

Kommunale Richtplanung Stadt Uster

TEIL MOBILITÄT

Richtplantext

Weisung des Stadtrats

Vom Gemeinderat festgesetzt am

Im Namen des Gemeinderats

Der Präsident:

Der Sekretär:

Von der Baudirektion genehmigt am:

Für die Baudirektion

BDV-Nr.

Auftraggeber

Stadt Uster

Bearbeitung

**SUTER
VON KÄNEL
WILD**

Planer und Architekten AG

Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich
+41 44 315 13 90, www.skw.ch

Inhalt

V0	EINLEITUNG	6
V1	GESAMTSTRATEGIE	7
V1	Ziele	7
V2	STRASSENNETZ, STRASSENRAUM UND PARKIERUNG	9
V2	Ziele	9
V2	Allgemeine Festlegungen	12
V2	Räumliche Festlegungen	13
V3	FUSSVERKEHR	24
V3	Ziele	24
V3	Allgemeine Festlegungen	26
V3	Räumliche Festlegungen	28
V4	VELOVERKEHR	36
V4	Ziele	36
V4	Allgemeine Festlegungen	37
V4	Räumliche Festlegungen	39
V5	ÖFFENTLICHER VERKEHR	50
V5	Ziele	50
V5	Allgemeine Festlegungen	51
V5	Räumliche Festlegungen	52

Lesehilfe:

Aufbau der kommunalen Richtplanung

Die kommunale Richtplanung der Stadt Uster besteht aus folgenden Bestandteilen:

- Richtplankarten Massstab 1:10'000 (behördenverbindlich):
 - *Teil Siedlung*
 - *Karte I: Siedlung*
 - *Karte II: Klima*
 - *Teil Landschaft*
 - *Teil Mobilität*
 - *Karte I: MIV/ÖV*
 - *Karte II: Fussverkehr*
 - *Karte III: Veloverkehr*
 - *Teil Öffentliche Bauten und Anlagen*
- Richtplantext zu den Richtplanteilen inkl. Themenkarten (behördenverbindlich):
 - *Teil Siedlung*
 - *Teil Landschaft*
 - *Teil Mobilität*
 - *Teil Öffentliche Bauten und Anlagen*
- Erläuternder Bericht (informativ)

Richtplantext

Der Richtplantext ist unterteilt in Ziele, allgemeine Festlegungen und räumliche Festlegungen (Themenkarte und Tabelleneinträge). Die Themenkarten referenzieren auf die Einträge im jeweiligen Richtplanteil und spezifizieren diese. Die allgemeinen und räumlichen Festlegungen sind behördenverbindlich.

Vertiefende Informationen zu den Festlegungen des kommunalen Richtplans werden im erläuternden Bericht abgehandelt.

Räumliche Festlegungen

Die räumlichen Festlegungen sind differenziert in bestehende und geplante Festlegungen. Diese Unterscheidung bezieht sich in erster Linie darauf, ob ein Objekt oder eine Anlage bereits bestehend ist oder nicht und nicht darauf, ob Veränderungen oder Anpassungen geplant sind oder nicht. Im Richtplan werden daher auch Handlungsaufträge für bestehende Objekte oder Anlagen definiert.

«Erhalten, weiterentwickeln» wird als Standardauftrag bei allen bestehenden Richtplaneinträgen verwendet, sofern keine konkreten oder anderen Absichten bestehen. «Erhalten» sichert den Fortbestand der Nutzung am bezeichneten Standort. Durch den Auftrag «Weiterentwickeln» werden Anpassungen an künftige Anforderungen, unter Einhaltung der Zweckwidmung, ermöglicht.

Koordinationsstand

Je grösser die räumliche Wirkung eines Vorhabens ist, desto grösser ist sein Koordinationsbedarf und umso mehr braucht es eine Steuerung im Richtplan. Im Zentrum steht die räumliche Abstimmung eines Vorhabens – z. B. der Bedarf, die Eignung des Standortes und die grundsätzliche Machbarkeit – auf Stufe Richtplan. Hierüber gibt der sogenannte Koordinationsstand Auskunft:

- Vororientierung: Vorhaben, die erst im Ansatz bekannt sind und von denen nur grobe Vorstellungen bestehen: im Richtplan mit "V" bezeichnet.
- Zwischenergebnis: Vorhaben, deren räumliche Abstimmung begonnen hat, bei denen noch weitere räumliche Abklärungen nötig sind: im Richtplan mit "Z" bezeichnet.
- Festsetzung: Vorhaben, die räumlich abgestimmt sind: im Richtplan mit "F" bezeichnet.

Abhängigkeiten

Es werden nur Abhängigkeiten im kommunalen Richtplan aufgeführt. Das Aufführen von übergeordneten Inventaren als Abhängigkeit wird insgesamt als nicht zielführend erachtet, da die Inventare revidiert werden können und der Eintrag damit an Aktualität verlieren könnte. Die übergeordneten Inhalte mit Koordinationsbedarf werden im Handlungsauftrag erwähnt.

GIS

Die Informationen des Richtplans sind im öffentlich zugänglichen Geo-Informationsportal (GIS) der Stadt Uster einsehbar.

Sprachliche Hinweise

Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wird auf eine geschlechterspezifische Differenzierung teilweise verzichtet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung immer für alle Personen.

Sämtliche Abkürzungen sind im erläuternden Bericht in Kapitel 11 Abkürzungsverzeichnis erklärt.

V0 EINLEITUNG

Bedeutung des kommunalen Richtplans Teil Mobilität

Der Richtplan Teil Mobilität enthält bestehende und geplante Verkehrsinfrastrukturen, die mit der Erfüllung kommunaler und übergeordneter öffentlicher Aufgaben im Zusammenhang stehen und einer räumlichen Abstimmung bedürfen. Der Richtplan Teil Mobilität ist somit ein Koordinationsinstrument, einerseits zwischen den verschiedenen Eigentümern der Verkehrsinfrastrukturen in Uster, andererseits zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln. Zudem koordiniert er die Raumansprüche der Mobilität mit allen anderen raumrelevanten Interessen von Siedlung und Landschaft, namentlich mit den Inhalten der Richtpläne Teile Siedlung, Landschaft und öffentliche Bauten und Anlagen.

Gliederung

Der Richtplan Teil Mobilität enthält die im öffentlichen Interesse für die Raumplanung wichtigen Verkehrsinfrastrukturen von kommunaler Bedeutung und ist in folgende Handlungsfelder gegliedert, wobei die Reihenfolge keine Priorisierung der Verkehrsarten darstellt:

- V1 Gesamtstrategie
- V2 Strassennetz, Strassenraum und Parkierung
- V3 Fussverkehr
- V4 Veloverkehr
- V5 Öffentlicher Verkehr

V1 GESAMTSTRATEGIE

V1 Ziele

Uster steigt um! Und schafft damit eine höhere Gesamtkapazität im bestehenden Strassennetz. Die Aufenthaltsqualität wird erhöht.

- Die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs führt zu einem hohen Anteil dieser Mobilitätsformen am Gesamtverkehr.
- Das Angebot des öffentlichen Verkehrs ist nachfragegerecht gestaltet und verfügt über eine grosse Fahrplanstabilität dank ÖV-Bevorzugung.
- Der MIV bewegt sich auf einem funktionalen, angebotsorientierten Hauptstrassennetz, welches die Erreichbarkeit sicherstellt. Die Kapazität orientiert sich am Niveau des Jahres 2020.
- Die urbanen Strassenräume bieten eine hohe Aufenthaltsqualität, sind möglichst hindernisfrei gestaltet und fördern zusammen mit den Begegnungsorten der Stadtteile eine hohe Nutzungsdurchmischung und kurze Wege.

Die Siedlungsentwicklung und die Verkehrsinfrastruktur sind aufeinander abgestimmt.

- Die Stadt Uster stimmt bei der Planung und Umsetzung von Projekten die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander ab und koordiniert sich mit den umliegenden Gemeinden und dem Kanton.
- Die private und öffentliche Parkierung ist ein wichtiger Teil der Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Sie entspricht den zukünftigen Bedürfnissen einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung.

Die Verkehrsentwicklung ist auf die städtischen und übergeordneten Ziele im Bereich Umwelt und Klima abgestimmt.

- Der durch den Verkehr verursachte Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen entsprechen dem städtischen Klimaziel von Netto-Null bis 2050.
- Das Stadtklima wird durch klimaverträglich gestaltete öffentliche Räume positiv beeinflusst.
- Die Bevölkerung ist vor übermässiger Lärm- und Luftschadstoffbelastung aufgrund des Verkehrs geschützt.

Neue Formen und Möglichkeiten der Mobilität werden positiv genutzt, sofern sie den Zielen der Siedlungsentwicklung, des öffentlichen Raumes, des Klimas, des Wirtschaftsstandortes und der Umwelt entsprechen.

- Die Anforderungen von neuen Mobilitätsformen an Raum und Infrastruktur werden frühzeitig antizipiert.

- Die Stadt steht neuen Sharing-Angeboten positiv gegenüber, solange sie den öffentlichen Raum nicht übermässig beanspruchen.

Die Verkehrsträger sind an ihren Schnittstellen optimal aufeinander abgestimmt.

- Die intermodalen Schnittstellen sind so ausgestaltet, dass einfach, sicher und barrierefrei zwischen den Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs umgestiegen werden kann. An den Umsteigepunkten wird eine hohe Aufenthaltsqualität gewährleistet.

V2 STRASSENNETZ, STRASSENRAUM UND PARKIERUNG

V2 Ziele

Die Kapazität des Strassennetzes für den MIV wird gegenüber dem Jahr 2020 nicht erhöht.

- Es findet eine angebotsorientierte Planung des MIV statt. Dabei wird das Angebot für den motorisierten Verkehr auf die stadt-räumlich definierten Ziele, die räumlichen Gegebenheiten und auf die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs abgestimmt.
- Dank dem Umsteigen auf Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr wird Kapazität geschaffen für die zusätzliche Mobilitätsnachfrage infolge der Stadtentwicklung.

Der motorisierte Verkehr wird hauptsächlich über das übergeordnete Strassennetz abgewickelt.

- Das Strassennetz ist so ausgestaltet, dass der MIV und der Güterverkehr hauptsächlich über die Hochleistungsstrassen (HLS), die Hauptverkehrsstrassen (HVS) und die Verbindungsstrassen (VS) abgewickelt werden. Der Durchgangsverkehr wird nicht über Sammelstrassen geführt.

Die Erreichbarkeit von Uster wird gewahrt.

- Die Stadt Uster setzt sich bei der übergeordneten Planung für ein lückenloses Strassennetz ein.
- Die Erschliessung von Uster über das Hauptstrassennetz wird auch beim geplanten Ausbau des S-Bahn-Angebots gewahrt. Dafür setzt sich die Stadt Uster beim Kanton Zürich und der SBB für niveaufreie Bahnquerungen ein.
- Ein funktionierendes Verkehrssystem wird bewahrt und die Bedürfnisse des Güterverkehrs werden berücksichtigt.

Das Strassennetz ist innerorts siedlungsverträglich gestaltet.

- Attraktiv gestaltete Strassenräume berücksichtigen die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs insbesondere bezüglich Sicherheit.

Das attraktive Stadtzentrum von Uster vereint Erlebnis und Verweilen.

- Die zentralen Strassen des kommerziellen Zentrums sind ein einladender Ort des Verweilens, der Begegnung und des Erlebens. Das Verkehrsregime ist entsprechend verkehrsberuhigt, die Erreichbarkeit des Zentrums für den MIV wird über die Zürichstrasse sichergestellt.
- Der Güterverkehr im Zentrum ist zeitlich in sich und auf die weiteren Verkehrsmittel abgestimmt und soweit möglich durch Bündelung von Warenströmen mittels Hubs effizient organisiert.

Die zentralen Orte der Stadtteile sind für alle Verkehrsteilnehmenden funktional und attraktiv gestaltet.

- Die Strassenräume in den zentralen Orten der Stadtteile sind als Koexistenzzonen oder «Strassenräume mit erhöhten Anforderungen» ausgestaltet, in welchen sich alle Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt begegnen können.
- Die Strassenräume sind für Zufussgehende und Velofahrende sicher gestaltet. Die Fahrbeziehungen für den MIV sind weiterhin gewährleistet.

Die Wohnquartiere sind als Tempo-30-Zonen ausgestaltet.

- Gestaltung und Betrieb von kommunalen Strassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion. Sie werden auf das Umfeld abgestimmt. In Wohnquartieren werden Tempo-30-Zonen eingeführt. Dabei wird eine Reduktion des Fahrtempos sowie eine verbesserte Übersichtlichkeit wo notwendig mit geeigneten baulichen und signaletischen Massnahmen erreicht. Begegnungszonen sind situativ zu prüfen.
- Auf Sammelstrassen in Wohnquartieren wird Tempo-30 bei erhöhten Sicherheitsbedürfnissen des Fuss- und Veloverkehrs oder aufgrund des Lärmschutzes situativ geprüft.

Die Anzahl Parkieranlagen für Personenwagen ist abgestimmt auf die Ziele in den Bereichen Gesamtmobilität, Siedlungsentwicklung und Klima. Sie berücksichtigt die Flächenbedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs, von Grün- und Aufenthaltsbereichen sowie der Aufwertung des Stadtraums, insbesondere des Zentrums.

- Das Angebot an privaten sowie öffentlich zugänglichen Parkieranlagen für Personenwagen richtet sich nach der Lage sowie Art und Mass der Nutzung und ist in der neuen Parkplatzverordnung geregelt.
- Mobilitätskonzepte werden als wichtiges Instrument zur Abstimmung der nötigen Abstellplätze mit den Anforderungen an ein Bauprojekt eingesetzt. Moderne Wohnformen wie autoarmes oder autofreies Wohnen sind möglich.

- Die öffentlichen und öffentlich zugänglichen Parkieranlagen sind bewirtschaftet und die Tarife lenkungswirksam gestaltet. Die entsprechenden Parkieranlagen sind dank eines Parkleitsystems gut auffindbar.

