



Sitzung vom 22. September 2020

BESCHLUSS NR. 406 / B1.12.20

Revision Ortsplanung
Projekt «Stadtraum Uster 2035»
Phase 1, Stadtentwicklungskonzept (STEK)
Erarbeitung Ergänzungsbericht «Bahnquerungen»
Sofortige Protokollabnahme

Ausgangslage

Am 20. August 2019 hat der Stadtrat mit Beschluss Nr. 314 das Stadtentwicklungskonzept (STEK) festgesetzt und der Gemeinderat hat davon am 11. Mai 2020 zustimmend Kenntnis genommen. Damit wurde die Phase 1 des Projektes «Stadtraum Uster 2035» abgeschlossen und das Geschäftsfeld Stadtraum und Natur beauftragt, die Phase 2, Revision der kommunalen Richtplanung, zu starten. Der Stadtrat hat mit Beschluss Nr. 532 am 17. Dezember 2019 das entsprechende Vorgehen beschlossen.

Das STEK dient somit als Grundlage der Richtplanung. Die wesentlichsten strategischen Vorgaben sind darin definiert und werden in die Richtplanung überführt. Eine Ausnahme bildet jedoch das für Uster und dessen Entwicklung zentrale Thema der Bahnquerungen. Seit der Festsetzung des STEK's durch den Stadtrat haben sich die Rahmenbedingungen der übergeordneten Planungen in diesem Thema grundlegend geändert. Damit die Stadt Uster eine fachliche und politische Haltung der städtischen Interessen etablieren kann, gilt es, das STEK in diesem Bereich zu vertiefen und mit einem Ergänzungsbericht «Bahnquerungen» zu erweitern. Mit dieser rollenden Planung kann das STEK neue Rahmenbedingungen aufnehmen und als zentrales Planungsinstrument der Stadtentwicklung aktuell gehalten werden.

Inhalte Stadtentwicklungskonzept (STEK), Thema Mobilität Fokus «Bahnquerungen»

Das STEK regelt mit vier Leitsätzen die Stossrichtungen der Ustermer Mobilitätspolitik.

Der dritte Leitsatz lautet:

«Uster verfügt über ein funktionales Hauptstrassennetz». Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit von Uster ist festgehalten: «Das Hauptstrassennetz ist auf die Stadtentwicklung abgestimmt und stellt die Erreichbarkeit der Stadt Uster sicher. Die Trennwirkung der Bahn wird, koordiniert mit dem S-Bahn-Ausbau und abgestimmt auf die regionalen Verkehrsströme, mit den notwendigen Infrastrukturbauteilen gemindert. Die Verbindungen zwischen Uster und Nänikon sowie die Anschlüsse nach Westen und Osten stehen im Fokus.»

Ergänzend ist in Kapitel 7.1.5 Bahnübergänge folgende Aussage enthalten:

«Mit der Einführung der Taktverdichtung und dem Ausbau des Liniennetzes der S-Bahn (siehe Kapitel 7.1.8) wird die Verkehrsführung in Uster bei gleichbleibendem Strassennetz zur Herausforderung. Neben dem Langzeitprojekt Uster West sind in der kantonalen Planung derzeit keine weiteren niveaufreien Querungsmöglichkeiten zur Entlastung vorgesehen.»

Im Kapitel 7.1.8 Bestehende übergeordnete Planungen wird unter anderem auf die verkehrliche Wirkung der Projekte Uster West und Moosackerstrasse hingewiesen. Zum kantonalen Projekt Uster West sind folgende Aussagen im STEK enthalten:

«Verkehrliche Wirkung Uster West: Die alleinige Realisierung von Uster West entlastet einerseits die Winterthurerstrasse, Oberlandstrasse (Abschnitt Knoten Dammstrasse/Oberlandstrasse bis Winterthurerstrasse), Berchtoldstrasse, Dammstrasse und Gschwaderstrasse. Andererseits führt die neue



Verkehrsinfrastruktur zu einer Verkehrszunahme auf der Sonnenbergstrasse, Seestrasse und der Zürichstrasse (Nashornkreisel bis Knoten Sonnenberg-/Zürich-/Brandstrasse).»

Es wurde aber auch auf folgende Fakten hingewiesen:

«Während der zweijährigen Bearbeitungszeit des STEK's haben sich die Rahmenbedingungen für die beiden kantonalen Strassenprojekte geändert. Ende 2018 hat das Baurekursgericht die Rekurse zur angepassten Schutzverordnung für das Werrikerriet mehrheitlich gutgeheissen. Der Kanton Zürich hat beschlossen, das Urteil nicht weiterzuziehen und die Schutzverordnung erneut anzupassen. Die Vergrösserung der Schutz- und Pufferzonen hat wiederum Auswirkungen auf die Linienführung von Uster West, deren Spielraum nochmals enger wird. Das Projekt Uster West ist somit ungewiss. Der definitive Entscheid für oder gegen die Realisierung der neuen Westerschliessung liegt beim Kanton. In Anbetracht der bereits weit fortgeschrittenen Bearbeitung des STEK's und dem im Falle Uster West ungewissen weiteren Vorgehen war es nicht möglich, die geänderten Rahmenbedingungen im geplanten Zeithorizont des STEK's vollumfassend zu adaptieren. Zur Stadterschliessung Uster West und der damit verbundenen barrierefreien Nord-Süd-Verbindung kann das STEK deshalb keine konkreten Aussagen machen.»

