

Nachhaltigkeitsbericht Uster

 nachhaltigkeitsbericht-uster.ch/raumentwicklung



uster

Wohnstadt am Wasser

Raumentwicklung und Mobilität

Eine nachhaltige und effiziente Raumnutzung bewahrt wertvolle Natur- und Landschaftsräume. Ausserdem schont sie natürliche Ressourcen, insbesondere Böden. Die Bevölkerungsentwicklung und Bedürfnisse wie Wohnen, Verkehr und Freizeit erfordern eine koordinierte Raum- und Verkehrsplanung. Angemessene Bedingungen für Wohnen und Wirtschaft sollen sichergestellt werden. Gleichzeitig sollen natürliche Lebensräume und landwirtschaftliche Nutzflächen möglichst erhalten bleiben.



Einleitung

Eine Raumplanung, die auf Innenentwicklung beruht, zielt auf die Aufwertung der bebauten Flächen ab. Im Gegensatz zur Zersiedelung wird so die Verschwendung des begrenzt verfügbaren Bodens vermieden. Eine Verdichtung unter Einbezug der Betroffenen steigert die Siedlungsqualität. Die soziale und funktionale Durchmischung sowie das Vorhandensein von Erholungsgebieten und öffentlichen Räumen für soziale

Vernetzung tragen zu einem hochwertigen Lebensumfeld bei. Dabei gilt es, die verschiedenen Erwartungen und manchmal gegensätzlichen Bedürfnisse der betroffenen Personen miteinander in Einklang zu bringen.

Die Mobilität von Menschen und Gütern ist ein zentrales gesellschaftliches und wirtschaftliches Bedürfnis. Die Erreichbarkeit von Wohn- und Arbeitsort, Freizeit, Bildung und Gewerbe ist Voraussetzung für Lebensqualität und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit. Mobilität und Verkehrsinfrastruktur benötigen Platz und wirken sich negativ auf die natürlichen Lebensgrundlagen wie Boden und Luft aus. Diese negativen Auswirkungen können reduziert werden. Dazu sollten ein Vorhandensein und eine gegenseitige Ergänzung verschiedener Verkehrsmittel, die sogenannte multimodale Mobilität, angestrebt werden. Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs wird durch den Zugang und eine ausreichende Erschliessung begünstigt. Fussgängerfreundlichkeit und sichere Radwege fördern den Fuss- und Veloverkehr. Das ist gleichzeitig auch gut für die Gesundheit. Denn Fuss- und Veloverkehr erhöht die körperliche Aktivität und verursacht weniger Lärm und Luftverschmutzung. Die Wahl des Verkehrsmittels wird unter anderem beeinflusst durch die Preise. Im Sinne der Nachhaltigkeit wäre ein Preis für die Mobilität nach dem Verursacherprinzip anzustreben. Dieser zieht auch die ökologischen und gesellschaftlichen Kosten mit ein, er internalisiert also die externen Kosten. Den Anteil einzelner Verkehrsmittel (Modi) am gesamten Transporteinkommen zeigt der sogenannte Modalsplit. Eine Verlagerung des Modalsplits von der Strasse auf die Schiene oder zugunsten des öffentlichen und des Fuss- und Veloverkehrs verringert die durch den Verkehr verursachten Umwelt-, Klima- und Gesundheitsbelastungen.



«Auf meinem Arbeitsweg zwischen Nänikon und Uster sehe ich die Jahreszeiten kommen und gehen. Mit dem Velo bin ich mittendrin, wenn die ersten Blüten spriessen, das Sommergewitter vorbeizieht, die gefallenen Blätter unter den Rädern rascheln oder der eisige Wind am Morgen um die Ecken weht.»

Christian Ochsner, Verkehrsplaner Stadt Uster

Zuletzt geändert: 25.10.2023

Situation in Uster

Raumentwicklung

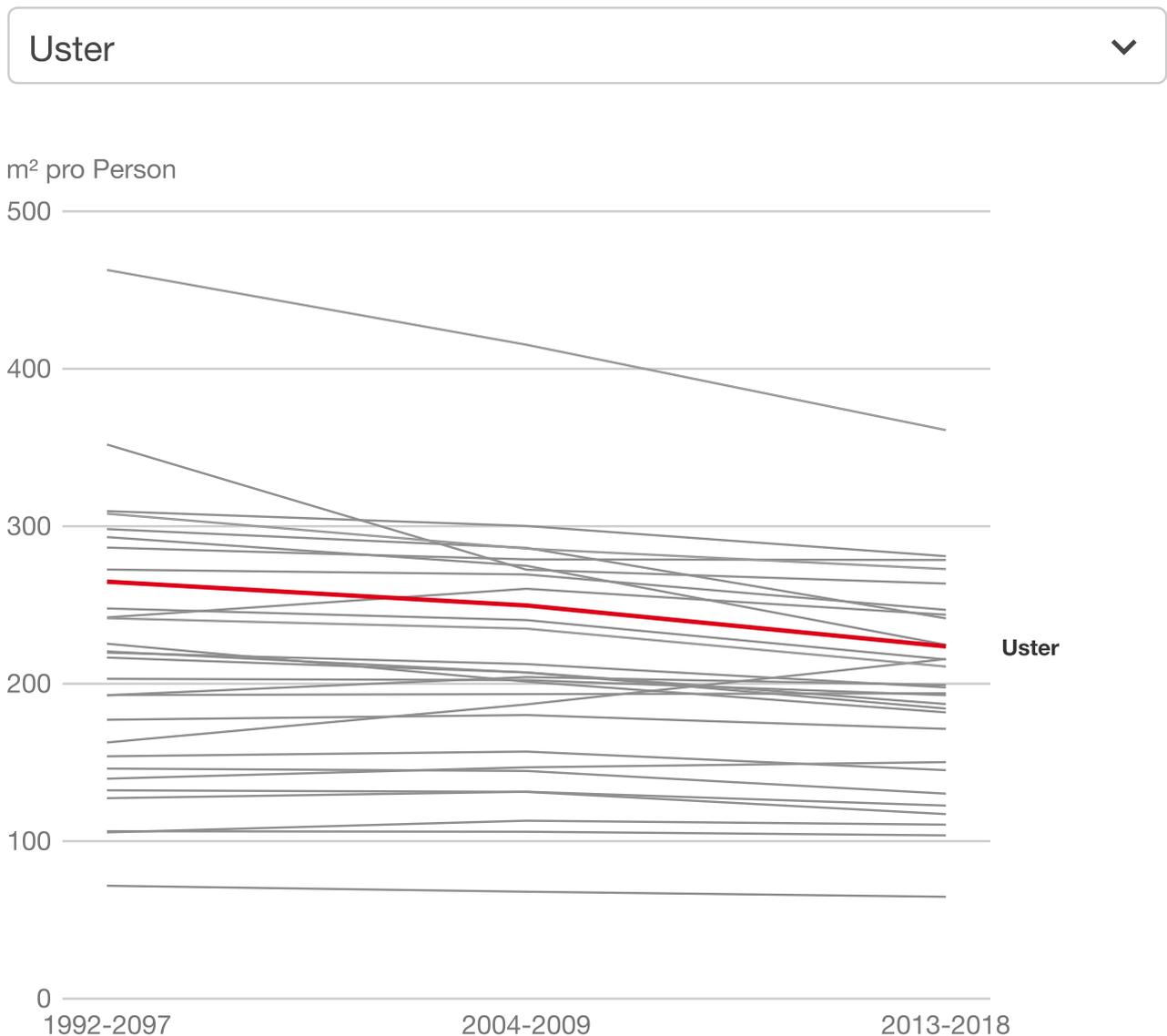
Mit dem Projekt «Stadtraum 2035» erneuert die Stadt Uster ihre Ortsplanung. Die Ortsplanung dient dazu, die bauliche Entwicklung von Uster für die nächsten rund 20 Jahre festzulegen. Dabei sollen die Anliegen von Bevölkerung, Wirtschaft und Umwelt in den Prozess einfließen. Der Prozess wurde Anfang 2017 lanciert. Er zielt darauf ab, die Richt- und Nutzungsplanung mit einem Zeithorizont bis 2035 festzulegen und damit die Entwicklung der Stadt für die nächsten Jahrzehnte zu definieren.