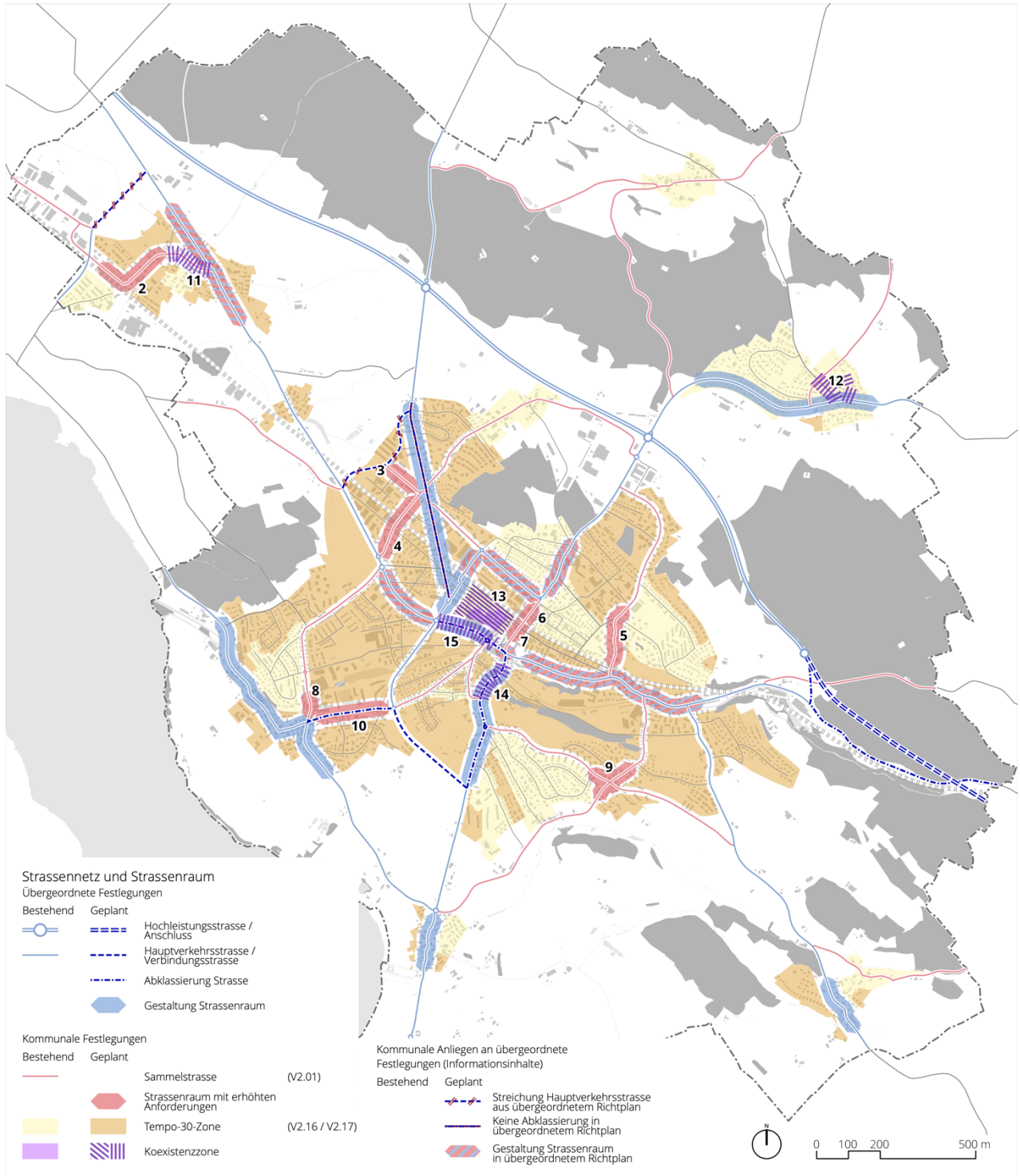
Es steht ein angemessenes Angebot an Spezial-Standplätzen zur Verfügung.

- An geeigneten Orten sind Standplätze für Taxi und Kiss&Ride vorhanden.

V2 Allgemeine Festlegungen

- a) Durch neue Verkehrsinfrastrukturen darf im städtischen Verkehrsnetz als Gesamtsystem keine höhere Kapazität für den MIV entstehen.
- b) Die Stadt sichert die Festlegungen des kommunalen Richtplans, Teil Mobilität, wo erforderlich mit Baulinien und Dienstbarkeiten.
- c) Der Durchgangsverkehr wird auf den übergeordneten Strassen kanalisiert und führt nicht über Sammelstrassen.
- d) Die Stadt Uster unterstützt den Kanton Zürich und die SBB bei der Planung und Realisierung von niveaufreien Bahnquerungen und setzt sich für eine hohe gestalterische Qualität ein.
- e) Die nötigen flankierenden Massnahmen zu den niveaufreien Bahnquerungen werden beim Kanton Zürich eingefordert, respektive soweit in eigener Kompetenz möglich, umgesetzt.
- f) Massnahmen zur Verkehrssteuerung wie intelligente Lichtsignalanlagen und Temporeduktionen werden im Zusammenhang mit den niveaufreien Bahnquerungen, abgestimmt auf die ÖV-Priorisierung, geprüft. Dabei wird eine Verstetigung des Verkehrs angestrebt.
- g) Die Stadt Uster setzt sich beim Kanton und der Region für eine Aufwertung der Kantonsstrassen zu urbanen Strassenräumen ein. Die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs werden in der Gestaltung priorisiert und Querungswiderstände abgebaut, in Zentrumsgebieten wird Tempo-30 geprüft.
- h) Die Strassenraumgestaltung erfolgt unter Berücksichtigung des Stadtklimas sowie der Biodiversitätsförderung und ist innerorts siedlungsorientiert. Zu Zwecken des Lärmschutzes ist Tempo 30 zu prüfen.
- i) Bei jedem Strassenprojekt wird der Strassenraum für die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden optimiert.
- j) Die Parkplatzverordnung wird im Rahmen der Nutzungsplanungsrevision revidiert und auf die neuen Bedürfnisse angepasst. Die neue Parkplatzverordnung regelt auch den Einsatz und Inhalt von Mobilitätskonzepten im Rahmen von Nutzungsvorhaben.
- k) Mittels Parkraum-Management werden die öffentlichen und die öffentlich zugänglichen Parkieranlagen lenkungswirksam bewirtschaftet und über ein Parkleitsystem effizient koordiniert. Die Möglichkeiten der Digitalisierung werden eingesetzt.
- l) Es werden Möglichkeiten geprüft, wie der Güterverkehr im Zentrum effizienter, emissionsarm und zeitlich abgestimmt organisiert werden kann.
- m) An den Bahnhöfen wird ein zweckmässiges Angebot an Taxi-standplätzen und Kiss&Ride-Standorten unterhalten.
- n) Die Parkierung bei den Zugängen zu Naherholungsgebieten wird auf ein für Natur und Landschaft verträgliches Mass beschränkt. Die Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr wird optimiert.

V2 Räumliche Festlegungen



Themenkarte V2 Strassennetz und Strassenraum

Nr.	Bezeichnung	Abhängigkeiten im Richtplan
-----	-------------	-----------------------------

Strassennetz übergeordnet

	<i>Erstellung Oberlandautobahn, Anschluss Oberuster – Kreisel Betzholz</i>	
	<i>Abklassierung Aathalstrasse im Zusammenhang mit Strassenbauvorhaben Oberlandautobahn</i>	
	<i>Erstellung Moosackerstrasse, Hauptverkehrsstrasse</i>	<ul style="list-style-type: none"> • S4 Langfristige Reserve • L4 Vernetzungskorridor • V3 Fussweg • V4 Veloroute (übergeordnet)
	<i>Abklassierung Riediker-, Talacker-, Zentral- und Zürichstrasse im Zusammenhang mit Strassenbauvorhaben Moosackerstrasse</i>	
	<i>Abklassierung Seestrasse im Zusammenhang mit Strassenbauvorhaben Moosackerstrasse</i>	

Nr.	Bezeichnung	Anliegen	Abhängigkeiten im Richtplan
-----	-------------	----------	-----------------------------

Strassennetz kommunale Anliegen an übergeordnete Festlegungen (Informationsinhalte)

	<i>Erstellung Uster-West, Hauptverkehrsstrasse</i>	<i>Streichung aus übergeordneten Richtplänen</i>	
	<i>Abklassierung Berchtold- und Winterthurerstrasse im Zusammenhang mit Strassenbauvorhaben Uster-West</i>	<i>Streichung aus übergeordneten Richtplänen</i>	
	<i>Erstellung Greifenseestrasse, Verbindungsstrasse</i>	<i>Streichung aus übergeordneten Richtplänen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • V4 Veloroute (übergeordnet)

Nr.	Bezeichnung	Abhängigkeiten im Richtplan
-----	-------------	-----------------------------

Gestaltung Strassenraum übergeordnet

	Strassenraumgestaltung Riedikerstrasse (Riedikon)	<ul style="list-style-type: none"> • S2 Schützenswertes Ortsbild • L5 Gewässerrevitalisierung (übergeordnet)
	Strassenraumgestaltung Pfäffikerstrasse (Wermatswil)	<ul style="list-style-type: none"> • S2 Schützenswertes Ortsbild • S5 Subzentrum
	Strassenraumgestaltung Seefeldstrasse	<ul style="list-style-type: none"> • S2 Schützenswertes Ortsbild • S5 Subzentrum • V4 Veloroute
	Strassenraumgestaltung Seestrasse	<ul style="list-style-type: none"> • S2 Schützenswertes Ortsbild • S5 Subzentrum • L5 Gewässerrevitalisierung • V2 Abklassierung Strasse • V4 Veloroute
	Strassenraumgestaltung Sulzbacherstrasse (Sulzbach)	<ul style="list-style-type: none"> • S2 Schützenswertes Ortsbild
	Strassenraumgestaltung Winterthurerstrasse	<ul style="list-style-type: none"> • S4 Urbane Siedlungsstruktur • S5 Zentrum • S6 Gebiet hohe Priorität für Klimaanpassung • V4 Veloroute
	Strassenraumgestaltung Berchtoldstrasse	<ul style="list-style-type: none"> • S4 Urbane Siedlungsstruktur • S5 Zentrum • S6 Gebiet hohe Priorität für Klimaanpassung • L3 Erholungsgebiet • V4 Veloroute
	Strassenraumgestaltung Zürichstrasse (Nashornkreisel bis Sternenplatz)	<ul style="list-style-type: none"> • S2 Schützenswertes Ortsbild • S4 Urbane Siedlungsstruktur • S5 Zentrum • S6 Gebiet hohe Priorität für Klimaanpassung • L3 Erholungsgebiet • V2 Koexistenzzone • V2 Abklassierung Strasse
	Strassenraumgestaltung Zentral-/ Talackerstrasse	<ul style="list-style-type: none"> • S2 Schützenswertes Ortsbild • S5 Subzentrum • S6 Gebiet hohe Priorität für Klimaanpassung • L5 Gewässerrevitalisierung • V2 Koexistenzzone • V2 Abklassierung Strasse • V4 Veloroute

Nr.	Bezeichnung	Anliegen	Abhängigkeiten im Richtplan
-----	-------------	----------	-----------------------------

Gestaltung Strassenraum kommunale Anliegen an übergeordnete Festlegungen (Informationsinhalte)

	Strassenraumgestaltung Zürichstrasse West	Strassenraum mit erhöhten Anforderungen. Festlegung in übergeordneten Richtplänen	<ul style="list-style-type: none"> S6 Gebiet hohe Priorität für Klimaanpassung
	Strassenraumgestaltung Florastrasse/Aathalstrasse	Strassenraum mit erhöhten Anforderungen. Festlegung in übergeordneten Richtplänen	<ul style="list-style-type: none"> S2 Schützenswertes Ortsbild S5 Subzentrum S6 Gebiet hohe Priorität für Klimaanpassung L5 Gewässerrevitalisierung V4 Veloroute
	Strassenraumgestaltung Oberlandstrasse	Strassenraum mit erhöhten Anforderungen. Festlegung in übergeordneten Richtplänen	<ul style="list-style-type: none"> S4 Urbane Siedlungsstruktur S6 Gebiet hohe Priorität für Klimaanpassung
	Strassenraumgestaltung Dammstrasse	Strassenraum mit erhöhten Anforderungen. Festlegung in übergeordneten Richtplänen	<ul style="list-style-type: none"> S4 Urbane Siedlungsstruktur S5 Zentrum S6 Gebiet hohe Priorität für Klimaanpassung B8 Werke
	Umgestaltung Nüsslikreisel zu Sternenplatz	Strassenraum mit erhöhten Anforderungen. Festlegung in übergeordneten Richtplänen	<ul style="list-style-type: none"> S2 Schützenswertes Ortsbild S4 Urbane Siedlungsstruktur S5 Zentrum S5 Subzentrum S6 Gebiet hohe Priorität für Klimaanpassung
	Strassenraumgestaltung Zürichstrasse (Nänikon)	Strassenraum mit erhöhten Anforderungen. Festlegung in übergeordneten Richtplänen	<ul style="list-style-type: none"> S2 Schützenswertes Ortsbild S5 Subzentrum L4 Vernetzungskorridor L5 Gewässerrevitalisierung
	Strassenraumgestaltung Brunnenstrasse	Strassenraum mit erhöhten Anforderungen. Festlegung in übergeordneten Richtplänen	<ul style="list-style-type: none"> V5 Massnahmen zugunsten des ÖV

Nr.	Bezeichnung	Bestehend	Geplant	Handlungsauftrag	Abhängigkeiten im Richtplan	Koordinationsstand
-----	-------------	-----------	---------	------------------	-----------------------------	--------------------

Strassennetz kommunal

V2.01	Bestehende Sammelstrassen	X		Sammelstrassen sind innerorts siedlungsorientiert und haben beidseits ein Trottoir. Wo es die stadträumlichen Gegebenheiten aufgrund der Nutzungsansprüche, der Platzverhältnisse oder des Lärms erfordern, wird eine Temporeduktion geprüft		F
-------	---------------------------	---	--	--	--	---

Strassenraum mit erhöhten Anforderungen kommunal

V2.02	Strassenraum Zentrum Nänikon		X	Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Temporeduktion linear oder als Teil einer T30-Zone	<ul style="list-style-type: none"> S4 Urbane Siedlungsstruktur S5 Zentrum S6 Gebiet hohe Priorität für Klimaanpassung 	F
V2.03	Strassenraum Loren		X	Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Temporeduktion linear oder als Teil einer T30-Zone	<ul style="list-style-type: none"> S4 Urbane Siedlungsstruktur S5 Subzentrum S5 Arbeitspark S6 Gebiet hohe Priorität für Klimaanpassung 	F
V2.04	Strassenraum Gschwaderstrasse		X	Umgestaltung zu urbanem Strassenraum mit Temporeduktion, Unterführung für Fuss- und Veloverkehr, Verkehrsregime in Abhängigkeit von Fuss- und Velounterführung prüfen	<ul style="list-style-type: none"> S4 Urbane Siedlungsstruktur S6 Gebiet hohe Priorität für Klimaanpassung V4 Radweg (übergeordnet) 	Z
V2.05	Strassenraum Wermatswilerstrasse		X	Umgestaltung zu urbanem Strassenraum mit Temporeduktion, Unterführung für Fuss- und Veloverkehr, Verkehrsregime in Abhängigkeit von Fuss- und Velounterführung prüfen	<ul style="list-style-type: none"> V4 Alltagsroute Velo V5 Busbevorzugung 	F
V2.06	Strassenraum Brunnenstrasse		X	Umgestaltung zu urbanem Strassenraum mit Temporeduktion, Unterführung für Fuss- und Veloverkehr, Verkehrsregime mit Spurreduktion und Koexistenzzone in Abhängigkeit von Fuss- und Velounterführung prüfen	<ul style="list-style-type: none"> S2 Schützenswertes Ortsbild S4 Urbane Siedlungsstruktur S6 Gebiet hohe Priorität für Klimaanpassung V4 Alltagsroute Velo 	F

