

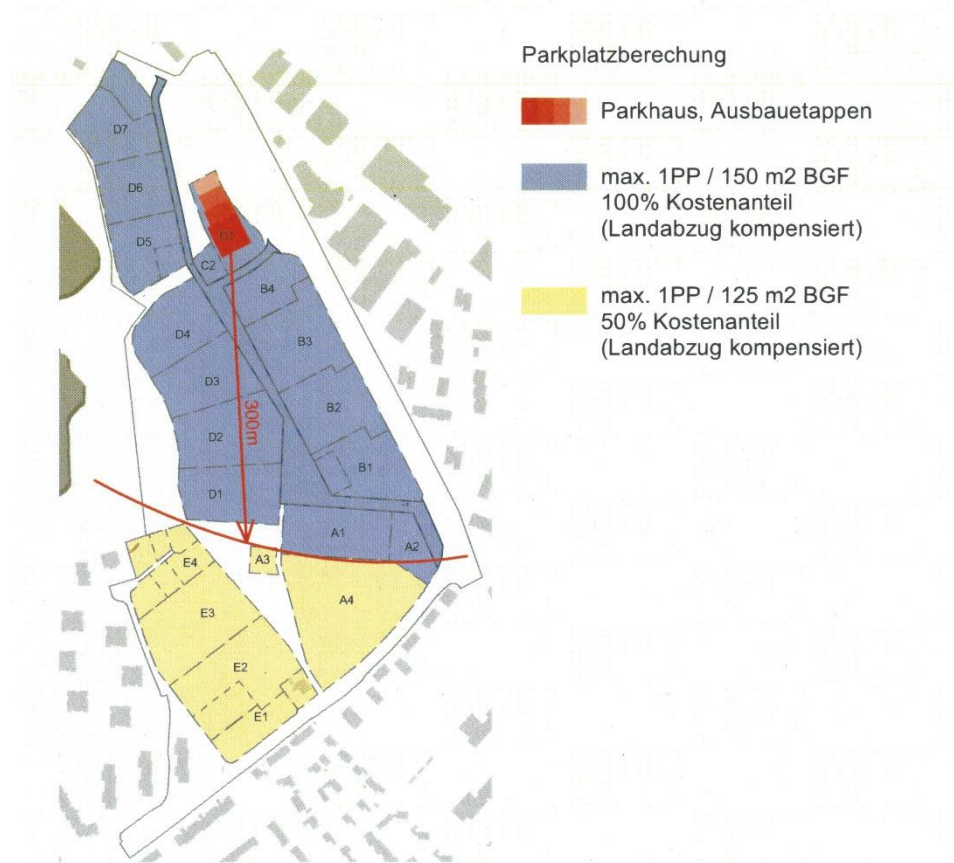
## 8.4.2 Stadt Uster

<i>Fokusthema</i>	<input type="checkbox"/> Parkplatzerstellungspflicht <input type="checkbox"/> Räumliche Differenzierung <input type="checkbox"/> Mehrfachnutzung <input checked="" type="checkbox"/> Zentrale Parkierungsanlagen
<i>Gemeinde</i>	Stadt Uster, Kanton Zürich
<i>Kontext</i>	<p>Die Stadt Uster liegt im Zürcher Oberland und zählt 35'000 Bewohnende (2017) und 16'000 Beschäftigte (2016). Uster ist eine Agglomerationskerngemeinde (Hauptkern) und liegt an der Bahnlinie Rapperswil-Zürich. Dadurch bestehen vielfältige S-Bahn-Verbindungen in beide Städte. Ergänzt wird das ÖV-Angebot durch Buslinien, welche das Stadtgebiet und die umliegenden Gemeinden erschliessen.</p> <p>Im Osten, Norden und Westen wird Uster durch die Autobahn A53 mit dem Strassennetz gut verbunden</p>
<i>Beschreibung</i>	<p><b>2000-Watt-taugliche Arealentwicklung</b></p> <p>Die Stadt Uster plant an zentraler Lage das 2000-Watt-taugliche Quartier Eschenbüel. Damit wird eine der letzten grossen Baulandreserven sehr sorgfältig beplant. Im Anschluss an den Studienauftrag im Jahr 2009 wurde bis ins Jahr 2012 der Entwurf interdisziplinär vertieft und durch alle Verfahrensschritte des Quartier- und Gestaltungsplanes weiterentwickelt. Die Kulturlandinitiative stoppte die Planung bis 2017. Nun werden einzelne Themenbereiche überarbeitet und vertieft. Insbesondere wurden das städtebauliche Konzept mit einer höheren baulichen Dichte optimiert, Schutzmassnahmen für angrenzende Moore und ein Vitalisierungsprojekt für den Werrikerbach erarbeitet.</p> <p><b>Differenziertes Parkierungskonzept mit Quartier-Parkhaus</b></p> <p>Der Gemeinderat Uster fordert u.a. eine ressourcen- und umweltschonende Überbauung und Erschliessung im Sinne der "2000-Watt-Gesellschaft" resp. der "Vision 2050" des Kantons Zürich. Dementsprechend fordert auch das Programm zum Studienauftrag Eschenbüel, dass "ein Zuwachs des motorisierten Individualverkehrs mit einem Mobilitätskonzept möglichst zu vermeiden ist".</p> <p>Das der Gebietsentwicklung zugrunde liegende Erschliessungs- und Parkierungskonzept sieht eine Beschränkung der dezentral auf den Baufeldern zulässigen Parkplätze und die Erstellung eines Quartier-Parkhauses zur Deckung des zyklisch schwankenden, zusätzlichen Bedarfes an Abstellplätzen vor. Damit kann eine auf die Nachfrage ausgerichtete Zahl an Parkplätzen angeboten werden und es können Leerstände in teuren Tiefgaragen vermieden werden.</p> <p>Während den verschiedenen Belegungszyklen einer Familienwohnung treten oft stark wechselnde Mobilitätsbedürfnisse auf: Von kinderlosen Zweipersonenhaushalten oder Senioren ohne Auto bis Familien mit erwachsenen Kindern mit mehreren Fahrzeugen pro Haushalt. Während ein minimaler Grundbedarf dezentral auf den Baufeldern erstellt werden darf, kann der durch wechselnde Mobilitätsbedürfnisse schwankende Zusatzbedarf an Abstellplätzen bedarfsabhängig im Quartier-Parkhaus kostendeckend zugemietet werden. Ein direkt kostenwirksames Parkplatzangebot zusammen mit guten Angeboten des Öffentlichen Verkehrs und Mobility wirkt sich dämpfend auf den Bestand an Motorfahrzeugen und damit auf die Verkehrserzeugung aus.