



Uster, 6. November 2018  
Nr. 614/2017  
V4.04.71

Seite 1/5

**POSTULAT 614/2017 VON URSULA RÄUFTLIN (GRÜNLIBERALE): «SICHERE VELOVERBINDUNGEN IN USTER»;  
BERICHT UND ANTRAG DES STADTRATES**

**Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat, gestützt auf Art. 46a Abs. 4 der Geschäftsordnung des Gemeinderates vom 19. März 2012, folgende Beschlüsse zu fassen:**

- 1. Dem Bericht zum Postulat Nr. 614/2017 wird zugestimmt.**
- 2. Das Postulat wird als erledigt abgeschrieben.**
- 3. Mitteilung an den Stadtrat.**

Referent des Stadtrates: Abteilungsvorsteher Bau, Stefan Feldmann



Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 30. Oktober 2017 reichte das Ratsmitglied Ursula Räuftlin beim Präsidenten des Gemeinderates das Postulat Nr. 614 betreffend «Sichere Veloverbindungen in Uster» ein.

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

*«Der Stadtrat wird eingeladen zu prüfen, wie die Anliegen der Velofahrer bei Neubauten oder Sanierungen von Strassen zukünftig mit verbindlichen Bau- und Qualitätsstandards berücksichtigt werden können.»*

**Begründung:**

*Gemäss einem prioritären Schwerpunkt in der Dualstrategie stellt die Stadt Uster den Einwohnerinnen und Einwohnern unabhängig vom Verkehrsmittel sichere Verkehrsverbindungen zur Verfügung und baut zudem schrittweise den Langsamverkehr aus.*

*Leider sind in Uster viele wichtige Verbindungen insbesondere für Kinder und Jugendliche mit dem Velo gefährlich und kaum zumutbar. Diese Problematik wurde erkannt bei der Überweisung des Postulates «Velostadt Uster». Mit dem Ergänzungsbericht zu diesem Postulat wurde das Strassenetz systematisch auf problematische Stellen für Velofahrende untersucht. Mit der Überweisung der Leistungsmotion «Umsetzung Velokonzept innerhalb von maximal 10 Jahren» am 17. März 2014 wurde der Stadtrat beauftragt, diese Schwachstellen zu beheben. Seither sind jährlich CHF 200'000 für Massnahmen budgetiert.*

*Bei der Umsetzung dieses Velokonzeptes geht es ausschliesslich darum, die erkannten Schwachstellen, die auf dieser Liste erfasst sind, zu eliminieren. Bei neuen Bauprojekten oder Strassensanierungen werden aber leider die Anliegen der Velofahrenden ungenügend beachtet und teilweise gar neue gefährliche Stellen geschaffen.*

*Bei der heute begonnenen Sanierung der Gschwaderstrasse wurde ein zu kleiner Strassenquerschnitt gewählt, obwohl dort Parkplätze auf der Strasse aufgehoben werden und damit Platz für einen Radstreifen vorhanden wäre. Hier wird ein drei Meter breites Trottoir der Velosicherheit vorgezogen. Auch bei der Neugestaltung der Oberlandstrasse wurden die Strassenbreiten so reduziert, dass die Radstreifen auf längeren Abschnitten unterbrochen sind. Dies führt zu gefährlichen Überholmanövern vor diesen Engstellen und dazu, dass leider viele Velofahrer unerlaubt auf das überbreite Trottoir ausweichen. Auch beim geplanten Umbau der Einmündung Sulzbacherstrasse in die Aathalstrasse werden die Anliegen der Velofahrer zu wenig berücksichtigt, der Radstreifen ist unterbrochen und es ist eine Mischnutzung auf dem Trottoir vorgesehen. Bei der Sanierung der Sulzbacherstrasse wird für die Velofahrenden bei der Einmündung der Nossikerstrasse eine vortrittsbelastete statt eine vortrittsberechtigte Strassenquerung geplant.*

*Diese und weitere neue Schwachstellen tauchen im Schwachstellenkatalog nicht auf und werden deshalb kaum in vernünftiger Frist wieder eliminiert. Die Anliegen der Velofahrenden müssen deshalb zwingend bereits bei der Planung verbindlich berücksichtigt werden. Dazu sind Bau- und Qualitätsstandards für den Veloverkehr festzulegen, die bei der Projektierung der Strassen(-sanierungen) verbindlich eingehalten werden. Diese Velostandards haben sich an den geltenden einschlägigen Normen des VSS zu orientieren und es ist verbindlich festzulegen, entlang welchen Strassenabschnitten welcher Standard gilt.»*

Anlässlich seiner Sitzung vom 12. Februar 2018 überwies der Gemeinderat das Postulat dem Stadtrat. Dieser nimmt dazu wie folgt Stellung:



## A. Bericht

### 1. Ausgangslage

#### 1.1 Einleitung

Die Aufgaben, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten der Velowege in der Stadt Uster sind nicht einheitlich geregelt. Für Velowege an oder auf Kantonsstrassen sind ausschliesslich die kantonalen Fachstellen zuständig. Für Velowege an oder auf kommunalen Strassen ist die Abteilung Bau für die Planung, Projektierung, Gestaltung, Finanzierung, Bau und Unterhalt verantwortlich. Die Abteilung Sicherheit unterstützt in beratender Funktion in sicherheitsrelevanten Fragestellungen. Über die Signalisation und Markierung kommunaler Velowege entscheidet die Kantonspolizei auf Antrag der Abteilung Sicherheit.