Nr.	Bezeichnung	Bestehend	Geplant	Handlungsauftrag	Abhängigkeiten im Richtplan	Koordinationsstand
V2.07	Strassenraum Bahnhofstrasse		X	Umgestaltung zu urbanem Strassenraum mit Temporeduktion. Im Bereich der Bahnquerung Verkehrsregime mit Spurreduktion und Koexistenzzone in Abhängigkeit von Fuss- und Velounterführung prüfen	<ul style="list-style-type: none"> S2 Schützenswertes Ortsbild S4 Urbane Siedlungsstruktur S5 Zentrum S6 Gebiet hohe Priorität für Klimaanpassung L3 Erholungsgebiet V4 Alltagsroute Velo 	F
V2.08	Strassenraum Subzentrum Niederuster		X	Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Temporeduktion linear oder als Teil einer T30-Zone	<ul style="list-style-type: none"> S2 Schützenswertes Ortsbild S2 Erhaltung von Siedlungsstruktur und Charakter 	F
V2.09	Strassenraum Subzentrum Nossikon		X	Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Temporeduktion linear oder als Teil einer T30-Zone, Koexistenzzone prüfen	<ul style="list-style-type: none"> S2 Schützenswertes Ortsbild S5 Subzentrum 	F
V2.10	Strassenraum Seestrasse		X	Mit Umsetzung Moosackerstrasse Abklassierung zu kommunaler Sammelstrasse, Anpassung des Strassenraums auf neue Funktion	<ul style="list-style-type: none"> S2 Schützenswertes Ortsbild S5 Subzentrum L3 Erholungsgebiet 	F

Koexistenzzone kommunal

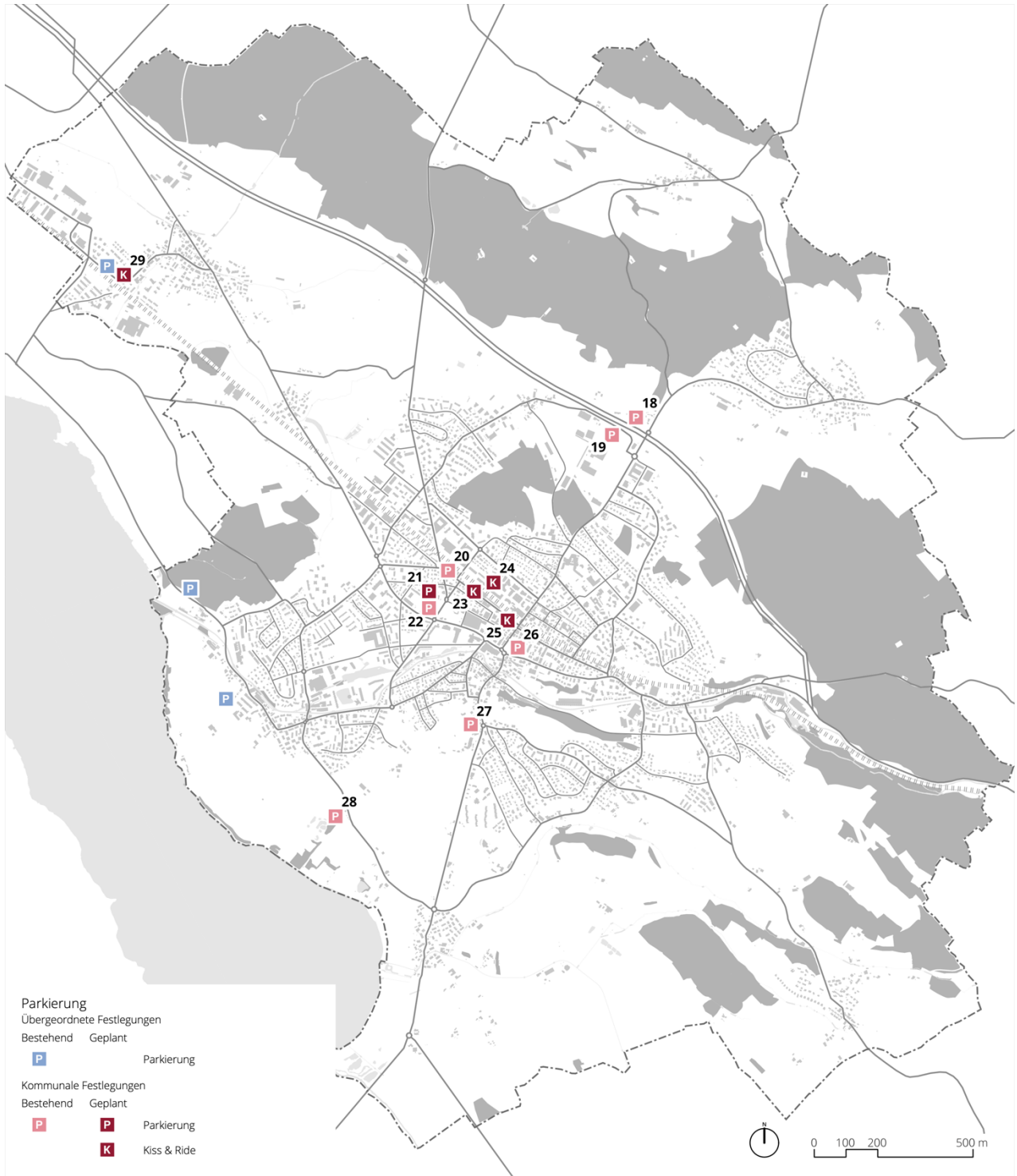
V2.11	Koexistenzzone Subzentrum Nänikon Dorf		X	Einführung Koexistenzzone / Umgestaltung Strassenraum / Temporeduktion / Verbesserung der Aufenthaltsqualität	<ul style="list-style-type: none"> S2 Schützenswertes Ortsbild S5 Subzentrum 	F
V2.12	Koexistenzzone Subzentrum Wermatswil		X	Einführung Koexistenzzone / Umgestaltung Strassenraum / Temporeduktion / Verbesserung der Aufenthaltsqualität	<ul style="list-style-type: none"> S2 Schützenswertes Ortsbild S5 Subzentrum 	F

Nr.	Bezeichnung	Bestehend	Geplant	Handlungsauftrag	Abhängigkeiten im Richtplan	Koordinationsstand
V2.13	Koexistenzzone Stadtzentrum Uster		X	<p>Im Bereich Bahnhof wird Raum für die Erweiterung des Bushofs geschaffen und das Verkehrsregime auf die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs abgestimmt. Der Zugang für den Fuss- und Veloverkehr wird optimiert und mit einem ausreichenden Angebot an, wo sinnvoll gedeckten, Velo-Abstellplätzen versehen</p> <p>Im Zentrum wird die Aufenthaltsqualität zugunsten des Fussverkehrs verbessert und die bestehende Begegnungszone zu einer Fussgängerzone weiterentwickelt. Der Veloverkehr wird attraktiv ans Zentrum herangeleitet mit ausreichenden Abstellmöglichkeiten, die Durchfahrt mit dem Velo mit reduzierter Geschwindigkeit ist möglich. Die Organisation des Güter- und Warentransports wird optimiert und eine zeitliche Beschränkung geprüft. Auf den zentralen Strassen gibt es eine Verkehrsberuhigung, neue Erschliessungen in der Fussgängerzone sind zu vermeiden</p>	<ul style="list-style-type: none"> • S2 Schützenswertes Ortsbild • S4 Urbane Siedlungsstruktur • S5 Zentrum • S6 Gebiet hohe Priorität für Klimaanpassung • L3 Erholungsgebiet • V5 Ausbau Bushof 	F
V2.14	Koexistenzzone Zentralstrasse		X	<p>Nach Abklassierung gemäss regionalem Richtplan: Einführung Koexistenzzone / Umgestaltung Strassenraum / Temporeduktion</p> <p>Raumaufteilung zugunsten erhöhter Aufenthaltsqualität Fussverkehr, Optimierung Velo- und öffentlicher Verkehr mit Änderung Verkehrsregime (Temporeduktion, Einbahnsystem)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Erstellung Moosackerstrasse • S2 Schützenswertes Ortsbild • S5 Subzentrum • S6 Gebiet hohe Priorität für Klimaanpassung • V4 Veloroute 	F
V2.15	Koexistenzzone Zürichstrasse		X	<p>Nach Abklassierung gemäss regionalem Richtplan: Einführung Koexistenzzone / Umgestaltung Strassenraum / Temporeduktion</p> <p>Raumaufteilung zugunsten erhöhter Aufenthaltsqualität Fussverkehr, Optimierung Velo- und öffentlicher Verkehr mit Änderung Verkehrsregime (Temporeduktion)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Erstellung Moosackerstrasse • S2 Schützenswertes Ortsbild • S4 Urbane Siedlungsstruktur • S5 Zentrum • S6 Gebiet hohe Priorität für Klimaanpassung • L3 Erholungsgebiet 	F

Nr.	Bezeichnung	Bestehend	Geplant	Handlungsauftrag	Abhängigkeiten im Richtplan	Koordinationsstand
-----	-------------	-----------	---------	------------------	-----------------------------	--------------------

Tempo-30-Zone kommunal

V2.16	Bestehende Tempo 30-Zonen in Wohnquartieren	X		Erhalten, weiterentwickeln		F
V2.17	Geplante Tempo 30-Zonen in Wohnquartieren		X	Einführung Tempo 30 in den Wohnquartieren Potenzial für Begegnungszonen situativ prüfen Zur geordneten Parkierung werden in Parkverbotszonen Parkfelder ausgeschieden		F



Themenkarte V2 Parkierung

Nr.	Bezeichnung	Abhängigkeiten im Richtplan
-----	-------------	-----------------------------

Parkierung übergeordnet

	<i>P+R Bahnhof Nänikon-Greifensee</i>	<ul style="list-style-type: none"> • S4 Urbane Siedlungsstruktur • S5 Zentrum
	<i>Uster, Jungholz Parkierungsanlage Erholung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • L2 Landschaftsschutzgebiet (übergeordnet) • L2 Landschaftsraum • L3 Erholungsgebiet • L4 Naturschutzobjekt (übergeordnet)
	<i>Uster, Schiffflände Parkierungsanlage Erholung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • L2 Landschaftsschutzgebiet (übergeordnet) • L2 Landschaftsraum • L3 Erholungsgebiet • L4 Naturschutzobjekt (übergeordnet) • V4 Abstellanlage Velo

Nr.	Bezeichnung	Bestehend	Geplant	Handlungsauftrag	Abhängigkeiten im Richtplan	Koordinationsstand
-----	-------------	-----------	---------	------------------	-----------------------------	--------------------

Parkierung kommunal

V2.18	Schützenhaus	X		Erhalten, weiterentwickeln unter Berücksichtigung neuer Mobilitätsformen	<ul style="list-style-type: none"> • B7 Sport 	F
V2.19	Sportanlage Buchholz	X		Erhalten, weiterentwickeln unter Berücksichtigung neuer Mobilitätsformen	<ul style="list-style-type: none"> • B7 Sport 	F
V2.20	Winterthurerstrasse	X		Erhalten und bewirtschaften, bis Nutzungsänderung Areal durch bauliche Entwicklung erfolgt	<ul style="list-style-type: none"> • S4 Urbane Siedlungsstruktur • S5 Zentrum 	F
V2.21	Zeughausparkhaus		X	Erstellen gemäss Gestaltungsplan Zeughausareal	<ul style="list-style-type: none"> • L3 Erholungsgebiet • B4 Kultur und Begegnung 	F
V2.22	Schlüsselplatz	X		Aufheben gemäss Gestaltungsplan Zeughausareal	<ul style="list-style-type: none"> • L3 Erholungsgebiet • B4 Kultur und Begegnung 	F
V2.23	Kiss&Ride Bahnhof Uster, Amtsstrasse		X	Erstellen mit Projekt Bahnhofzentrum	<ul style="list-style-type: none"> • V5 Ausbau Bushof • V2 Koexistenzzone 	F
V2.24	Kiss&Ride Bahnhof Uster, Nord		X	Erstellen mit Projekt Bahnhofzentrum	<ul style="list-style-type: none"> • V5 Ausbau Bushof 	F
V2.25	Kiss&Ride Bahnhof Uster, Bankstrasse Ost		X	Erstellen mit Projekt Bahnhofzentrum	<ul style="list-style-type: none"> • V5 Ausbau Bushof 	F

Nr.	Bezeichnung	Bestehend	Geplant	Handlungsauftrag	Abhängigkeiten im Richtplan	Koordinationsstand
V2.26	Stadthaus / Gotthardweg	X		Erhalten, weiterentwickeln unter Berücksichtigung neuer Mobilitätsformen. Langfristige Reserve für das Stadthaus	<ul style="list-style-type: none"> • S2 Schutzwürdiges Ortsbild • S5 Zentrum • L3 Erholungsgebiet • B2 Öff. Verwaltung und Sicherheit 	F
V2.27	Friedhof	X		Erhalten, weiterentwickeln unter Berücksichtigung neuer Mobilitätsformen	<ul style="list-style-type: none"> • B5 Kultuspflege und Bestattungswesen 	F
V2.28	Seefeld	X		Erhalten, weiterentwickeln unter Berücksichtigung neuer Mobilitätsformen	<ul style="list-style-type: none"> • L2 Landschaftsraum • L2 Landschaftsschutzgebiet (übergeordnet) • L3 Erholungsgebiet • L4 Naturschutzobjekt (übergeordnet) 	F
V2.29	Kiss&Ride Bahnhof Nänikon		X	Erstellen	<ul style="list-style-type: none"> • S4 Urbane Siedlungsstruktur • S5 Zentrum 	F

V3 FUSSVERKEHR

V3 Ziele

Das Fusswegnetz ist sicher und ansprechend gestaltet.

- Das nach hohen Qualitätskriterien gestaltete Fusswegnetz schafft sichere und attraktive Verbindungen für Fussgängerinnen und Fussgänger unter Berücksichtigung der verletzlichen Verkehrsteilnehmenden.
- Die Strassenräume sind fussgängerfreundlich gestaltet.

Plätze und Fussgängerbereiche laden zum Aufenthalt ein und sind grosszügig gestaltet.

- Im Stadtzentrum, in den zentralen Orten der Stadtteile und bei öffentlichen Einrichtungen haben die Bedürfnisse des Fussverkehrs Priorität.
- Die Aussenräume sind attraktiv und verkehrsberuhigt gestaltet.

Engmaschige Alltagswege ermöglichen zu Fuss eine schnelle und hindernisfreie Fortbewegung.

- Die Zentren, die Stadtteile und die ÖV-Haltestellen sind vom Wohn- oder Arbeitsort aus über direkte und hindernisfreie Wege erreichbar.
- Die Bildungseinrichtungen sind über sichere Schulwege gut zu Fuss erreichbar.

Attraktive Freizeitwege ermöglichen eine stadtnahe Erholung.

- Die weitgehend verkehrsarme oder verkehrsfreie Wegführung bietet einen hohen Genuss für Fussgängerinnen und Fussgänger. Verschiedene Themenwege bieten hohe Naherholungsqualität in einem ansprechenden Umfeld.
- Die Freizeitwege werden auf attraktive Art und Weise untereinander, mit den Siedlungsgebieten, den Sport- und Erholungsanlagen sowie den Freizeitwegen der Nachbargemeinden vernetzt.
- Innerhalb des Siedlungsgebiets bilden alternative Querverbindungen zu den Alltagsverbindungen die Grundlage, dass Wege für Freizeitaktivitäten entspannt zu Fuss zurückgelegt werden können.