Versiegelte und überbaute Fläche auf Stadtgebiet

Der Boden ist eine Lebensgrundlage für Menschen, Tiere und Pflanzen. Er ist ausserdem eine begrenzte, nicht erneuerbare Ressource. Daher ist eine haushälterische Bodennutzung für heutige und zukünftige Generationen essenziell. Auf globaler Ebene steht die quantitative und qualitative Reduktion der fruchtbaren Flächen im Vordergrund. In den Industrieländern besteht das Hauptproblem hingegen in der stetig zunehmenden Überbauung und damit Versiegelung des Bodens. Dabei stehen wirtschaftliche und gesellschaftliche Bedürfnisse, wie Mobilität, Freizeit und Wohnen, in Konkurrenz zum Erhalt von naturnahem und landwirtschaftlich wertvollem Boden. Die Versiegelung der Oberfläche beeinträchtigt ausserdem den natürlichen Wasserhaushalt.

Der Cercle Indicateurs nutzt für die Messung der Bodennutzung die Summe der genutzten Fläche für Bauten und Anlagen in m² pro Person und errechnet damit den Indikator «Überbaute Fläche». Der Indikator zeigt, wie viel Boden pro Kopf als Siedlungsfläche genutzt wird. Die überbaute Fläche nahm von 264,80 m²/Person (Erhebung 2005) auf 223,7 m²/Person (Erhebung 2021) ab. Dies entspricht der gewünschten Zielrichtung. Eine Reduktion der überbauten Fläche pro Person bedeutet nicht, dass bereits bebautes Land wieder frei und entsiegelt wird, sondern dass eine Verdichtung auf bereits überbauten Flächen stattfindet. Uster befindet sich in der Entwicklung leicht über dem Durchschnitt der am Cercle Indicateurs teilnehmenden Städte. Das Ziel einer nachhaltigen Bodennutzung ist eine grössere Verdichtung auf bereits überbauten Flächen.

Siedlungs- und Infrastrukturflächen pro Person



Das Vertrauensintervall (95%) ist als hellere Fläche dargestellt.

