



Uster, 13. September 2022
V4.04.71

**POSTULAT 664/2021 VON PAUL STOPPER (BPU): BANK-
STRASSE/BAHNHOFPLATZ; BERICHT UND ANTRAG DES
STADTRATES**

**Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat, gestützt auf Art. 42 Abs. 3 des Organisations-
erlasses des Gemeinderates vom 8. November 2021, folgende Beschlüsse zu fassen:**

- 1. Dem Bericht und Antrag zum Postulat 664/2021 wird zugestimmt.**
- 2. Das Postulat wird als erledigt abgeschrieben.**
- 3. Mitteilung an den Stadtrat.**

Referent des Stadtrates: Abteilungsvorsteher Bau, Stefan Feldmann



Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 16. Dezember 2021 reichte das Ratsmitglied Paul Stopper (BPU) bei der Präsidentin des Gemeinderates das Postulat 664/2021 betreffend «Bankstrasse/Bahnhofplatz» ein.

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

«Der Stadtrat wird eingeladen zu prüfen, auf wann die Bankstrasse zwischen Dammstrasse und Bahnhofstrasse für den Autoverkehr gesperrt werden kann.»

Begründung

Auf der Bankstrasse herrscht seit Jahrzehnten ein grosses Verkehrs-Chaos: Privat-Autos, öffentliche Busse, Velofahrer und Fussgänger kommen sich in teilweise gefährlicher Weise in die Quere. In den abendlichen Spitzenzeiten muss seit 2013 – d.h. seit acht Jahren – ein Verkehrsdienst eingesetzt werden, der dafür sorgt, dass dem verspätungsanfälligen öffentlichen Busverkehr Vorfahrt gewährleistet werden kann.

In vielen Klein-Städten der Schweiz ist der Bahnhofplatz die eigentliche Visitenkarte der Ortschaft. Die Stadt Uster ist eine der wenigen Kleinstädte, die es noch nicht geschafft hat, den Bahnhofplatz vom Autoverkehr zu befreien, obwohl in Uster seit über vierzig Jahren unzählige politische Vorstösse mit diesem Ziel eingereicht worden sind.

Im Rahmen der Planungsarbeit «STEK 2035» ist die Notwendigkeit, auf der Bankstrasse ein Verkehrsregime zugunsten der Busse sowie der Fussgänger und Velofahrer einzuführen, erfreulicherweise wieder ein Thema. Allerdings ist bis heute in dieser Hinsicht weiterhin nichts geschehen.

In der Antwort vom 20. November 2018 auf die Anfrage Nr. 504/2018 vom 3. September 2018 schrieb der Stadtrat zur Frage, welche Bedeutung er einer Lösung im Bereich Bankstrasse/ Bahnhofplatz im Hinblick auf eine Attraktivierung des Ustermer Zentrums beimesse, folgendes: «Der Stadtrat misst einer Lösung eine hohe Bedeutung bei. Die Bankstrasse ist bereits heute räumlich betrachtet ein wesentlicher Bestandteil des Bahnhofplatzes und wird von verschiedenen Verkehrsteilnehmenden hoch frequentiert. Dieser Strassenabschnitt stellt den zentralen Zugang vom Bahnhof ins Stadtzentrum dar.»

Seither sind drei Jahre ins Land gezogen und von der hohen Bedeutung ist nichts zu spüren. Die Bankstrasse zeigt sich auch heute noch von der gleichen Trostlosigkeit wie seit Jahrzehnten.

Der Stadtrat wird deshalb um einen Bericht gebeten, der zu folgenden Themenkreisen Aufschluss gibt:

- *Was der Stadtrat seit der Beantwortung auf die Anfrage Nr. 504/2018, d.h. seit November 2018, in dieser Sache mit hoher Bedeutung unternommen hat.*
- *Welche Kosten der von der VZO resp. vom ZVV, d.h. vom Benutzer des öVs bezahlte „Verkehrsdienst“ in den abendlichen Spitzenstunden zugunsten einer besseren Zirkulation des Busverkehrs seit 2013 gekostet hat.*
- *Bis wann der Stadtrat gedenkt, die prekären Verkehrsverhältnisse auf der Bankstrasse zwischen Damm- und Bahnhofstrasse definitiv zu ändern, dass der private Durchgangsverkehr, der auf der Bankstrasse nichts zu suchen hat, unterbunden wird.*
- *Ob der Stadtrat bereit ist, im Sinne eines mehrmonatigen Versuches den Durchgangsverkehr auf der Bankstrasse zu unterbinden, allenfalls zeitlich beschränkt in den Spitzenstunden morgens und abends (um den Verkehrsdienst einsparen zu können). Ob ein solcher Versuch im Laufe des Winters 2022 möglich ist oder welche Gründe dagegen sprechen.»*