</p> <p>Im öffentlichen Strassenraum sind Abstellplätze für Besucher und Kunden vorgesehen. Diese sind einheitlich als Kurzzeitparkplätze zu bewirtschaften (Parkuhren oder mindestens als blaue Zone).</p> <p><b>Auswirkungen</b></p> <p>Weniger Immissionen:</p> <p>Dank der Anordnung einer Sammelparkierung am Eingang zum Quartier können der Ziel- und Quellverkehr sowie dessen Emissionen innerhalb des Quartiers reduziert werden. Zudem wirkt das Quartier-Parkhaus als Lärmschutzriegel gegenüber der Zürichstrasse.</p> <p>Ökologische Vorteile:</p> <p>Die Zusammenlegung von Abstellplätzen in einem oberirdischen Quartier-Parkhaus ist wesentlich weniger material- und energieintensiv als Parkplätze in Tiefgaragen. Durch ein zentrales, oberirdisches Quartier-Parkhaus wird weniger Bodenfläche versiegelt sowie der Energieaufwand für Aushub, graue Energie, Belichtung und Belüftung wird reduziert. Zudem sind dank der Beschränkung der dezentralen Parkplatzzahl auf den einzelnen Baufeldern nur kleinflächige Sammelgaragen erforderlich. Dadurch verringert sich der Eingriff in den Boden und den Grundwasseraquifer.</p> <p>Wirtschaftliche Vorteile:</p> <p>Auch wirtschaftliche Gründe sprechen für die Schaffung eines flexiblen Parkraumangebotes in einem Quartier-Parkhaus:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Die mehrgeschossige, konzentrierte Bauweise ermöglicht ein kostengünstiges Angebot an Abstellplätzen. Die 1. Etappe des Quartier-Parkhauses kann nachfrageorientiert schrittweise erweitert werden.</li> <li>– Fehlinvestitionen für möglicherweise nicht benötigte Parkplätze in kostenintensive Tiefgaragen werden damit vermieden. Ein allfälliger temporärer Zusatzbedarf kann in zumutbarer Distanz zugemietet werden. Dadurch können Wohnungen auch günstiger angeboten werden.</li> </ul>

### Organisation und Betrieb

Das Quartier-Parkhaus gilt als Teil der Quartier-Verkehrerschliessung. Somit kann das erforderliche Land von 3'980 m<sup>2</sup> als Erschliessungsfläche (resp. Fläche für die Quartierinfrastruktur) von der Quartierplanmasse (private Baulandansprüche) abgezogen werden und kommt in den Besitz der Stadt Uster. Für das Quartier-Parkhaus wird ein Baurecht zugunsten der Miteigentümergeinschaft errichtet. Alle beteiligten Grundeigentümer können somit gemeinsam über den Betrieb, die Vermietung der Parkplätze, die erforderlichen Rückstellungen sowie allfällige Erweiterungen bestimmen.

### Vorgesehene Regelung



#### Erfahrungen

Da sich diese Arealentwicklung noch in der Planungsphase befindet, liegen bezüglich Umsetzung noch keine Erfahrungen vor. Jedoch konnte bei allen Beteiligten eine relativ hohe Zustimmung festgestellt werden.

Eine Überprüfung des Parkierungskonzeptes hat ergeben, dass sich dieses auch für eine Zertifizierung als 2000-Watt-Areal eignet.

#### Referenz

Faktenblatt Planar vom 16.12.2019