



**An die Mitglieder des Gemeinderates**

## **Anfrage Nr. 520 des Ratsmitgliedes Simone Michel über innerstädtisches Verkehrsaufkommen**

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 11. Januar 2007 reichte das Ratsmitglied Simone Michel beim Präsidenten des Gemeinderates eine Anfrage betreffend innerstädtisches Verkehrsaufkommen ein.

Die Anfrage hat folgenden Wortlaut:

«Heute hat in der gesamten Schweiz die Mobilität ein Ausmass erreicht, das nicht mehr umweltverträglich ist. Die volkswirtschaftlichen Schäden an Gesundheit, Umwelt und Gebäuden übersteigen den volkswirtschaftlichen Nutzen. Der Verkehrsraum ist nicht mehr ein Ort der Begegnung und Kommunikation, sondern der Trennung und der erzwungenen Immobilität: Strassen zerschneiden Quartiere und Stadtteile und beschränken den Lebensraum der Menschen. Der Freizeitverkehr ist heute zu einer der grössten Belastungsquellen geworden. Uster bildet hier keine Ausnahme. Im Verkehrskonzept des Kantons Zürich wird deshalb vorab der Förderung nicht-motorisierter Mobilität eine hohe Wichtigkeit zugemessen und gefordert, diese zu verstärken.

Aus diesem Grund frage ich den Stadtrat an:

1. Wer verursacht heute hauptsächlich den Binnenverkehr in Uster?
2. Welcher Anteil am Binnenverkehr in Uster wird von welchen VerkehrsteilnehmerInnen verursacht? Wie sieht der sogenannte Modal-Split (bezogen auf die zurückgelegte Distanz, in Prozentangaben) aus?
3. Was tut Uster dafür, dass der nicht-motorisierte Privatverkehr gegenüber dem motorisierten anteilmässig Boden gewinnt?
4. Wie setzt Uster das oben erwähnte Ziel des kantonalen Verkehrskonzeptes um? Wie wird die Attraktivität von Uster für den Langsamverkehr, vorab Fahrradfahrende, erhöht?»

### **Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:**

Allgemeines:

Im März 1998 etablierte die Stadt Uster ein Verkehrsmodell, welches auf den Verkehrszählungen und Grundlagen des kantonalen Verkehrsmodells basierte. Als Ergebnis liegt ein Umlegungsmodell für den motorisierten Individualverkehr für die Abendspitzenstunde (17–18 Uhr) und für den durchschnittlichen Tagesverkehr vor. Während der Tagesverkehr für die Abschätzung umweltpolitischer Beurteilungen benötigt wird, dient die Spitzenstunde primär für verkehrsplanerische Überlegungen. Die entsprechenden Resultate sind im so genannten Belastungsplan aufgezeichnet. Dabei wird unterschieden zwischen Binnenverkehr, Ziel- und Quellverkehr und Durchgangsverkehr. Der Hauptteil der Belastung unseres Strassennetzes ist Verkehr, der von oder in unsere Stadt führt. Zusammen mit dem Binnen-

verkehr produziert Uster den grössten Verkehrsanteil somit selbst. Dabei ist zu bedenken, dass die entsprechenden Werte bei der Aufteilung zwischen Durchgangs-, Ziel-, Quell- und Binnenverkehr von Strassenzug zu Strassenzug verschieden sein können. Während die in den überkommunalen Verkehrsrichtplänen bezeichneten kantonalen Strassenzüge vorab dem Durchgangsverkehr und dem Ziel- und Quellverkehr dienen, hat bei den innerstädtischen Sammel- und Erschliessungsstrassen der Binnenverkehr grössere Bedeutung.

## Frage 1:

Unter Binnenverkehr wird die Summe aller Verkehrsvorgänge in einem festgelegten Gebiet verstanden. Im vorliegenden Fall sind es also die Ustermerinnen und die Ustermer, welche sich innerhalb des Stadtgebietes bewegen. Die vorhandenen greifbaren Untersuchungen in der Stadt Uster betreffen aber nur den motorisierten Verkehr.