Die Bahnlinie kann von Fussgängerinnen und Fussgängern sicher und direkt gequert werden.

- Für den Fussverkehr sind in regelmässigen räumlichen Abständen dauerhafte niveaufreie Quermöglichkeiten der Gleise vorhanden, damit sich Wartezeiten nicht negativ auf die Attraktivität auswirken.

V3 Allgemeine Festlegungen

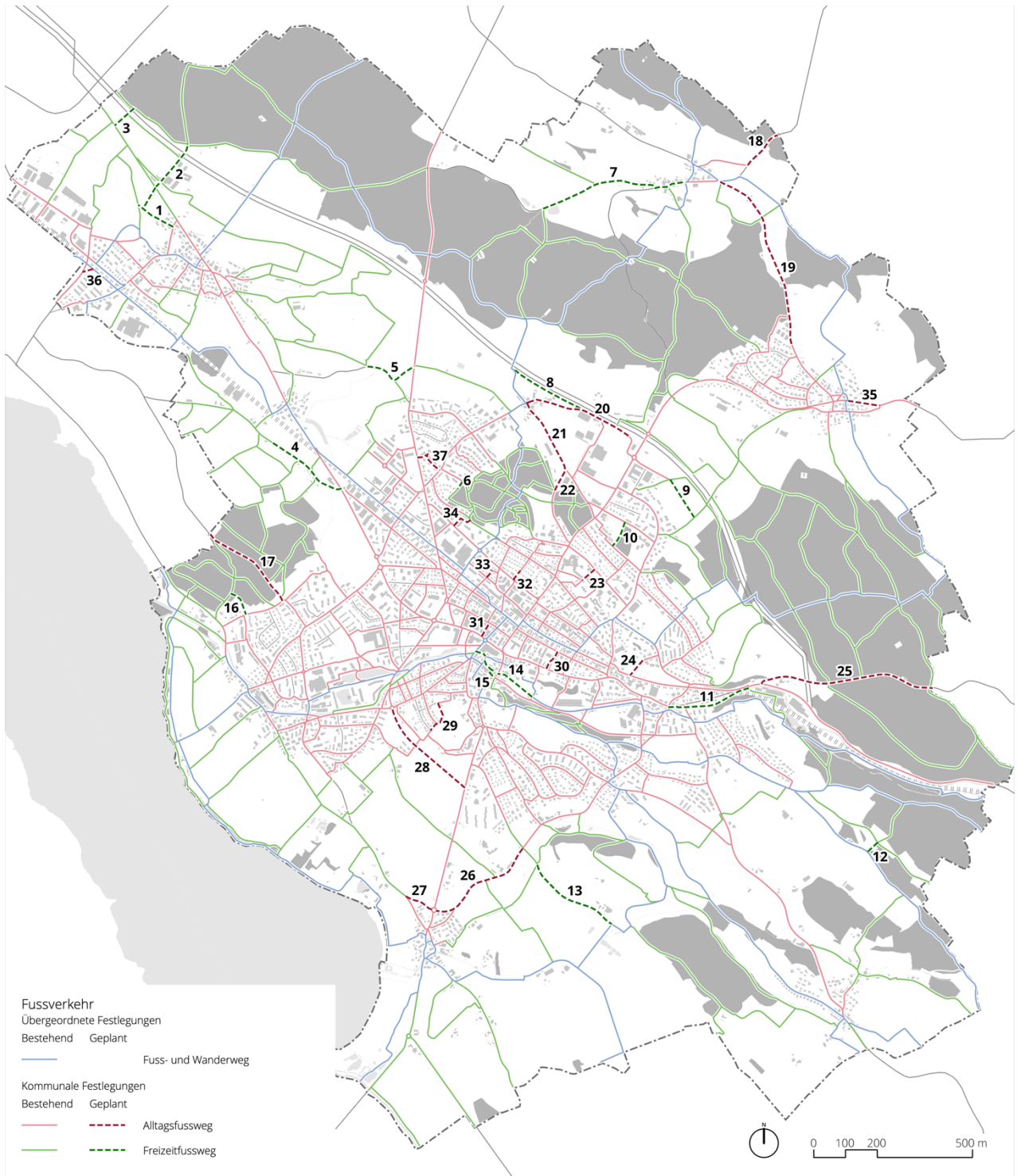
- a) Der Raumbedarf für die geplanten kommunalen Fusswege wird wo erforderlich mit Baulinien gesichert.
- b) Bei der Gestaltung von Plätzen und Fussgängerbereichen wird eine hohe Aufenthaltsqualität sichergestellt.
- c) Die bestehenden Netzlücken sowie Schwachstellen im Alltags- und im Freizeitfusswegnetz werden eliminiert und die Netze bezüglich Aufenthaltsqualität und Sicherheit aufgewertet. Massgebend für die Qualitätskriterien sind die Vorgaben gemäss Tabelle «Standards-Fusswegverbindungen». Die dazu notwendigen gestalterischen und betrieblichen Massnahmen werden jeweils in Abhängigkeit von der städtebaulichen Einordnung, der Verkehrsmenge und dem Verkehrsregime vor Ort definiert.
- d) Strassenquerungen werden insbesondere im Zentrum und bei publikumsintensiven Anlagen den Bedürfnissen der Zufussgehenden angepasst, ergänzt und sowohl bezüglich Sicherheit als auch bezüglich Gestaltung hochwertig umgesetzt.
- e) Bei Strassenbauvorhaben abseits der im kommunalen oder regionalen Richtplan definierten Fusswege werden die Interessen des Fussverkehrs ebenfalls berücksichtigt und frühzeitig in die Projektierung einbezogen. Entlang von Hauptverbindungsstrassen, Verbindungsstrassen und Sammelstrassen besteht innerorts wo möglich beidseitig ein Trottoir. Entlang übergeordneten Strassen werden die städtischen Bedürfnisse nach beidseitigen Trottoirs innerorts gegenüber dem Kanton eingefordert.
- f) Bei Bauprojekten zur Querung der Gleisanlagen setzt sich die Stadt für eine sichere Fussgängerführung ein. Im Zentrumsbereich sind die niveaufreien Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr engmaschiger als ausserhalb des Zentrums.

Standards Fusswegverbindungen

Die Standards basieren auf den kantonalen Vorgaben.

Typ	Funktion	Bevorzugte Lage	Merkmale (je nach Lage einzeln zu beurteilen)	
			innerorts	ausserorts
Kommunale Alltagsroute	<ul style="list-style-type: none"> - Direkte Führung mit Fokus auf Sicherheit, Hindernisfreiheit, schnelles Vorankommen - Anbindung stadtbedeutsamer Zielorte 	<ul style="list-style-type: none"> - Quartierstrasse - Separate Fusswege - Hauptverkehrsachsen 	<ul style="list-style-type: none"> - Grundsätzlich separate Infrastruktur - Beidseitiges Trottoir, mind. 2 m Breite (in zentrumsnahen Lagen breiter) - Bereiche mit Fussgängervortritt - Gemeinsamer Fuss-/Radweg mit mind. 3.5 m Breite in Ausnahmefällen bei hoher Verkehrsbelastung möglich - Beleuchtung, Beschattung durch Stadtbäume, Möblierung 	<ul style="list-style-type: none"> - Gemeinsamer Fuss-/Radweg mit mind. 3.5 m Breite - Bei hohem Fussgänger- oder Veloaufkommen Separierung Fuss/Velo - Beleuchtung
Kommunale Freizeitroute	<ul style="list-style-type: none"> - Attraktive Führung mit Fokus auf Sicherheit und Attraktivität - Anbindung der Naherholungsgebiete und Freizeitorte 	<ul style="list-style-type: none"> - Quartierstrasse - Separate Fusswege - Bei tiefer Belastung kombinierte Fuss-/Radwege 	<ul style="list-style-type: none"> - Prioritär separate Fusswege - Mischverkehr Fuss/Velo möglich, mind. 3.5 m Breite - Beleuchtung, Beschattung durch Stadtbäume 	<ul style="list-style-type: none"> - Gemeinsamer Fuss-/Radweg, bei hohem Fussgänger- oder Veloaufkommen Separierung Fuss/Velo

V3 Räumliche Festlegungen



Themenkarte V3 Fusswegnetz

Nr.	Bezeichnung	Bestehend	Geplant	Handlungsauftrag	Abhängigkeiten im Richtplan	Koordinationsstand
-----	-------------	-----------	---------	------------------	-----------------------------	--------------------

Freizeitfussweg kommunal

V3.01	Studacher		X	Verbindungen erstellen in Abstimmung mit Wasserbauprojekt am Guntenbach	<ul style="list-style-type: none"> L2 Landschaftsraum L5 Gewässerrevitalisierung 	Z
V3.02	Volketswilerstrasse		X	Fussgängerinfrastruktur erstellen Das Schutzgebiet «Kiesgrubenbiotop Zimiker Eichli» darf nicht tangiert werden	<ul style="list-style-type: none"> L2 Landschaftsraum 	F
V3.03	Personenüberführung Breitacher		X	Autobahn-Überführung in regionaler Koordination erstellen	<ul style="list-style-type: none"> L2 Landschaftsraum L4 Vernetzungskorridor V4 Freizeitroute Velo 	V
V3.04	Tumigerstrasse		X	Fussgängerinfrastruktur erstellen Das Schutzgebiet «Chilenriet» darf nicht tangiert werden	<ul style="list-style-type: none"> L2 Landschaftsraum L3 Erholungsgebiet L4 Vernetzungskorridor V4 Alltagsroute Velo 	F
V3.05	Werrikerstrasse		X	Fussgängerinfrastruktur erstellen Das Schutzgebiet «Werriker- und Glattenriet» darf nicht tangiert werden	<ul style="list-style-type: none"> L2 Landschaftsraum L4 Naturschutzobjekt (übergeordnet) 	F
V3.06	Kurvenstrasse – Ifangweg		X	Verbindung erstellen	<ul style="list-style-type: none"> L2 Erholungsgebiet L4 Vernetzungskorridor 	F
V3.07	Nänikerstrasse		X	Fussgängerinfrastruktur erstellen in Abstimmung mit Wasserbauprojekt am Freudwilerbach Das nationale Amphibienlaichgebiet «Kiesgrube Im Türli» darf nicht tangiert werden	<ul style="list-style-type: none"> L2 Landschaftsförderungsgebiet (übergeordnet) L2 Landschaftsraum L4 Vernetzungskorridor L5 Gewässerrevitalisierung V4 Alltagsroute Velo 	F

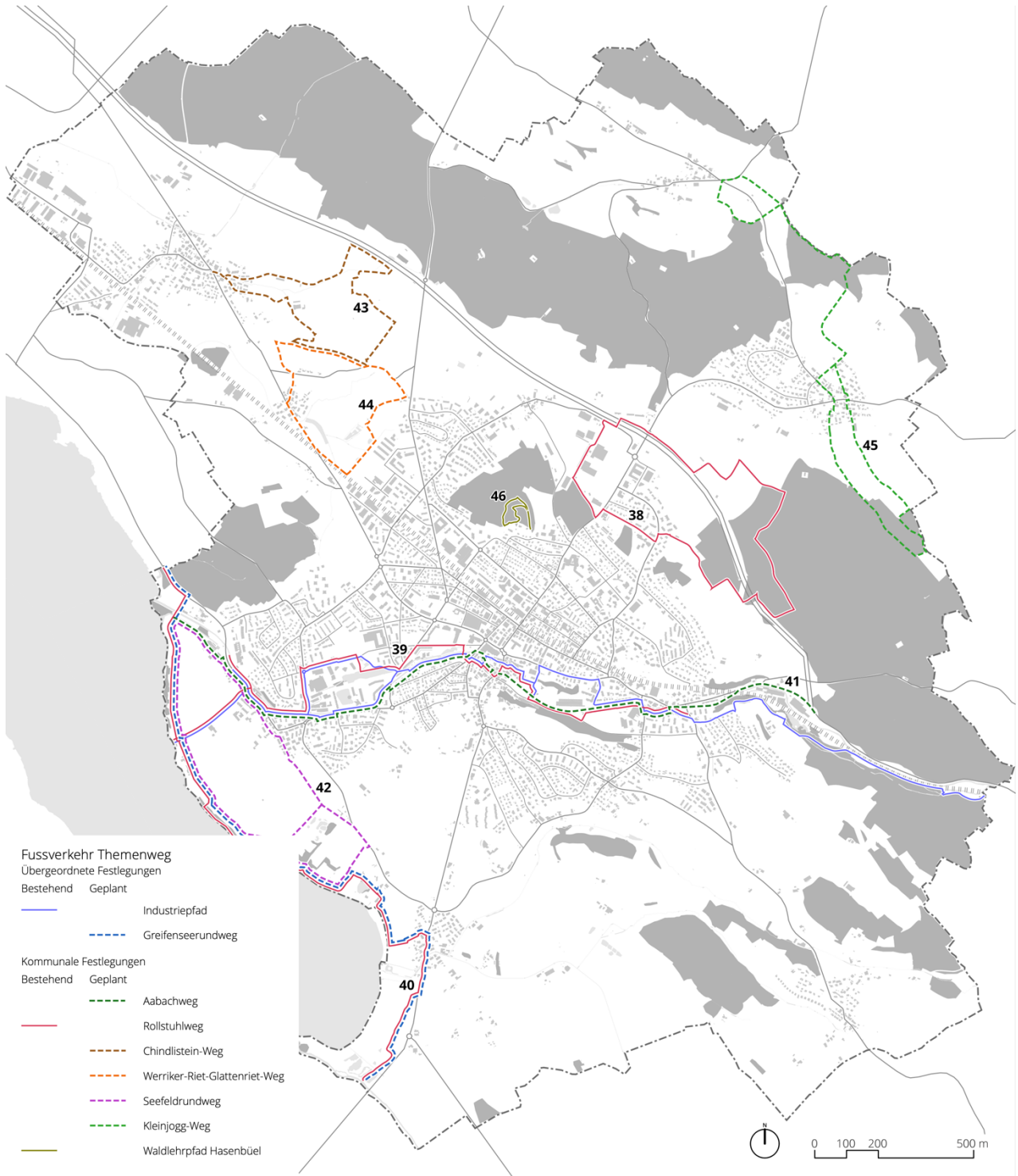
Nr.	Bezeichnung	Bestehend	Geplant	Handlungsauftrag	Abhängigkeiten im Richtplan	Koordinationsstand
V3.08	Gschwaderstrasse – Hofzelweg		X	Verbindung erstellen	<ul style="list-style-type: none"> L2 Landschaftsraum L3 Erholungsgebiet 	F
V3.09	Mühleholzstrasse – Haldenstrasse		X	Bei Aktivierung Reservezone Verbindung erstellen	<ul style="list-style-type: none"> L2 Landschaftsraum 	V
V3.10	Waldbalkon Buechhölzli		X	Verbindung erstellen	<ul style="list-style-type: none"> L3 Erholungsgebiet 	F
V3.11	Aabachweg Oberuster – Trümppler		X	Verbindung erstellen	<ul style="list-style-type: none"> L4 Vernetzungskorridor L5 Gewässerrevitalisierung 	Z
V3.12	Langgrichtweg – Giebelweg		X	Verbindung erstellen	<ul style="list-style-type: none"> L2 Landschaftsraum 	V
V3.13	Wührestrasse		X	Fussgängerinfrastruktur erstellen Das Schutzgebiet «Grabenriet» darf nicht tangiert werden	<ul style="list-style-type: none"> L2 Landschaftsraum L3 Erholungsgebiet L4 Naturschutzobjekt (übergeordnet) 	F
V3.14	Aabachweg Zentralstrasse – Park am Aabach		X	Verbindung erstellen	<ul style="list-style-type: none"> L2 Erholungsgebiet L4 Vernetzungskorridor L5 Gewässerrevitalisierung V4 Themenweg Velo 	F
V3.15	Aabachweg Seestrasse – Zentralstrasse		X	Verbindung erstellen	<ul style="list-style-type: none"> L4 Vernetzungskorridor L5 Gewässerrevitalisierung 	F
V3.16	Wannenstrasse – Jungholzweg		X	Verbindung erstellen	<ul style="list-style-type: none"> L3 Erholungsgebiet L4 Naturschutzobjekt L4 Naturschutzobjekt (übergeordnet) 	Z

