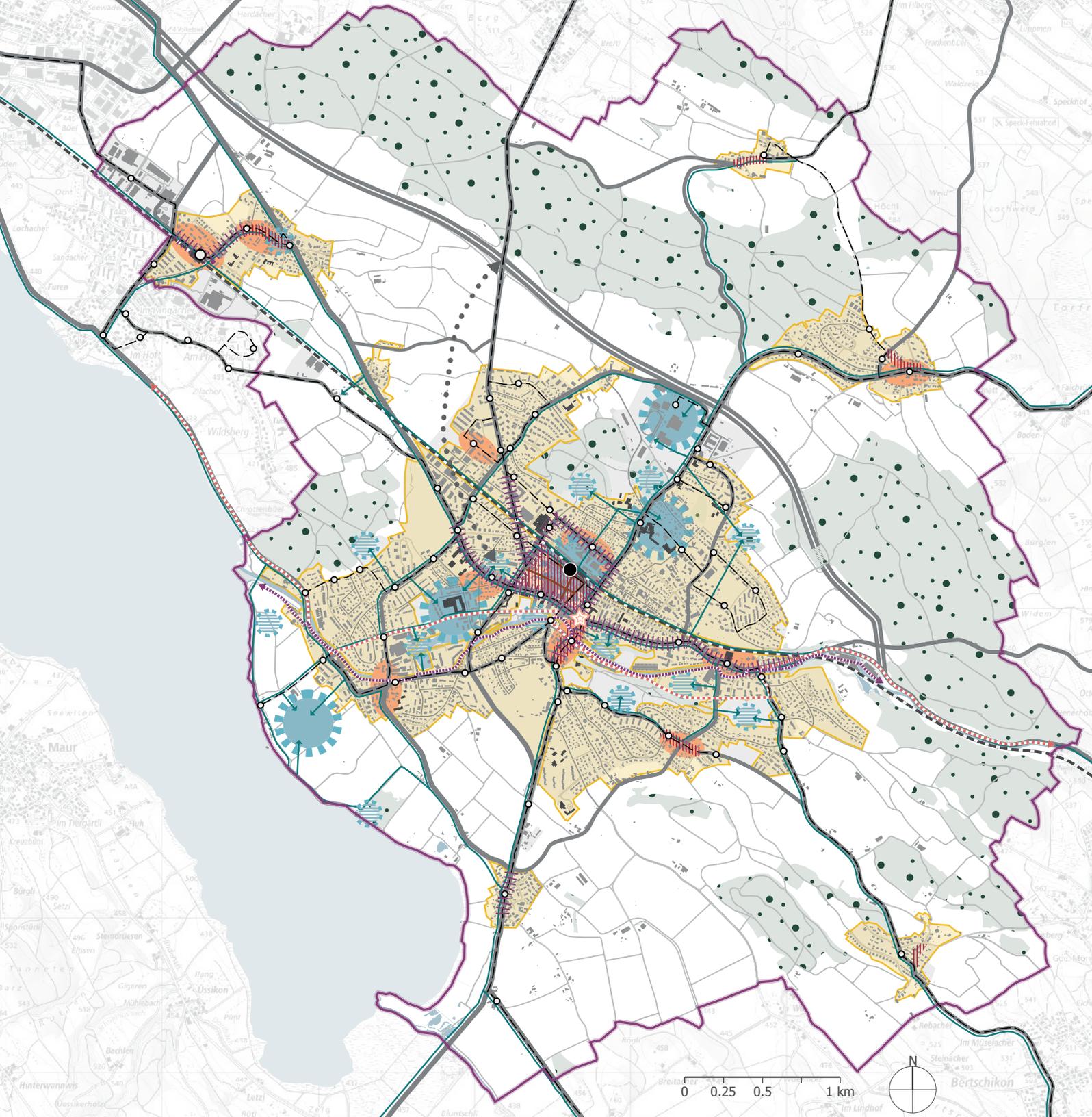




07  
MOBILITÄT



**Themenkarte Mobilität**

**Uster fördert den Fuss- und Veloverkehr**

- Wichtige Langsamverkehrsachsen
- Anbindung Fuss- und Veloverkehr an Zielorte
- ☀ Regionalbedeutsame Zielorte (Stärkung Anbindung an alle Stadtteile sowie an die Region für den Fuss- und Veloverkehr)
- ☀ Stadtbedeutsame Zielorte (Stärkung Anbindung aller Stadtteile für den Fuss- und Veloverkehr)
- Tempo-30-Zonen (flächendeckend gesteigerte Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit in den Wohnquartieren)
- Begegnungszonen (Stärkung Fuss- und Veloverkehr)
- Zentralgebiete der Stadtteile (Begegnungsorte)
- ↔ Fussweg entlang Aabach
- ↔ Veloweg entlang Aabach

**Uster stärkt den öffentlichen Verkehr**

- Busliniennetz (verdichtetes Liniennetz auf städtischem Angebotsniveau)
- Bushof (neuer, barrierefreier Bushof mit genügend Haltekanten)
- Bushaltestellen

**Uster verfügt über ein funktionales Hauptstrassennetz**

- Autobahn
- Hauptstrassennetz (Routen)
- Öffentliche Bauten
- Statterschliessung West (symbolische Darstellung)

**Uster gestaltet seine Strassenräume urban**

- Aufwertung Hauptstrassennetz (urbane Strassenraumgestaltung, mit Berücksichtigung ÖV, Fuss- und Veloverkehr)
- Verkehrsberuhigtes Zentrum (Strassenachsen mit Fussgängerzonen, Abstimmung auf ÖV, Fuss- und Veloverkehr)
- Zentrumspforte Sternplatz

# ZUSAMMENFASSUNG

# MOBILITÄT

Usters Strassennetz stösst in den Hauptverkehrszeiten an seine Kapazitätsgrenzen. Durch das erwartete Wachstum droht eine Überlastung des Verkehrsnetzes und des ÖV-Angebots auch ausserhalb der Hauptverkehrszeiten. Durch eine Verlagerung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens auf den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr soll dies verhindert werden: Uster steigt um! Gleichzeitig werden durch Infrastrukturbauten auf dem Hauptstrassennetz die heutige Verkehrskapazität erhalten und Aufwertungen im Stadtzentrum ermöglicht.

## **Leitsatz: Uster fördert den Fuss- und Veloverkehr**

### **Die Velostadt verbessern**

Das Velowegnetz wird aufgewertet und ausgebaut. Das Hauptrouthenetz verbindet die wichtigsten Zielorte der Stadtteile mit dem Zentrum. Das Abstellplatzangebot an den Zielorten wird erhöht. Die Velowege werden nach einheitlichen Kriterien für Velofahrer aller Niveaustufen sicher gestaltet (vgl. Kapitel 7.2.1).

### **Das Fusswegnetz ausbauen**

Das Fusswegnetz wird aufgewertet und erweitert. In den Erholungsgebieten und im Zentrum wird das Wegnetz verdichtet und die Quartiererholung gefördert. Der Spazierweg am Aabach wird vervollständigt (Kapitel 7.2.2).

### **Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität optimieren**

Die Verkehrssicherheit auf den Hauptverkehrsstrassen und in den zentralen Gebieten der Stadtteile wird erhöht, unter anderem durch Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen (Kapitel 7.2.3).

## **Leitsatz: Uster stärkt den öffentlichen Verkehr**

### **Den Bushof am heutigen Standort ausbauen**

Der Bushof wird am heutigen Standort ausgerichtet auf die Kapazitäten 2035 erweitert und an die Bedürfnisse mobilitätsbehinderter Personen angepasst. Der Raumbedarf für eine langfristige Erweiterung auf der Nordseite des Bahnhofs wird gesichert (vgl. Kapitel 7.3.1).

### **Die Fahrplanstabilität mit Durchmesserlinien und Anpassungen in der Verkehrsführung verbessern**

Durch die Verbindung von Linien zu Durchmesserlinien und die punktuelle Bevorzugung des Busses wird der Fahrplan stabilisiert (siehe Kapitel 7.3.2).

## **Das Liniennetz anpassen und erweitern**

Mittels Taktverdichtung wird das Angebot der bestehenden Linien erweitert. Mit einer nachfrageorientierten Planung wird das bestehende Netz schrittweise ausgebaut. Der Fokus liegt dabei auf Niederuster, Nänikon und Werrikon (vgl. Kapitel 7.3.3).

## **Leitsatz: Uster verfügt über ein funktionales Hauptstrassennetz**

### **Erreichbarkeit sicherstellen**

Das Hauptstrassennetz ist auf die Stadtentwicklung abgestimmt und stellt die Erreichbarkeit der Stadt Uster sicher. Die Trennwirkung der Bahn wird, koordiniert mit dem S-Bahn-Ausbau und abgestimmt auf die regionalen Verkehrsströme, mit den notwendigen Infrastrukturbauten gemindert. Die Verbindungen zwischen Uster und Nänikon sowie die Anschlüsse nach Westen und Osten stehen im Fokus (Kapitel 7.4.1).

### **Angebotsorientierte Planung**

Anpassungen des Hauptstrassennetzes orientieren sich an der heutigen Verkehrskapazität und wahren diese für die künftige Entwicklung (siehe Kapitel 7.4.2).

## **Leitsatz: Uster gestaltet seine Strassenräume urban**

### **Das Hauptstrassennetz aufwerten**

Die Hauptverkehrsrouten erfahren eine urbane Strassenraumgestaltung, die Dimensionierung orientiert sich am städtebaulichen Kontext. Im erweiterten Zentrumsgebiet wird der Strassenraum in den Stadtraum integriert und stellenweise mit einer Temporeduktion die Durchlässigkeit erhöht. Der Nüsslikreisell wird zum Sternenplatz (vgl. Kapitel 7.5.1).

## **Weitere Aufwertung des Hauptstrassennetzes mit neuen Verkehrsinfrastrukturen**

Mit der Realisierung der Moosackerstrasse ergeben sich im Zuge der Zentrumsentlastung weitere Aufwertungsmassnahmen im Zentrumsgebiet (siehe Kapitel 7.5.2).

# 07

# MOBILITÄT

## 7.1. AUSGANGSLAGE

Mit dem Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum wird eine Verkehrszunahme erfolgen. Der kommunale Richtplan, mit welchem im Kanton Zürich die Gemeinden die beabsichtigte Verkehrsentwicklung aufzeigen müssen, wurde in Uster 1986 festgesetzt. Die sich in den letzten Jahren häufenden Vorstösse im Gemeinderat zeigen, dass verschiedene Regelungen der damaligen Planung nicht mehr den heutigen Anforderungen entsprechen: Mit einer Motion fordert der Gemeinderat vom Stadtrat die Überarbeitung der Parkplatzverordnung von 1992, das Volk wird noch 2019 über die politisch umstrittene neue Abstellplatzverordnung abstimmen. Für die Veloinitiative, 2018 von der SP eingereicht, erarbeitet der Stadtrat derzeit eine Umsetzungsvorlage. Die Einführung neuer Buslinien respektive die Angebotsweiterung auf den bestehenden Linien sind weitere Dauerthemen. Daneben wird Uster von kantonalen Strassenprojekten und dem Ausbau des S-Bahn-Angebots tangiert, was Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen und dessen Bewältigung auf dem Gemeindegebiet von Uster hat.

Für eine gesamthafte Betrachtung der verkehrlichen Entwicklung im städtebaulichen Kontext entschied der Stadtrat, im Rahmen des STEK auch ein Gesamtverkehrskonzept (GVK) zu erarbeiten. Das STEK basiert somit auf der integrierten Betrachtung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

### 7.1.1. Überkommunale Ziele

Auf regionaler und kantonalen Ebene sind für Uster relevante Ziele für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung formuliert. So zielt das **Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich** (2018) auf ein kantonales Verkehrssystem, welches Gesellschaft und Wirtschaft eine ausreichende und effiziente Mobilität ermöglicht, die angestrebte Raumentwicklung unterstützt und gleichzeitig auch die Umweltbelastung minimiert. Zwei wesentliche Ziele sind auch für die Verkehrsentwicklung in Uster relevant. Erstens soll sich das Verkehrsangebot so entwickeln, dass die Erreichbarkeit urbaner Räume im Personenverkehr optimiert wird und jene nicht-urbaner Räume erhalten bleibt. Zweitens soll auf der Nachfrageseite mit Steuerungsmassnahmen eine Reduktion der Tagesdistanzen sowie eine Erhöhung des ÖV-, Fussverkehrs- und Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen bewirkt werden (GVK ZH 2018: 32, 34).

Der **kantonale Richtplan** (2015) richtet in seiner Gesamtstrategie Verkehr die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr aus. Dieser soll mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses, der nicht auf den

Fuss- oder Veloverkehr entfällt, übernehmen. Weiter sind der Fuss- und Veloverkehr vor allem auf kurzen Distanzen und in dicht besiedelten Gebieten zu fördern. Die qualitative Siedlungsentwicklung wird mit gezielten Aufwertungsmassnahmen im Strassenraum unterstützt (Richtplantext Kanton Zürich 2015: 4.1-1). Neben den kantonalen Strassenprojekten Uster West und Moosackerstrasse enthält der kantonale Richtplan einen Doppelspurausbau der Bahnlinie zwischen Uster und Aathal. Der Lückenschluss der Oberlandautobahn (A53) zwischen Autobahnkreisel Betzholz (Hinwil) und Uster ist ebenfalls festgesetzt.

Der **regionale Richtplan** (genehmigt, in Festsetzung) konkretisiert die kantonalen Ziele: Kurze Wege zwischen Wohn- und Arbeitsplatz sind zu ermöglichen. Der ÖV-Anteil ist von heute 17% auf 25% im Jahr 2030 anzuheben, während der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr von 20% (2011) auf 22% (2030) steigen soll. Zudem sollen verlässliche Reisezeiten für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr sichergestellt und ein multimodales Verkehrssystem gefördert werden (Richtplantext Regionaler Richtplan 2018: 83).