Stand der Daten: 14.11.2022

Quelle: BFS – AREA

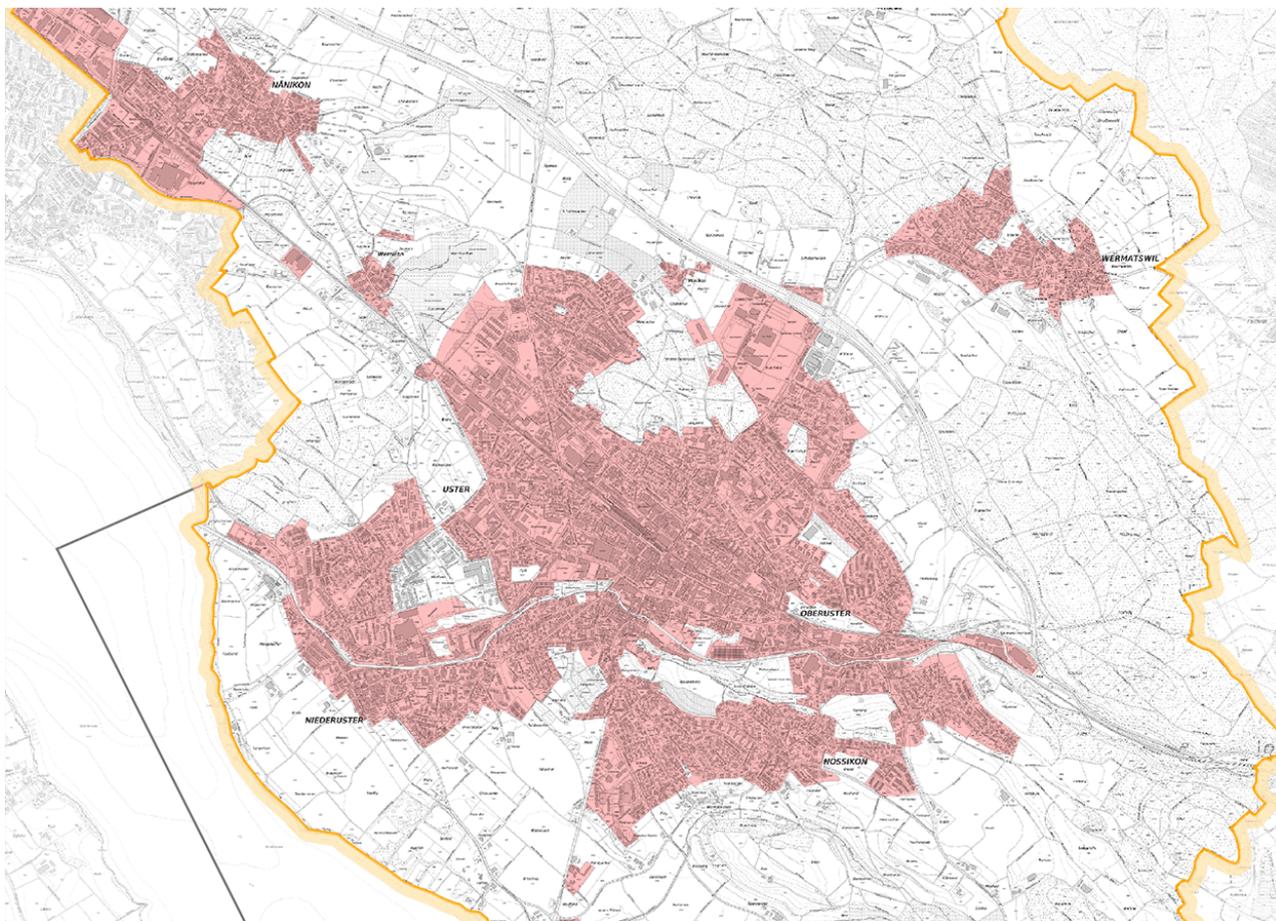
© BFS 2022

Siedlungs- und Infrastrukturflächen pro Person

Die versiegelte Fläche hat auf dem Gemeindegebiet von Uster von 2008 bis 2022 um 34,99 Hektaren zugenommen. Das entspricht einer Fläche von 592 auf 592 Meter. In Bezug auf das gesamte Gemeindegebiet von 2850 Hektaren ist dies eine Zunahme von 1,23 Prozent der versiegelten Fläche. In den vergangenen vierzehn Jahren sind also in der Gemeinde Uster jährlich 2,5 Hektaren Boden zusätzlich versiegelt worden. Die Versiegelung hat aber fast ausschliesslich innerhalb der Bauzone stattgefunden. 32 der 35 seit 2008 zusätzlich versiegelten Hektaren Land liegen innerhalb der Bauzone. Heute sind 52,1 Prozent (+0,4 Prozent seit 2018[1]) der Fläche innerhalb der Bauzone versiegelt.

In der Revision des Planungs- und Baugesetz (PBG) des Kantons Zürich werden Massnahmen zur Klimaanpassung vermehrt ein Thema sein, so auch die Verringerung der versiegelten Flächen.

[1] Im Umweltbericht 2019 wurde der versiegelte Anteil in der Bauzone mit 46 Prozent angegeben. Aufgrund der neu festgelegten Definition von Bauzonen werden nun Verkehrsflächen, Weiler und Reservezonen nicht mehr dazugezählt. Nach neuer Definition von Bauzonen lag der Anteil im 2018 bei 51,7 Prozent.



Bauzonen in der Stadt Uster (Quelle: Stadt Uster)

Anteile FFF an Gemeindefläche

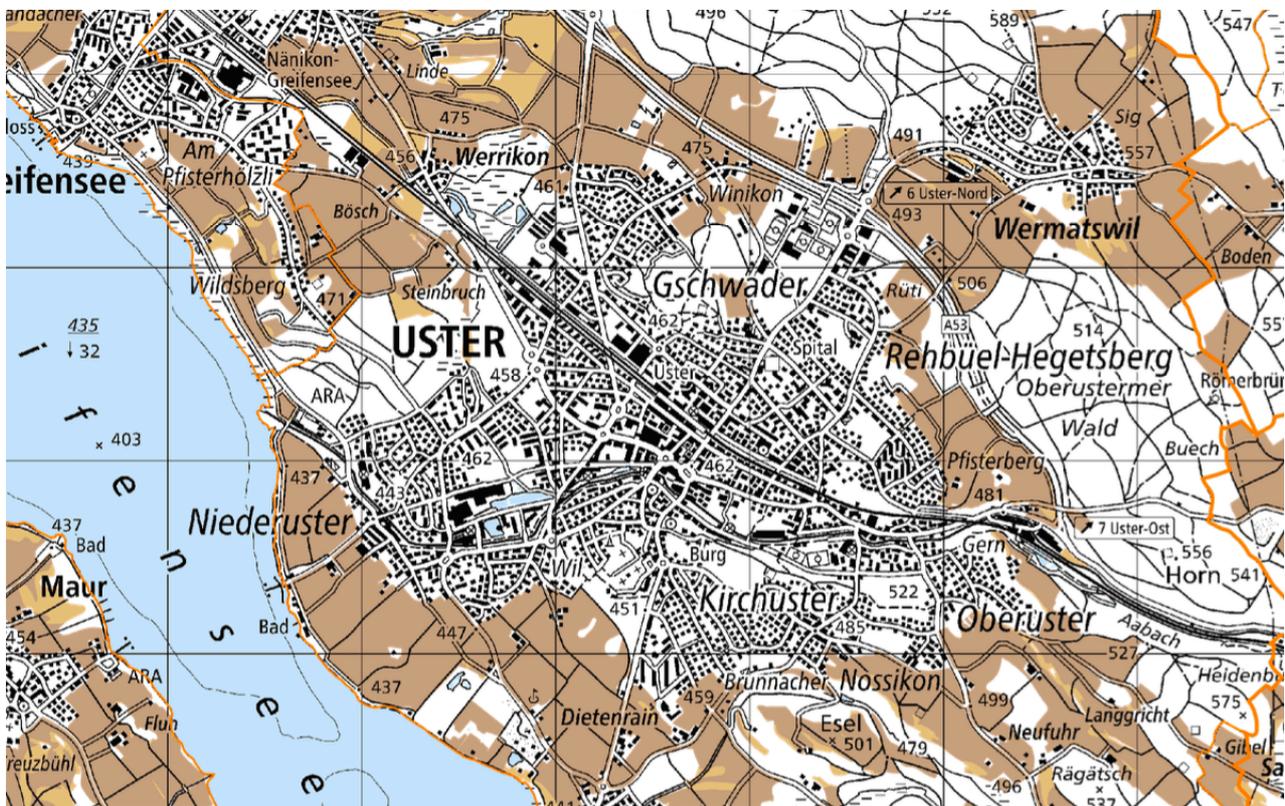
Der Bund verpflichtet die Kantone zur Erhaltung eines Mindestanteils an fruchtbaren Böden, sogenannten Fruchtfootflächen (FFF). Diese Flächen sollen im Krisenfall die Ernährung sichern. Dabei müssen nicht alle dieser Flächen in der Landwirtschaftszone sein. Es gibt FFF, die in Naturschutzonen, in Grundwasserschutzonen, in der Bauzone oder in der Erholungszone liegen.