Anlässlich seiner Sitzung vom 14. März 2022 überwies der Gemeinderat das Postulat dem Stadtrat. Dieser nimmt dazu wie folgt Stellung:

A. Bericht

1. Ausgangslage

Der Bahnhof Uster stellt ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt dar. Täglich benutzen 25 000 Menschen den Bahnhof als Umsteigeort. Davon reisen 15 000 per Bus an. Ein vergleichsweise geringer Teil reist mit dem Auto an, die 58 Abstellplätze (Park&Ride Süd und Nord) sind aber grundsätzlich ausgelastet. Die übrigen Bahnbenutzer gelangen mit dem Taxi, per Kiss&Ride, mit dem Velo oder zu Fuss an den Bahnhof. Hierfür stehen den Velofahrenden 1390 Abstellplätze verteilt auf acht Standorte zur Verfügung. Neben den Bahnlinien S5, S9, S14 und S15 welche im Viertelstundentakt verkehren, fahren die Regionalbuslinien 725, 827, 830, 842, 845 und 846 zum Bahnhof Uster. Zusätzlich bedienen die Stadtbuslinien 811, 812, 813, 816, 817 und 818 diesen Ort. Dabei verkehren die meisten Buslinien im Viertelstundentakt, was pro Bus acht Fahrten pro Stunde auslöst. Zudem verkehren 5000 Fahrzeuge pro Tag auf der Bankstrasse. Knapp die Hälfte davon ist Durchgangsverkehr von der Bahnhofstrasse zur Dammstrasse. Entsprechend ist etwas mehr als die Hälfte der Fahrzeuge Quell-/Zielverkehr welcher die Bankstrasse als Zufahrt zum Zentrum benutzt. Nebst dem normalen Personenwagenverkehr ist auch die Anlieferung der zahlreichen Zentrumsnutzungen erwähnenswert.

In der Summe stellt die Bankstrasse mit ihren angrenzenden Nutzungen des Stadtzentrums und dem Bahnhof mit all seinen Verkehrsbeziehungen den wohl urbansten und meistfrequentierten Ort der Stadt Uster dar. Traditionellerweise ist die «erste Reihe» der Fassaden entlang der Bankstrasse, unter anderem mit dem historischen Bankgebäude der «Schweizerischen Volksbank» von 1898 identitätsstiftend. Für zahlreiche Menschen vermittelt dieser Ort den ersten Eindruck, wenn sie nach Uster kommen.

Der Strassenraum vor der historisch wichtigen Häuserzeile an der Bankstrasse vermag heute leider stadträumlich keinen wesentlichen Beitrag zu leisten. Ein eigentlicher «Bahnhofplatz», der Reisende ankommen und sich orientieren lässt, fehlt. Auch die Zugänge ins Stadtzentrum via Poststrasse und Webernstrasse sind eher funktional geprägt und stadträumlich wenig wertvoll. Diese räumlichen Defizite sind stark den derzeitigen verkehrstechnischen Gegebenheiten geschuldet.

Entsprechend sieht der Stadtrat an diesem Ort wesentlichen Handlungsbedarf. Dies hat er bereits in zahlreichsten Beschlüssen und Stellungnahmen festgehalten, auf eine Aufzählung wird an dieser Stelle verzichtet.

2. Absichten des Stadtrates im Bereich Bankstrasse/Bahnhofplatz

Wie in der Ausgangslage beschrieben, ist sich der Stadtrat, sowohl der funktionalen als auch stadträumlichen Bedeutung des Bereichs Bankstrasse/Bahnhofplatz durchaus bewusst. Entsprechend hat er in der jüngsten Vergangenheit verschiedene Projekte lanciert. Mit Ausnahme des Stadtentwicklungskonzepts befinden sich jedoch alle noch im Erarbeitungsprozess und werden sobald sie ihre Beschlussreife erlangt haben dem Gemeinderat überwiesen.