Zwischen 2014 und 2016 erarbeiteten die Stadt Uster und die kantonalen Ämter für Verkehr und Raumentwicklung Stossrichtungen zur Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung unter dem Titel **«Uster übermorgen»**. Im Dezember 2016 unterzeichneten der Regierungsrat des Kantons Zürich und der Ustermer Stadtrat eine Absichtserklärung zur Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung. Daraus geht hervor, dass Uster einerseits seine Zentrumsfunktion in der Region stärken muss. Andererseits soll der Modalsplit zugunsten des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs verändert und die Kapazitäten für den MIV nicht erhöht werden. Ebenfalls wurde festgehalten, dass die Stadt Uster bei der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes die kantonalen Strassen in ihre Planung einbeziehen kann und soll.

### 7.1.2. Strassennetz und Verkehrsaufkommen motorisierter Individualverkehr

Das Ustermer Strassennetz ist sternförmig um das Zentrum angeordnet, was eine gute flächige Abdeckung des Stadtgebiets mit Buslinien vom und zum Bahnhof ermöglicht (vgl. Abbildung 38). Trotzdem weist Uster gemäss Mikrozensus Verkehr 2010 einen MIV-Anteil von 57% als Hauptverkehrsmittel pro Weg für Ziel-, Quell- und Binnenverkehr aus (BFS 2012). Der Grossteil des Ustermer Verkehrsaufkommens ist somit hausgemacht.

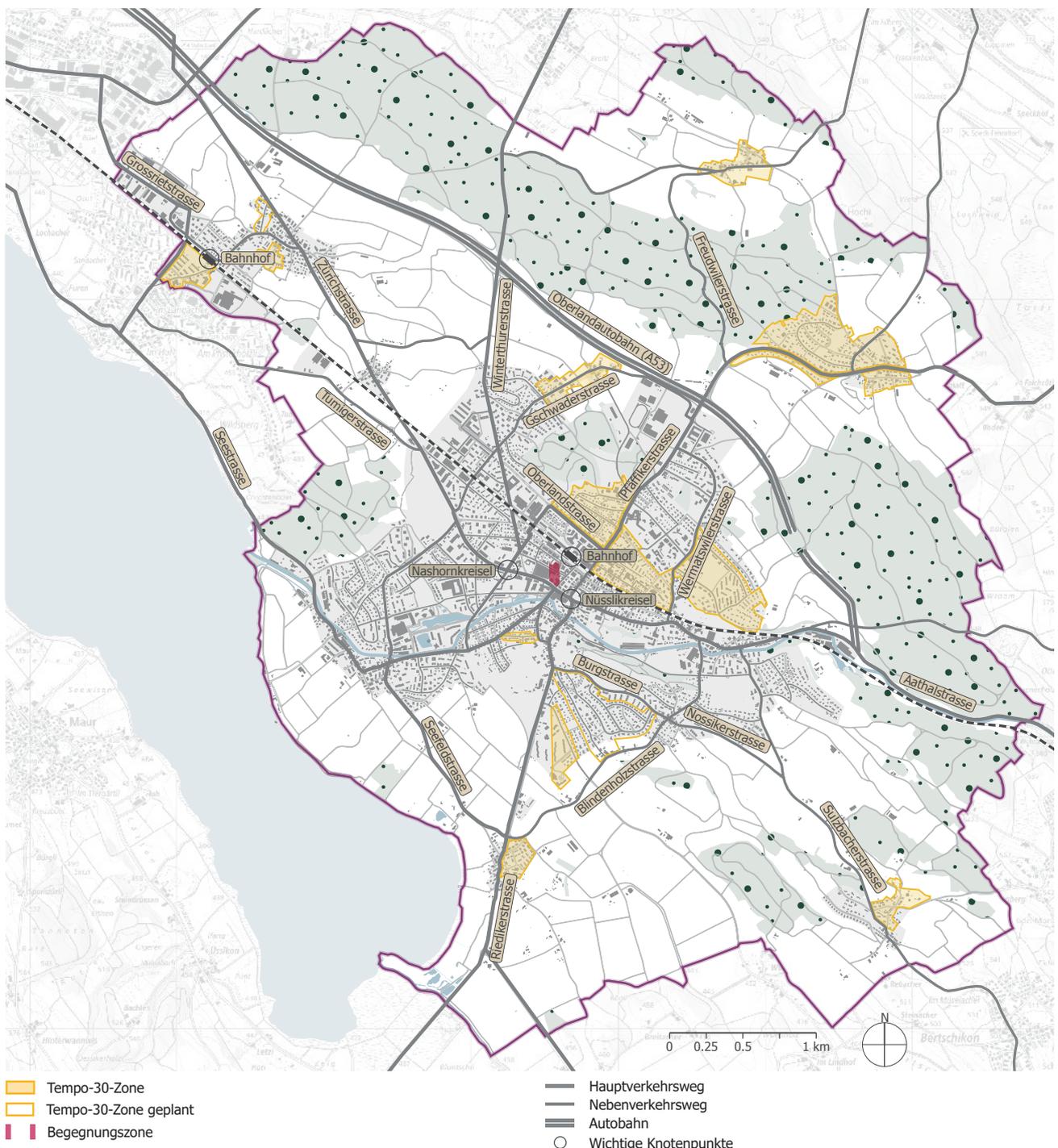
Weiter leitet das sternförmige Strassennetz den Durchgangsverkehr vor allem in Nord-Süd-Richtung durch das Stadtzen-

trum (Abbildung 39). Auf der Relation Ost-West hingegen weist Uster aufgrund der Autobahnumfahrung A53 und der durch die Bahnschranken erschwerte Ortsdurchfahrt fast keinen Durchgangsverkehr aus (AfV 2011: Gesamtverkehrsmodell).

Die Verkehrsknoten, die leistungsbestimmenden Faktoren im Verkehrsnetz, bezeugen die Auslastung des bestehenden Strassennetzes: Die Kapazitäten der Knoten Nüsslikreisel, Nashornkreisel und Seefeld-/Riedikerstrasse sind in der Spitzensunde gerade noch ausreichend bis überlastet. Die Knoten A53/Aathalstrasse, Zürich-/Zentralstrasse (Nüsslikreisel), Berchtold-/Bankstrasse und Winterthurer-/Haberweidstrasse weisen

zudem Sicherheitsdefizite auf und gelten als Unfallschwerpunkte (AfV 2011: Gesamtverkehrsmodell).

Usters Strassenräume sind mehrheitlich verkehrorientiert gestaltet, auch in den Zentrumsgebieten. Dadurch wird die Aufenthaltsqualität für Velofahrerinnen, Fussgänger und Schulkinder in wichtigen Begegnungsräumen geschmälert. Tempo-30-Zonen, welche einen erwiesenen Mehrwert für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer haben und sich für Begegnungsräume bewähren, werden in Uster jedoch nur auf Initiative der Quartierbevölkerung eingeführt. 2008 hatte das Stimmvolk die flächendeckende Einführung in Wohnquartieren abgelehnt.



**Abbildung 38: Strassennetz 2019.** Die Hauptverkehrsrouten sowie die wichtigsten Knotenpunkte sind der Orientierung halber beschriftet.



Endhaltestellen hat sich die Fahrplanstabilität in den letzten Jahren verschlechtert. Durch den oft stockenden Verkehr auf der Oberland-/Dammstrasse sowie auf der Zürichstrasse sind fast alle Buslinien in irgendeiner Form von Behinderungen durch den MIV betroffen. Das heutige Kreiselsystem in Uster verhindert zudem eine Busbevorzugung an Knoten. Die Bus-Bus-Anschlüsse am Bahnhof Uster können vor allem in den Hauptverkehrszeiten nicht mehr garantiert werden. Die Anschlüsse auf die S-Bahn hingegen sind, dank der relativ langen Umsteigezeiten von fünf Minuten, stabil.

Des Weiteren haben die steigenden Fahrgastzahlen Kapazitätsengpässe auf den Linien 811, 813, 816, 817, 842 und 845 zur Folge.

Aufgrund der schlechten Fahrplanstabilität können die Potenziale beim innerstädtischen Verkehr nicht voll ausgenutzt werden. Die Stabilisierung der Fahrpläne ist aber Grundvoraussetzung für die nachhaltige Veränderung des Modalsplits im Sinne der kantonalen und regionalen Ziele. Weiter ist durch das er-

wartete Wachstum von Uster und der Region bei hoher Fahrplanstabilität mit einer Nachfragezunahme von bis zu 10% zu rechnen. Der anstehende Ausbau des Busangebots ist ohne Kapazitätserweiterungen am Bushof Uster allerdings unmöglich.

Für die Erweiterung des Busangebots bestehen verschiedene konzeptionelle Ansätze. Es zeigte sich, dass Durchmesserlinien die Fahrplanstabilität am effizientesten erhöhen, Tangentialverbindungen zwischen den Quartieren hingegen einen geringen Mehrwert aufweisen. Kapazitätsengpässe auf den Buslinien kann mit einer Taktverdichtung am besten begegnet werden, mit der Angebotserweiterung S-Bahn 2G könnte gar ein städtischer Takt von ungefähr sieben Minuten eingeführt werden. Zur Unterstützung der angestrebten städtebaulichen Entwicklung sollte die Zürichstrasse im Zentrumsbereich mit Haltestellen ausgestattet und Nänikon–Werrikon mit einer neuen Buslinie an Uster angebunden werden. Ein Ausbau dieser Linie an das Einkaufsgebiet von Volketswil ist aus Sicht der ÖV-Planung denkbar.

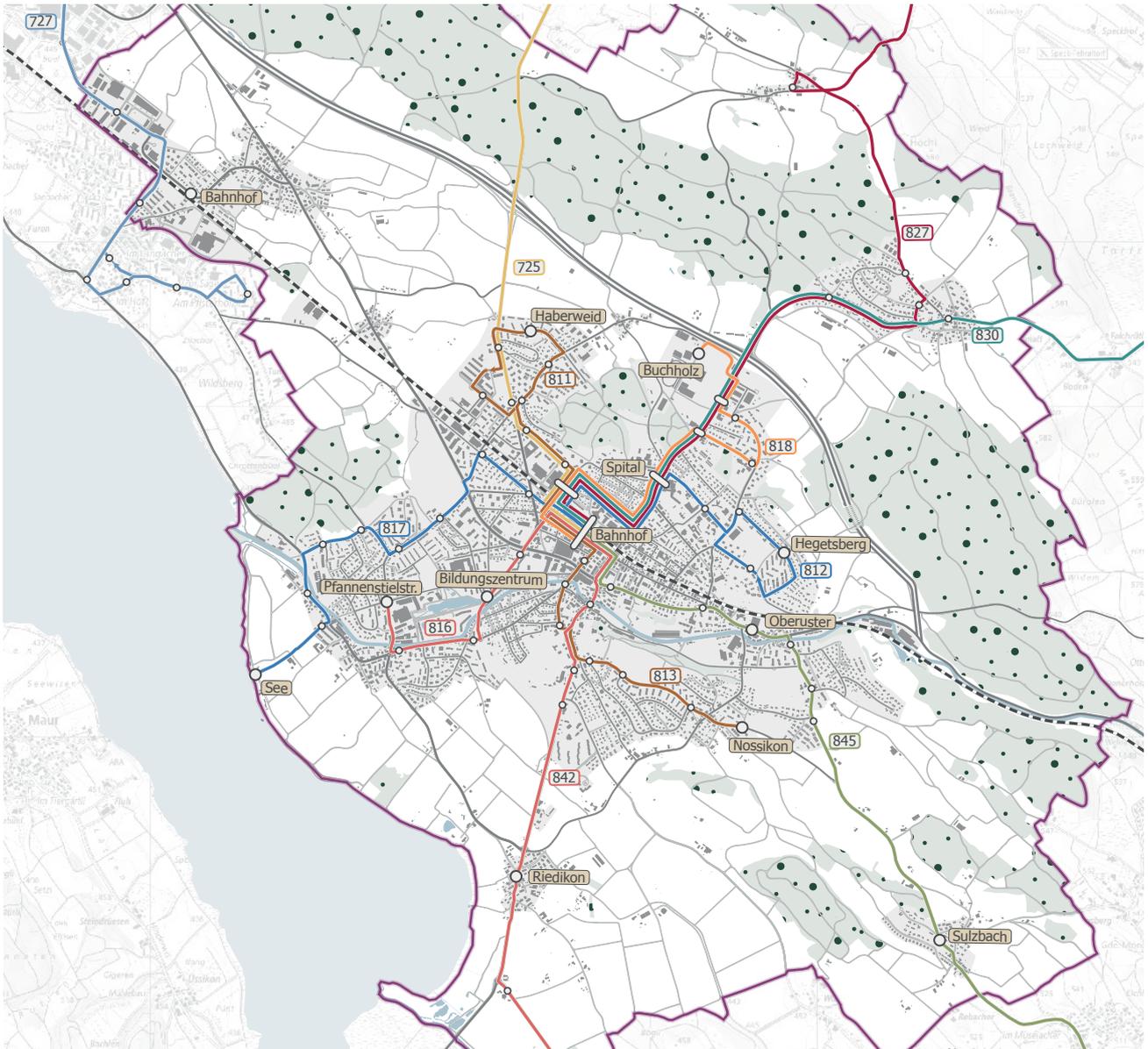


Abbildung 40: Busliniennetz 2019, ergänzt um die neue Linie 818 (ab Dezember 2019).

### 7.1.4. Fuss- und Veloverkehr

Uster soll sich zur Velostadt entwickeln. Dies geht zumindest aus verschiedenen Vorstössen von Gemeinderatsmitgliedern hervor. Die erfolgreich eingereichte Veloinitiative der SP spiegelt auch das Bedürfnis der Bevölkerung, haben doch doppelt so viele Personen die Initiative unterzeichnet wie erforderlich.