In Uster dienen 32,35 Prozent der Gemeindefläche als FFF. 96,4 Prozent der FFF liegen in der Landwirtschaftszone. Dabei weisen 89,68 Prozent eine hohe Qualität als FFF auf (Nutzungseignungsklassen 1-5). Die Qualität wird aufgrund von Standortfaktoren wie Bodenbeschaffenheit, Hangneigung und Klima beurteilt. Die restlichen 10,32 Prozent der

FFF sind weniger gut geeignet. Sie gelten als sogenannte «bedingte Fruchtfolgefläche» (Nutzungsseignungsklassen 6), weil sie beispielsweise wegen Nässe nur zum Mähen gebraucht werden können.

Allerdings hat in den letzten Jahren die Anzahl Landwirtschaftsbetriebe in Uster abgenommen. Im Jahr 2010 arbeiteten in Uster 232 Personen für die Landwirtschaft in insgesamt 71 Betrieben. 2021 waren es noch 162 Personen in 54 Betrieben. Seit 2016 blieb die Anzahl der Landwirtschaftsbetriebe aber stabil bei 53 bis 54 (Gemeindeportrait des Statistischen Amtes Kanton Zürich).

Die Landwirtschaftsfläche in Uster blieb seit über 30 Jahren relativ stabil (Gemeindeportrait des Statistischen Amtes Kanton Zürich). Sie wird aber je länger desto intensiver genutzt. Eine intensivere Nutzung bedeutet, dass der Lebensraum für Tiere und Pflanzen, die auf weniger intensiv genutzten Flächen vorkommen, kleiner wird. Oder auch, dass der intensiv genutzte Boden wegen häufigerem Befahren mit schweren Landwirtschaftsmaschinen mehr verdichtet wird (BAFU).



Fruchtfolgeflächen in Uster (Quelle: GIS Kanton Zürich): [Link](#)

Verkehr und Mobilität

Mobilität ist ein grundlegendes gesellschaftliches und wirtschaftliches Bedürfnis. Ein leistungsfähiges Verkehrssystem garantiert allen Personen die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeitangeboten und weiterem. Zudem profitiert die Wirtschaft von einer effizienten Mobilität. Für die nachhaltige Entwicklung ist speziell auch die Umweltverträglichkeit der Mobilität und der einzelnen Verkehrsmittel zentral. Dies gilt insbesondere in Bezug auf die Belastung durch Schadstoffe und Lärm sowie auf

den Boden- und Energieverbrauch. Die Effizienz der Mobilität kann mittels verschiedener Indikatoren gemessen werden, beispielsweise mit der Nutzung des öffentlichen Verkehrs, des Verkehrsaufkommens auf Strassen oder des Motorisierungsgrades der Bevölkerung.

Einsteigende pro Tag SBB

Der Bahnhof Uster wird mit den S-Bahnlinien S5/S15 (Zürich–Rapperswil), S9 (Zürich–Uster) und S14 (Zürich–Hinwil) bedient. Die S5 und die S15 verkehren zusammen im Viertelstundentakt von und nach Zürich. Die Nachtlinien SN5 und SN9 verkehren am Wochenende jeweils im Stundentakt.

Das Angebot des Bahnverkehrs soll weiter ausgebaut werden. Bis 2040 erwarten die SBB im Personenverkehr eine Zunahme der Passagiere um 50 Prozent. Mit dem Ausbauschnitt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms der SBB (STEP AS 2035) ist geplant, die S9 im Viertelstundentakt zu führen. Nach Oerlikon wird zusätzlich zur heutigen S14 eine Schnellverbindung ab Uster im Halbstundentakt angeboten. Der Angebotsausbau wirkt sich auf die Barriere-Schliesszeiten aus. Die häufigen Schliesszeiten führen in Spitzenstunden zu Rückstaus des Strassenverkehrs. Aus diesem Grund planen die Stadt Uster zusammen mit der SBB und dem Kanton die Entflechtung des Bahnverkehrs und des Strassenverkehrs mittels Unter- oder Überführung an ausgewählten Standorten.

Im Jahr 2018 lag die Zahl der Einsteigenden pro Tag an beiden S-Bahnhöfen (Uster und Nänikon-Greifensee) bei gut 14 000. Die Corona-Pandemie hat die Fahrgastzahlen des öffentlichen Verkehrs stark beeinflusst. Aus diesem Grund hat die SBB 2020 auf eine Auswertung der Einsteigenden verzichtet und es liegen keine aktuelleren Zahlen vor.

Einsteigende pro Tag VZO-Busse

Auf dem Gemeindegebiet von Uster gibt es sechs Ortsbuslinien, sechs Regionalbuslinien und zwei Postautolinien, die von den Verkehrsbetrieben Zürichsee und Oberland AG (VZO), den Verkehrsbetrieben Glattal AG (VBG) und von der Postauto Schweiz AG betrieben werden. Seit dem 15. Dezember 2019 hat die Stadt Uster mit der Buslinie 818 eine zusätzliche Ortsbuslinie zur Sportanlage Buchholz beim ZVV in Auftrag gegeben. Diese entlastet die Linie 812. Trotz einem schwierigen Start aufgrund der Corona-Pandemie haben sich die Fahrgastzahlen erfreulich entwickelt und bereits im Jahr 2021 wurden die Übernahmekriterien des ZVV erfüllt. Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2023 wird die Buslinie 818 in den regulären Fahrplan durch den ZVV übernommen.