2.1 Stadtentwicklungskonzept

Das Stadtentwicklungskonzept STEK, welches unter anderem unter Einbezug des Postulanten im Echoraum erarbeitet wurde, ist abgeschlossen und vom Stadtrat am 20. August 2019 festgesetzt worden. Der Gemeinderat hat am 11. Mai 2020 davon Kenntnis genommen.



Das STEK setzt sich vertieft mit der Identität und den Qualitäten von Uster sowie mit den künftigen verkehrstechnischen Herausforderungen auseinander. In Kapitel acht können die Stossrichtungen der Zentrumsentwicklung nachgeschlagen werden. Zudem beinhaltet das STEK die Definition von Schlüsselprojekten. Dazu zählen das Projekt Bahnhofzentrum (Kapitel 10.2.1) und das verkehrsberuhigte Zentrum (Kapitel 10.2.2).

2.2 Kommunale Richtplanung

Mit der kommunalen Richtplanung befindet sich das Grossprojekt Stadtraum Uster 2035 derzeit in der zweiten Phase. Der kommunale Richtplan überführt die konzeptionellen Ziele des STEK in eine behördenverbindliche Planung. Der Entwurf der Richtplanung wurde dem Kanton am 17. September 2021 zur ersten Vorprüfung eingereicht. Am 3. Mai 2022 wurde der Stadt Uster der kantonale Vorprüfungsbericht zugestellt. Derzeit werden die Rückmeldungen des Kantons in den Entwurf eingearbeitet, um diesen dem Kanton im Herbst 2022 zur zweiten Vorprüfung zuzustellen, diese wird vom Kanton empfohlen. Zeitgleich zur Vorprüfung des Kantons soll der revidierte Entwurf öffentlich aufgelegt werden. Damit kommt der Stadtrat seiner Pflicht der öffentlichen Mitwirkung gemäss Art. 4 Abs. 2 Raumplanungsgesetz nach, nach welchem Planungen einer geeigneten Mitwirkung zu unterstellen sind.

Ziel des Stadtrates ist es, die Richtplanung im Jahr 2023 dem Gemeinderat zur Festsetzung zu überweisen.

2.3 Attraktives Stadtzentrum

Der Stadtrat hat das im STEK definierte Schlüsselprojekt des verkehrsberuhigten Zentrums aufgenommen und das Projekt «Attraktives Stadtzentrum» gestartet. Mit der Veränderung der Projektbezeichnung soll auch die Haltung des Stadtrates vermittelt werden, dass es bei diesem Projekt nicht lediglich um eine Anpassung des Verkehrsregimes, sondern vielmehr um eine Aufwertung des Stadtzentrums gehen soll. Durch gezielte Eingriffe soll vor allem die Aufenthaltsqualität im Zentrum verbessert werden. Davon können sowohl die Ustermer Bevölkerung wie auch das Gewerbe gleichermassen profitieren.

Der aktuelle Stand und das weitere Vorgehen zu diesem Projekt können auf der Homepage der Stadt Uster unter Zentrumsentwicklung – Attraktives Zentrum nachgeschlagen werden. Ebenso gibt es mehrere öffentlich einsehbare Stadtratsbeschlüsse zu diesem Vorhaben (Nr. 293 vom 7. Juli 2020, Nr. 36 vom 19. Januar 2021, Nr. 539 vom 14. Dezember 2021 und Nr. 313 vom 12. Juli 2022). Mit dem letzten Stadtratsbeschluss wurde das Vorprojekt ausgelöst und die entsprechenden Arbeiten vergeben.

Das Attraktive Stadtzentrum wird inhaltlich abgestimmt auf das Bahnhofzentrum entwickelt. Vom Bearbeitungsperimeter ist bei der Zentrumsplanung entsprechend die Bankstrasse ausgenommen, das Projekt beschränkt sich auf die Poststrasse, Webernstrasse und Gerichtsstrasse sowie die weiteren für die Erschliessung des Zentrums relevanten Strassen wie die Tannenzastrasse. Die Projektkoordination gewährleistet, dass die beiden Projekte sich ideal ergänzen, aber auch unabhängig voneinander realisierbar sind.