Stadtstruktur und Topografie bieten gute Voraussetzungen für den Veloverkehr. Die wichtigsten Zielorte liegen nahe beieinander, ideal für das Zurücklegen innerstädtischer Wege zu Fuss oder mit dem Velo. Die Auswertung des Mikrozensus Verkehr zeigt aber, dass im Quell-/Zielverkehr noch wenig auf dieses Verkehrsmittel gesetzt wird. Wie im öffentlichen Verkehr weisen auch das Fuss- und Velowegnetz Optimierungspotenziale auf. Zum einen haben sich die Anforderungen an Fuss- und Velowege seit der Festsetzung des kommunalen Richtplans von 1986 verändert. Sicherheitsaspekte und die Anforderungen für eine barrierefreie Mobilität werden bei der Gestaltung heute höher gewichtet. Weiter ist die Dichte des heutigen Velowegnetzes im kantonalen Städtevergleich eher bescheiden.

Insbesondere das lückenhafte und ungenügend gestaltete Velowegnetz wurde in der Bevölkerungsbefragung 2017 und auch in den Echoräumen bemängelt. Die Ausgestaltung von Velowegen muss weiter auch neuen Veloformen wie E-Bikes oder Cargo-Velos/Veloanhängern entsprechen. Hinzu kommt die Überlastung der Veloabstellanlagen am Bahnhof Uster: In unmittelbarer Bahnhofsnähe befinden sich rund 1300 Velo-Abstellplätze. Das Angebot entspricht vor allem in den Sommermonaten der Nachfrage; Angebot und Nachfrage decken sich jedoch nicht in allen Abstellanlagen gleich gut (Abbildung 41). Durch das erwartete Wachstum wird der Bedarf an Veloabstellplätzen insbesondere am Bahnhof wesentlich zunehmen.

Betreffend Verkehrssicherheit lässt sich die Situation für den Langsamverkehr in Uster generell verbessern. So sind die Begegnungsorte in den Stadtteilen heute nur teilweise durch Tempo-30-Zonen signalisiert, was das Unfallrisiko erhöht. Unfälle mit Fussgängerbeteiligung sind insbesondere auf den Hauptverkehrsstrassen im Zentrumsgebiet häufig. Ein Teil dieser Unfälle lässt sich auf die Tatsache zurückführen, dass die markierten Querungsstellen von den Fussgängern nicht genutzt werden. Die Übergänge oder der Wunsch nach einer direkten Querung entsprechen nicht überall den vorhandenen Fussgängerstreifen.

### 7.1.5. Bahnübergänge

Die quer durch das Siedlungsgebiet verlaufende S-Bahn-Linie kreuzt mehrere Strassen à Niveau, das heisst ohne Unter- oder Überführungen (Abbildung 42). Das gute Bahnangebot wirkt sich entsprechend auf die Bahnübergänge aus. Die für die Verkehrsabwicklung relevanten Bahnübergänge sind pro Stunde mehr als die Hälfte der Zeit geschlossen. Folglich wird als Nord-Süd-Verbindung vor allem die Unterführung Dammstrasse genutzt, gefolgt von den Bahnübergängen Winterthurerstrasse und Brunnenstrasse.

Die langen Schliesszeiten der Bahnübergänge auf den Zufahrtsachsen machen Uster für Nord-Süd-Verbindungen unattraktiv und verringern so den Durchgangsverkehr. In den Hauptverkehrszeiten bilden sich dennoch lange Rückstaus, welche auch den öffentlichen Verkehr behindern. Der Rückstau vom Bahnübergang Brunnenstrasse, welcher als einziger Bahnübergang von Bussen genutzt wird, ist dabei besonders einschneidend. Bei der Abzweigung Aathalstrasse/Sulzbachstrasse ist die geschlossene Barriere Aathalstrasse hingegen ein Vorteil für den Busbetrieb. Sie ermöglicht mit ihrer Dosierwirkung den Bussen das Einbiegen auf die Hauptstrasse.

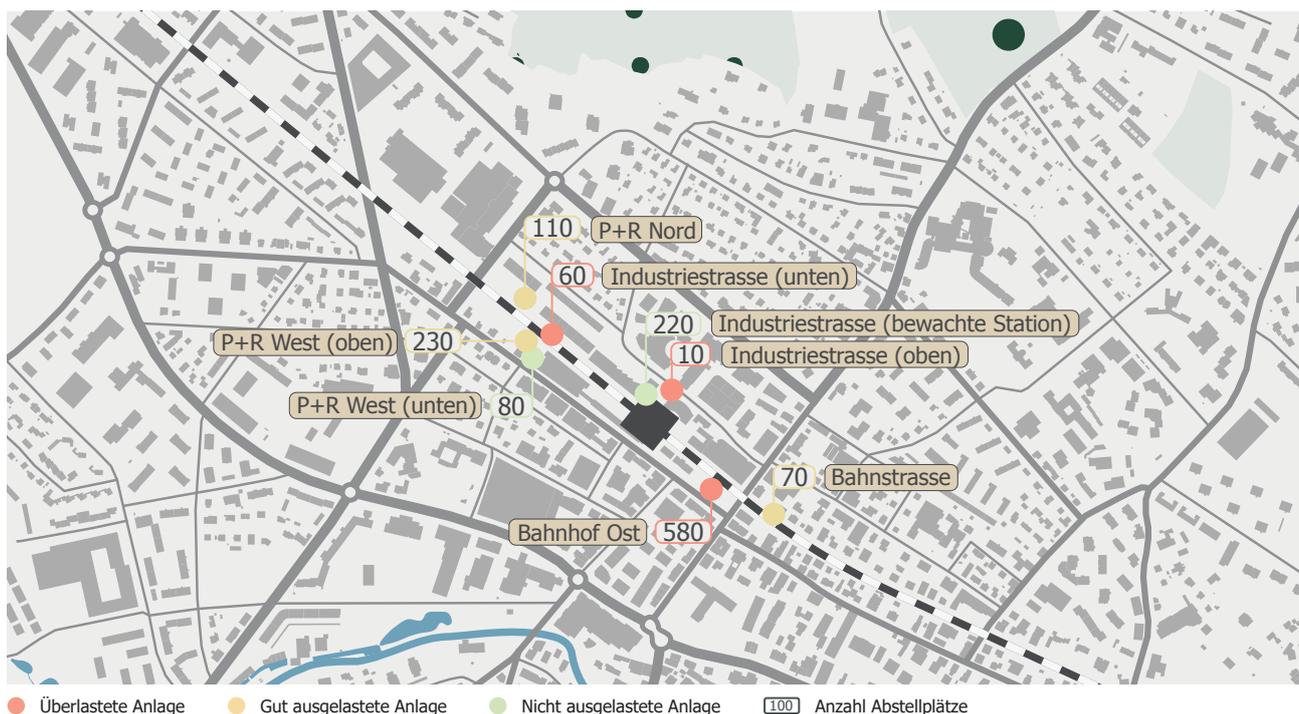
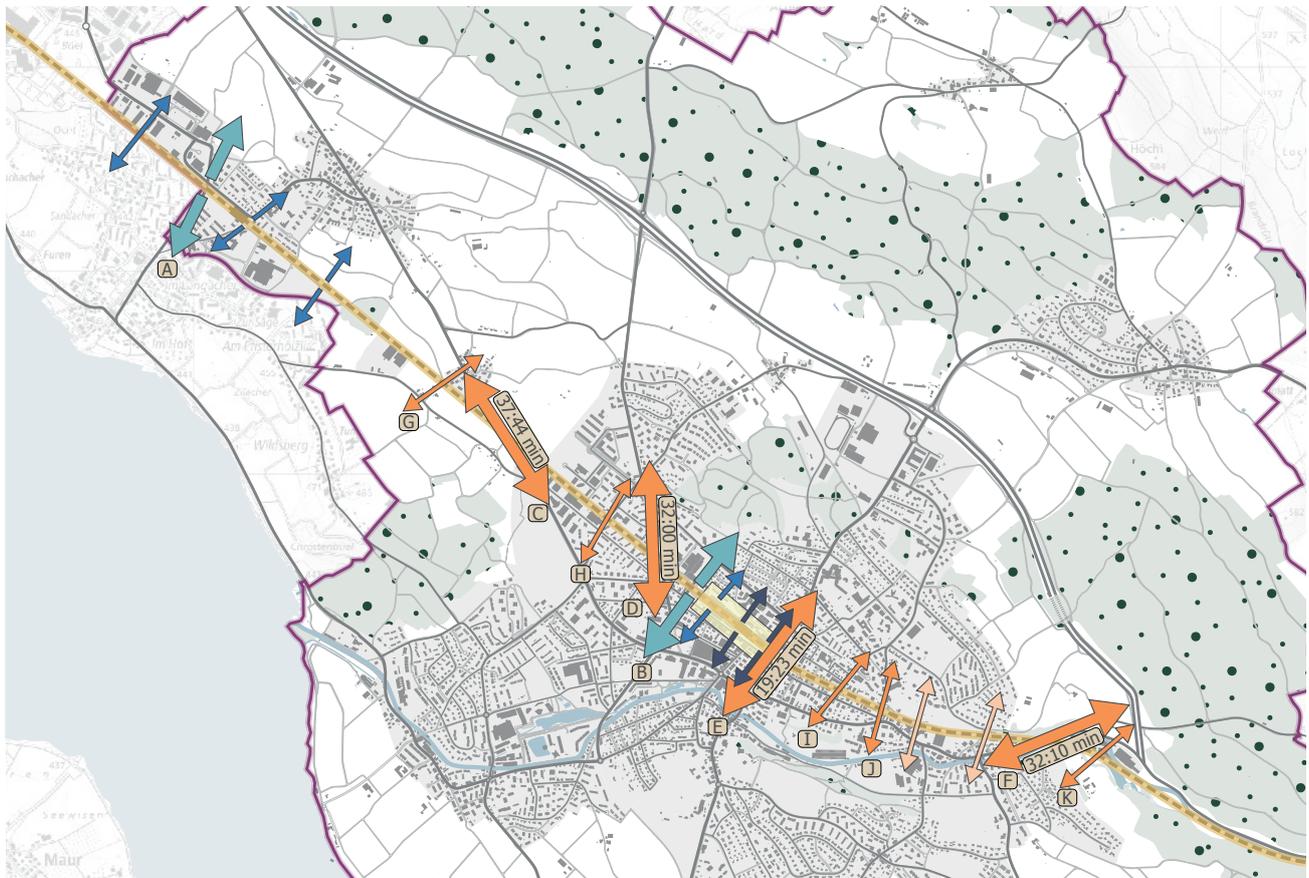


Abbildung 41: Angebot an Veloabstellplätzen beim Bahnhof Uster. Angebot und Nachfrage decken sich nicht überall gleich gut.



- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li> Bahnüberführung Fuss- und Veloverkehr</li> <li> Bahnquerung à Niveau</li> <li> Bahnquerung à Niveau Fuss- und Veloverkehr</li> <li> Bahnunterführung</li> <li> Bahnunterführung Fussverkehr</li> <li> Bahnunterführung Fuss- und Veloverkehr</li> <li> 19:23 min Schliesszeiten Barrieren in Minuten</li> <li> Bahnhofsgelände</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>A</b> Unterführung Greifenseestrasse</li> <li><b>B</b> Unterführung Dammstrasse</li> <li><b>C</b> Übergang Zürichstrasse</li> <li><b>D</b> Übergang Winterthurerstrasse</li> <li><b>E</b> Übergang Brunnenstrasse</li> <li><b>F</b> Übergang Aathalstrasse</li> <li><b>G</b> Übergang Böschstrasse</li> <li><b>H</b> Übergang Gschwaderstrasse</li> <li><b>I</b> Übergang Kreuzstrasse</li> <li><b>J</b> Übergang Wermatswilerstrasse</li> <li><b>K</b> Übergang Trümplerareal</li> </ul> |
|---|---|

**Abbildung 42: Bahnübergänge und ihre Schliesszeiten.** Mit der Einführung der Taktverdichtung und dem Ausbau des Liniennetzes der S-Bahn wird die Verkehrsführung in Uster bei gleichbleibendem Strassennetz zur Herausforderung.

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

(APV) legt sowohl den minimalen Bedarf als auch die maximal zulässige Anzahl Parkplätze für verschiedene Nutzungsarten fest. Bei speziellen Nutzungsformen, welche ein erhöhtes Verkehrsaufkommen in Uster zur Folge haben, schreibt die Verordnung eine Bewirtschaftungspflicht vor. Das Volk wird im Herbst 2019 abschliessend über diese neue Verordnung befinden.

### 7.1.6. Ruhender Verkehr

Auf Ustermer Stadtgebiet ist ein grosszügiges Parkraumangebot vorhanden, welches gemäss der Parkierungsverordnung vom 8. Februar 2016 bewirtschaftet wird. Die geltenden Tarife sind tief und daher wenig lenkungswirksam und stellen das Auto für den innerstädtischen Verkehr in Konkurrenz zu Velo- und Fussverkehr (vgl. Abbildung 43).

Die aktuell gültige Parkplatzverordnung (PPV) wurde 1992 in Kraft gesetzt. 2018 wurde diese Verordnung auf parlamentarischen Vorstoss hin revidiert. Die neue Abstellplatzverordnung

### 7.1.7. Verkehrssituation im Zentrum

Im Stadtzentrum konzentrieren sich viele Nutzungen und auch die Hauptverkehrsstrassen kommen hier zusammen. Die Verkehrsführung im Stadtzentrum wird im städtebaulichen Kontext in Kapitel 8 behandelt. Hauptthemen im Bereich Mobilität sind die Verkehrsberuhigung, die Aufwertung des Strassenraums für mehr Aufenthaltsqualität, die Entwicklung von Bahnhof und Bushof sowie die Parkierung.