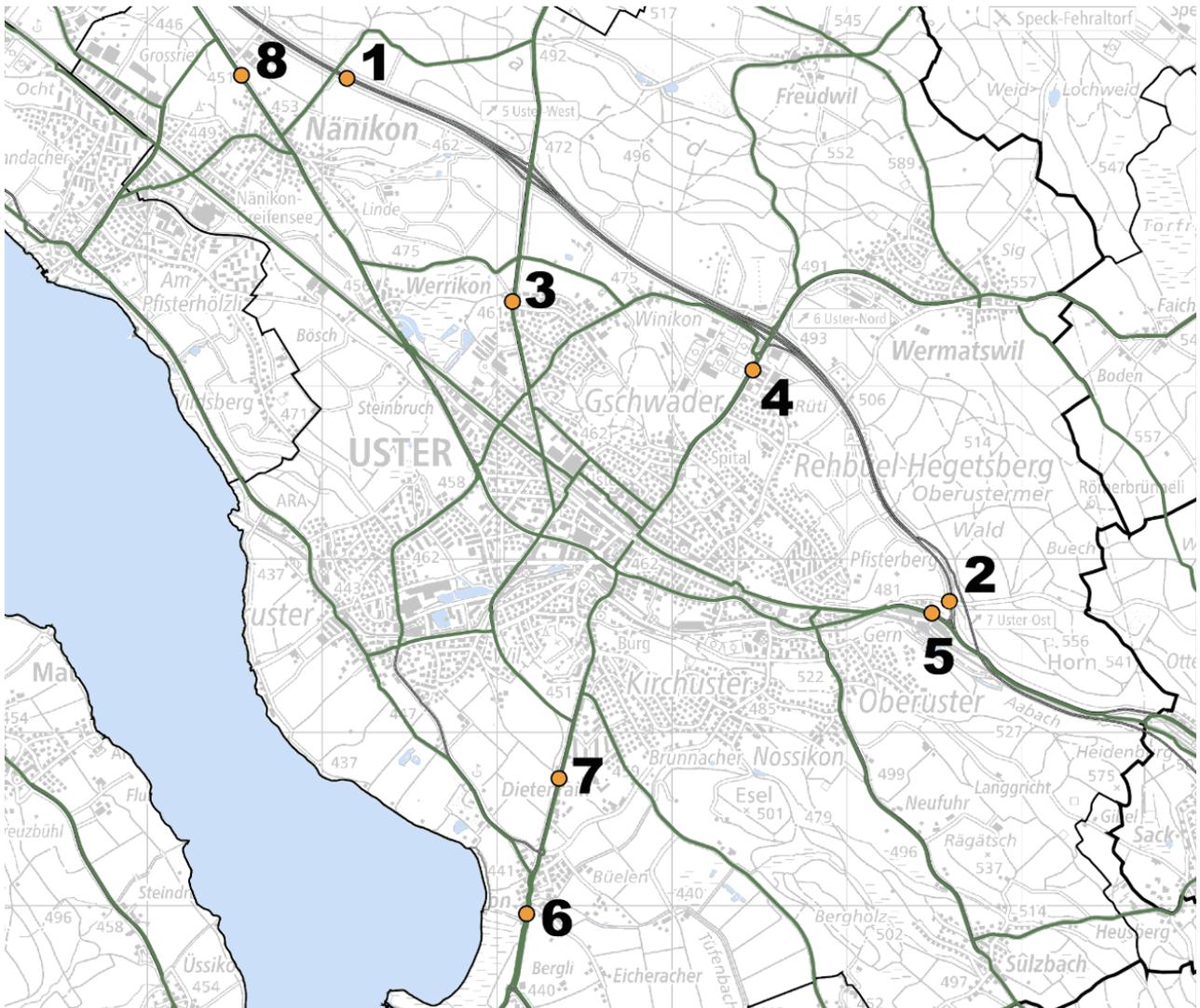
Die Linien der VZO haben auf dem Gemeindegebiet von Uster im Jahr 2021 knapp 11 000 Einsteigende pro Tag gezählt. Nach dem pandemiebedingten Einbruch der Zahlen 2020 haben sich die Fahrgastzahlen 2021 wieder erhöht.



Durchschnitt der täglich Einsteigenden der VZO-Busse (gesamtes Gemeindegebiet) von 2008 bis 2021 (Quelle: VZO)

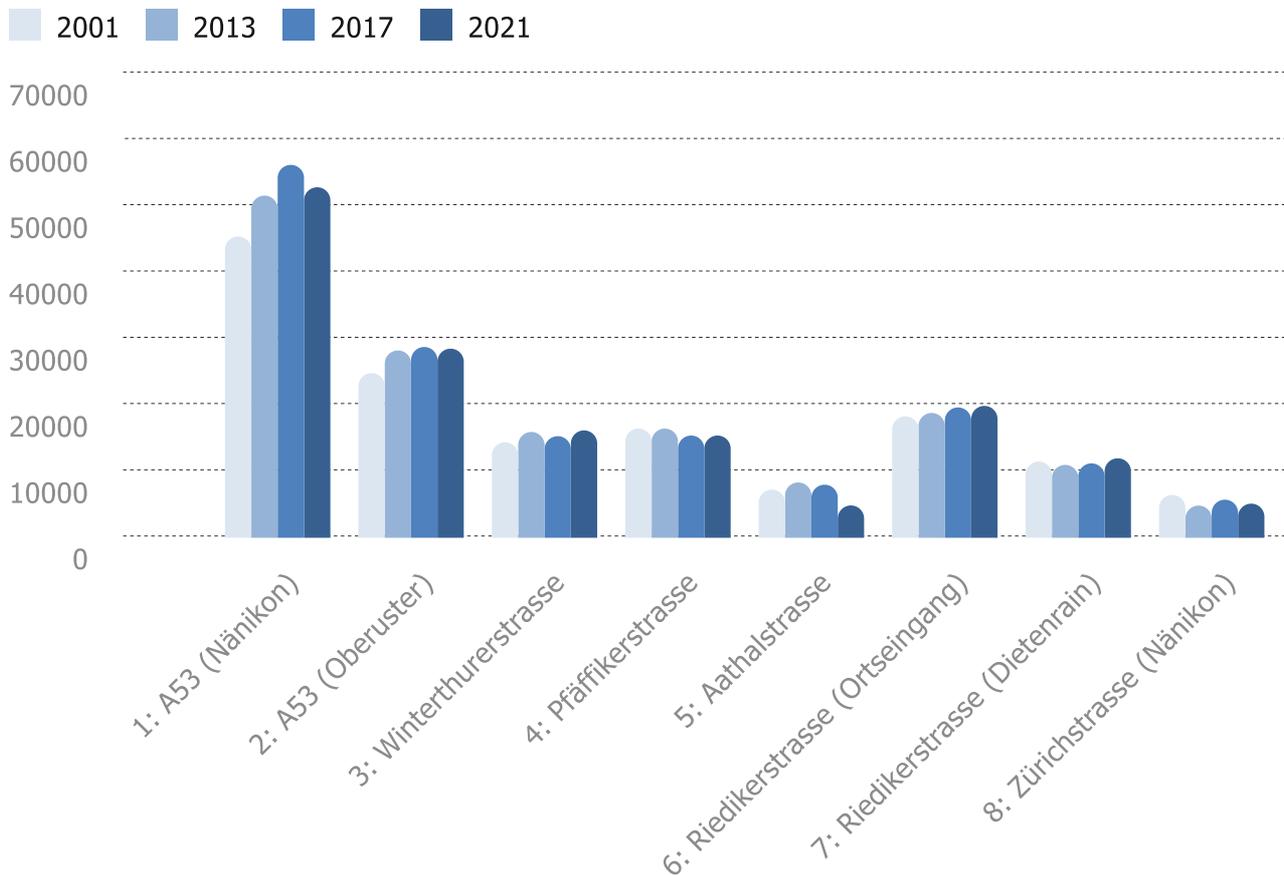
Durchschnittlicher täglicher Verkehr

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) wird in der Region Uster seit 2001 an unterschiedlichen Verkehrsmesspunkten ermittelt.