Auch zur Angebotsverdichtung der S-Bahn lagen in der Bearbeitungszeit des STEK's keine verwendbaren Grundlagen vor. Entsprechend wurde im STEK folgende Aussage festgehalten:

«Die Angebotsverdichtung im S-Bahn-Netz mit dem Ausbauschnitt Bahninfrastruktur 2035 wird wesentliche Auswirkungen auf die Schliesszeiten der Bahnübergänge in Uster haben. Der Ausbau verbessert das Fern- und Regionalverkehrsangebot der S-Bahn. Geplant ist neben dem Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen und dem Brüttenertunnel auch der Doppelspurausbau im Aathal. Aktuell erarbeiten die SBB eine Studie zu den Auswirkungen STEP 2035 auf die Rückstausituation an den Ustermer Bahnübergängen.»

In Adaption der auf die Stadt Uster zukommenden Fragestellungen rund um Uster West hat das STEK in der Themenkarte «Mobilität» das kantonale Projekt Uster West nicht abgebildet. Stattdessen wurde in symbolischer Darstellung die Stadterschliessung West eingetragen.

Gleichzeitig war sich der Stadtrat der Bedeutung von Uster West oder einer alternativen Linienführung durchaus bewusst. Entsprechend hat er die «Stadterschliessung West: Uster West oder Alternativprojekt (Leitung Kanton)» im Kapitel 10.2.11 als Schlüsselprojekt bezeichnet und folgendes als Zielsetzung definiert:

«Die Stadterschliessung ab der Autobahnausfahrt Uster West ist sicherzustellen. Es gilt, einen niveaufreien Bahnübergang umzusetzen, um die Erreichbarkeit der Stadt Uster mit dem motorisierten Individualverkehr auch bei einem realisierten Doppelspurausbau der S-Bahn und den damit verbundenen, wesentlich längeren Barrierschliesszeiten zu gewähren.

Aufgabe der Stadt Uster ist dabei, den projektverantwortlichen Kanton zu unterstützen, aber auch die erforderlichen kantonalen Leistungen zeitnah einzufordern.»

Aktuelle Situation übergeordnete Planungen

Kantonale Planung (Uster West)

Am 01. Juli 2020 hat der Regierungsrat des Kantons Zürich per Pressemitteilung verkündet, dass der Kanton Zürich das Projekt Uster West nicht mehr weiterverfolgt. Dieser Entscheid beruht auf der Tatsache, dass die Schutzverordnung Werrikerriet die geplante Linienführung von Uster West verunmöglicht. Die Stadt Uster wird damit nach einer jahrzehntelangen Planung vor neue Fragestellungen gestellt. Der Kanton hat bis dato keine neue zu verfolgende Variante postuliert. Ebenso ist unbekannt ob, wie und wann die kantonale Richtplanung neue Vorgaben aufnimmt.



Der Stadtrat Uster hat sich in der Vergangenheit stets positiv zum kantonalen Projekt Uster West gestellt. Entsprechend liegen keine aktuellen, aktiven Überlegungen vor, wie das Thema des bahnquerenden Verkehrs anderweitig gelöst werden soll. Nebst der fachlichen Auslegeordnung fehlt eine neue politische Positionierung der Stadt Uster zu diesem zentralen Thema.

Planungen SBB (STEP AS 2035)

Im Rahmen des Ausbaus Schrittes STEP AS 2035 soll der Abschnitt Uster–Aathal zu einer Doppelspur ausgebaut werden. Damit kann das Bahnangebot für Uster wesentlich verbessert werden. Es bedeutet jedoch auch, dass sich die bereits heute langen Barrierschliesszeiten nochmals verlängern werden. Parallel zur Erarbeitung des STEK's haben deshalb die SBB eine Konzeptstudie zu den Auswirkungen des STEP AS 2035 auf den Strassenverkehr in Auftrag gegeben.

Ergänzungsbericht «Bahnquerungen»

Die fachliche und politische Auseinandersetzung zur Stadtentwicklung Uster wurde im Rahmen des STEK geführt. Die zentralen Fragestellungen der Bahnquerungen konnte aufgrund der obgenannten zeitlichen Abhängigkeiten nicht in der erforderlichen Tiefe abgehandelt werden. Entsprechend schwierig ist zurzeit eine klare politische und fachliche Kommunikation gegenüber den übergeordneten Planungsträgern sowie auch gegenüber der Bevölkerung. Diese Lücke soll mit einem Ergänzungsbericht «Bahnquerungen» zum STEK geschlossen werden.