Der Stadtrat hat im Juli 2022 die Abteilung Bau, Geschäftsfeld Stadtraum und Natur, mit der Erarbeitung eines Vorprojektes beauftragt. Gleichzeitig findet der Einbezug der Grundstückbesitzer im Zentrum statt und die Auswirkungen auf die Parkierung wird in einem separaten Projekt bearbeitet. Dabei gilt es sicherzustellen, dass die Erreichbarkeit des Zentrums, auch mit dem motorisierten Individualverkehr, gewährleistet bleibt.

Sobald sämtliche notwendigen Erkenntnisse vorliegen, wird dem Gemeinderat ein Kreditantrag zur baulichen Aufwertung des Zentrums vorgelegt. Es wird damit in der Verantwortung des Gemeinderates liegen, ob die definierten Ziele der Zentrumsentwicklung realisiert werden.



Nach aktuellem Projektstand soll die Kreditvorlage im Jahr 2023 erfolgen. Dabei gilt es aber zu beachten, dass der konkrete Projektfortschritt sowohl auf Erkenntnisse aus parallellaufenden Projekten als auch auf die Entwicklungs- und Realisierungsabsichten Dritter abzustimmen ist.

2.4 Bahnhofzentrum

Auch das Bahnhofzentrum hat der Stadtrat im Nachgang zum STEK als wichtiges Schlüsselprojekt bereits angestossen. Es gilt dabei in erster Linie die funktionalen Anforderungen an die Verkehrsdrehscheibe für die nächsten Jahrzehnte sicher zu stellen. Dabei sind die Bedürfnisse des Bahnverkehrs, des Busverkehrs, des motorisierten Verkehrs mit Park&Ride sowie Kiss&Ride, des Taxibetriebes, der Velofahrenden und den zu Fussgehenden zu berücksichtigen. Für den Veloverkehr gilt es sowohl die Erreichbarkeit als auch die Parkierung zu verbessern und auszubauen.

Das Projekt muss sich in erster Linie auf den Ausbau der S-Bahn abstimmen. Zusammen mit dem Doppelspurausbau zwischen den Bahnhöfen Uster und Aathal erfolgt auch ein Ausbau der S-Bahnlinien. Uster wird damit besser mit dem ÖV erschlossen. Hier haben sich bei der Projektentwicklung Verzögerungen wegen der Fahrplan-Planung ergeben. Zwischenzeitlich liegen die künftigen Taktzeiten der verschiedenen S-Bahnen vor, was eine zuverlässige Kapazitätsplanung für den Bushof ermöglicht. Hier gilt es die grundsätzlichen Bedürfnisse des Busbetriebes, die Anzahl Linien und die Anforderungen an die Haltekanten zu definieren. Die entsprechenden Grundlagen werden derzeit zusammen mit dem ZVV und den VZO überprüft.

Der Ausbau der S-Bahn hat gleichzeitig Auswirkungen auf das gesamte Verkehrsnetz der Stadt Uster. Die Kapazitäten sämtlicher niveaugleichen Bahnquerungen werden schwerwiegende Veränderungen erfahren. Entsprechend ist der Ausbau des Bushofes auf diese Faktoren abzustimmen. Auch hier finden derzeit, unter dem Lead der SBB und in Kooperation mit dem Kanton Zürich, Planungen an verschiedenen Bahnquerungen statt. Aber auch für den Fuss- und Veloverkehr sind die zeitlichen Einschränkungen von verlängerten Barrierschliesszeiten relevant. Entsprechend gilt es auch für diese Mobilitätsformen niveaufreie Querungen im Sinne von Unter- oder Überführungen zu prüfen. Im Zusammenhang mit dem Bahnhofzentrum stehen dabei die bestehende Langsamverkehrsunterführung und die Querung Bahnhof-/Brunnenstrasse im Fokus.