Der Einfluss der Stadt Uster auf die Sicherheit und Durchgängigkeit der Velowege in Uster ist somit beschränkt. Eigene Bau- und Qualitätsstandards können nur für die Planung, Projektierung und Gestaltung auf städtischem Strassennetz dienen. Signalisation und Markierung von Velowegen liegt nicht in der Kompetenz der Stadt Uster.

#### 1.2 Rechtliche Grundlagen

Das bestehende Velowegnetz basiert auf dem kommunalen Richtplan «Fuss- und Wanderwege, Radwege» vom Mai 1994. Im Jahr 2017 startete die Revision der kommunalen Richt- und der Nutzungsplanung, bekannt unter dem Namen «Stadtraum Uster 2035». Sie beinhaltet auch die Überarbeitung des Velowegnetzes. Auf kantonaler Ebene hat der Regierungsrat des Kantons Zürich im Juni 2016 den kantonalen Velonetzplan beschlossen. Darin enthalten sind die wichtigsten Verbindungen aus Sicht des Kantons. Dies betrifft auch zahlreiche Strassenabschnitte in der Stadt Uster. Der Velonetzplan bildet eine Grundlage für die Überarbeitung des regionalen Richtplanes «Zürcher Oberland». Der regionale Richtplan ist noch vom Regierungsrat festzusetzen.

In der Richtlinie «Anlagen für den leichten Zweiradverkehr» formuliert der Kanton die Grundlagen und Anforderungen an die Infrastruktur von Zweiradanlagen. An diese Grundlage hält sich auch die Kantonspolizei, um Signalisationen und Markierungen von Velowegen zu beurteilen. Grundlage für die Planung und Projektierung von Velowegen finden sich ebenfalls in den VSS-Normen (Verband schweizerische Strassen- und Verkehrsfachleute).

Die Stadt Uster orientiert sich an diesen Grundlagen und zieht bei der Planung und Projektierung von Strassen und –sanierungen zusätzlich den Verband «Pro Velo» bei.

#### 1.3 Strassennetz der Stadt Uster

Grundlage des Strassennetzes in Uster bildet der kommunale Verkehrsplan der Stadt Uster aus dem Jahr 1984. Ziel des Verkehrsplanes ist, die Deckung der Mobilitätsbedürfnisse der Einwohner resp. Pendler in Uster zu schaffen. Mit dem Verkehrsplan soll der öffentliche Verkehr gefördert, ein zusammenhängendes Fuss- und Radwegnetz realisiert und der motorisierte Verkehr auf die wenigen, aber leistungsfähigen Hauptachsen konzentriert werden.

Ein «Sammelstrassenring» bestehend aus der Gschwader-, Sonnenberg-, Seefeld-, Burg-, Steig- und Wermatswilerstrasse dient als Groberschliessung für die Ustermer Quartiere. Die übrigen Gemeindestrassen dienen zur Feinerschliessung und können gemäss kommunalem Verkehrsplan verkehrsberuhigt werden.

#### 1.4 Langsamverkehrszonen

In den letzten Jahren wurden verschiedene Langsamverkehrszonen (Tempo 20/30) umgesetzt. Durch die langsame Fahrt kann der motorisierte Verkehr und der Veloverkehr auf der gleichen Fläche geführt werden. Fahrzeuglenker und Velofahrende sind in diesen Zonen mit gleichem Tempo



unterwegs. Eine eigene Veloinfrastruktur in Form von eigenen Radwegen oder Radstreifen ist in den Langsamverkehrszonen nicht notwendig.

An der Sitzung vom 25. September 2000 hat der Gemeinderat Uster beschlossen, welche Strassenabschnitte für die Stadt Uster wichtig sind und bei welchen Strassen verkehrsberuhigende Massnahmen möglich sind. Dabei werden wichtige kommunale Strassenabschnitte, wie beispielsweise die Freiestrasse oder Brandstrasse, bezeichnet.

## **2. Velostandards**

### 2.1 Velonetzplan des Kantons Zürich

Der Velonetzplan des Kantons Zürich aus dem Jahr 2016 löst die kantonale Radwegstrategie 2006 ab. Der Netzplan richtet sich primär an die Bedürfnisse des Alltagsverkehrs. Dabei sollen Pendler zur Arbeit, zur Ausbildungsstätte, zum Sport oder Einkauf das Velo benutzen. Direkte und sichere Wege sind dabei anzustreben. Der Velonetzplan unterscheidet drei verschiedene Typen: Veloschnellrouten, Haupt- und Nebenverbindungen. Das kantonale Amt für Verkehr erarbeitet zurzeit eine Umsetzungsplanung. Wenn möglich werden Verbesserungen der Veloinfrastruktur im Rahmen von Strassensanierungen geplant und umgesetzt.