Nr.	Bezeichnung	Bestehend	Geplant	Handlungsauftrag	Abhängigkeiten im Richtplan	Koordinationsstand
-----	-------------	-----------	---------	------------------	-----------------------------	--------------------

Alltagsfussweg kommunal

V3.17	Wildsbergstrasse		X	Anpassung der Strassenraumaufteilung zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs Das Greifenseeschutzgebiet mit der Waldschutzzone IV C darf nicht tangiert werden	<ul style="list-style-type: none"> L2 Landschaftsschutzgebiet (übergeordnet) L4 Naturschutzobjekt (übergeordnet) V4 Alltagsroute Velo 	F
V3.18	Freudwilerstrasse		X	Rad-/Gehweg ergänzen	<ul style="list-style-type: none"> L2 Landschaftsraum V4 Veloroute 	V
V3.19	Chammerholzstrasse		X	Rad-/Gehweg ergänzen	<ul style="list-style-type: none"> L2 Landschaftsförderungsgebiet (übergeordnet) L2 Landschaftsraum L4 Vernetzungskorridor V4 Veloroute 	F
V3.20	Gschwaderstrasse		X	Rad-/Gehweg ergänzen	<ul style="list-style-type: none"> L2 Landschaftsraum 	F
V3.21	Winikerstrasse Nord		X	Fussgängerinfrastruktur (Trampelpfad) erstellen	<ul style="list-style-type: none"> L2 Landschaftsraum V4 Alltagsroute Velo 	F
V3.22	Winikerstrasse Süd		X	Fussgängerinfrastruktur erstellen	<ul style="list-style-type: none"> V4 Alltagsroute Velo 	F
V3.23	Parklandschaft Spital Uster		X	Fussgängerinfrastruktur (Fussweg) erstellen	<ul style="list-style-type: none"> S5 Arbeitspark L3 Erholungsgebiet L4 Vernetzungskorridor B6 Gesundheit und Alter 	F
V3.24	Wihalden		X	Verbindung erstellen	<ul style="list-style-type: none"> L3 Erholungsgebiet 	V
V3.25	Ottenhauserstrasse		X	Rad-/Gehweg ergänzen	<ul style="list-style-type: none"> L2 Landschaftsraum V4 Alltagsroute Velo 	Z

Nr.	Bezeichnung	Bestehend	Geplant	Handlungsauftrag	Abhängigkeiten im Richtplan	Koordinationsstand
V3.26	Blindenholzstrasse		X	Fussgängerinfrastruktur erstellen	<ul style="list-style-type: none"> L2 Landschaftsförderungsgebiet (übergeordnet) L2 Landschaftsraum V4 Alltagsroute Velo 	F
V3.27	Seefeldstrasse		X	Fussgängerinfrastruktur erstellen	<ul style="list-style-type: none"> L2 Landschaftsraum V4 Alltagsroute Velo 	F
V3.28	Moosackerstrasse		X	Verbindung erstellen	<ul style="list-style-type: none"> Erstellung Moosackerstrasse L2 Landschaftsraum L4 Vernetzungskorridor V2 Hauptverkehrs- /Verbindungsstrasse V4 Veloroute 	Z
V3.29	Denkmalplatz Zimiker		X	Verbindung erstellen	<ul style="list-style-type: none"> L3 Erholungsgebiet L6 Kulturobjekt 	Z
V3.30	Floraweg		X	Verbindung aufwerten	<ul style="list-style-type: none"> B3 Bildung 	F
V3.31	Verlängerung Webernstrasse		X	Fussgängerinfrastruktur (Fussweg) erstellen	<ul style="list-style-type: none"> S4 Urbane Siedlungsstruktur 	Z
V3.32	Verlängerung Breitackerstrasse		X	Verbindung erstellen (anstelle Privatweg) und aufwerten		F
V3.33	Industriestrasse – Heinrichstrasse		X	Verbindung erstellen (anstelle Privatweg)	<ul style="list-style-type: none"> S4 Urbane Siedlungsstruktur 	Z
V3.34	Oberlandstrasse – Rainstrasse		X	Verbindung erstellen (anstelle Privatweg)		Z
V3.35	Pfäffikerstrasse		X	Verbindung erstellen	<ul style="list-style-type: none"> S2 Schutzwürdiges Ortsbild V4 Veloroute 	F
V3.36	Zugang Stationsweg		X	Anschluss Greifenseestrasse – Stationsweg sicherstellen	<ul style="list-style-type: none"> S4 Urbane Siedlungsstruktur V4 Alltagsroute Velo 	F
V3.37	Winterthurerstrasse – Gschwaderstrasse		X	Verbindung erstellen		V



Themenkarte V3 Themenwege Fussverkehr

Nr.	Bezeichnung	Abhängigkeiten im Richtplan
-----	-------------	-----------------------------

Themenweg Fussverkehr übergeordnet

	Industriepfad	<ul style="list-style-type: none"> • L3 Erholungsgebiet • L5 Gewässerrevitalisierung
	Greifenseerundweg	<ul style="list-style-type: none"> • L2 Landschaftsschutzgebiet (übergeordnet) • L2 Landschaftsraum • L3 Erholungsgebiet • L4 Naturschutzobjekt (übergeordnet)

Nr.	Bezeichnung	Bestehend	Geplant	Handlungsauftrag	Abhängigkeiten im Richtplan	Koordinationsstand
-----	-------------	-----------	---------	------------------	-----------------------------	--------------------

Themenweg Fussverkehr kommunal

V3.38	Rollstuhlweg Buchholz	X		Erhalten, weiterentwickeln	<ul style="list-style-type: none"> • L2 Landschaftsraum • L3 Erholungsgebiet 	F
V3.39	Rollstuhlweg Aabach	X		Erhalten, weiterentwickeln	<ul style="list-style-type: none"> • L3 Erholungsgebiet • L4 Vernetzungskorridor • L5 Gewässerrevitalisierung 	F
V3.40	Rollstuhlweg Niederuster – Greifensee	X		Erhalten, weiterentwickeln	<ul style="list-style-type: none"> • Regionaler Richtplan • L2 Landschaftsschutzgebiet (übergeordnet) • L2 Landschaftsraum • L3 Erholungsgebiet • L4 Naturschutzobjekt (übergeordnet) 	F
V3.41	Aabachweg		X	Erstellen	<ul style="list-style-type: none"> • L3 Erholungsgebiet • L4 Vernetzungskorridor • L5 Gewässerrevitalisierung 	F
V3.42	Seefeldrundweg		X	Erstellen	<ul style="list-style-type: none"> • S4 Siedlungsrand • L2 Landschaftsschutzgebiet (übergeordnet) • L2 Landschaftsraum • L3 Erholungsgebiet • L4 Naturschutzobjekt (übergeordnet) 	F
V3.43	Chindlistein-Weg		X	Erstellen	<ul style="list-style-type: none"> • L2 Landschaftsraum • L3 Erholungsgebiet • L4 Vernetzungskorridor • L4 Naturschutzobjekt (übergeordnet) 	Z

Nr.	Bezeichnung	Bestehend	Geplant	Handlungsauftrag	Abhängigkeiten im Richtplan	Koordinationsstand
V3.44	Werriker-Riet-Glattenriet-Weg		X	Erstellen	<ul style="list-style-type: none"> • S4 Siedlungsrand • L2 Landschaftsraum • L3 Erholungsgebiet • L4 Vernetzungskorridor • L4 Naturschutzobjekt (übergeordnet) 	F
V3.45	Kleinjogg-Weg		X	Landwirtschaftlichen Themenweg erstellen	<ul style="list-style-type: none"> • S2 schutzwürdiges Ortsbild • S4 Siedlungsrand • L2 Landschaftsraum • L2 Landschaftsförderungsgebiet • L4 Vernetzungskorridor • L6 Aussichtspunkt 	V
V3.46	Waldlehrpfad Hasenbühl	X		Erhalten, weiterentwickeln in Koordination mit Entwicklungsplanung nach Forstgesetzgebung	<ul style="list-style-type: none"> • L3 Erholungsgebiet 	F

V4 VELOVERKEHR

V4 Ziele

In Uster stehen sichere, attraktive und direkte Velo-Alltagsrouten zur Verfügung.

- Die Veloschnellroute, die Velokomfortrouten und die Alltagsrouten ermöglichen den Velofahrenden sichere, direkte und zusammenhängende Verbindungen zwischen den wichtigen Quell- und Zielorten in Uster.
- Die Linienführung erfolgt möglichst umwegfrei und ohne Fahrtunterbrüche. Problembereiche wie Knoten, Regimewechsel und Engstellen können sicher, direkt und für die Verkehrsteilnehmenden auf Anhieb verständlich befahren werden.

In Uster stehen sichere, attraktive und komfortable Velo-Freizeitrouten zur Verfügung.

- Ergänzend zu den Alltagsrouten bieten die Freizeitrouten Velofahrenden komfortable Verbindungen mit erhöhter subjektiver Sicherheit.
- Bei den Freizeitrouten steht nicht der direkte Weg im Vordergrund, sondern das sichere, entspannte und sportliche Unterwegssein.
- Verschiedene Themenwege bieten hohe Naherholungsqualität in einem ansprechenden Umfeld. Das städtische Freizeitwegnetz schliesst an die Freizeitwege der Nachbargemeinden an.

Die Bahnlinie kann für Velofahrende sicher und direkt gequert werden.

- Für den Veloverkehr ist in regelmässigen räumlichen Abständen eine dauerhafte, niveaufreie Quermöglichkeit der Gleise vorhanden. Die wichtigsten Verbindungen aus den Stadtteilen zu den Zielen Zentrum, Sportanlagen/Hallenbad, Spital und See sind für den Veloverkehr von hoher Qualität und unterbruchsfrei ausgebaut.

Das gesamte Strassennetz ist für Velofahrende unter Berücksichtigung der verletzlichen Verkehrsteilnehmenden gut befahrbar.

- Die Bedürfnisse der Velofahrenden werden auch auf dem restlichen Strassennetz berücksichtigt, welches die Alltags- und Freizeitrouten ergänzt. Auf Quartierstrassen werden die Gestaltung und das Temporegime so gewählt, dass Velofahrende sicher und komfortabel unterwegs sind und keine separaten Veloinfrastrukturen nötig sind.

Die Zielorte in der Stadt Uster weisen ein genügend grosses Abstellplatzangebot für Velos auf.

- An wichtigen Zielorten für Velofahrende, wie ÖV-Haltestellen, Zentrumsbereiche, Schulen oder Freizeitanlagen, besteht ein bedarfsgerechtes, direkt erreichbares Angebot an sicheren Velostationen und Abstellplätzen.
- Abhängig von der Nutzung und der örtlichen Situation werden die Abstellanlagen mit einem Witterungsschutz ausgestaltet. Die Abstellanlagen werden bei Bedarf um Zusatzangebote wie Ladestationen für Elektrovelos, Schliessfächer oder Werkzeug ergänzt.

Die Bevölkerung von Uster kennt die Vorteile des Velofahrens sowie die schnellsten und attraktivsten Verbindungen für die jeweiligen Bedürfnisse.

- Mit Information und Kommunikation wird das Velo als urbanes Verkehrsmittel weiter gefördert.
- Das Velo ist das beliebteste und das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel für Wege innerhalb der Stadt.

V4 Allgemeine Festlegungen

- a) Der Raumbedarf für die geplanten kommunalen Radrouten wird wo erforderlich mit Baulinien gesichert.
- b) Bestehende Netzlücken sowie Schwachstellen im Radroutennetz werden eliminiert resp. aufgewertet. Massgebend für den Ausbaustandard sind die Vorgaben gemäss Tabelle «Standards-Veloverbindungen». Die dazu notwendigen baulichen und betrieblichen Massnahmen werden jeweils in Abhängigkeit von der Verkehrsmenge, der Fahrgeschwindigkeit und der Situation vor Ort definiert.
- c) Mit Velokomfortrouten werden in Uster erstklassige Veloverbindungen geschaffen, auf denen Sicherheit und Komfort oberste Priorität haben. Die Anforderungen gehen über die «Standards-Veloverbindungen» hinaus. Die Realisierung weiterer Velokomfortrouten erfolgt nach einem Gesamtkonzept.
- d) Bei Bauprojekten zur Querung der Gleisanlagen setzt sich die Stadt für eine sichere Veloführung ein.
- e) Bei Strassenbauvorhaben abseits der im kommunalen oder regionalen Richtplan definierten Velorouten werden die Interessen des Veloverkehrs ebenfalls berücksichtigt und frühzeitig in die Projektierung einbezogen. Entlang übergeordneten Strassen werden die städtischen Bedürfnisse gegenüber dem Kanton eingefordert.
- f) Auf kommunalen Strassen mit hohem Veloverkehrs-Aufkommen und geringem MIV-Aufkommen werden Fahrradstrassen signalisiert.