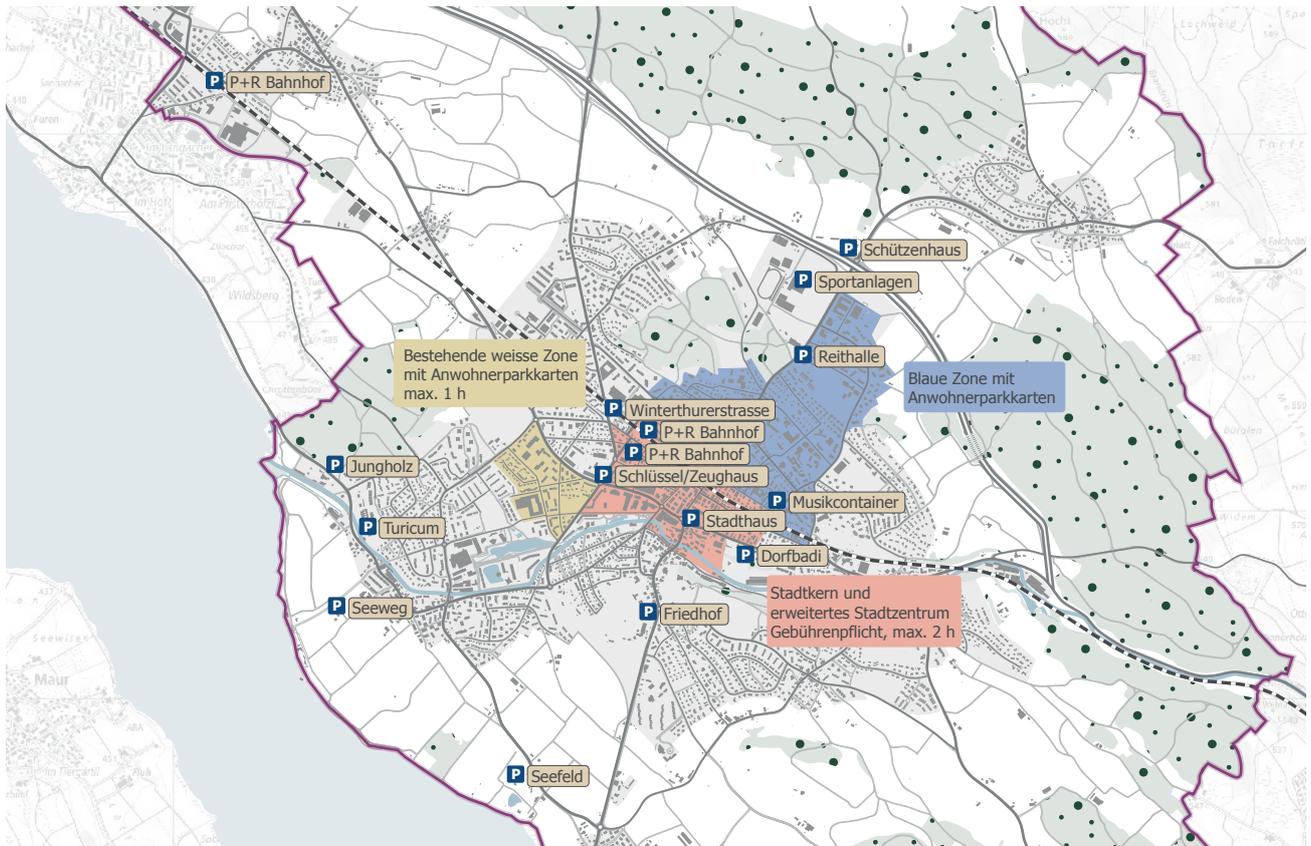


Abbildung 43: Ruhender Verkehr. Auf Stadtgebiet ist ein grosszügiges Parkraumangebot vorhanden, bewirtschaftet gemäss Parkierungsverordnung.

### 7.1.8. Bestehende übergeordnete Planungen

Für den Nord-Süd-Durchgangsverkehr in der Stadt Uster sind im kantonalen Richtplan zwei neue Strassen zur kurz- bis mittelfristigen Realisierung vorgesehen (siehe Abbildung 44). Mit **Uster West** soll eine alternative, niveaufreie Querung der SBB-Linie als Entlastung der beiden Bahnübergänge Winterthurerstrasse und Zürichstrasse geschaffen werden. Mit der **Moosackerstrasse** sollen die Achsen Talackerstrasse, Zentralstrasse, Apothekerstrasse, Zürichstrasse und der Zentrumsbereich selbst entlastet werden. Die entlasteten Achsen sind nach der Realisierung abzuklassieren.

2007 wurde das Projekt Uster West im kantonalen Richtplan festgesetzt und in der Folge die Linienführung weiter optimiert. Die Strasse verläuft am Ortsrand und in unmittelbarer Nähe zum Werriker Riet, dessen Schutzverordnung 2014 angepasst wurde. Gegen diese Verordnung wurde Rekurs geführt, worauf 2017 seitens Baudirektion eine angepasste Verordnung erlassen wurde, gegen welche wiederum rekuriert wurde. Die Umsetzung des Projektes wird somit immer wieder verzögert. Für die Erarbeitung des STEK wurde der Grundsatzentscheid gefällt, dass trotz des ungewissen Realisierungszeitpunkts an den festgesetzten Kantonsstrassen Uster West und Moosackerstrasse festgehalten wird. Die Projekte galten für das STEK als «geplante Realitäten», deren Auswirkungen in die planerischen Überlegungen miteinflussen.

Mit diesen Strassenprojekten sind gegenüber dem heutigen Hauptstrassennetz drei verschiedene Endzustände denkbar.

- Realisierung von «Uster West»
- Realisierung von «Moosackerstrasse»
- Realisierung von «Uster West» und «Moosackerstrasse»

Die einzelnen verkehrlichen Lösungen Uster West und Moosackerstrasse gilt es so zu konzipieren, dass sie einer späteren Ergänzung durch das jeweilig andere Strassenprojekt standhalten. Im Rahmen des STEK wurde in diesem Zusammenhang von «aufwärtskompatiblen» Lösungen gesprochen.

**Verkehrliche Wirkung Uster West und Moosackerstrasse:** Mit der Realisierung von Uster West und der Moosackerstrasse werden einerseits diverse Strassenabschnitte im Zentrum (Winterthurerstrasse, Zürichstrasse, Gschwaderstrasse, Oberlandstrasse, Dammstrasse, Berchtoldstrasse, Apothekerstrasse, Zentralstrasse und Riedikerstrasse) sowie der Nüssli- kreisel vom Verkehr entlastet. Andererseits führen diese neuen Verkehrsinfrastrukturen zu Verkehrszunahmen auf der Wilstrasse, Sonnenbergstrasse, Zürichstrasse (Nashornkreisel bis Knoten Sonnenberg-/Zürich-/Brandstrasse), Seestrasse und Blindenholzstrasse.

**Verkehrliche Wirkung Uster West:** Die alleinige Realisierung von Uster West entlastet einerseits die Winterthurerstrasse, Oberlandstrasse (Abschnitt Knoten Dammstrasse/Oberlandstrasse bis Winterthurerstrasse), Berchtoldstrasse, Dammstrasse und Gschwaderstrasse. Andererseits führt die neue Verkehrsinfrastruktur zu einer Verkehrszunahme auf der Sonnenbergstrasse, Seestrasse und der Zürichstrasse (Nashornkreisel bis Knoten Sonnenberg-/Zürich-/Brandstrasse).

**Verkehrliche Wirkung Moosackerstrasse:** Mit der Realisierung der Moosackerstrasse werden einerseits die Zentralstrasse, Zürichstrasse (Nashornkreisel bis Brunnenkreisel), Apothekerstrasse und Seefeldstrasse sowie der Nüsslikreisel vom Verkehr entlastet. Die Moosackerstrasse bringt keine Verkehrs-entlastung der Bahnübergänge. Andererseits führt die neue Verkehrsinfrastruktur zu einer Verkehrszunahme auf der Wilstrasse, Blindenholzstrasse und Seestrasse.

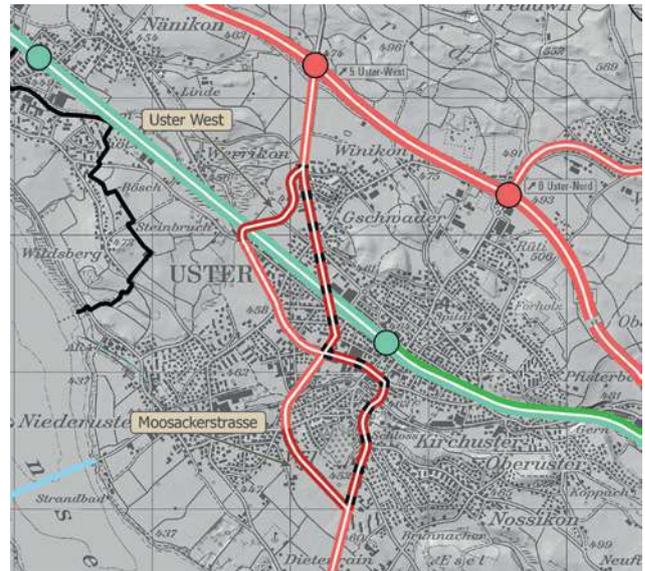
Während der zweijährigen Bearbeitungszeit des STEK haben sich die Rahmenbedingungen für die beiden kantonalen Strassenprojekte geändert. Ende 2018 hat das Baurekursgericht die Rekurse zur angepassten Schutzverordnung für das Werriker Riet mehrheitlich gutgeheissen. Der Kanton Zürich hat beschlossen, das Urteil nicht weiterzuziehen und die Schutzverordnung erneut anzupassen. Die Vergrösserung der Schutz- und Pufferzonen hat wiederum Auswirkungen auf die Linienführung von Uster West, deren Spielraum nochmals enger wird. Das Projekt Uster West ist somit ungewiss. Der definitive Entscheidung für oder gegen die Realisierung der neuen Westerschliessung liegt beim Kanton.

In Anbetracht der bereits weit fortgeschrittenen Bearbeitung des STEK und dem im Falle Uster West ungewissen weiteren Vorgehen war es nicht möglich, die geänderten Rahmenbedingungen im geplanten Zeithorizont des STEK vollumfassend zu adaptieren. Zur Stadterschliessung Uster West und der damit verbundenen barrierefreien Nord-Süd-Verbindung kann das STEK deshalb keine konkreten Aussagen machen.

Mit der **Neuen Greifenseestrasse** beabsichtigt der Kanton den Bau einer weiteren Kantonsstrasse auf Gemeindegebiet der Stadt Uster. Das Vorhaben ist im regionalen Richtplan enthalten und dient als Entlastungsachse für das Industriegebiet Volketswil sowie langfristig als Erschliessungsstrasse für das Entwicklungsgebiet Grossriet. Gegen die Planaufgabe Ende 2018 begeherten die betroffenen Gemeinden Uster und Greifensee vertiefte Abklärungen, insbesondere zur Zweckmässigkeitsbeurteilung. Der Kanton Zürich prüft nun die nächsten Schritte.

Der **Lückenschluss der Oberlandautobahn (A53)** zwischen dem Autobahnkreisel Betzholz (Hinwil) und Uster befindet sich noch immer in der planerischen Vorbereitungsphase. Mit der Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz wird die Oberlandautobahn zwischen Brüttsellen und der Verzweigung Reichenburg Teil des Nationalstrassennetzes. Das Projekt steht somit in Konkurrenz zu anderen Ausbauprojekten auf Nationalstrassen. Für die Stadt Uster ergibt der Lückenschluss gemäss den Verkehrsmodellrechnungen eine Entlastung vom Nord-Süd-Durchgangsverkehr.

Die Angebotsverdichtung im S-Bahn-Netz mit dem **Ausbau-schritt Bahninfrastruktur 2035** wird wesentliche Auswirkungen auf die Schliesszeiten der Bahnübergänge in Uster haben. Der Ausbau verbessert das Fern- und Regionalverkehrsangebot der S-Bahn. Geplant ist neben dem Ausbau des Bahnhof Stadelhofen und dem Brüttenertunnel auch der Doppelspur Ausbau im Aathal. Aktuell erarbeitet die SBB eine Studie zu den Auswirkungen STEP 2035 auf die Rückstausituation an den Ustermer Bahnübergängen. Die Ergebnisse werden Ende 2019 erwartet.



**Abbildung 44: Strassenprojekte im kantonalen Richtplan.** Die geplanten Kantonsstrassen Uster West und Moosackerstrasse sollen Uster vom Durchgangsverkehr entlasten. Quelle: Richtplan Kanton Zürich 2018.

Mit der S-Bahn der zweiten Generation, **S-Bahn 2G**, skizzieren der ZVV und die SBB ein Maximalkonzept unter der Annahme, dass sich die Nachfrage im Bahnverkehr verdoppeln wird. Es handelt sich um ein sehr langfristiges Angebotskonzept, mit dessen Realisierung ab Uster Richtung Zürich rund 14 bis 16 Züge pro Stunde und Richtung Aathal 8 bis 12 Züge pro Stunde verkehren (vgl. Kapitel 3.3.6). Die Trennwirkung der Bahnlinie wird durch die markante Erhöhung der Schliesszeiten an sämtlichen Bahnübergängen zusätzlich verstärkt (vgl. Kapitel 7.1.5). Die Umsetzung dieser Vision ist ungewiss, hätte sie doch im ganzen Kanton Zürich einschneidende Massnahmen zur Folge. Da vor 2060 keine Realisierung erwartet werden kann, nimmt das STEK keinen inhaltlichen Bezug auf dieses Thema.