Auch bei diesem Projekt wird es in einer nächsten Stufe am Gemeinderat liegen, die zukunftsweisenden Entschlüsse zu fällen. So hat der Stadtrat die Abteilung Bau, Geschäftsfeld Stadtraum und Natur, mit einer Auslegeordnung und Kreditvorlage beauftragt. Ziel ist es dem Gemeinderat verschiedene «Bausteine» vorzulegen, wie die anstehenden Herausforderungen umgesetzt werden können. Dazu zählen der Ausbau des Bushofes, die Veloparkierung und die verkehrstechnische Anbindung aller Verkehrsträger inklusive Ausbau und Anpassungen der Unterführungen als auch stadträumliche Aufwertungen mit Bahnhofplätzen im Norden und Süden. Dabei sind auch die Bausteine für Kiss&Ride und für die Taxistehplätze vorgesehen.

Dabei wird der Umfang der Handlungsansätze jedoch stark von den Interessen des Grundeigentümers abhängen. Nur wenn dieser seine Zustimmung erteilt, wird die Stadt handlungsfähig. Im vorliegenden Fall des Bahnhofzentrums ist insbesondere die enge Zusammenarbeit mit den SBB unumgänglich, ist diese doch Eigentümerin des gesamten Bahnhofareals. So gibt die SBB auch wesentlich den Planungsablauf vor, welcher sich leider über einen längeren Zeitraum erstreckt als vom Stadtrat angestrebt.

Ja nach dem welche «Bausteine» der Gemeinderat zur Umsetzung bestimmt, wird die Bankstrasse Bestandteil des Projektes Bahnhofzentrum. Klares Ziel des Stadtrates ist es diese aufzuwerten und damit die Verbindung ins Stadtzentrum zu verbessern. Auch die historische Gebäudezeile entlang der Bankstrasse soll so wieder besser zur Adressbildung der Stadt Uster beitragen.



Eine verbindliche Zusicherung zum terminlichen Vorgehen kann aufgrund der Abhängigkeiten nicht vorgenommen werden. Ziel des Stadtrates ist jedoch, dass sich der Gemeinderat noch 2023 mit einer Kreditvorlage zum Bahnhofzentrum auseinandersetzen kann.

2.5 Komplexität und Abhängigkeiten

In den Kapiteln 2.1 bis 2.4 wurde die Vielzahl der laufenden Projekte und Abhängigkeiten zusammengefasst. Nebst informativen Aussagen zeigen diese auch die hohe Komplexität der Fragestellungen und die grossen Abhängigkeiten zu externen Playern wie SBB, ZVV, Kanton Zürich und privaten Investoren. Bei der Finanzierung ist gar der Bund via Bahninvestitionsfonds und Agglomerationsprogramm involviert. Somit sind sämtliche Ziele und Projektabsichten stetig fremdgesteuerten Einwirkungen ausgesetzt. Eine Anpassung der Lösungsoptionen und Zeitachsen bei den kommunalen Projekten ist die logische Konsequenz. Entsprechend sind die hier aufgeführten Aussagen ein Einblick in den aktuellen Bearbeitungsstand. Bericht und Antrag zum Postulat 664/2021 soll diesen Einblick gewähren, kann aber nicht zu allen Punkten abschliessende Aussagen vornehmen – die Planung ist in vollem Gange, verbindliche Entscheide liegen noch nicht vor. Ebenso gilt es zu beachten, dass sich hier eine Summe von komplexen Aufgaben ergeben, die durch das Geschäftsfeld Stadtraum und Natur nur zu bewältigen sind, wenn sie schrittweise hintereinander bearbeitet werden. Auch dies kann Auswirkungen auf das weitere Vorgehen haben.

3. Stellungnahme zu den konkreten Postulatsfragen

Der Postulant begründet sein Postulat unter anderem über ein grosses, vorherrschendes Verkehrschaos und über die mangelhafte Visitenkarte des inexistenten Bahnhofplatzes. Er verweist auf das STEK und stützt die darin enthaltenden Aussagen zur Zukunft der Bankstrasse. Wie die Ausführungen in Kapitel zwei dieser Postulatsantwort zeigen, sind sich Postulant und Stadtrat in diesen Einschätzungen der Situation grundsätzlich einig.