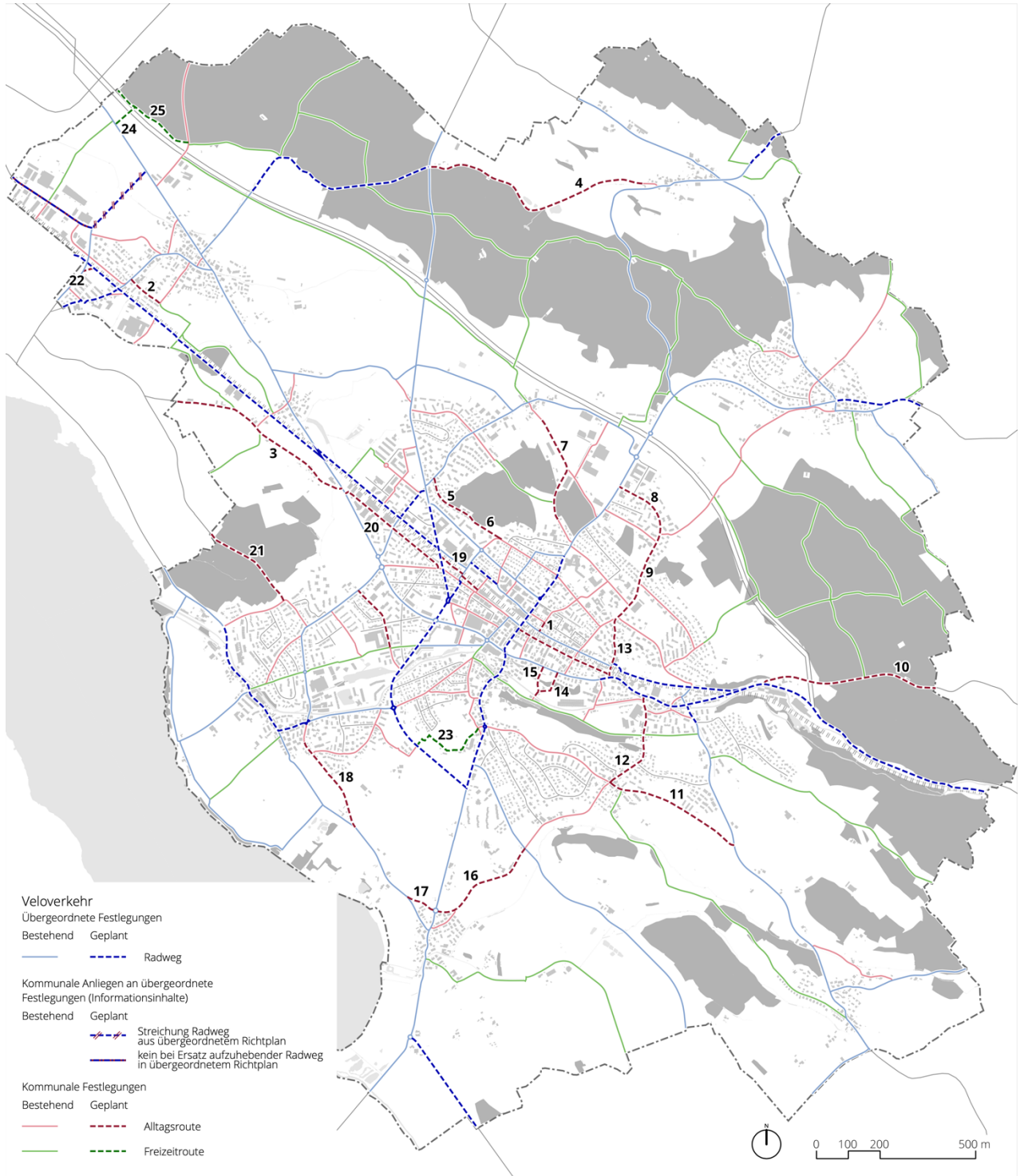
- g) An Haltestellen mit weitläufigem Einzugsgebiet, bei Zugängen zu Themenwegen des Fusswegnetzes oder bei ausgeschilderten Laufstrecken wird ein Basisangebot an Veloabstellplätzen errichtet.
- h) Die Anzahl und Ausstattung der privaten und öffentlich zugänglichen Abstellplätze (wie Witterungsschutz, Lademöglichkeiten oder die Bedürfnisse von Spezialvelos) werden über die neue Parkplatzverordnung definiert.
- i) Räumlich mit den Nutzungsansprüchen des Waldes abgestimmte Mountainbike Trails ergänzen das Freizeitvelonetz. Illegale Trails werden zurückgebaut. Eine kommunale Machbarkeitsstudie bildet die Grundlage für die Koordination mit dem Waldentwicklungsplan.
- j) Begleitend zum Velo-Infrastrukturausbau werden gezielte Veloförderaktionen und Informationskampagnen durchgeführt und so das Umsteigen auf das Velo unterstützt.

Standards Velowegverbindungen

Die Standards basieren auf den kantonalen Vorgaben.

Typ	Funktion	Bevorzugte Lage	Merkmale (je nach Lage einzeln zu beurteilen)	
			innerorts	ausserorts
Kommunale Alltagsroute	<ul style="list-style-type: none"> - Attraktive Führung mit Fokus auf Sicherheit, Direktheit, schnelles Vorankommen - Anbindung stadtbedeutsamer Zielorte 	<ul style="list-style-type: none"> - Quartierstrassen - Separate Radwege - Hauptverkehrsachsen 	<ul style="list-style-type: none"> - Mischverkehr MIV/Velo mit Temporeduktion MIV - Fahrradstrassen - Radstreifen min 1.5 m Breite - Gemeinsamer Fuss-/Radweg mit mind. 3.5 m Breite in Ausnahmefällen bei geringem Fussverkehr und hoher MIV-Belastung möglich 	<ul style="list-style-type: none"> - Gemeinsamer Fuss-/Radweg mit mind. 3.5 m Breite, sofern kein hohes Fussgänger- oder Veloaufkommen - Radstreifen min 1.5 m bei geringer Verkehrsbelastung (Ausnahmefälle)
Kommunale Freizeitroute	<ul style="list-style-type: none"> - Attraktive Führung mit Fokus auf Sicherheit und ansprechendes Umfeld - Anbindung der Naherholungsgebiete und Freizeitorte - Interkommunale Verbindungen 	<ul style="list-style-type: none"> - Quartierstrassen - Separate Radwege - Bei tiefer Belastung kombinierte Fuss-/Radwege 	<ul style="list-style-type: none"> - Prioritär separate Radwege - Mischverkehr Fuss/Velo möglich, mind. 3.5 m Breite - Mischverkehr MIV/Velo mit Temporeduktion MIV möglich 	<ul style="list-style-type: none"> - Gemeinsamer Fuss-/Radweg, sofern kein hohes Fussgänger- oder Veloaufkommen - Bei hohem Fussgänger- oder Veloaufkommen separater Radweg

V4 Räumliche Festlegungen



Themenkarte V4 Velowegnetz

Nr.	Bezeichnung	Abhängigkeiten im Richtplan
-----	-------------	-----------------------------

Radweg übergeordnet

	<i>Erstellung Veloschnellroute Uster Zentrum – Nänikon (- Greifensee) (Alltagsroute)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • L2 Landschaftsraum
	<i>Erstellung Veloschnellroute Uster Zentrum – Aathal (Alltagsroute)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • L5 Gewässerrevitalisierung
	<i>Mönchaltorf – Riedikon: Ortskern bis Kreisel Chies (Alltagsroute)</i>	
	<i>Wermatswil – Pfäffikon: Ortskern entlang Uster- und See- strasse (Alltagsroute)</i>	
	<i>Uster Zentrum – Riedikon: Kreisel Wil – Hurdächer – Rauberacher – Riedikerstrasse (2 Teilstücke) (Alltagsroute)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • V2 Strassennetz
	<i>Uster Zentrum – Uster Nord: Brunnenstrasse bis Spital (Alltagsroute)</i>	
	<i>Uster Nord – Wermatswil: Pfäffikerstrasse (Alltagsroute)</i>	
	<i>Niederuster – Uster Nord: Sonnenbergstrasse – Müliholz (Alltagsroute)</i>	
	<i>Oberuster – Bertschikon: Ortskern Sulzbach entlang Sulzbacherstrasse (Alltagsroute)</i>	
	<i>Uster Zentrum – Niederuster: Bahnhof – Niederuster (Alltagsroute)</i>	
	<i>Nänikon – Gutenswil: Gutenswilerstrasse (Alltagsroute)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • L5 Gewässerrevitalisierung
	<i>Niederuster: Niederuster – Greifensee entlang Hauptstrasse (Alltagsroute)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • L5 Gewässerrevitalisierung

Nr.	Bezeichnung	Anliegen	Abhängigkeiten im Richtplan
-----	-------------	----------	-----------------------------

Radwegnetz kommunale Anliegen an übergeordnete Festlegungen (Informationsinhalte)

	Nänikon – Greifensee: Grossriet (Alltagsroute)	Streichung aus übergeordneten Richtplänen	• V2 Strassennetz
--	--	---	-------------------

Nr.	Bezeichnung	Bestehend	Geplant	Handlungsauftrag	Abhängigkeiten im Richtplan	Koordinationsstand
-----	-------------	-----------	---------	------------------	-----------------------------	--------------------

Alltagsroute Velo kommunal

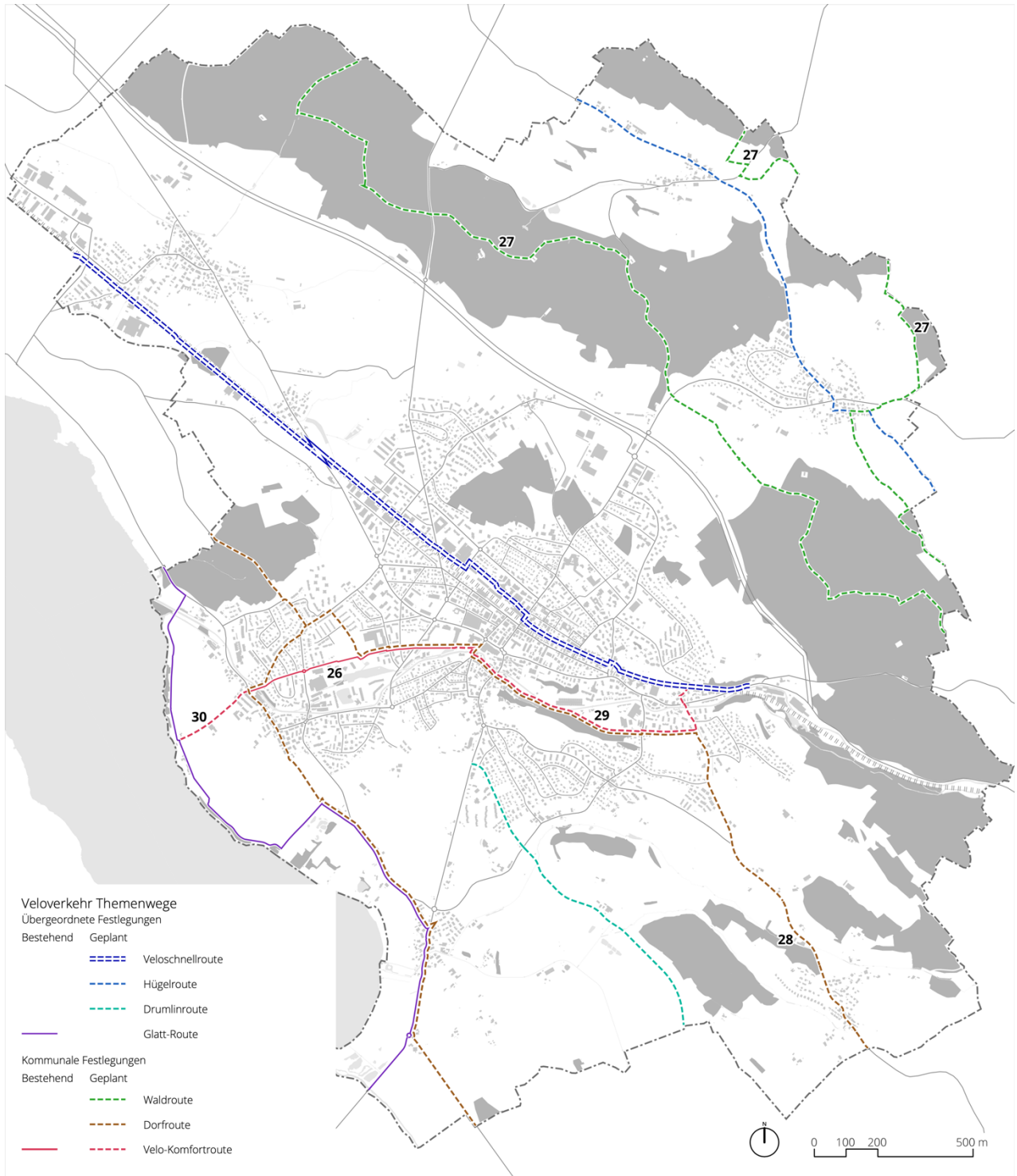
V4.01	Bahnstrasse – Neuwiesenstrasse		X	Verbindung erstellen	• V4 Themenweg Velo	F
V4.02	Tüfwiesenstrasse		X	Veloinfrastruktur verbessern (Temporeduktion T30)		F
V4.03	Tumigerstrasse		X	Veloinfrastruktur erstellen (Velostreifen/Veloweg) Das Schutzgebiet «Chilenriet» darf nicht tangiert werden	<ul style="list-style-type: none"> • S4 Mittelfristige Reserve • L2 Landschaftsraum • L3 Erholungsgebiet • L4 Vernetzungskorridor • L4 Naturschutzobjekt (übergeordnet) • V3 Freizeitfussweg • V3 Alltagsfussweg 	F
V4.04	Nänikerstrasse		X	Veloinfrastruktur erstellen (Velostreifen/Veloweg) in Abstimmung mit Wasserbauprojekt am Freudwilerbach Das nationale Amphibienlaichgebiet «Kiesgrube Im Türli» darf nicht tangiert werden	<ul style="list-style-type: none"> • L2 Landschaftsförderungsgebiet (übergeordnet) • L2 Landschaftsraum • L4 Vernetzungskorridor • L5 Gewässerrevitalisierung • V3 Freizeitfussweg 	F
V4.05	Rainstrasse		X	Veloinfrastruktur verbessern (Temporeduktion T30)	<ul style="list-style-type: none"> • L4 Vernetzungskorridor • L3 Erholungsgebiet 	F
V4.06	Brunnenwiesenweg		X	Veloinfrastruktur verbessern (verbreitern)	<ul style="list-style-type: none"> • L4 Vernetzungskorridor • L3 Erholungsgebiet 	F
V4.07	Winikerstrasse		X	Veloinfrastruktur erstellen (Velostreifen/Veloweg)	<ul style="list-style-type: none"> • L2 Landschaftsraum • L3 Erholungsgebiet • V3 Alltagsfussweg • S4 Erweiterung Siedlungsgebiet 	Z
V4.08	Wermatswilerstrasse Nord		X	Veloinfrastruktur erstellen (Velostreifen/Veloweg)		F