### 7.1.9. Auswirkungen auf verkehrliche Planungen in Uster – Uster steigt um!

Das Strassennetz in Uster stösst heute teilweise an seine Kapazitätsgrenzen. Bei gleichbleibendem Mobilitätsverhalten und -angebot droht durch das erwartete Wachstum eine Überlastung des Verkehrsnetzes und der ÖV-Infrastruktur auch ausserhalb der Hauptverkehrszeiten. Die im Richtplan eingetragenen Strassenprojekte Uster West und Moosackerstrasse könnten die Problematik entschärfen; die neusten Entwicklungen im Projekt Uster West legen jedoch die Vermutung nahe, dass mittelfristig lediglich der Bau der Moosackerstrasse realistisch ist.

Für die sich verschärfende Problematik bei den Bahnübergängen sind, sollte das Projekt Uster West seitens Kanton verworfen werden, Alternativen zu erarbeiten. Ein Ausbau der Unterführung Dammstrasse oder der Bau einer Unterführung Winterthurerstrasse sind mögliche Optionen. Da es sich in beiden Fällen um kantonale Strassenprojekte handelt, ist die Stadt von übergeordneten Planungsstellen abhängig. Ähnliche Voraussetzungen existieren bei der Moosackerstrasse, beim Ausbau der S-Bahn und bei der Entwicklung der Regionalbuslinien.

Die Stadt ist auf eine enge und kooperative Zusammenarbeit mit Akteuren angewiesen, welche ihre nächsten Schritte in einem grösseren Kontext planen. Dabei existieren auch zeitliche Abhängigkeiten.

Um das städtische Mobilitätsverhalten positiv beeinflussen zu können, fokussiert das STEK deshalb primär auf Handlungsansätze, welche die Stadt selbst umsetzen kann. Dies zeigt sich auch bei den definierten Schlüsselprojekten (vgl. Kapitel 10.2). Prioritär gilt es, Kapazitätsengpässe im bestehenden Netz zu lösen. Grösste Stellschraube ist die Senkung des MIV-Anteils im Modalsplit durch eine Verlagerung vom Autoverkehr auf den öffentlichen Verkehr sowie auf den Langsamverkehr: Uster steigt um! Dieses von den Echoräumen gestützte Leitziel bestimmt die Leitsätze und Strategien des STEK massgeblich, bedeutet jedoch nicht die Bekämpfung des Autos als Verkehrsmittel.

**Förderung des Langsamverkehrs:** Uster braucht attraktive und sichere Velo- und Fussgängerverbindungen. Das Fusswegnetz ist besonders für die quartierbezogene Naherholung aufzuwerten. Das «Fahrerlebnis» muss für alle Velofahrer attraktiv sein, ebenso das Parkieren an den wichtigen Zielpunkten. Generell sind stadtbedeutsame Zielorte über direkte und sichere Fuss- und Velowege mit allen Stadtteilen und dem Zentrum zu verbinden. Auch sollen die Verbindung entlang des Aabachs gestärkt und ein attraktives Fusswegnetz im Seefeld, in den Stadtwäldern und im Freiraum zwischen Nänikon und Uster angeboten werden. Zielorte von regionaler Bedeutung sind zusätzlich gut an die umliegenden Gemeinden anzubinden. Sämtliche Zielorte wurden in der Bevölkerungsbefragung evaluiert und in den Echoräumen verifiziert.

**Stärkung des öffentlichen Verkehrs:** Das Busangebot ist abgestimmt auf die zunehmende Nachfrage schrittweise auszubauen und die Fahrplanstabilität zu verbessern. Da die Regionalbusse überkommunale Abhängigkeiten aufweisen, wird am bestehenden Regionalnetz festgehalten. Ein barrierefreier und dem künftigen Angebot entsprechender Bushof ist Grundvoraussetzung für die Stabilisierung des Fahrplankonzepts.

**Der Raumnutzung angepasste Strassenraumgestaltung:** Strassenräume im erweiterten Zentrumsgebiet sind urbaner, Begegnungsorte in den Stadtteilen verkehrsberuhigt zu gestalten. Die Verkehrssicherheit ist insbesondere in den Begegnungsgebieten der Stadtteile zu erhöhen.

**Anpassung der Verkehrsführung in und zum Zentrum:** Zur Reduktion des Auto-Binnenverkehrs müssen die Velo- und Fussgängerrouten zum Zentrum und die Aufenthaltsqualität im Zentrum verbessert werden. Für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist eine flüssigere Zufahrt für die Busse vorzusehen. Siehe hierzu Kapitel 8.

Weiter muss sichergestellt werden, dass der durch das Wachstum entstehende Mehrverkehr durch den öffentlichen und den Langsamverkehr aufgefangen werden kann. Die noch nicht rechtskräftige Abstellplatzverordnung würde dieses Ziel positiv unterstützen.

## 7.2. USTER FÖRDERT DEN FUSS- UND VELOVERKEHR

### 7.2.1. Die Velostadt verbessern

Das Velowegnetz wird ausgebaut und aufgewertet (Abbildung 45): Prioritär wird das auf den Alltagsverkehr ausgerichtete Hauptnetz angegangen und wo notwendig vervollständigt. Das Netz verbindet alle Stadtteile mit dem Zentrum und den wichtigsten Zielorten. Untereinander werden die Stadtteile über Nebenrouten erschlossen, welche auch die Anbindungen der Stadtteile an das Hauptnetz beziehungsweise wichtige Querverbindungen sicherstellen. Die Ausgestaltung der Fahrbahn auf Haupt- und Nebenrouten erfolgt nach einheitlichen Qualitätskriterien, welche das Befahren für alle Velobenutzer verbessert (siehe Abbildung 45 und Tabelle 1).

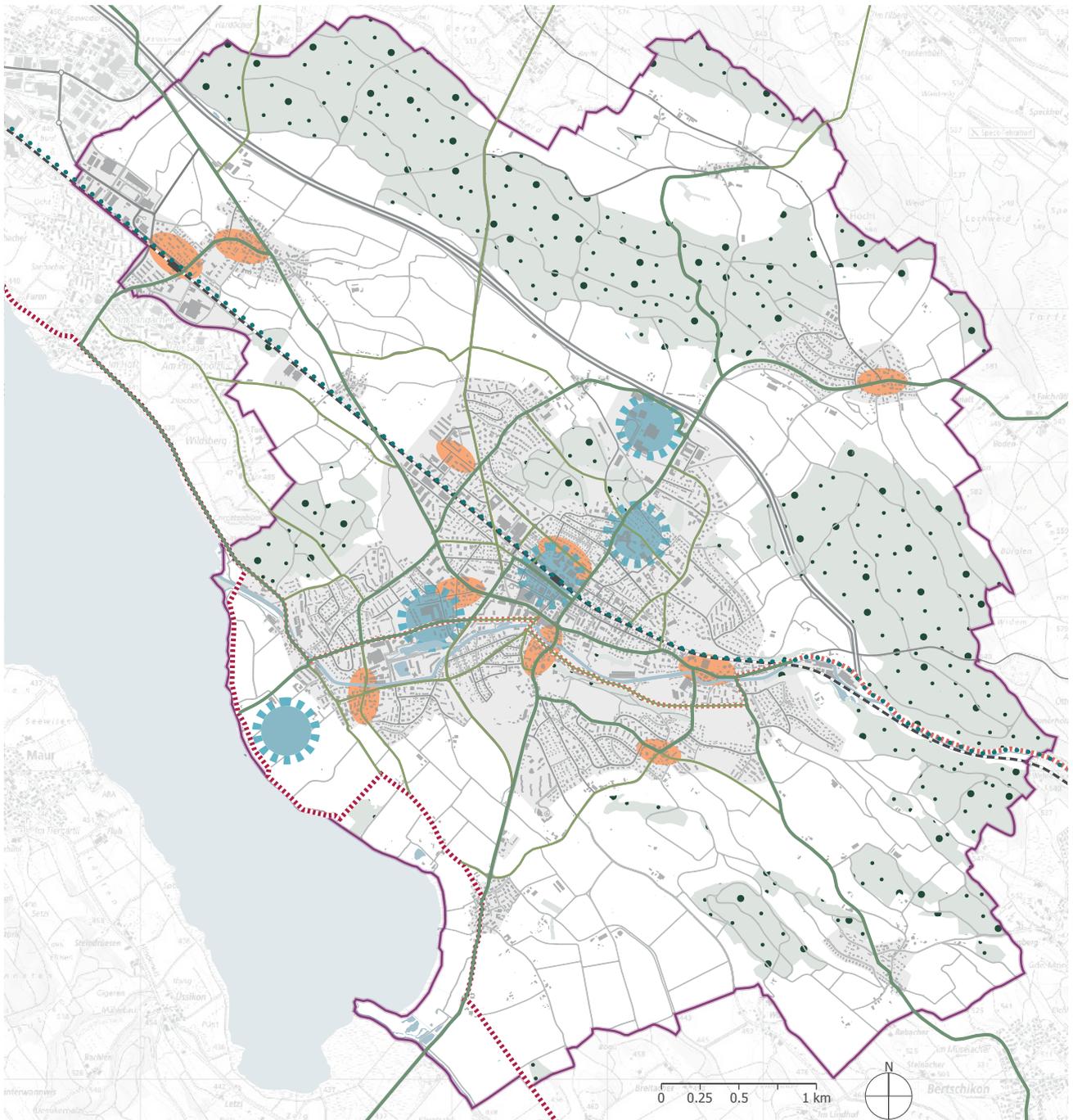
Für die Benutzung des Velos zur Fahrt an den Bahnhof Uster und ins Stadtzentrum sind in diesem Gebiet ausreichend Abstellmöglichkeiten anzubieten. In einer vorausschauenden und mit der SBB abgestimmten Planung wird die Veloparkierung am Bahnhof angegangen. Das Angebot wird, wenn immer möglich, sinnvoll auf die Zufahrtspunkte zum Bahnhof verteilt. Veloparkhäuser am Bahnhof Ost und Bahnhof Nord sind mögliche Angebotserweiterungen. Nördlich des Bahnhofs ist zusammen mit dem Ausbau der Abstellplätze eine Aufwertung des Bahnhofsplatzes Nord vorzunehmen.

Die Nord-Süd-Verbindung für Velofahrerinnen ist generell zu verbessern. Die Unterführung Brunnen-/Bahnhofstrasse wird für ein angenehmeres Bahnqueren mit dem Velo angepasst und auf die Erweiterung der Veloparkierung beim Bahnhof abgestimmt. Dies erfolgt mittels unterirdischen Abstellplätzen. Am Bahnübergang Gschwaderstrasse ist mittelfristig eine Fuss- und Velounterführung zu prüfen. Die Unterführung Bahnhof West wird besser signalisiert. Bei der Unterführung Dammstrasse wird die Verkehrssicherheit erhöht und die Veloführung im Zuge eines allfälligen Ausbaus beidseitig und attraktiv gestaltet. Bei einer langfristigen Umgestaltung der Personenunterführung Bahnhof Mitte sind zusätzliche Veloabstellplätze und eine neue Velounterführung zu integrieren.

### 7.2.2. Das Fusswegnetz ausbauen

Das Fusswegnetz wird mit verschiedenen Schwerpunkten erweitert respektive angepasst. Das Wegnetz besteht aus Haupt- und Nebenverbindungen, welche nach einheitlichen Kriterien gestaltet werden (siehe Abbildung 46 und Tabelle 2).

Im Zentrumsgebiet existiert ein engmaschiges und attraktives Wegnetz mit klaren Hauptverbindungen. Dabei wird ein Raster von 100 mal 100 Metern angestrebt. Die Wegführung vom Zeughausareal via Gerichtsstrasse und durch den Kern Nord bis zum Gotthardweg wird als durchgehende Verbindungssachse gestaltet. Ein attraktiver Zugang zum Zeughausareal über die Berchtoldstrasse ist vorzusehen. Die direkte Verbindung vom Bahnhof über die Webernstrasse zum Stadtpark wird aufgewertet. Die Fussweganbindung aus den Stadtteilen in das Zentrum



### Die Velostadt verbessern

#### Alltagsverbindungen

- Hauptverbindung
- Nebenverbindung
- Veloschnellroute (kantonal)

#### Ausgewählte Freizeitverbindungen

- SchweizMobil-Route
- Veloroute mit Aabachbezug

#### Zielorte

- ☀ Regionalbedeutsame Zielorte
- Zentralgebiete der Stadtteile

**Abbildung 45: Räumliche Umsetzung der Strategie «die Velostadt verbessern».**

erfolgt über ansprechende Nebenverbindungen. Die Unterführungen Gschwaderstrasse (neu), Dammstrasse und Brunnen-/Bahnhofstrasse werden unter Berücksichtigung der subjektiven Sicherheit und der Bedürfnisse mobilitätsbehinderter Personen angepasst. Bei einer langfristigen Umgestaltung der Personenunterführung Mitte, im Zuge des Bahnhofsausbaus mit einem weiteren Perron, wird eine direkte Wegführung vom Breitackerweg zur Webernstrasse realisiert.

Attraktive Freizeitwege ermöglichen eine stadtnahe Erholung. Im Seefeld und im Erholungsraum zwischen Nänikon und Uster sind entsprechende Spazierroutes vorhanden, die Räume sind durch attraktive Wege erschlossen. Zu den Stadtwäldern und den Freiräumen im Siedlungsgebiet führt ein dichtes Wegnetz, ebenso vom Zentrum in die Sportanlage Buchholz. Entlang des Aabachs entsteht eine durchgängige Fussroute. Die Lücken im Bereich Park am Aabach sowie Richtung Osten (parallel zur

Aathalstrasse) werden geschlossen. Velofahrerinnen und Fussgänger werden wenn möglich auf separaten Wegen mit Bezug zum Aabach geführt, der Fussweg liegt wo möglich direkt am Gewässer, situativ in der «zweiten Reihe».