Die Einschätzung des Postulanten, dass seit der Zieldefinition zur Aufwertung von Bankstrasse und Bahnhofplatz nichts passiert sei, ist jedoch aus Sicht des Stadtrates nicht korrekt. Die entsprechenden Projekte wurden vorangetrieben, sind aber, wie vorgängig aufgezeigt, höchst komplex und herausfordernd und von der Mitwirkung anderer Parteien abhängig, so dass eine Umsetzung in den letzten Jahren nicht erwirkt werden konnte.

Frage 1: Was der Stadtrat seit der Beantwortung auf die Anfrage Nr. 504/2018, d.h. seit November 2018, in dieser Sache mit hoher Bedeutung unternommen hat.

Hier wird auf die Auslegeordnung in Kapitel zwei dieses Berichts und Antrages verwiesen.

Frage 2: Welche Kosten der von der VZO resp. vom ZVV, d.h. vom Benutzer des öVs bezahlte „Verkehrsdienst“ in den abendlichen Spitzenstunden zugunsten einer besseren Zirkulation des Busverkehrs seit 2013 gekostet hat.

Wie bereits in der Beantwortung der Anfrage Nr. 504/2018 festgehalten, hat die Stadt Uster keine Kenntnisse über die Kosten des Verkehrsdienstes. Dieser Aussage gibt es auch zum jetzigen Zeitpunkt nichts hinzuzufügen.

Frage 3: Bis wann der Stadtrat gedenkt, die prekären Verkehrsverhältnisse auf der Bankstrasse zwischen Damm- und Bahnhofstrasse definitiv zu ändern, dass der private Durchgangsverkehr, der auf der Bankstrasse nichts zu suchen hat, unterbunden wird.

Hier wird auf die Auslegeordnung in Kapitel zwei dieses Berichts und Antrages verwiesen.



Frage 4: Ob der Stadtrat bereit ist, im Sinne eines mehrmonatigen Versuches den Durchgangsverkehr auf der Bankstrasse zu unterbinden, allenfalls zeitlich beschränkt in den Spitzenstunden morgens und abends (um den Verkehrsdienst einsparen zu können). Ob ein solcher Versuch im Laufe des Winters 2022 möglich ist oder welche Gründe dagegen sprechen.

Grundsätzlich ergeben sich beim Realisieren von Versuchseinrichtungen zumeist dieselben Fragestellungen wie bei einer finalen Umsetzung. Entsprechend ist Aufwand und Ertrag einer Versuchseinrichtung stets gut abzuwägen. Zudem können temporäre Fahrverbote nur bis zu 60 Tagen vorgenommen werden, bei längeren Zeitfenstern ist eine amtliche Publikation notwendig.

Aus betrieblicher Sicht erachtet der Stadtrat eine zeitliche Beschränkung auf Spitzenstunden als problematisch. Dies insbesondere im Zusammenhang mit der Zu- und Wegfahrt der öffentlich zugänglichen Parkierung.

Im Weiteren erachtet es der Stadtrat als zentral für die Akzeptanz von Massnahmen, dass restriktive Eingriffe einen positiven Nutzen erzeugen. Die Restriktion eines Fahrverbotes müsste hier eine verminderte Unfallgefahr, Aufwertung des Strassenraumes für anderweitige Nutzungen oder zumindest eine Nachfrage für eine grössere Verweildauer der Passanten im Strassenraum haben. Diese Aspekte sieht der Stadtrat mit einer temporären Sperrung während den Wintermonaten als nicht gegeben.

Der Stadtrat lässt aber zum jetzigen Zeitpunkt offen, ob er eine Versuchsphase zu einem späteren Zeitpunkt vornimmt. Dies wäre auch zusammen mit einer temporären Sperrung des Zentrums nicht auszuschliessen. Hierzu hat der Stadtrat im Bericht und Antrag des Postulats 644/2021 vom 12. Juli 2022 dem Gemeinderat seine Stellungnahme unterbreitet.

B. Antrag

Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat, gestützt auf Art. 42 Abs. 3 des Organisationserlasses des Gemeinderates vom 8. November 2021, folgende Beschlüsse zu fassen:

- 1. Dem Bericht und Antrag zum Postulat 664/2021 wird zugestimmt.**
- 2. Das Postulat wird als erledigt abgeschrieben.**
- 3. Mitteilung an den Stadtrat.**

Stadtrat Uster

Barbara Thalmann
Stadtpräsidentin

Pascal Sidler
Stadtschreiber