## Frage 2:

Welcher Anteil am Binnenverkehr in Uster von welchen Verkehrsteilnehmenden verursacht wird, ist nicht bekannt. Angaben über den Modalsplitt liegen nicht vor. Entsprechende Erhebungen für das Stadtgebiet von Uster fehlen. Seit 1974 werden in der Schweiz indes alle fünf Jahre statistische Erhebungen zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung durchgeführt (Mikrozensus Verkehrsverhalten). Die erhobenen Daten erlauben ein detailliertes Bild zum Personenverkehr in der Schweiz. Für das Jahr 2000 liegen über eine Stichprobe von 29'400 Personen detaillierte Daten zum Fuss- und Veloverkehr vor. Die Erhebungen liefern Datenmaterial zur Anzahl Wege, Wegetappen, Distanzen, Unterwegszeit und Verkehrszweck. Gesamtschweizerisch werden 47 % aller Etappen zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt. Der Fuss- und Veloverkehr weisst beim Einkaufs-, Ausbildungs- und Freizeitverkehr jeweils Weganteile um 50 % auf. Auch liegt ein Forschungsauftrag der Vereinigung Schweizerische Verkehrsingenieure betreffend Erhebung des Fuss- und Veloverkehrs, datiert September 2005, vor. Die Stadt Uster nahm dabei als Testgemeinde mit dem Gebiet Bahnhofplatz teil. Innerhalb von 13 Stunden wurden beim Bahnhofplatz in Uster 5'000 Fussgängerquerungen gezählt. Im Vordergrund der Forschung standen aber nicht die Ergebnisse, sondern die Erhebungsmethoden.

## Frage 3:

Uster ist dank der Topografie eine traditionelle Velostadt. Die äusserst gut belegten Veloabstellplätze am Bahnhof sind ein Indiz dafür. Es waren dann auch in der Vergangenheit mehrere politische Vorstösse, welche die Förderung des nichtmotorisierten Privatverkehrs zum Inhalt hatten. Besonders erwähnenswert seien die durchgehenden speziell bezeichneten Fahrradrouten, welche in jährlichen Etappen realisiert und zusammen mit der Bevölkerung in einem kleinen Fest eingeweiht wurden. Sie sind auf der Velokarte Uster aus dem Jahr 2005 speziell bezeichnet. Diese Karte liegt in allen Zweiradgeschäften gratis auf, kann aber auch auf der Verwaltung bezogen werden. Besonders erwähnenswert sei auch die bewachte Velostation; eine Pionieranlage im Kanton Zürich. Im Jahr 2005 wurde am Bahnhof Nänikon eine neue gedeckte Veloparkanlage in Zusammenarbeit mit den SBB realisiert. Der Auditbericht 2004 «Energistadt Uster» zeigt, dass die Stadt Uster in der Sparte «Mobilität» eine sehr gute Umsetzungsqualität nachweist. Daneben sind es die verschiedenen Strassen, bei welchen dem nichtmotorisierten Privatverkehr ein besonderes Augenmerk gewidmet wird.

## Frage 4:

Um den Fuss- und Veloverkehr zu fördern, sind sichere, attraktive, direkte und behindertengerechte Verbindungen auf dem Stadtgebiet zu gewährleisten. Zudem sind an den jeweiligen Zielorten genügend Veloabstellplätze bereitzustellen. Diesem Leitsatz wird durch die Stadt Uster im Rahmen der Umgestaltung des öffentlichen Raumes nachgelebt. Ein Gang durch unsere Stadt zeigt, dass bereits viel erreicht wurde. Unbestritten ist aber auch, dass diese berechtigten Anliegen auch in Zukunft

Schritt für Schritt im Rahmen von Investitionsvorhaben weiterentwickelt und optimiert werden müssen. Was die Veloabstellplätze betrifft, kommt auch dem einheimischen Gewerbe eine bedeutende Rolle zu. Mit auf dem privaten Grund bereitgestellten Veloabstellplätzen kann einem namhaften Käufersegment optimale Einkaufsbedingungen zur Verfügung gestellt werden.

STADTRAT USTER

Der Stadtpräsident:  
Martin Bornhauser

Der Stadtschreiber:  
Hansjörg Baumberger