Verkehrsmesspunkte in der Region Uster (Quelle: [GIS Kanton Zürich](#))

Auf der Oberlandautobahn auf Höhe Nänikon (1) wurden 2021 rund 54 000 Fahrzeuge pro Tag gezählt. Gegenüber 2017 ist dies eine Abnahme, aber verglichen mit 2013 ist es eine Zunahme. Demgegenüber blieb das Verkehrsaufkommen auf der Autobahn beim Messpunkt Oberuster (2) konstant. Auf der Pfäffiker-, Winterthurer- und der Zürichstrasse ist die Verkehrsbelastung in den vergangenen Jahren relativ konstant geblieben. Dies zeigt, dass die Kapazitätsgrenzen erreicht sind und das Verkehrssystem gesättigt ist. Hohe Verkehrsbelastungen weisen die Riedikerstrasse beim Ortseingang mit rund 20 000 Fahrzeuge pro Tag sowie die Winterthurerstrasse und die Pfäffikerstrasse mit je rund 16 000 Fahrzeugen auf. Auf der Riedikerstrasse hat der Verkehr an beiden Messstellen gegenüber den letzten Jahren zugenommen. Auf der Aathalstrasse hat sich die Verkehrsbelastung aufgrund der Sanierung und der damit verbundenen Teilspernung im Vergleich zum Jahr 2017 fast halbiert.

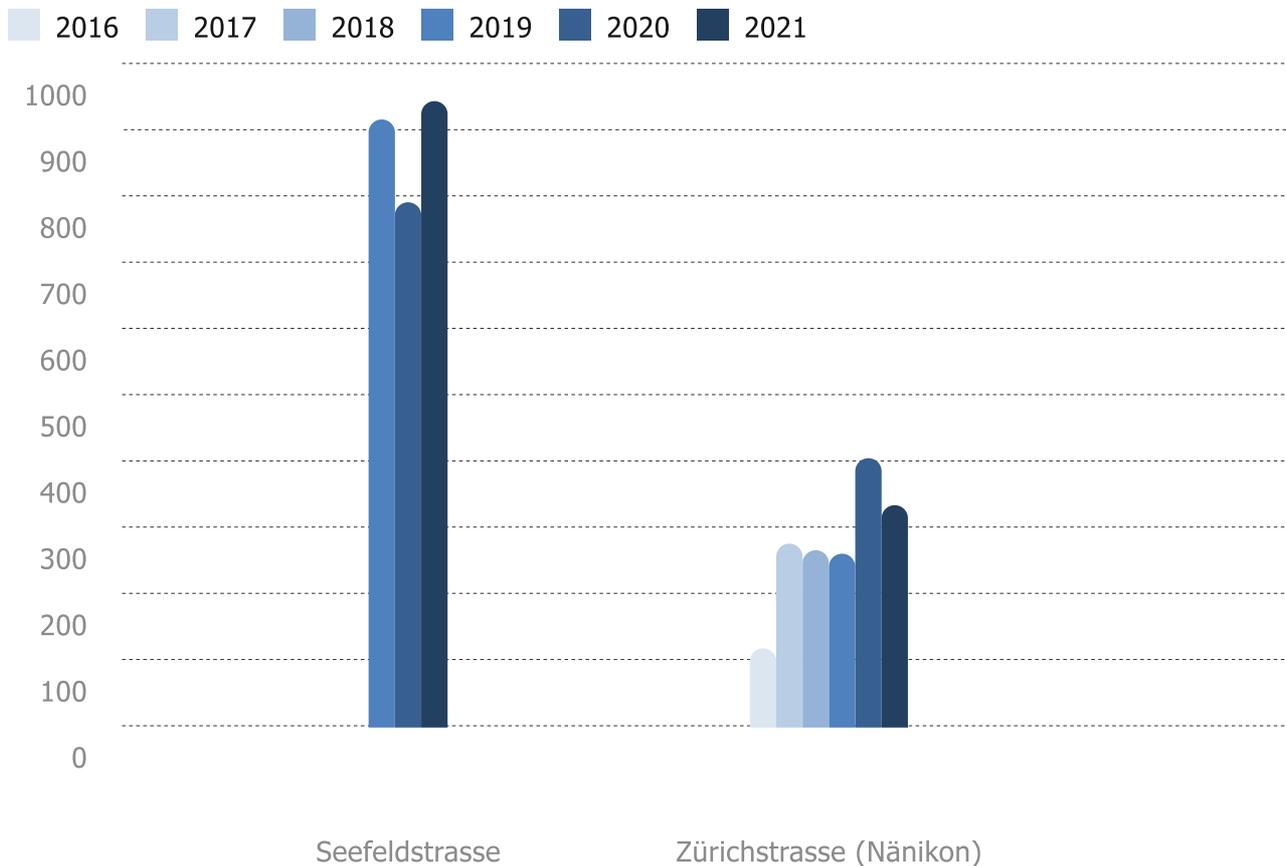


Durchschnittlicher täglicher Verkehr an den Verkehrsmesspunkten der Region Uster in den Jahren 2001, 2013, 2017 und 2021 (Quelle: Geoportal Kanton Zürich)

Durchschnittlicher täglicher Veloverkehr

Die Anforderungen und Bedürfnisse an eine sichere und durchgehende Veloinfrastruktur nehmen zu. Seit 2017 liefern im Kanton Zürich permanente Zählstellen Daten zum Veloverkehr. Eine davon liegt auf dem Radweg an der Zürichstrasse zwischen Nänikon und Volketswil und eine zweite auf der Seefeldstrasse zwischen Niederuster und Riedikon. Auf der Zürichstrasse wurde 2021 ein durchschnittlicher Tagesverkehr von rund 330 Velos gemessen und an der Seefeldstrasse rund 940 Velos. Der Trend zeigt an beiden Messstellen nach oben, wobei aufgrund der kurzen Messdauer und der Pandemiejahre Aussagen zum langfristigen Trend schwierig sind.