### 7.2.3. Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität optimieren

Die Strassenräume werden für Fussgänger und Velofahrende sicher gestaltet. Die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer ist dabei zu erhalten. Für die integrierte Betrachtung (vgl. hierzu auch Kapitel 7.4) sind die erarbeiteten Massnahmen zu dieser Strategie in Abbildung 50 enthalten.

Prioritär ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den Hauptverkehrsrouen und an den zentralen Orten der Stadtteile. Wo noch nicht vorhanden, werden in den Wohnquartieren Tempo-30-Zonen eingeführt. Eine Reduktion des Fahrtempos sowie eine verbesserte Übersichtlichkeit sind das Ziel, bauliche Massnahmen mit Hindernissen sind stets auf ein Minimum zu reduzieren.

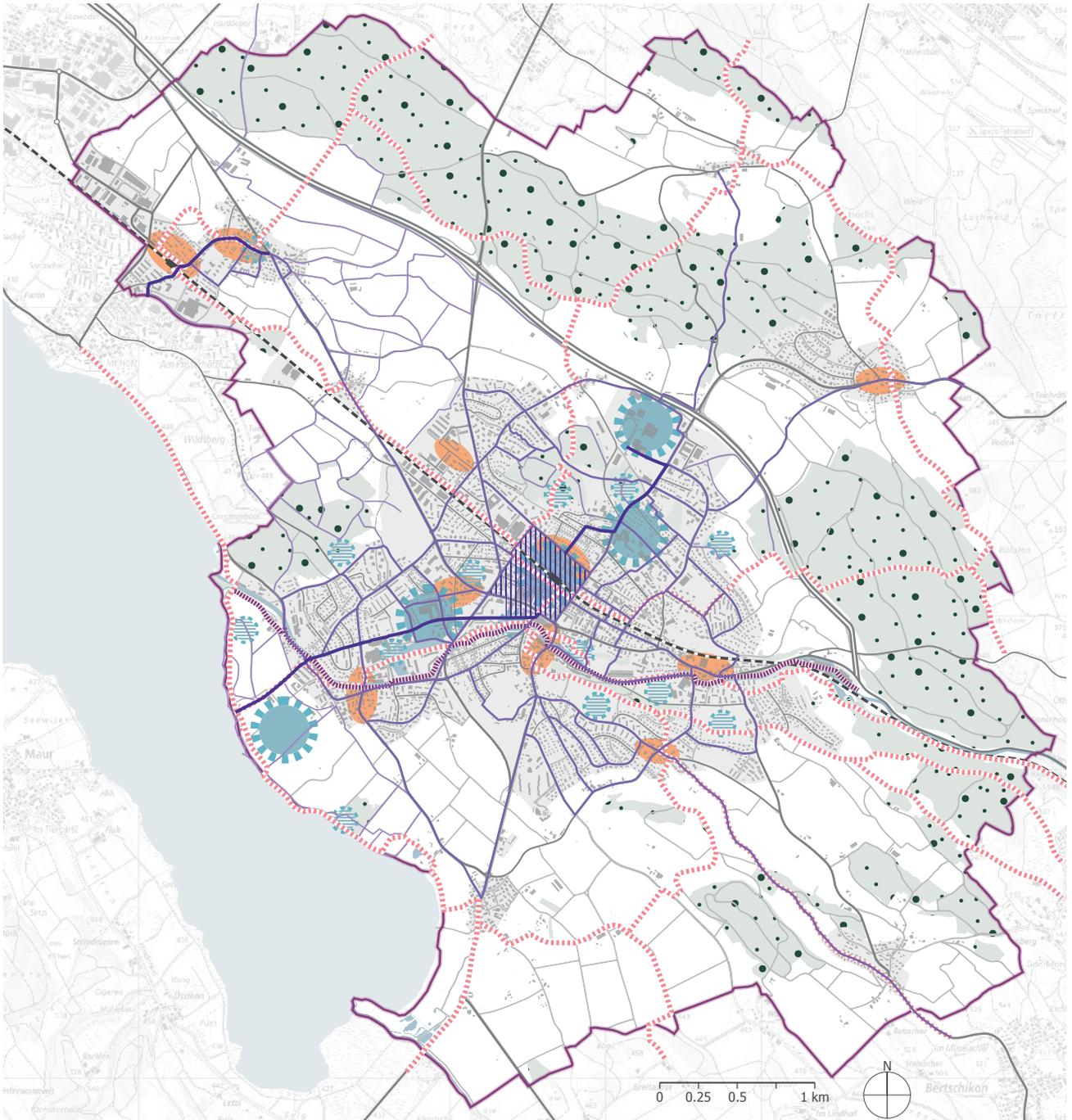
Die zentralen Orte der Stadtteile werden als Begegnungszonen ausgestaltet und damit für die Quartierbevölkerung aufgewertet. Die Fahrbeziehungen für den MIV bleiben erhalten.

| Typ                      | Bevorzugte Lage  | Verkehrsfunktion  | Merkmale Veloführung<br>(je nach Lage einzeln zu beurteilen)  |  |
|--------------------------|--|---|---|--|
|                          |  |   | innerorts   | ausserorts   |
| <b>Hauptverbindungen</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Quartierstrasse</li> <li>– Separate Radwege</li> <li>– Hauptverkehrsachsen mit tiefer Verkehrsbelastung oder breitem Querschnitt</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Attraktive Führung des Veloverkehrs mit Fokus auf Sicherheit und Direktheit, schnelles Vorankommen</li> <li>– Anbindung regionaler Zielorte</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Mischverkehr MIV/Velo mit Temporeduktion MIV</li> <li>– Radstreifen</li> <li>– Radweg bei hoher Verkehrsbelastung, mind. 3.6 m</li> <li>– Mischverkehr Fuss/Velo nicht zugelassen</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Fuss-/Radweg mind. 3.6 m</li> <li>– Bei hohem Fussgänger-aufkommen und Velohauptverbindung Separierung Fuss/Velo</li> </ul>       |
| <b>Nebenverbindungen</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Quartierstrassen</li> <li>– Separate Radwege</li> <li>– Hauptverkehrsachsen</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbindung/Ergänzung des Hauptnetzes mit Fokus auf Sicherheit und Attraktivität</li> <li>– Anbindung stadtbedeut-samer Zielorte</li> </ul>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Mischverkehr MIV/Velo mit Temporeduktion MIV</li> <li>– Radstreifen</li> <li>– Mischverkehr Fuss/Velo zugelassen, mind. 3.6 m</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Radstreifen (Radweg bei hoher Verkehrsbelastung mind. 2.4 m)</li> <li>– Mischverkehr Fuss/Velo zugelassen, mind. 3.6 m</li> </ul> |
| <b>Veloschnellrouten</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Separate Radwege</li> <li>– Quartierstrassen</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Komfortable, durchge-hende und direkte Verbindungen mit Vortrittsberechtigung</li> <li>– Regionale Verbindung</li> </ul>                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Separate Infrastruktur, mind. 4.8 m</li> <li>– Vortrittsberechtigte Führung</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Separate Infrastruktur, mind. 4.8 m</li> <li>– Vortrittsberechtigte Führung</li> </ul>  |

**Tabelle 1: Standards Velorouten.** Die Standards basieren auf den kantonalen Vorgaben. Quelle: EBP 2018.

| Typ                      | Bevorzugte Lage   | Verkehrsfunktion  | Merkmale Fusswegführung<br>(je nach Lage einzeln zu beurteilen)   |  |
|--------------------------|---|---|---|--|
|                          |   |   | innerorts   | ausserorts   |
| <b>Hauptverbindungen</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Quartierstrasse</li> <li>– Separate Fusswege</li> <li>– Hauptverkehrsachsen mit tiefer Verkehrsbelastung oder breitem Querschnitt</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Attraktive Führung des Fussverkehrs mit Fokus auf Sicherheit und Direktheit, schnelles Vorankommen</li> <li>– Anbindung regionalbe-deutsamer Zielorte</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Beidseitiges Trottoir, mind. 2 m respektive in zentrumsnahen Lagen mind. 3 m</li> <li>– Bereiche mit Fussgänger-vortritt</li> <li>– Mischverkehr Fuss/Velo</li> <li>– Dem Zweck angepasste Möblierung</li> </ul> |  |
| <b>Nebenverbindungen</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Quartierstrassen</li> <li>– Separate Fusswege</li> <li>– Hauptverkehrsachsen</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbindung/Ergänzung des Hauptnetzes mit Fokus auf Sicherheit und Attraktivität</li> <li>– Anbindung stadtbedeut-samer Zielorte</li> </ul>                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ausgestaltung in Abhängigkeit von Verkehrsbelastung und Temporegime</li> <li>– Mischverkehr Fuss/Velo zugelassen, mind. 3.6 m</li> <li>– Dem Zweck angepasste Möblierung</li> </ul>                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Fuss-/Radweg, bei hohem Fussgänger-aufkommen und Velohaupt-verbindung Separierung Fuss/Velo</li> <li>– Mischverkehr Fuss/Velo zugelassen, mind. 3.6 m</li> <li>– Dem Zweck angepasste Möblierung</li> </ul> |

**Tabelle 2: Standards Fusswegverbindungen.** Die Standards basieren auf den kantonalen Vorgaben. Quelle: EBP 2018.



**Das Fusswegnetz ausbauen**

Alltagsverbindungen

- Hauptverbindung
- Nebenverbindung
- ||||| Fussgängerfreundliches Zentrum

Freizeitverbindungen

- Freizeitverbindung
- Aabachweg
- Wanderwege SchweizMobil

Zielorte

- ⚙ Regionalbedeutsame Zielorte
- ⚙ Stadtbedeutsame Zielorte
- Zentralgebiete der Stadtteile

**Abbildung 46: Räumliche Umsetzung der Strategie «das Fusswegnetz ausbauen».**

### 7.3. USTER STÄRKT DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR

#### 7.3.1. Den Bushof am heutigen Standort ausbauen

Der Bushof wird am bestehenden Standort barrierefrei ausgebaut und deckt den Kapazitätsbedarf bis 2035. Für eine langfristige Erweiterung werden auf der Nordseite die entsprechenden Flächen am Bahnhof gesichert. Dem Ankunftsort Bahnhof/Bushof wird ein dem Regionalzentrum Uster entsprechendes Gesicht verliehen. Die Gestaltung des öffentlichen Raums der Bankstrasse und beim neuen Bahnhofplatz Süd entspricht den funktionalen Ansprüchen für einen flüssigen Busbetrieb, trägt aber auch stadträumlichen Ansprüchen Rechnung. Die Planung und Realisierung erfolgt in einem gemeinsamen Projekt der Stadt Uster, der SBB und unter Einbezug der tätigen Busbetriebe.

#### 7.3.2. Die Fahrplanstabilität mit Durchmesserlinien und Anpassungen in der Verkehrsführung verbessern

Die Buslinien werden wo sinnvoll zu Durchmesserlinien verknüpft, wodurch sich die Anzahl Direktverbindungen zu wichtigen Zielorten erhöht und die Anzahl Umsteigevorgänge am Bahnhof reduziert. Die Verknüpfungen werden aufgrund der Nachfrage- und Fahrplanentwicklung schrittweise umgesetzt. Es werden prioritär nördlich mit südlich der Bahn gelegene Linien verbunden. Mögliche Verknüpfungen sind (Abbildung 47):

- Linie 725 (Regionalbus Volketswil) mit Linie 843 (Stadtbus Riedikon)
- Linie 811 (Stadtbus Haberweid) mit Linie 815 (Stadtbus See)
- Linie 812 (Stadtbus Hegetsberg) mit Linie 817 (Stadtbus Sonnenberg)
- Linie 813 (Stadtbus Nossikon) mit Linie 830 (Postauto Wermatswil)
- Linie 814 (Stadtbus Eschenbüel) mit Linie 818 (Stadtbus Sportzentrum)
- Linie 816 (Stadtbus Pfannenstielstr.) mit Linie 844 (Regionalbus Sulzbach)

Für eine Erhöhung der Fahrplanstabilität wird die Verkehrsführung der Busse teilweise angepasst (Abbildung 48). Das Einbiegen der Busse in die Aathal- und die Winterthurerstrasse wird erleichtert. Eine separate Führung der Busse ist auf Abschnitten der Pfäffikerstrasse, Zürichstrasse, Oberlandstrasse, Dammstrasse, Zentralstrasse und der Bankstrasse zu prüfen. In Fussgänger- und Begegnungszonen ist das Durchfahren möglich.

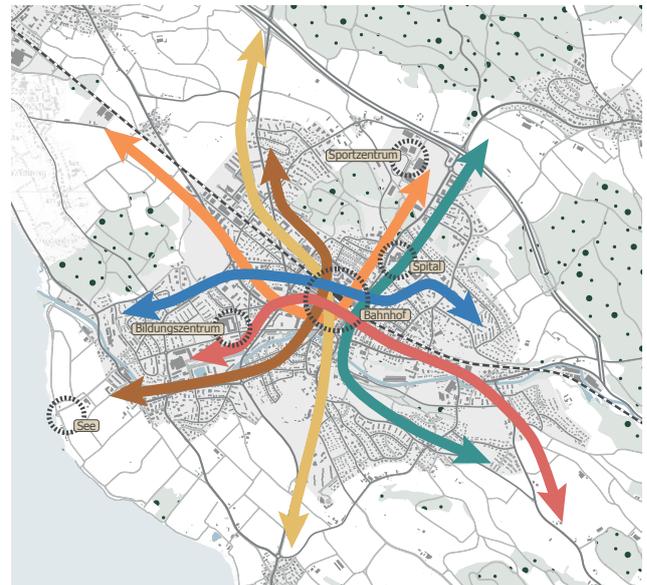
#### 7.3.3. Das Liniennetz anpassen und erweitern

Auf in den Hauptverkehrszeiten überlasteten Linien wird eine Taktverdichtung eingeführt, welche mit dem Ausbau des Bahnangebots zu einem städtischen Takt erweitert wird.