Nr.	Bezeichnung	Bestehend	Geplant	Handlungsauftrag	Abhängigkeiten im Richtplan	Koordinationsstand
V4.09	Wermatswilerstrasse Mitte		X	Veloinfrastruktur verbessern (Velostreifen)	<ul style="list-style-type: none"> V2 Strassenraum mit erhöhten Anforderungen 	F
V4.10	Ottenhauserstrasse		X	Veloinfrastruktur erstellen (Velostreifen/Veloweg)	<ul style="list-style-type: none"> L2 Landschaftsraum V3 Alltagsfussweg 	F
V4.11	Nossikerstrasse		X	Veloinfrastruktur erstellen (Velostreifen/Veloweg)	<ul style="list-style-type: none"> S4 Langfristige Reserve L2 Landschaftsförderungsgebiet (übergeordnet) L2 Landschaftsraum V2 Strassenraum mit erhöhten Anforderungen 	F
V4.12	Steigstrasse		X	Veloinfrastruktur erstellen (Velostreifen)	<ul style="list-style-type: none"> V2 Strassenraum mit erhöhten Anforderungen 	F
V4.13	Wermatswilerstrasse Süd		X	Veloinfrastruktur erstellen (Velostreifen/Veloweg/Änderung Verkehrsregime)	<ul style="list-style-type: none"> V2 Strassenraum mit erhöhten Anforderungen 	F
V4.14	Park am Aabach		X	Verbindungen erstellen, respektive verbreitern (Rad-/Gehweg)	<ul style="list-style-type: none"> L3 Erholungsgebiet V4 Veloabstellanlagen B1 Verwaltung und Sicherheit B7 Sport L5 Gewässerrevitalisierung 	F
V4.15	Freiestrasse		X	Veloinfrastruktur verbessern (Velostreifen/Temporeduktion T30)		F
V4.16	Blindenholzstrasse		X	Veloinfrastruktur erstellen (Velostreifen/Veloweg)	<ul style="list-style-type: none"> L2 Landschaftsförderungsgebiet (übergeordnet) L2 Landschaftsraum V3 Alltagsfussweg 	F
V4.17	Seefeldstrasse Riedikon		X	Veloinfrastruktur erstellen (Velostreifen/Veloweg)	<ul style="list-style-type: none"> L2 Landschaftsraum V3 Alltagsfussweg 	F
V4.18	Seefeldstrasse Niederuster		X	Veloinfrastruktur erstellen (Velostreifen/Veloweg)	<ul style="list-style-type: none"> L2 Landschaftsraum L2 Landschaftsschutzgebiet L3 Erholungslandschaft L4 Schutzobjekt (übergeordnet) V2 Gestaltung Strassenraum 	F

Nr.	Bezeichnung	Bestehend	Geplant	Handlungsauftrag	Abhängigkeiten im Richtplan	Koordinationsstand
V4.19	Winterthurerstrasse – Bahnhof West		X	Veloinfrastruktur erstellen (Weg verbreitern, Anschluss an Winterthurerstrasse erstellen)	<ul style="list-style-type: none"> S4 Urbane Siedlungsstruktur 	Z
V4.20	Ackerstrasse		X	Veloinfrastruktur verbessern (Velostreifen/Temporeduktion T30)		F
V4.21	Wildsbergstrasse		X	Anpassung der Strassenraumaufteilung zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs Das Greifenseeschutzgebiet mit der Waldschutzzone IV C darf nicht tangiert werden	<ul style="list-style-type: none"> L2 Landschaftsschutzgebiet (übergeordnet) L4 Naturschutzobjekt (übergeordnet) V3 Alltagsfussweg 	F
V4.22	Zugang Stationsweg		X	Anschluss Greifenseestrasse – Stationsweg sicherstellen	<ul style="list-style-type: none"> S4 Urbane Siedlungsstruktur V3 Fussverkehr 	F

Freizeitroute Velo kommunal

V4.23	Friedhofstrasse – Friedhofweg – Leigruebeweg		X	Veloinfrastruktur erstellen (Verbindung ausbauen)	<ul style="list-style-type: none"> S4 Langfristige Reserve L3 Erholungsgebiet B5 Kultuspflege und Bestattungswesen 	F
V4.24	Veloüberführung Breitacher		X	Autobahn-Überführung erstellen in regionaler Koordination	<ul style="list-style-type: none"> L2 Landschaftsraum V3 Freizeitfussweg 	V
V4.25	Findlingsgarten Zimiker-Eichli		X	Verbindung erstellen	<ul style="list-style-type: none"> L2 Landschaftsraum V3 Freizeitfussweg 	Z



Themenkarte V4 Themenwege Veloverkehr

Nr.	Bezeichnung	Abhängigkeiten im Richtplan
-----	-------------	-----------------------------

Themenweg Veloverkehr übergeordnet

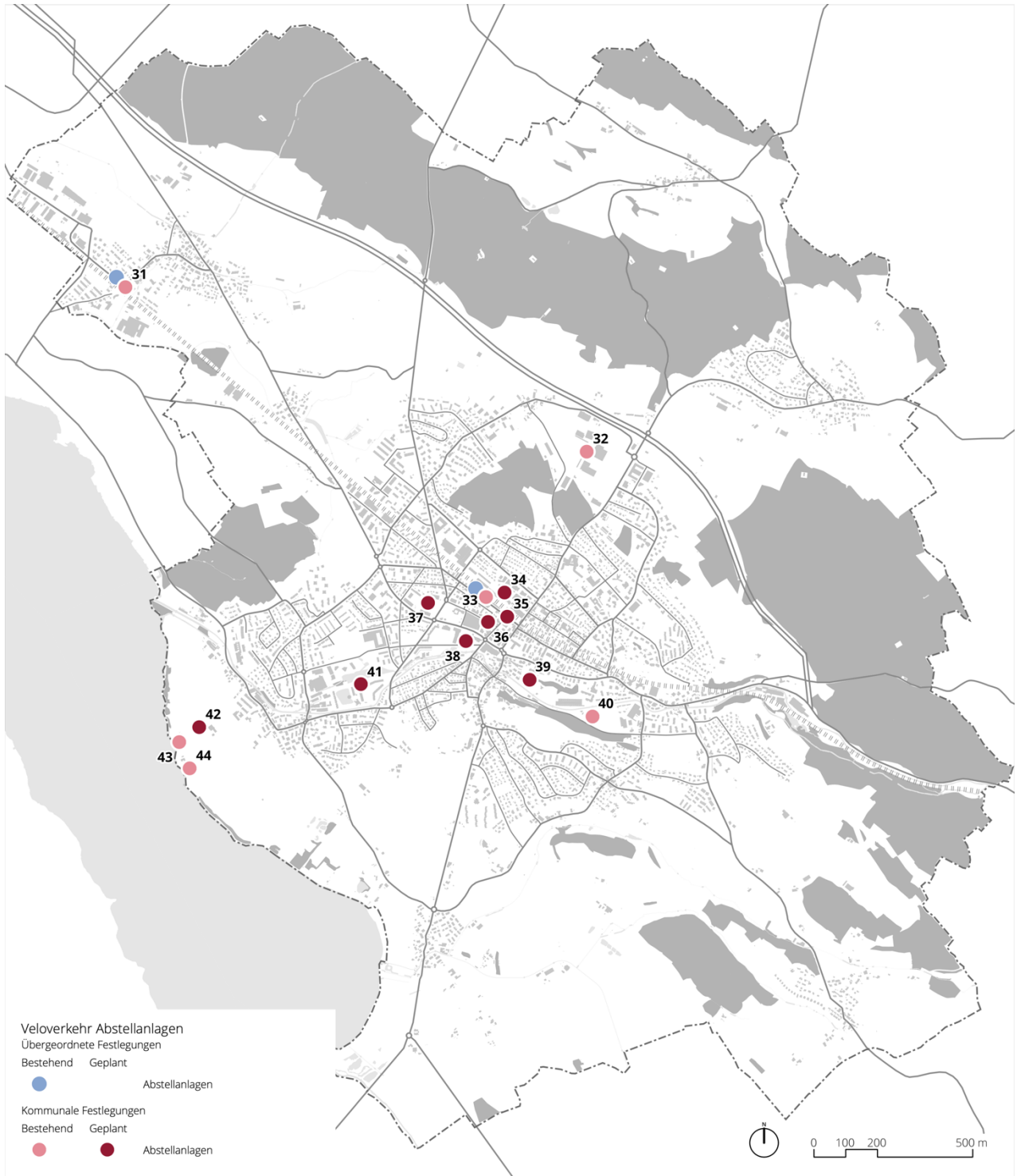
	<i>Veloschnellroute (Alltagsroute)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • L2 Landschaftsraum • S4 Mittelfristige Reserve
	<i>Hügelroute (Freizeitroute)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • L2 Landschaftsförderungsgebiet (übergeordnet) • L2 Landschaftsraum • L4 Vernetzungskorridor (übergeordnet) • V3 Fuss- und Wanderweg (übergeordnet) • V3 Alltagsfussweg
	<i>Drumlinroute (Freizeitroute)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • L2 Landschaftsförderungsgebiet (übergeordnet) • L2 Landschaftsraum • V3 Freizeitfussweg
	<i>Glatt-Route (Schweiz Mobil-Route Nr. 29, Freizeitroute)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • L2 Landschaftsschutzgebiet (übergeordnet) • L2 Landschaftsraum • L3 Erholungsgebiet • L4 Naturschutzobjekt (übergeordnet) • V3 Fuss- und Wanderweg (übergeordnet) • B7 Sport

Nr.	Bezeichnung	Bestehend	Geplant	Handlungsauftrag	Abhängigkeiten im Richtplan	Koordinationsstand
-----	-------------	-----------	---------	------------------	-----------------------------	--------------------

Themenweg Veloverkehr kommunal

V4.26	Velo-Komfortroute Seestrasse – Stadtpark	X		Veloverbindung von höchster Komfortstufe für Freizeit- und Alltagsverkehr Erhalten, weiterentwickeln		F
V4.27	Waldroute		X	Freizeitverbindung auf mehrheitlich bestehenden unbefestigten Waldwegen Signalisation erstellen und kleinere Infrastruk- turanpassungen	<ul style="list-style-type: none"> • L2 Landschaftsraum • L4 Vernetzungskorridor • L5 Gewässerrevitalisie- rung (übergeordnet) • V3 Fuss- und Wander- weg (übergeordnet) 	F

Nr.	Bezeichnung	Bestehend	Geplant	Handlungsauftrag	Abhängigkeiten im Richtplan	Koordinationsstand
V4.28	Dorfroute		X	Freizeitverbindung Signalisation erstellen und Infrastruktur wo nötig aufwerten	<ul style="list-style-type: none"> • L2 Landschaftsraum • L2 Landschaftsschutzgebiet (übergeordnet) • L3 Erholungsgebiet • L4 Naturschutzobjekt (übergeordnet) • L4 Vernetzungskorridor • V3 Alltagsfussweg • V3 Freizeitfussweg • V3 Fuss- und Wanderweg (übergeordnet) 	Z
V4.29	Velo-Komfortroute Stadtpark – Oberuster		X	Veloverbindung von höchster Komfortstufe für Freizeit- und Alltagsverkehr Infrastruktur ausbauen und Signalisation erstellen	<ul style="list-style-type: none"> • L3 Erholungsgebiet • L4 Vernetzungskorridor • L5 Gewässerrevitalisierung • V3 Freizeitfussweg 	F
V4.30	Velo-Komfortroute See – Seestrasse		X	Veloverbindung von höchster Komfortstufe für Freizeit- und Alltagsverkehr Infrastruktur ausbauen und Signalisation erstellen	<ul style="list-style-type: none"> • L2 Landschaftsschutzgebiet (übergeordnet) • L2 Landschaftsraum • L3 Erholungsgebiet 	F



Themenkarte V4 Abstellanlagen Veloverkehr

Nr.	Bezeichnung	Abhängigkeiten im Richtplan
-----	-------------	-----------------------------

Abstellanlagen Velo übergeordnet

	Veloparkierungsanlage Bahnhof Uster	<ul style="list-style-type: none"> • S4 Urbane Siedlungsstruktur • V2 Koexistenzzone • V5 Ausbau Bushof
	Veloparkierungsanlage Bahnhof Nänikon-Greifensee	<ul style="list-style-type: none"> • S4 Urbane Siedlungsstruktur • V2 Strassenraum mit erhöhten Anforderungen

Nr.	Bezeichnung	Bestehend	Geplant	Handlungsauftrag	Abhängigkeiten im Richtplan	Koordinationsstand
-----	-------------	-----------	---------	------------------	-----------------------------	--------------------

Abstellanlagen Velo kommunal

V4.31	Abstellanlagen Bahnhof Nänikon-Greifensee	X		Erhalten (ca. 500 Veloabstellplätze), weiterentwickeln <i>(Präzisierung zu regionalem Richtplan)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • S4 Urbane Siedlungsstruktur • V2 Strassenraum mit erhöhten Anforderungen 	F
V4.32	Abstellanlagen Buchholz	X		Erhalten (ca. 340 Veloabstellplätze), weiterentwickeln dezentrales Angebot nahe an Zielen, Zielgrösse mit Ausbauprojekt definieren	<ul style="list-style-type: none"> • B7 Sport 	F
V4.33	Abstellanlagen Bahnhof Uster (Bewachte Velostation, West P&R, Nord P&R, West unten, Industriestrasse unten)	X		Erhalten (ca. 780 Veloabstellplätze), weiterentwickeln <i>(Präzisierung zu regionalem Richtplan)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • S4 Urbane Siedlungsstruktur • V2 Koexistenzzone • V5 Ausbau Bushof 	F
V4.34	Abstellanlage Bahnhof Uster Nord		X	Erstellen ca. 500 Veloabstellplätze <i>(Präzisierung zu regionalem Richtplan)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • S4 Urbane Siedlungsstruktur • V5 Ausbau Bushof 	F
V4.35	Abstellanlage Bahnhof Uster Süd-Ost		X	Ersetzen und ausbauen ca. 500 zusätzliche Veloabstellplätze, total ca. 1'100 Veloabstellplätze <i>(Präzisierung zu regionalem Richtplan)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • S4 Urbane Siedlungsstruktur • V2 Koexistenzzone • V5 Ausbau Bushof 	F
V4.36	Abstellanlagen Zentrum		X	Erstellen dezentrales Angebot nahe an Zielen, in Zentrumsgestaltung integriert ca. 150 Veloabstellplätze	<ul style="list-style-type: none"> • S4 Urbane Siedlungsstruktur • S5 Zentrum • V5 Ausbau Bushof 	F
V4.37	Abstellanlage Zeughausareal		X	Erstellen dezentrales Angebot nahe an Zielen, Grundlage Gestaltungsplan Zeughausareal	<ul style="list-style-type: none"> • L3 Erholungsgebiet • B3 Bildung • B4 Kultur und Begegnung 	F

Nr.	Bezeichnung	Bestehend	Geplant	Handlungsauftrag	Abhängigkeiten im Richtplan	Koordinationsstand
V4.38	Abstellanlagen Stadtpark		X	Erstellen dezentrales Angebot nahe an Zugängen (Park und Landihalle) ca. 50 Veloabstellplätze	<ul style="list-style-type: none"> S4 Urbane Siedlungsstruktur S5 Zentrum L3 Erholungsgebiet B2 Öff. Verwaltung und Sicherheit B4 Kultur und Begegnung 	F
V4.39	Abstellanlagen Park am Aabach / Dorfbad		X	Erstellen dezentrales Angebot nahe an Zugängen (Park und Dorfbad) Zielgrösse mit Nutzung definieren	<ul style="list-style-type: none"> L3 Erholungsgebiet B2 Öff. Verwaltung und Sicherheit B7 Sport 	Z
V4.40	Abstellanlage Heusser-Staub	X		Erhalten, weiterentwickeln Zielgrösse mit Nutzung definieren	<ul style="list-style-type: none"> L3 Erholungsgebiet B7 Sport 	Z
V4.41	Abstellanlage Zellweger Park		X	Erstellen dezentrales Angebot nahe an Zugängen ca. 20 Veloabstellplätze	<ul style="list-style-type: none"> L3 Erholungsgebiet L4 Vernetzungskorridor B2 Öff. Verwaltung und Sicherheit 	F
V4.42	Abstellanlage Parkplatz See		X	Erstellen ca. 20 Veloabstellplätze	<ul style="list-style-type: none"> L2 Landschaftsschutzgebiet (übergeordnet) L2 Landschaftsraum L3 Erholungsgebiet L4 Naturschutzobjekt (übergeordnet) 	F
V4.43	Abstellanlage Schifflande	X		Ersetzen und ausbauen Total ca. 80 Veloabstellplätze	<ul style="list-style-type: none"> L2 Landschaftsschutzgebiet (übergeordnet) L2 Landschaftsraum L3 Erholungsgebiet L4 Naturschutzobjekt (übergeordnet) B7 Sport 	F
V4.44	Abstellanlage Seebad	X		Erhalten (ca. 450 Veloabstellplätze), weiterentwickeln	<ul style="list-style-type: none"> L2 Landschaftsschutzgebiet (übergeordnet) L2 Landschaftsraum L3 Erholungsgebiet L4 Naturschutzobjekt (übergeordnet) B2 Verwaltung und Sicherheit (übergeordnet) B7 Sport 	F

V5 ÖFFENTLICHER VERKEHR

V5 Ziele

Das übergeordnete Bahnnetz sowie das Busnetz bilden das Rückgrat des Verkehrssystems.