### 2.2 Velostandards der Stadt Zürich

Die Stadt Zürich besitzt Velostandards aus dem Jahr 2015. Die Velostandards sind eine Massnahme aus dem «Masterplan Velo» der Stadt Zürich. Sie gelten als Richtlinie für kommunale und überkommunale Strassen und halten die wichtigsten Grundsätze und Querschnittsmasse fest. Die Stadt Zürich unterscheidet in Hauptrouten, Komfort Routen und Nebenrouten. Im Unterschied zu der Stadt Uster liegt die Kompetenz der Velowege auf kommunalen wie auch auf kantonalen Strassenabschnitten bei der Stadt Zürich selbst.

### 2.3 Velostandards in Uster

Sinn und Zweck von Velostandards sind, Velofahrenden eine sichere und durchgängige Infrastruktur anbieten zu können. Eine sichere Infrastruktur ist nicht zwingend mit einem eigenen Radweg oder Radstreifen verbunden. Auch Langsamverkehrszonen erhöhen die Sicherheit für Velofahrende.

Die Stadt Uster muss das Rad resp. die Velostandards nicht neu erfinden. Sie kann sich an den bestehenden Normen und Richtlinien («Anlagen für den leichten Zweiradverkehr» und VSS-Normen) und auch an den Standards der Stadt Zürich orientieren. In der Planung und Projektierung von Infrastrukturanlagen werden diese bereits in der Planung und Projektierung durch die Abteilung Bau berücksichtigt. Wichtige Projekte werden der Bevölkerung zur Mitwirkung unterbreitet. Im Rahmen der öffentlichen Planaufgabe gemäss kantonalem Strassengesetz können die Bevölkerung und Interessensvertreter zu den Projekten Stellung nehmen.

Zukünftige Optimierungen am Velonetz werden im Rahmen des Projektes «Stadtraum Uster 2035» und den daraus folgenden Resultaten erfolgen. In der bis 2019 laufenden ersten Phase, dem Stadtentwicklungskonzept, wird ein Gesamtverkehrskonzept (GVK) erarbeitet. Das GVK macht Aussagen zur verkehrlichen Entwicklung der Stadt Uster in Anbetracht des zu erwartenden Bevölkerungswachstums. Dabei werden unter anderem die nachfolgend genannten Stossrichtungen der kantonalen und regionalen Richtplanung berücksichtigt:

- «Die qualitative Siedlungsentwicklung wird mit gezielten Aufwertungsmassnahmen im Strassenraum unterstützt. Dabei ist die Trennwirkung zu vermindern und die Aufenthaltsqualität für die Anwohnerinnen und Anwohner sowie für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern.»
- «In den regionalen Richtplänen wird ein gemeindeübergreifend koordiniertes Fuss- und Velowegnetz unter Einbezug historischer Verkehrswege sowie rollstuhlgängiger Wege bezeichnet. Die Gemeinden fördern den Fuss- und Veloverkehr entsprechend den örtlichen Gegebenheiten.



- «Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr soll deutlich gesteigert werden, was die Ausscheidung eines attraktiven und dichten Netzes von Radwegen erfordert.»
- «Die Gemeinden verdichten mit kommunalen Radwegen das Netz der Radwege und sichern, soweit kommunale Strassen betroffen sind, den Raumbedarf für solche Radwege.» (Regionaler Richtplan, Stand Vernehmlassung, Seite 107)

Die Erarbeitung des GVK erfolgt sinngemäss unter der Hauptstrategie «Uster steigt um!» – vom Auto auf das Velo und den ÖV. Im Fokus für die Förderung des Velos stehen die Schliessung von Lücken des bestehenden Netzes, die Verbindung der Stadt- und Quartierzentren sowie der wichtigsten Freizeit- und Erholungsräume. Weiter soll der Strassenraum aufgewertet und der Verkehr im Zentrum zu Gunsten des Velos und der Fussgänger beruhigt werden. Die Kantonsstrassen sind in das GVK eingeschlossen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Stadt Uster bei der Erarbeitung des GVK's und der Planung und Projektierung von Infrastrukturanlagen ihren Handlungsspielraum wahrnimmt und die Bedürfnisse der Velofahrenden unter den gegebenen Rahmenbedingungen berücksichtigt und sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten dafür einsetzt. Für zukünftige Infrastrukturanlagen werden aus dem Gesamtverkehrskonzept die Resultate und die daraus notwendigen Massnahmen beschrieben und definiert.

## **B. Antrag**

Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Dem Bericht und Antrag zum Postulat Nr. 614/2017 wird zugestimmt
2. Das Postulat wird als erledigt abgeschrieben.
3. Mitteilung an den Stadtrat.

Stadtrat Uster

Barbara Thalmann  
Stadtpräsidentin

Daniel Stein  
Stadtschreiber