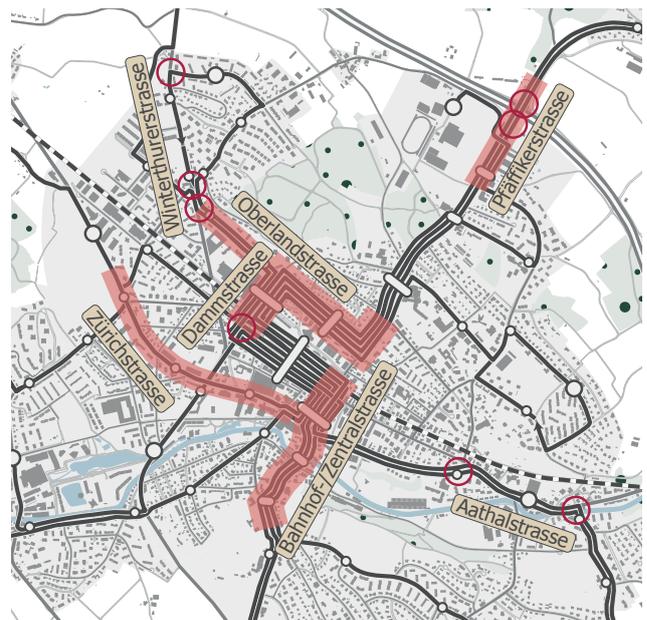
Mit der Erweiterung des Bushofs wird das Liniennetz an die künftige Nachfrage angepasst. Dabei wird auf dem bestehenden Regionalnetz aufgebaut. Zwei neue Stadtbuslinien werden angestrebt:

- Bahnhof – Bahnhofstrasse – Zürichstrasse – Eschenbüel (– Werrikon – Tumigerstrasse – Bahnhof Nänikon-Greifensee – Nänikon Dorf) (Linie 814)
- Bahnhof – Bahnhofstrasse – Seestrasse – Niederuster – See (Linie 815)

Die übrigen Linien werden in diesem Zusammenhang optimiert, und die See- und die Zürichstrasse neu mit Haltestellen erschlossen (vgl. Abbildung 49). Nach der Umgestaltung des Sternplatzes wird dieser von allen den Platz querenden Linien bedient. Durch eine zusätzliche Haltestelle an der Einmündung des Breitackerwegs in die Oberlandstrasse wird der Bus als Verkehrsmittel zum und vom Bahnhof attraktiver gemacht.

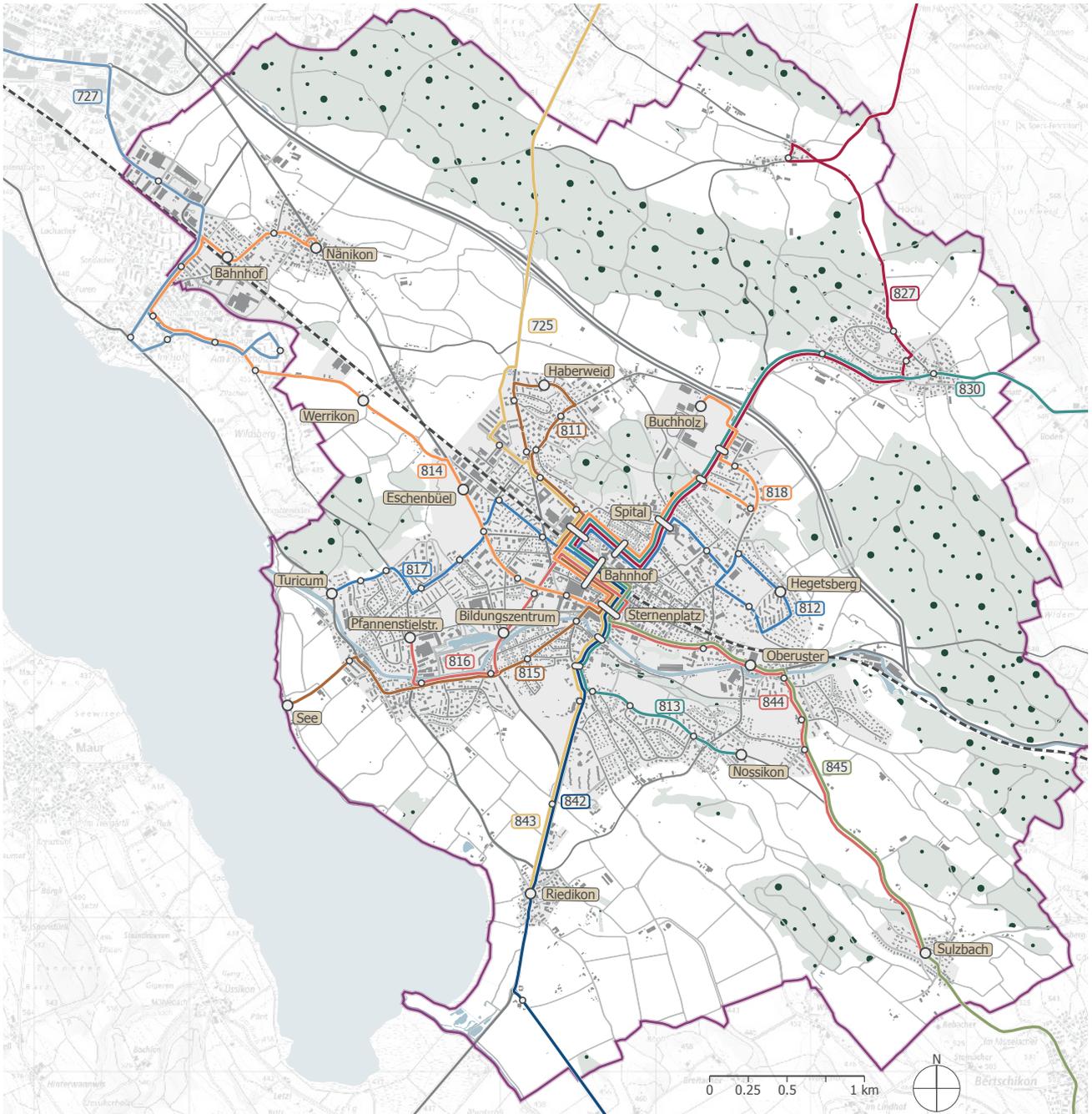


**Abbildung 47: Durchmesserlinienprinzip.** Die Anzahl Direktverbindungen wird erhöht, die Anzahl Umsteigevorgänge am Bahnhof Uster reduziert.



- Stockender Verkehr und/oder Rückstau
- Erschwerte Ein-/Abbiegemanöver

**Abbildung 48: Busbevorzugung.** Für eine Erhöhung der Fahrplanstabilität ist die Verkehrsführung der Busse lokal anzupassen.



**Abbildung 49: Busliniennetz 2035.** Das heutige Netz wird in der Linienführung optimiert und das Angebot erweitert. Die konkreten Angebotsanpassungen sind in weiteren Schritten zu definieren. Das Prinzip der Durchmesserlinien und die Ergänzung der Regionallinien gelten dabei als Grundsätze.

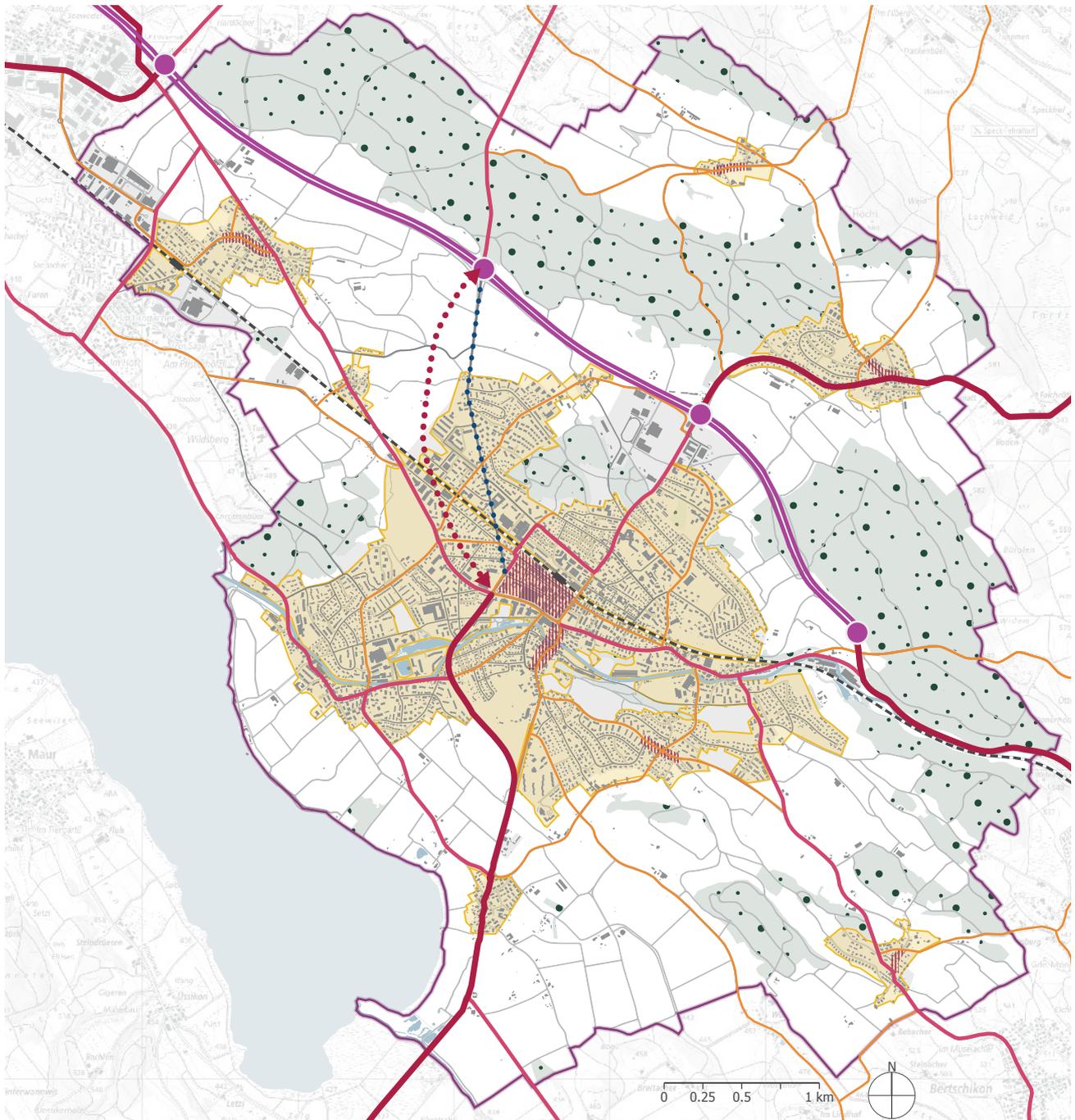
## 7.4. USTER VERFÜGT ÜBER EIN FUNKTIONALES HAUPTSTRASSENNETZ

### 7.4.1. Erreichbarkeit sicherstellen

Die Erschliessung von Uster über das Hauptstrassennetz wird auch bei einem Ausbau des S-Bahn-Angebots gewahrt. Dafür werden die notwendigen Infrastrukturen auf den wichtigsten Achsen erstellt: Die Verbindung von Nänikon und Uster sowie die Anbindung an die Autobahn im Westen und im Osten wird sichergestellt (siehe Abbildung 50). Ausbauten sind sowohl auf die kommunalen Bedürfnisse als auch auf die regionalen Ver-

kehrsbeziehungen abzustimmen. Ein funktionierendes Verkehrssystem ist zu wahren, ein Ausbau der Kapazität und damit Mehrverkehr zu vermeiden.

Konkretere Massnahmen zur Querung der Bahnlinie können aufgrund der übergeordneten Vorhaben und aktuellen Planungsstände der Projekte Uster West und S-Bahn 2G im Rahmen des STEK nicht definiert werden. Die Erarbeitung dieser wichtigen verkehrsplanerischen Lösungen erfolgt in Zusammenarbeit mit den SBB, dem Kanton Zürich und der Stadt Uster und sind bereits angelaufen. Erste Ergebnisse als Basis der künftigen Konzeption des Hauptstrassennetzes können voraussichtlich 2020 erwartet werden.



- Erreichbarkeit sicherstellen**
- Hocheleistungsstrasse (HLS)
  - Hauptverkehrsstrasse (HVS)
  - Verbindungsstrasse (VS)
  - Sammelstrasse (SS)

- Stadterschliessung West (symbolische Darstellung)
- Klassierung abhängig von der Westerschliessung

- Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität optimieren**
- Tempo-30-Zone
  - Begegnungszone

**Abbildung 50: Funktionales Hauptstrassennetz mit hoher Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität.** Je nachdem, wie die westliche Stadterschliessung gelöst wird, fällt die Ausgestaltung der Winterthurerstrasse und der Zürichstrasse anders aus.

### 7.4.2. Angebotsorientierte Planung

Das Hauptstrassennetz der Stadt Uster wahrt die heutige Kapazität. Es findet eine angebotsorientierte und somit keine nachfrageorientierte Planung statt. Dabei wird das Angebot für den

motorisierten Verkehr auf die stadträumlich definierten Ziele, die räumlichen Gegebenheiten und auf die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs abgestimmt. Eine Verstetigung des Verkehrs wird angestrebt, neue Formen der Verkehrssteuerung sind im Zusammenhang mit ÖV-Priorisierungen zu prüfen.