Der Ergänzungsbericht soll auf konzeptioneller Ebene die offenen Fragestellungen beleuchten, eine fachliche Auseinandersetzung mit den potenziellen Lösungsansätzen enthalten und eine Lösungsvariante skizzieren. Dazu sind die Abhängigkeiten und die flankierenden Massnahmen zu beschreiben. Diese Lösungsvariante wird dem Stadtrat zur Festsetzung und dem Gemeinderat zur Kenntnisnahme unterbreitet.

Ziel ist ein fachlich und politisch abgestimmter Lösungsansatz zu den Bahnquerungen für alle Verkehrsmittel auf konzeptioneller Stufe. Der Ergänzungsbericht dient anschliessend als verbindliche Grundlage für den kommunalen Verkehrsrichtplan, die Forderungen an den Kanton im Umgang mit den Staatsstrassen in Uster und gegenüber den SBB im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bahninfrastruktur und den resultierenden längeren Barrierschliesszeiten.

Projektorganisation

Die Projektorganisation erfolgt analog zur Phase 2, Revision kommunale Richtplanung. Der Stadtrat hat diese in seinem Beschluss Nr. 532 vom 17. Dezember 2019 festgelegt.

Partizipation

Das Projekt «Stadtraum Uster 2035» ist in seiner Konzeption einer aktiven Partizipation unterstellt. Diese soll auch für diesen Ergänzungsbericht «Bahnquerungen» erfolgen. Zu diesem Zweck wird unter der Leitung des Steuerungsausschusses «Stadtraum Uster 2035» der Echoraum 1 zur Mitwirkung eingeladen. Die Einladungen erfolgen gemäss Stadtratsbeschluss vom 15. September 2020 betreffend Zusammensetzung des Echoraums an die Mitglieder der Kommission Planung und Bau (KPB).

Kosten

Der Ergänzungsbericht «Bahnquerungen» erzeugt voraussichtlich nur geringe Kosten, welche keinen Zusatzkredit oder Arbeitsvergaben durch den Stadtrat zur Folge hätte. Die fachliche Auseinandersetzung erfolgt weitestgehend auf vorhandenen Grundlagen, die Partizipation kann auf ein bis zwei Veranstaltungen beschränkt und kosteneffizient abgewickelt werden. Ob und in welcher Form der Ergänzungsbericht in gedruckter Form erscheinen soll, ist noch offen und muss zu einem späteren Zeitpunkt definiert werden. Die durch den Ergänzungsbericht entstehenden Kosten sind



Sitzung vom 22. September 2020 | Seite 4/4

gebunden und werden über den bestehenden Kredit Revision Ortsplanung abgewickelt und separat ausgewiesen.

Weiteres Vorgehen

Infolge der thematischen Dringlichkeit dieser zentralen Fragestellungen ist diesem Thema höchste Priorität beizumessen. Das Geschäftsfeld Stadtraum und Natur wird angewiesen, diesem Bericht oberste Priorität zu geben. Ziel ist es, den Ergänzungsbericht Ende 2020 durch den Stadtrat festzusetzen und anschliessend dem Gemeinderat zur Kenntnisnahme zu überweisen.

Der Stadtrat beschliesst:s

1. Der Stadtrat nimmt von der Dringlichkeit der Fragestellung Kenntnis und beauftragt das Geschäftsfeld Stadtraum und Natur mit der Erarbeitung eines Ergänzungsberichtes zum Stadtentwicklungskonzept (STEK), Fokus «Bahnquerungen».
2. Das Geschäftsfeld Stadtraum und Natur wird angewiesen, dem Ergänzungsbericht «Bahnquerungen» oberste Priorität beizumessen.
3. Der Stadtrat stimmt der Projektorganisation und dem Vorgehen, inklusive Partizipation durch den Echoraum 1, zu.
4. Dem Stadtrat ist der Ergänzungsbericht «Bahnquerungen» zum Stadtentwicklungskonzept (STEK) zur Festsetzung und Überweisung an den Gemeinderat zu unterbreiten.
5. Mitteilung als Protokollauszug an
 - Gemeinderat Uster
 - Kommission Planung und Bau (KPB)
 - Abteilungsvorsteher Bau, Stefan Feldmann
 - Abteilungsleiter Bau, Andreas Frei
 - Weitere, stimmberechtigte Mitglieder des Steuerungsausschusses:
 - Stadtpräsidentin, Barbara Thalmann
 - Abteilungsvorsteherin Soziales, Petra Bättig
 - Stadtschreiber, Pascal Sidler
 - GF Stadtraum und Natur
 - LG Stadtplanung

öffentlich

Für den richtigen Auszug

Stadtrat Uster

Barbara Thalmann Stammbach
Stadtpräsidentin

Pascal Sidler
Stadtschreiber



Versandt am: 24.09.2020