Der Kanton Zürich baut zurzeit sein Zählstellennetz weiter aus und hat in Uster vier neue Zählstellen auf dem kantonalen Velonetz an der Winterthurerstrasse/Haberweidstrasse, an der Aathalstrasse, an der Sulzbacherstrasse/Archstrasse und an der Riedikerstrasse geplant. Die Stadt Uster wird die Messpunkte mit vier Zählstellen zu Daten des kommunalen Velonetzes ergänzen.

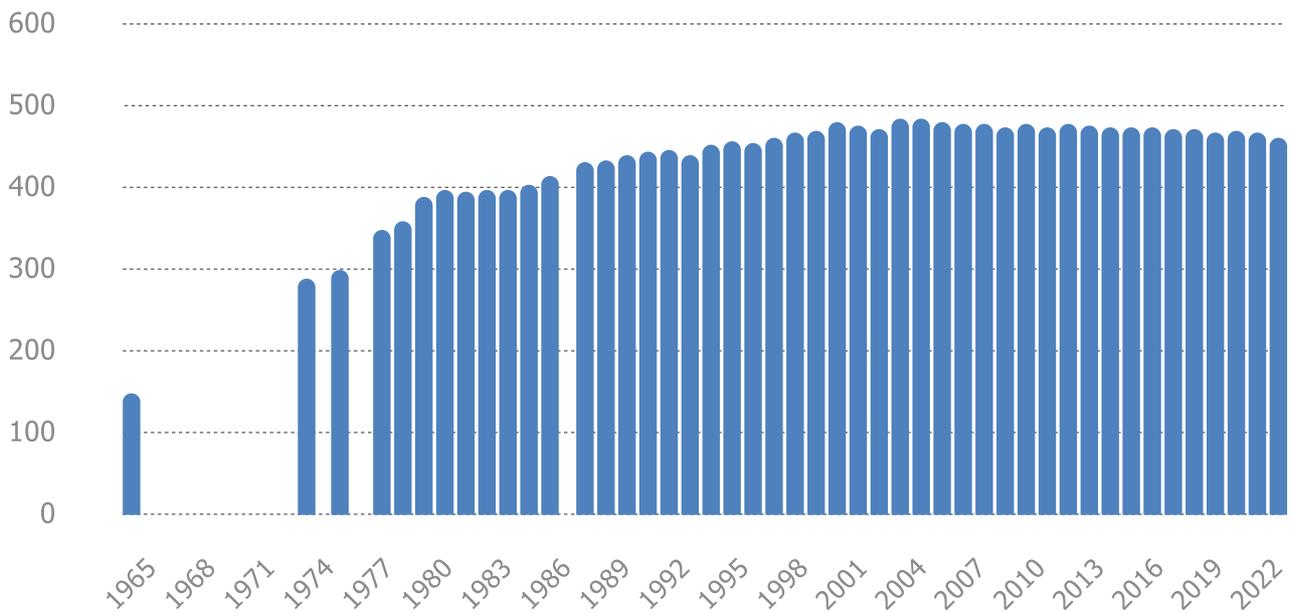


Durchschnittlicher täglicher Veloverkehr an den Zählstellen Seefeldstrasse und Zürichstrasse (Nänikon) von 2016 bis 2021 (Quelle: Geoportal Kanton Zürich)

Motorisierungsgrad Ustermer Bevölkerung

Der Personenwagenbestand belief sich im Jahr 2022 auf 464 Personenwagen pro 1000 Person (PW/1000 EW), was gegenüber 2013 einem leichten Rückgang entspricht. Dieser Wert liegt jedoch höher als beispielsweise derjenige der Stadt Winterthur (394 PW/1000 EW) mit ihrem dichteren öffentlichen Verkehrsnetz. Im Vergleich mit dem Durchschnittswert des Zürcher Oberlandes (547 PW/1000 EW) ist er dennoch als tief einzustufen. Seit 1965 steigt die Zahl der Personenwagen in Uster stetig an, wobei die Zunahme parallel zum Anstieg der Ustermer Bevölkerung verlief. Waren es 1965 lediglich 147 PW/1000 EW, sind es heute mehr als 460. Seit 2004 ist eine leichte Abwärtsschwankung zu verzeichnen, jedoch kann gesamthaft gesagt werden, dass sich der Wert seit 2001 stabilisiert hat. Der Anteil der mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegten Wege beträgt in Uster 81 Prozent und liegt über dem kantonalen Durchschnitt (Gemeindeporträt Kanton Zürich, 2022).

Pw/1000 EW



Motorisierungsgrad der Ustermer Bevölkerung (Quelle: Gemeindeporträt Kanton Zürich, 2022): [Link](#)

Distanz zur nächsten ÖV Haltestelle

Für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sind kurze Wege zu den Haltestellen zentral. Mit einem dichten Netz an Bushaltestellen im Siedlungsraum und attraktiven Anschlüssen kann der öffentliche Verkehr eine gute Alternative zum Individualverkehr bieten. Der Cercle Indicateurs beurteilt darum das Mobilitätsangebot einer Stadt mithilfe des Indikators «Distanz zur nächsten öffentlichen Verkehrsmittel-Haltestelle». Dabei wird die durchschnittliche Luftdistanz vom Wohnort zur nächsten ÖV-Haltestelle beziehungsweise zum nächsten Bahnhof in Metern gemessen.

In Uster ist ein Grossteil des Siedlungsgebiets gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Nur wenige Quartiere sind mangelhaft mit dem ÖV erschlossen. Dies spiegelt sich auch in der durchschnittlichen Distanz zur nächsten Haltestelle. Siedlungsgebiete gelten im Sinne der Angebotsverordnung dann als erschlossen, wenn sie im Umkreis von 750 Metern einer Station der Groberschliessung (S-Bahn) bzw. von 400 Metern einer Haltestelle der Feinerschliessung (Bus, Tram, Stadtbahn) liegen.

