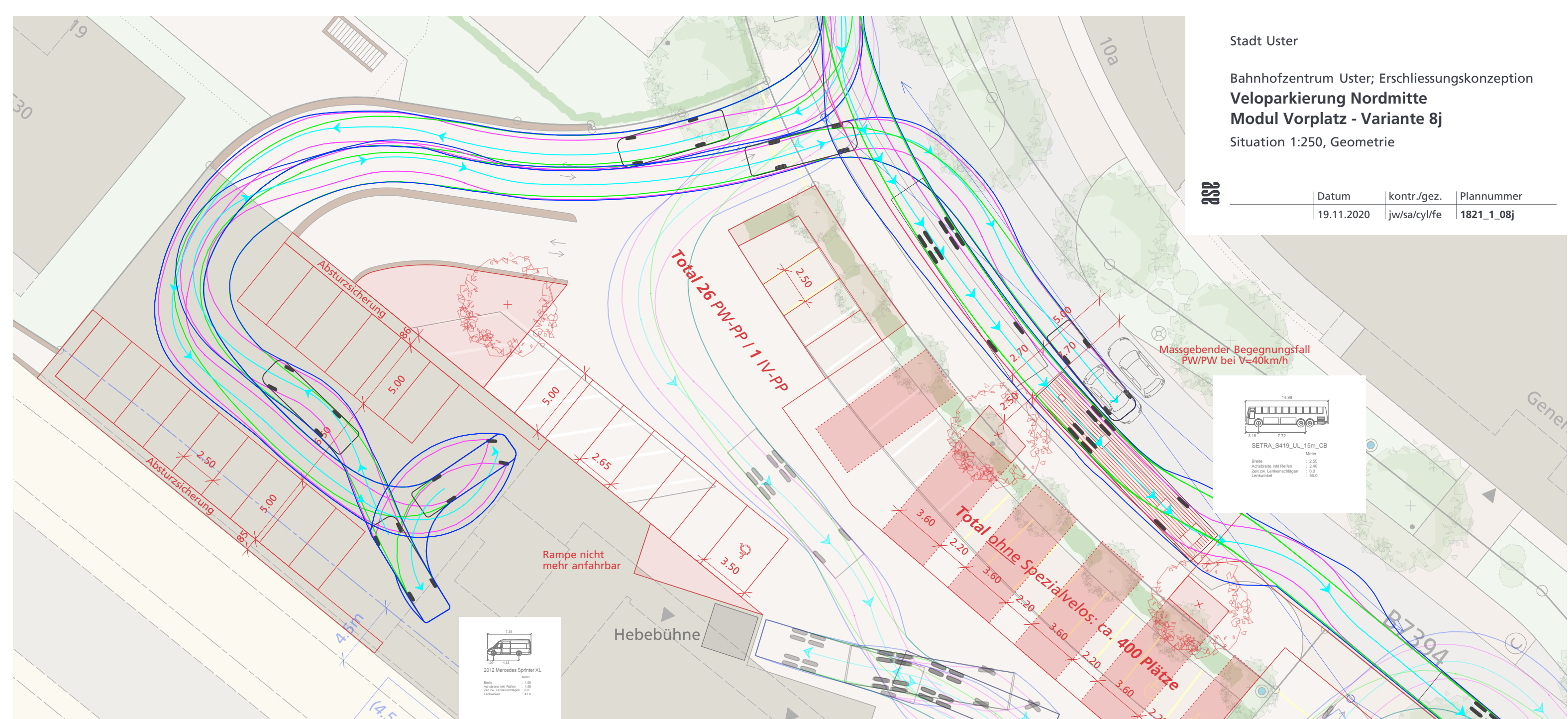
- Flächen für diese Elemente sind noch nicht ausgewiesen
- Schliessfächer, Accu-Ladestationen und weitere Nebenflächen sind in der weiteren Projektierung zu klären/präzisieren



Legende:

- Doppelstockparker





Rahmenbedingungen:

- Die heutige Carausstellbucht wird durch eine verbreiterte Fahrbahn abgelöst. Dadurch kann das Trottoir mit der überlagerten Zufahrt zur Velparkierung um einen Meter auf eine Breite von ca. 3.50 m verbreitert werden. Auf der verbleibenden Fahrbahn mit einer Breite von 7.70 m kann sich ein Reiseocar für einen temporären Personenumschlag aufstellen und gleichzeitig bleibt der Begegnungsfall von zwei Personenwagen bei reduzierter Geschwindigkeit gewährleistet.
- Die Anlieferung mit LKW Typ B ist gewährleistet, die Ausfahrt in Richtungen Osten beansprucht die Ausstellbucht vis à vis der Ausfahrt
- Anlieferung mit grossem Lieferwagen auf der Rampe zum Lift ist gewährleistet
- Neues PW-PP-Angebot: 26 PW-PP und 1 IV-PP gemäss Vorgaben der SBB; Zu- und Wegfahrt erfolgt ausschliesslich über den nordwestlichen Arealzugang
- Westlichste Rampe ist für den Warenumschlag nicht mehr anfahrbar
- Lage der IV-PP um ca. 30 m peripherer
- Stadtgrün; 6 bestehende Bäume müssen dem Umbau weichen, 3 Ersatzbäume können neu gepflanzt werden

Merkmale und Organisation Velparkierung:

- Zugänge und Zufahrten:
- Zufahrt erfolgt direkt ab Industriestrasse, ein temporär abgestellter Reiscar kann die Sichtbeziehungen bei der Zu-/Wegfahrt zur Velparkierung beeinflussen
 - Die mittlere Fusswegdistanz von der Velparkierungsanlage bis zur Mitte der Personenunterführung beträgt ca. 130 m (bei der Velparkierung Nordwest beträgt der vergleichbare Fussweg 95 m, bei der Velparkierung Südwest 75 m, bei der Velparkierung Südost ca. 75 bzw. 135 m), die Nutzerakzeptanz wird positiv beurteilt, auch in Relation zur Lage der bewachten Velparkplätze ist die Situation stimmig

Abstellplätze und Parkiersysteme:

- 5 Doppelreihen (Block) als 'Doppelstockparker doppelseitig 90° und 1 Einzelreihe als 'Doppelstockparker einseitig 90° auf erweitertem Vorplatz ('Etage'2 plus', gem. Flyer Velpa AG)
- Total Plätze ohne Flächen für Spezialvelos: ca. 400 (Soll 570)

Schliessfächer und Accu-Ladestationen:

- Flächen für diese Elemente sind noch nicht ausgewiesen
- Schliessfächer, Accu-Ladestationen und weitere Nebenflächen sind in der weiteren Projektierung zu klären/präzisieren

Legende:

Doppelstockparker





Bushof Uster: Stellungnahme zu Varianten «Konzentration» und «Splitting»

Grundsätzliche Einordnung der Bushof-Grösse:

- Uster ist die drittgrösste Stadt im Kanton Zürich und hat einen bedeutenden Zentrumscharakter. Gleichzeitig bleibt das S-Bahn-Angebot im Ausbauschnitt 2035 bei viertelstündlichen Verbindungen von nach Stadelhofen/Zürich HB (schnell/langsam), ergänzt mit halbstündlichen Verbindungen von/nach Oerlikon/Zürich HB (schnell/langsam). Folglich wird der Feinverteiler am Bahnhof Uster faktisch zum grössten öV-Knoten im Kanton Zürich; der Bedarf an 14+2 Kanten wurde bereits nachgewiesen.
- Für den Zeitpunkt 2035 liegt noch kein zwischen der Stadt Uster und den VZO abgestimmtes Buskonzept vor.
Der Vorschlag im STEK-Konzept berücksichtigt den Bahnfahrplan 2035 sowie die zunehmend kritischen Umlaufzeiten nicht.
Beide Punkte führen dazu, dass z.B. bei den Linien 812 und 813 ein künftiger 7.5'-Takt einem 10'-Takt gegenüberzustellen ist oder z.B. die 817 weiterhin bis zum See fahren soll.