- Das Liniennetz und die Taktfrequenz des Busbetriebs sind auf das Bahnangebot wie auch stadtinterne Verbindungen abgestimmt. Die Stadt Uster unterstützt die Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland bei der Weiterentwicklung des Liniennetzes und der Taktfrequenz.
- Die Stadt Uster setzt sich für eine gute ÖV-Erschliessung ein.

Die beiden Bahnhöfe und der Bushof sind attraktiv, übersichtlich und hindernisfrei gestaltet und decken den Kapazitätsbedarf bis 2035 ab.

- Der Bushof Uster ist am bestehenden Standort auf den Kapazitätsbedarf ab 2035 ausgebaut und entspricht dem Bedarf aus dem Ausbauschritt STEP 2035 der SBB.
- Für eine langfristige Erweiterung des Bushofs ist auf der Nordseite genügend Raum gesichert.
- Die beiden Bahnhöfe sind als multimodale Drehscheiben aufgewertet.
- Der leichte Zugang zu den Bahnhöfen und dem Bushof ist gewährt, diese sind gut an die Fuss- und Veloverkehrsnetze angeschlossen.

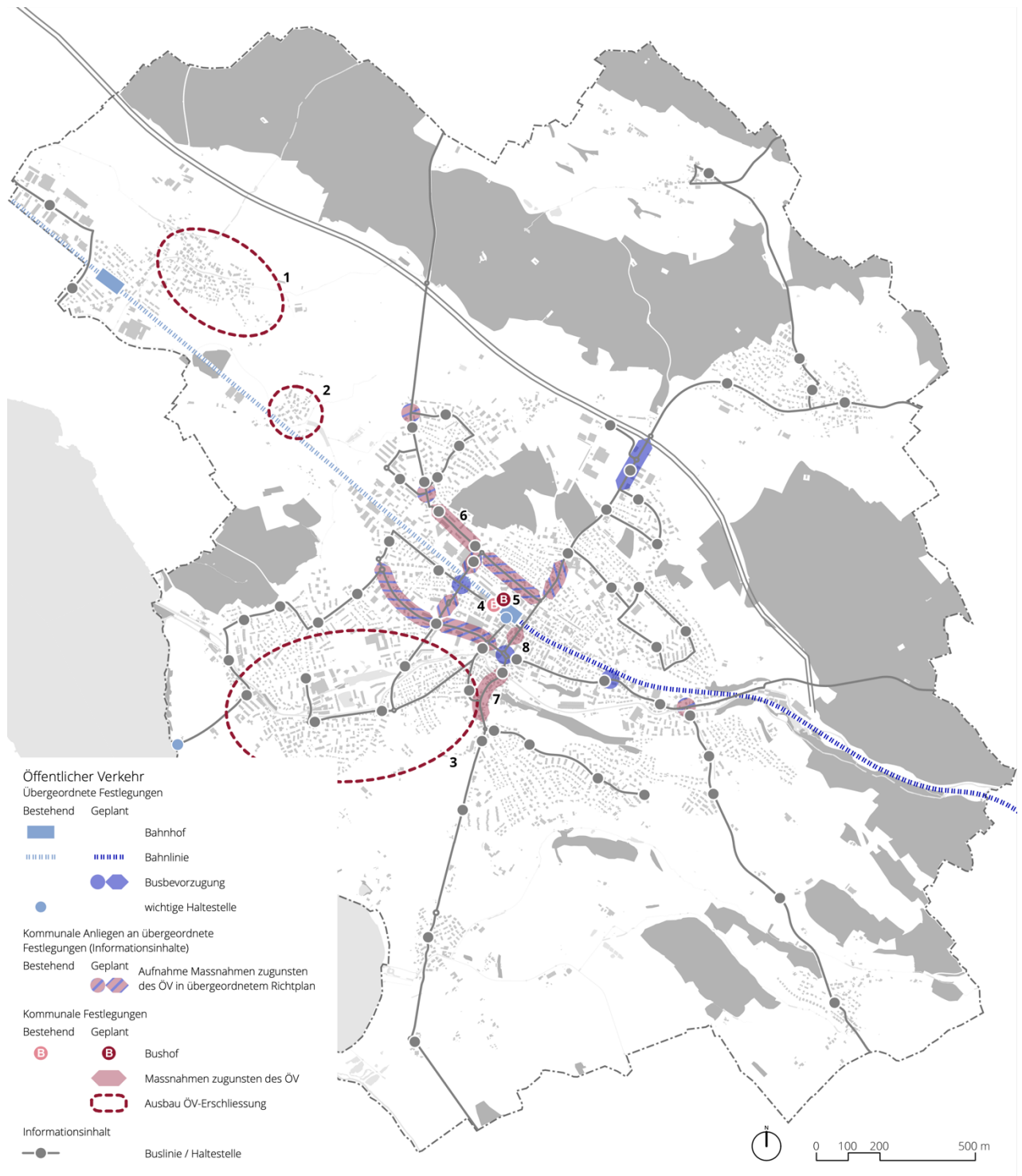
Die Fahrplanstabilität der Buslinien ist gewährleistet.

- Die Reisezeiten für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr sind verlässlich und wettbewerbsfähig.
- Die Stadtbuslinien funktionieren als Durchmesserlinien.

V5 Allgemeine Festlegungen

- a) Die Weiterentwicklung des Busverkehrs erfolgt in Zusammenarbeit mit dem ZVW und den VZO. Die Stadt Uster setzt sich dabei für einen nachfrageorientierten Ausbau des Angebotes ein.
- b) Mit dem Ausbau des S-Bahn-Angebots setzt sich die Stadt Uster für einen darauf abgestimmten Takt der Busse ein.
- c) Bushaltestellen werden nachfrageorientiert und abgestimmt auf die Fahrplankapazität möglichst dicht angeordnet. Dabei wird soweit als möglich auf öffentliche Angebote und mobilitätseingeschränkte Nutzergruppen Rücksicht genommen.
- d) Bushaltestellen werden hindernisfrei und – wenn die prioritäre Nutzung im Zustieg liegt – witterungsgeschützt geplant.
- e) Die Stadtbuslinien werden grundsätzlich zu Durchmesserlinien verknüpft.
- f) Busbeschleunigende Massnahmen zur Fahrplanstabilisierung werden in Zusammenarbeit mit der VZO geprüft und realisiert. Dazu zählen Linienoptimierungen, Linienergänzungen als auch Reisezeitverkürzungen durch Fahrbahnhofshaltestellen, Busspuren, ÖV-spezifische Knotensteuerungen oder Anpassungen des Ticketings gleichermaßen.
- g) Die Stadt Uster unterstützt die Busbetreiber bei der Einführung einer ÖV-Flotte mit Antrieben mit erneuerbaren Energien.

V5 Räumliche Festlegungen



Themenkarte V5 Öffentlicher Verkehr

Nr.	Bezeichnung	Abhängigkeiten im Richtplan
-----	-------------	-----------------------------

Bahnlinie übergeordnet

	Doppelspurausbau Bahnlinie Uster – Aathal	
--	---	--

Busbevorzugung übergeordnet

	Sicherung Bustrasse Bahnhofstrasse (Sternenplatz)	<ul style="list-style-type: none"> • S4 Urbane Siedlungsstruktur • V2 Strassenraum mit erhöhten Anforderungen
	Sicherung Bustrasse Knoten Bankstrasse – Dammstrasse	<ul style="list-style-type: none"> • S4 Urbane Siedlungsstruktur • V2 Gestaltung Strassenraum
	Sicherung Bustrasse Aathalstrasse (Knoten Wermatswilerstrasse)	<ul style="list-style-type: none"> • V2 Strassenraum mit erhöhten Anforderungen • V2 Gestaltung Strassenraum
	Sicherung Bustrasse Pfäffikerstrasse Abschnitt Buchholz	<ul style="list-style-type: none"> • L4 Vernetzungskorridor

Nr.	Bezeichnung	Anliegen	Abhängigkeiten im Richtplan
-----	-------------	----------	-----------------------------

Busbevorzugung kommunale Anliegen an übergeordnete Festlegungen (Informationsinhalte)

	Busbevorzugung Knoten Winterthurerstrasse – Haberweidstrasse	Festlegung in übergeordneten Richtplänen	<ul style="list-style-type: none"> • V2 Gestaltung Strassenraum
	Busbevorzugung Knoten Winterthurerstrasse – Loren-Allee	Festlegung in übergeordneten Richtplänen	<ul style="list-style-type: none"> • V2 Gestaltung Strassenraum
	Busbevorzugung Oberlandstrasse Ost	Festlegung in übergeordneten Richtplänen	<ul style="list-style-type: none"> • S2 Urbane Siedlungsstruktur • V2 Gestaltung Strassenraum
	Busbevorzugung Brunnenstrasse	Festlegung in übergeordneten Richtplänen	<ul style="list-style-type: none"> • S2 Urbane Siedlungsstruktur • V4 Veloroute (übergeordnet)
	Busbevorzugung Knoten Sulzbacherstrasse – Aathalstrasse	Festlegung in übergeordneten Richtplänen	<ul style="list-style-type: none"> • L4 Vernetzungskorridor • L5 Gewässerrevitalisierung • V2 Gestaltung Strassenraum • V4 Veloroute (übergeordnet)
	Busbevorzugung Berchtoldstrasse	Festlegung in übergeordneten Richtplänen	<ul style="list-style-type: none"> • S4 Urbane Siedlungsstruktur • S5 Zentrum • V2 Gestaltung Strassenraum • V4 Veloroute (übergeordnet)
	Langfristige Raumsicherung Busbevorzugung Zürichstrasse	Festlegung in übergeordneten Richtplänen	<ul style="list-style-type: none"> • S4 Urbane Siedlungsstruktur • S5 Zentrum • V2 Gestaltung Strassenraum
	Sicherung Bustrasse Dammstrasse	Festlegung in übergeordneten Richtplänen	<ul style="list-style-type: none"> • S4 Urbane Siedlungsstruktur • V2 Gestaltung Strassenraum

Nr.	Bezeichnung	Abhängigkeiten im Richtplan
-----	-------------	-----------------------------

Wichtige Haltestellen übergeordnet

	Bahnhof Uster: Multimodale Verkehrsdrehscheibe, Umstieg von S-Bahn, bessere Anbindung Fuss- und Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • S4 Urbane Siedlungsstruktur • S5 Zentrum • S6 Gebiet hohe Priorität für Klimaanpassung • V4 Abstellanlage Velo
	Uster, See: Neuer Buswendeplatz mit gedecktem Warteraum	<ul style="list-style-type: none"> • L2 Landschaftsschutzgebiet (übergeordnet) • L2 Landschaftsraum • L3 Erholungsgebiet • L4 Naturschutzobjekt (übergeordnet) • B2 Verwaltung und Sicherheit (übergeordnet) • B7 Sport • V3 Themenweg • V4 Abstellanlage Velo

Nr.	Bezeichnung	Bestehend	Geplant	Handlungsauftrag	Abhängigkeiten im Richtplan	Koordinationsstand
-----	-------------	-----------	---------	------------------	-----------------------------	--------------------

ÖV-Erschliessung kommunal

V5.01	Gebiet Nänikon		X	Ausbau ÖV-Erschliessung Koordination mit der Gemeinde Greifensee	<ul style="list-style-type: none"> • S5 Subzentrum • V2 Strassenraumgestaltung (übergeordnet) • V2 Koexistenzzone 	V
V5.02	Gebiet Werrikon		X	Ausbau ÖV-Erschliessung		V
V5.03	Gebiet Niederuster		X	Ausbau ÖV-Erschliessung	<ul style="list-style-type: none"> • S5 Subzentrum • V2 Strassenraum mit erhöhten Anforderungen • V2 Gestaltung Strassenraum 	V
V5.04	Bushof Süd	X		Erhalten, auf Kapazität 2035 ausbauen Umbau Bushof hinsichtlich Hindernisfreiheit <i>(Präzisierung regionaler Richtplan)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • S4 Urbane Siedlungsstruktur • S5 Zentrum • S6 Gebiet hohe Priorität für Klimaanpassung • V4 Abstellanlage Velo 	F
V5.05	Bushof Nord		X	Langfristige Raumsicherung für Erweiterung Bushof	<ul style="list-style-type: none"> • S4 Urbane Siedlungsstruktur • S6 Gebiet hohe Priorität für Klimaanpassung • V4 Abstellanlage Velo 	V

Nr.	Bezeichnung	Bestehend	Geplant	Handlungsauftrag	Abhängigkeiten im Richtplan	Koordinationsstand
-----	-------------	-----------	---------	------------------	-----------------------------	--------------------

Massnahmen zugunsten des ÖV kommunal

V5.06	Oberlandstrasse West inkl. Knoten Winterthurerstrasse		X	Umverteilung Raum- und Kapazitätsansprüche zugunsten Bus	<ul style="list-style-type: none"> • S2 Urbane Siedlungsstruktur • V2 Strassenraumgestaltung (übergeordnet) 	F
V5.07	Zentralstrasse		X	Umverteilung Raum- und Kapazitätsansprüche zugunsten Bus infolge des Baus der Moosackerstrasse <i>(Kommunale Aufgabe nach Abklassierung Zentralstrasse)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Erstellung Moosackerstrasse • S5 Subzentrum • V2 Hauptverkehrs- / Verbindungsstrasse (übergeordnet) • V2 Abklassierung Strasse • V2 Strassenraumgestaltung (übergeordnet) • V2 Koexistenzzone • V4 Veloroute (übergeordnet) 	Z
V5.08	Bahnhofstrasse		X	Busbevorzugung erstellen	<ul style="list-style-type: none"> • S4 Urbane Siedlungsstruktur • S5 Zentrum • V3 Strassenraum mit erhöhten Anforderungen 	F