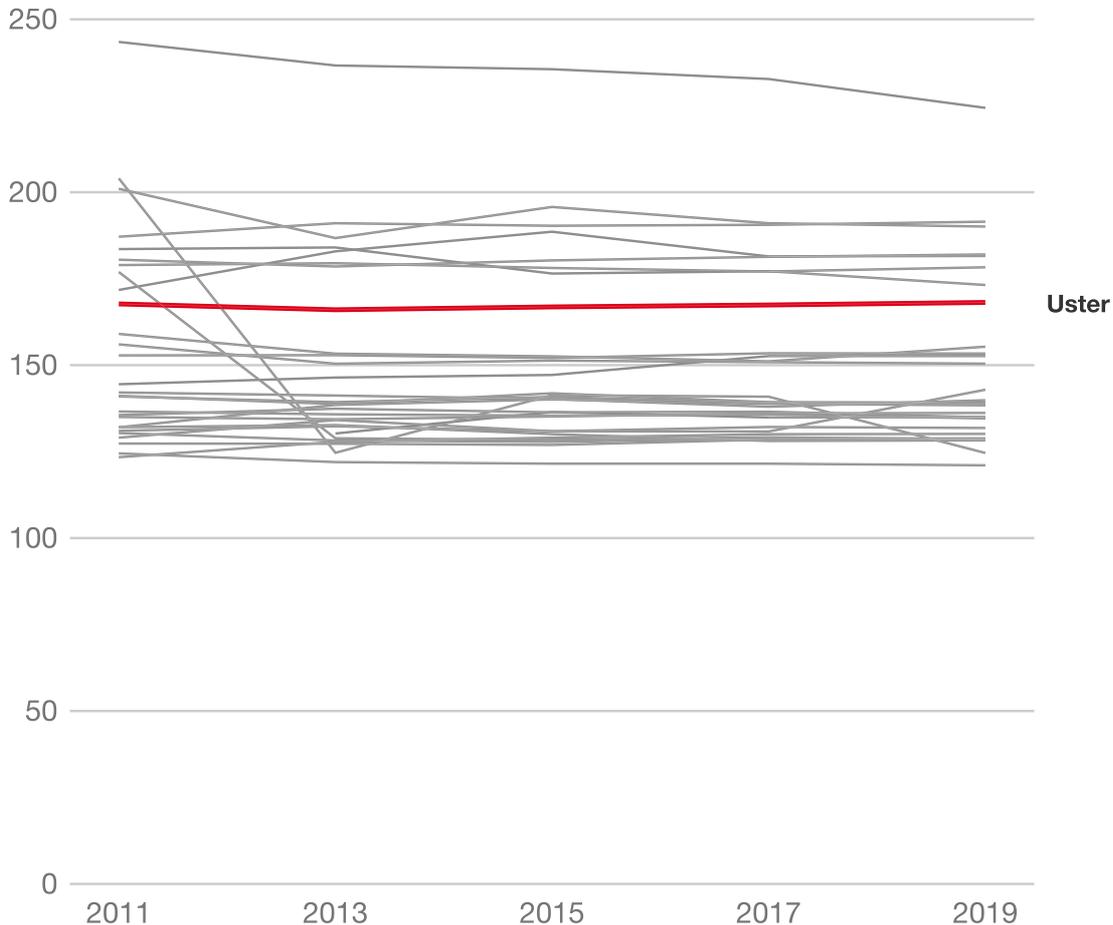
Die Distanz zur nächsten Haltestelle schwankte seit 2004 in Uster bei um die 170 Meter. In den vergangenen zwei Jahren ist die durchschnittliche Distanz wieder leicht angestiegen. Sie liegt aber immer noch deutlich unter dem Durchschnitt des Kantons Zürich von 189 Meter. Die Schwankungen kommen durch Siedlungsentwicklungen oder Verschiebungen von Haltestellen zustande. Der Durchschnitt der Distanz bei den am Cercle Indicateurs teilnehmenden Städte liegt rund 20 Meter unterhalb der Distanz in Uster.

Durchschnittliche Luftliniendistanz vom Wohnort zur nächstgelegenen ÖV-Haltestelle

Uster



Meter



Das Vertrauensintervall (95%) ist als hellere Fläche dargestellt.

Stand der Daten: 14.11.2022

Quelle: ARE

© BFS 2022

Vergleich Durchschnittliche Luftliniendistanz vom Wohnort zur nächsten Haltestelle des öffentlichen Verkehrs bzw. zum nächsten Bahnhof in Metern (Mittelwert für die Stadt).

Fazit

Die überbaute Fläche pro Kopf hat zwischen 2005 und 2021 um 15,5 Prozent abgenommen. Die gesamthaft versiegelte Fläche hat zwischen 2008 und 2022 um 1,2 Prozent zugenommen.

In Uster dienen 32,4 Prozent der Gemeindefläche als Fruchtfolgeflächen.

Die Landwirtschaftsfläche in Uster blieb seit über 30 Jahren relativ stabil. Seit 2016 blieb die Anzahl der Landwirtschaftsbetriebe in Uster stabil bei 53 bis 54.

Mit der Anbindung an die Oberlandautobahn und das S-Bahn-Netz ist Uster verkehrstechnisch sehr gut erschlossen.

Auch zukünftig ist mit einer Verkehrszunahme zu rechnen. Zur Bewältigung des Mehrverkehrs soll insbesondere der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr gefördert werden.

Mit einer klimaangepassten Gestaltung des Strassenraums mit schattenspendenden Bäumen und versickerungsfähigen Oberflächen kann ein wichtiger Beitrag für das Stadtklima geleistet werden.

Die Distanz zur nächsten ÖV-Haltestelle schwankte seit 2004 bei um die 170 Meter. In den vergangenen zwei Jahren ist die durchschnittliche Distanz wieder leicht angestiegen. Sie liegt aber immer noch deutlich unter dem Durchschnitt des Kantons Zürich von 189 Meter.

Der Motorisierungsgrad ist seit 2001 stabil. Der Anteil der mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegten Wege beträgt in Uster 81 Prozent und liegt über dem kantonalen Durchschnitt.

Geplante Massnahmen

Dem Thema Versiegelung respektive der Prüfung von anderen Materialien soll bei Baugesuchen eine grössere

Bedeutung zukommen.

Die Qualität der Landwirtschaftsflächen soll erhalten und weiterhin gefördert werden.

Der Verkehrsrichtplan wird im Rahmen des Projekts «Stadtraum Uster 2035» revidiert. Die Inhalte zur

Mobilität sollen konsequent umgesetzt werden.

Der Bushof Uster soll erweitert und hindernisfrei gestaltet werden.

Das Stadtzentrum soll fussgängerfreundlich gestaltet werden.

Unter dem Motto «Uster steigt um!» werden Massnahmen zur Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des

öffentlichen Verkehrs erarbeitet.

Unter- oder Überführungen an ausgewählten Standorten sollen das Verkehrssystem über die Bahnlinie hinweg für den Fussverkehr, den Veloverkehr, den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr verbessern.