Hauptkriterien zur Beurteilung der beiden Bushof-Varianten „14+2“ inkl. Gegenüberstellung:

Kriterium:	„Konzentration“:	„Splitting“:
Eignung der Linien für Splitting	Kein Splitting	725 sowie 827 und 830 →3 von 4 Kanten belegt
Erhalt Bus/Bus-Anschlüsse	Kein Splitting, aber: Fusswege bis 200m!	Erhalt der meisten Anschlüsse im Süden (Fusswege bis 200m!); Aufhebung zwischen Süd und Nord
Einschränkungen in Kantennutzung	2 Fliesskanten „Mobilier“ sowie 2 Fliesskanten „Kiosk/avec“: Wendende Kurse mit Rundfahrt um den ganzen Bushof (lange Fahrwege)	2 Fliesskanten „Mobilier“: Wendende Kurse mit Rundfahrt um den ganzen Bushof (lange Fahrwege)
	2 Kanten „Bibliothek“ sowie 2 Kanten „McDonald's“: Nur in Fahrtrichtung West→Ost nutzbar	2 Kanten „Bibliothek“: Nur in Fahrtrichtung West→Ost nutzbar

Kurz-Fazit zu den beiden Varianten „Kombination“ und „Splitting“:

Beide Varianten ermöglichen in der jetzigen Form keine flexible Nutzung der Haltekanten (Fliesskanten und/oder Splitting).

Die Variante Konzentration ermöglicht (mindestens in der Theorie) Bus/Bus-Anschlüsse etwas besser, weist jedoch höhere Einschränkungen auf.

So ist u.a. ungewiss, wie bei der Varianten „Konzentration“ die PostAuto-Linien sinnvoll auf dem Bushof angeordnet werden, ohne (infolge neuem mIV-Regime via Bahnübergang Brunnenstrasse) vor dem dannzumal noch länger geschlossenen Bahnübergang zu stehen kommen oder ohne andere flexible Plätze zu belegen.

Empfehlung:

Aufgrund der Einschränkungen drängt sich eine Variante „Splitting+“ auf:



Die bestehende Variante „Splitting“ soll aufgrund der Einschränkungen um Reservekanten auf der Südseite ergänzt werden: Entweder mit je einer Reservekante „Kiosk/avec“ und „McDonald’s“ („Splitting+ A“) oder zwei Reserve-Fliesskanten „Kiosk/avec“ („Splitting+ B“)



Beurteilung dieser Varianten „Splitting“:

Kriterium	„Splitting+ A“ + 1 Kante Kiosk/avec + 1 Kante McDonald's	„Splitting+ B“ + 2 Fliesskanten Kiosk/avec
Eignung der Linien für Splitting	725 sowie 827 und 830 → 3 von 4 Kanten belegt	
Erhalt Bus/Bus-Anschlüsse	Erhalt der meisten Anschlüsse im Süden (Fusswege bis 200m); Aufhebung zwischen Süd und Nord	
Einschränkungen in Kantennutzung	2 Fliesskanten „Mobilier“ +1 Kante „Kiosk/avec“: Wendende Kurse mit Rundfahrt um den ganzen Bushof (lange Fahrwege)	2 Fliesskanten „Mobilier“: +2 Fliesskanten „Kiosk/avec“ Wendende Kurse mit Rundfahrt um den ganzen Bushof (lange Fahrwege)
	2 Fliesskanten „Bibliothek“ +1 Kante „McDonald's“: Nur in Fahrtrichtung West→Ost nutzbar	2 Fliesskanten „Bibliothek“: Nur in Fahrtrichtung West→Ost nutzbar

Kurz-Fazit zu den beiden Varianten „Splitting“:

Die beiden weiteren Reservekanten ermöglichen zusätzliche Flexibilität, welche die Einschränkungen bei den Basisvarianten „Konzentration“ und „Splitting“ etwa kompensieren.

Insgesamt wäre „Splitting+ B“ (+2 Fliesskanten Kiosk/avec) die bessere Variante, da eine weitere Kante in beide Richtungen nutzbar ist. Dies dient insbesondere auch den zurzeit noch offenen Angeboten Richtung Eschenbühl, Seestrasse oder Seegräben.

Fazit:

Aufgrund der Einschränkungen der beiden bisherigen Bushof-Varianten empfehlen die VZO, die Variante „Splitting+ B“ umzusetzen: Diese basiert auf der bisherigen Variante „Splitting“, sieht jedoch zwei zusätzliche Reserve-Fliesskanten beim Kiosk/avec vor. Dieser Platz wäre bei der Variante „Konzentration“ ohnehin notwendig – und dient nun einem zukunftstauglichen Feinverteilerangebot am grossen Umsteigeknoten Uster.