## 7.5. USTER GESTALTET SEINE STRASSENÄRUME URBAN

### 7.5.1. Das Hauptstrassennetz aufwerten

Hauptverkehrsstrassen werden generell siedlungsverträglich gestaltet. Die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs werden in der Gestaltung berücksichtigt, die Aufwärtskompatibilität mit zukünftigen Planungen ist gewährleistet.

Im erweiterten Zentrumsgebiet wird der Strassenraum in den Stadtraum integriert. Querungswiderstände für Fussgängerinnen werden abgebaut, die Sicherheit für Velofahrer erhöht. Dies sind die lokalen Schwerpunkte (Abbildung 51).

**Urbane Strassenraumgestaltung mit Temporeduktion:** Die zentralen Abschnitte der Bahnhof-/Brunnenstrasse, der Zürichstrasse (bis Zeltweg/Südstrasse) und der Berchtoldstrasse werden zum Stadtraum. Insbesondere die Zürichstrasse wird zur Flanierzone. Durch die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30/40 werden Querungswiderstände abgebaut und der Durchgangsverkehr flüssiger. Die Massnahmen werden in einem Konzept konkretisiert.

**Urbane Strassenraumgestaltung mit Temporeduktion und Regimewechsel:** Auf der Zentralstrasse wird ein tempo-reduziertes Einbahnregime eingeführt, das dem MIV die Zufahrt in das Zentrumsgebiet ermöglicht. Vom Sternplatz bis zur Apothekerstrasse wird der Strassenraum als Stadtraum gestaltet, die frei werdende Fahrbahn wird als Hauptachse für Velos und Fussgänger gestaltet. Gewerbe, Geschäfte und Restaurants entlang der Strasse erhalten mehr Aussenfläche. Die Linienführung des Busverkehrs ist beim konkreten Projekt zu prüfen. Dem Mehrverkehr auf der Apothekerstrasse wird mit flankierenden Massnahmen begegnet.

**Urbane Strassenraumgestaltung ohne Temporeduktion:** Die Verbindung Oberlandstrasse – Dammstrasse – Berchtoldstrasse wird neue Hauptroute für die Nord-Süd-Verbindung. Die Brunnenstrasse und die Bahnhofstrasse werden entsprechend entlastet. Die zentralen Abschnitte der Oberland-, der Winterthurer-, der Flora-, der Damm- und der Riedikerstrasse werden zu urbanen Strassenräumen ohne Anpassungen im Temporegime umgestaltet.

**Umgestaltung des Nüsslikreisels zum Sternplatz:** Der Nüsslikreisel wird als wichtiges Scharnier zur Flanierzone Zürichstrasse/Bahnhof zu einem städtischen Platz umgestaltet. Bei der Organisation der Verkehrsströme sind die Bedürfnisse des Langsamverkehrs zu berücksichtigen und die Aufenthaltsqualität für Fussgängerinnen zu erhöhen. Die Randbereiche sind in die Platzgestaltung zu integrieren – hier soll ein Mehrwert entstehen.

**Verkehrsberuhigung im Zentrum:** Zur Unterstützung des Regionalzentrums Uster wird das Strassennetz des kommerziel-

len Zentrums verkehrsberuhigt. Das Zentrum bleibt für den MIV von aussen erschlossen, Massnahmen finden sich in Kapitel 8.2.2.

**Nänikon:** Im Ortskern von Nänikon wird zur Erhöhung der Verkehrssicherheit eine Begegnungszone eingerichtet. Der südliche Teil der Stationsstrasse wird siedlungsverträglich und mit einer Reduktion der Fahrgeschwindigkeit umgestaltet.

### 7.5.2. Weitere Aufwertung des Hauptstrassennetzes mit neuen Verkehrsinfrastrukturen

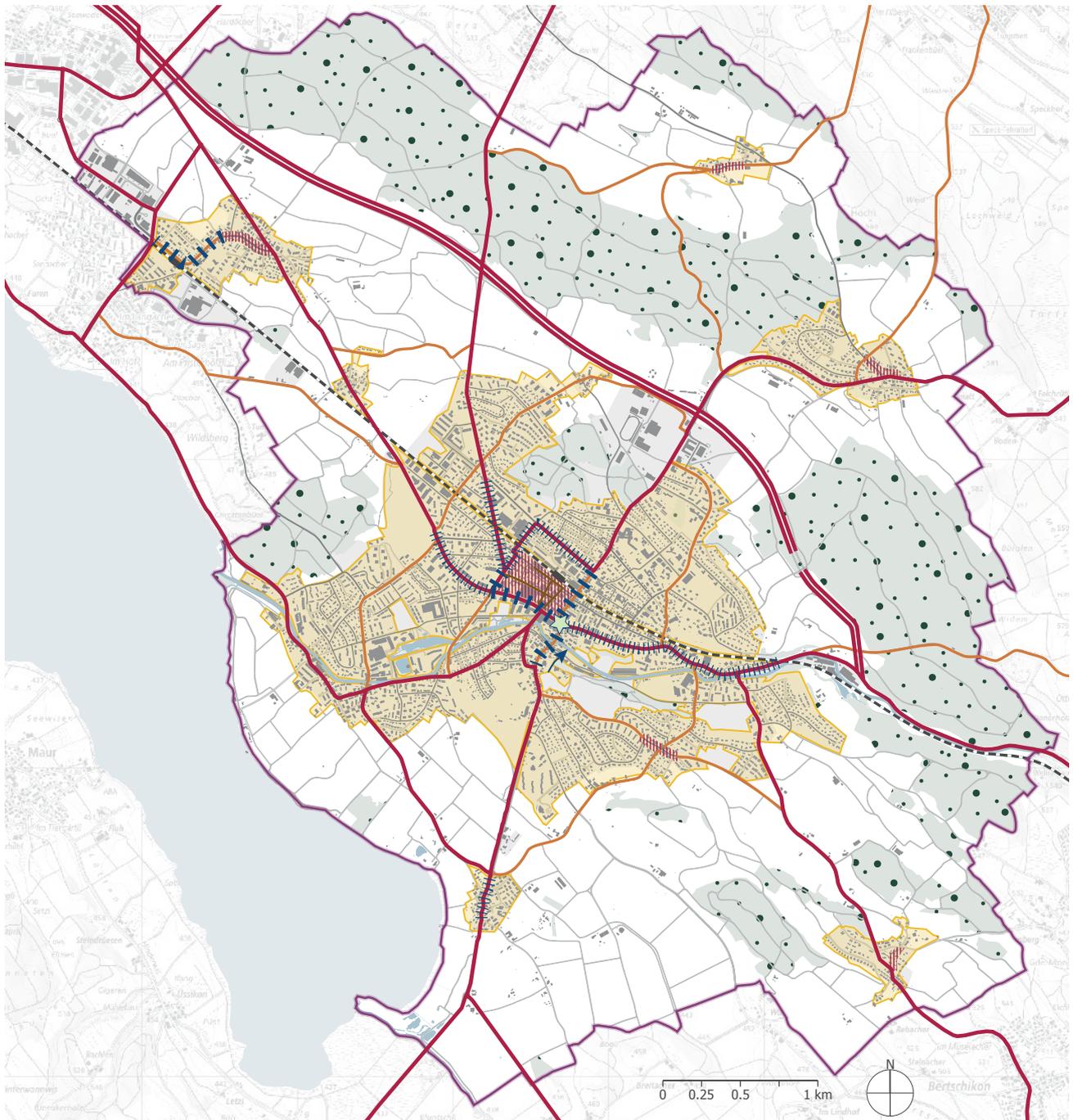
**Moosackerstrasse:** Mit der Realisierung der Moosackerstrasse durch den Kanton sind weitere Aufwertungen im Zentrum möglich. Es handelt sich um flankierende Massnahmen, mit welchen die heutige Verkehrskapazität gewahrt bleibt (Abbildung 52):

- Umgestaltung der Zentralstrasse als Begegnungszone, mit klarem Fahrbereich für Velos und Busse.
- Strassenraumgestaltung auf der Zürichstrasse vom Sternplatz bis zum Nashornkreisel. Den Fussgängern wird flächiges Queren ermöglicht, Erdgeschossnutzungen erhalten mehr Flächen für die Aussenraumgestaltung.

**Uster West:** Mit der Realisierung der Strasse Uster West durch den Kanton sind weitere Aufwertungen im Zentrumsbereich möglich. Folgende Massnahmen im Strassennetz sind zur Aufwertung anzugehen:

- Umgestaltung der Winterthurerstrasse
- Umgestaltung der Kreuzung Winterthurerstrasse/Oberlandstrasse/Loren-Allee

Wie in Kapitel 7.1.8 angemerkt, ist das kantonale Projekt Uster West als übergeordnete Vorgabe derzeit ungewiss.

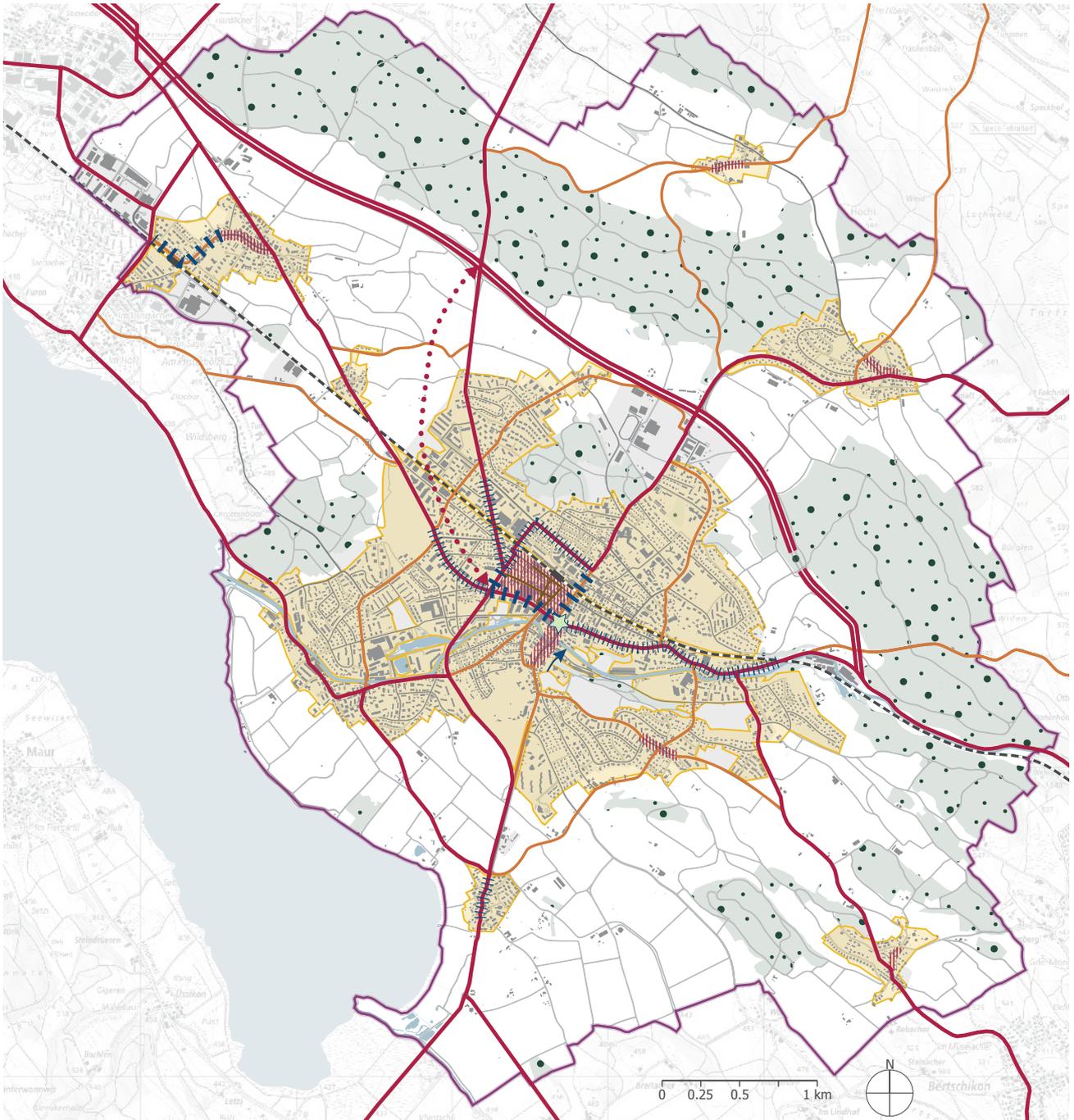


**Das Hauptstrassennetz aufwerten**

- Verkehrsberuhigte Strassenabschnitte
- Tempo-30-Zone
- Begegnungszone
- Hauptverkehrsweg
- Nebenverbindung

- Urbaner Strassenraum ohne Temporeduktion
- Urbaner Strassenraum mit Temporeduktion
- Einbahnstrasse
- ☆ Zentrumspforte Sternplatz

**Abbildung 51: Räumliche Umsetzung des Leitsatzes «Uster gestaltet seine Strassenräume urban» ohne neue Strasseninfrastrukturen.** Die Umgestaltung von Strassenräumen ist ohne Verlagerung des Verkehrsaufkommens möglich.



**Das Hauptstrassennetz aufwerten**

- Verkehrsberuhigte Strassenabschnitte
- Tempo-30-Zone
- Begegnungszone
- Hauptverkehrsweg
- Nebenverbindung
- Stadterschliessung West (symbolische Darstellung)
- Urbaner Strassenraum ohne Temporeduktion
- Urbaner Strassenraum mit Temporeduktion
- Einbahnstrasse
- ☆ Zentrumspforte Sternplatz

**Abbildung 52: Räumliche Umsetzung des Leitsatzes «Uster gestaltet seine Strassenräume urban» mit Realisierung Moosackerstrasse.**  
 Die Realisierung der Moosackerstrasse bis 2035 ermöglicht weitere Aufwertungsmassnahmen auf den entlasteten Strassenzügen.

