



VOLKSABSTIMMUNG VOM 9. FEBRUAR 2020 ERLÄUTERUNGEN DES STADTRATES

- 1 Genehmigung eines Rahmenkredits in der Höhe von 5 Mio. Franken** für die Planung und den Ausbau von sicheren und attraktiven Velorouten sowie notwendiger ergänzender Veloinfrastruktur
- 2 Genehmigung eines Baukredits in der Höhe von brutto 3,173 Mio. Franken inkl. MWST** (Kostenvoranschlag $\pm 5\%$) für das neue Kunstrasen- und Naturrasenfeld sowie den Ersatz des Kunstrasenteppichs beim bestehenden Kunstrasen auf der Sportanlage Buchholz



DARÜBER WIRD ABGESTIMMT

1

Genehmigung eines Rahmenkredits in der Höhe von 5 Mio. Franken für die Planung und den Ausbau von sicheren und attraktiven Velorouten sowie notwendiger ergänzender Veloinfrastruktur

Städtische Volksinitiative «Für sichere und durchgängige Velowege»

Am 9. April 2018 wurde der Stadtkanzlei die städtische Volksinitiative «Für sichere und durchgängige Velowege» eingereicht. Die Initiative ist als allgemeine Anregung formuliert. Sie sieht vor, dass für die Planung und den Bau eines flächendeckenden und sicheren Velowegnetzes sowie für die Verbesserung der Veloinfrastruktur in der Stadt Uster ein Rahmenkredit von 5 Millionen Franken bewilligt wird. Über die Aufteilung des Rahmenkredits in Objektkredite entscheidet der Stadtrat, wobei der Stadtrat dem Gemeinderat jährlich über den Stand der Umsetzung berichtet.

Breiter politischer Konsens zum Veloverkehr

Der Stadtrat und der Gemeinderat stimmen der Initiative zu und befürworten den Rahmenkredit von 5 Millionen Franken. Dies zeugt vom breiten politischen Willen, das Velo als wichtiges Verkehrsmittel zu stärken. Die Vorteile des Velos im städtischen Verkehr liegen in seiner Schnelligkeit von Tür zu Tür, seiner Umweltfreundlichkeit und seinem geringen Platzbedarf. Eine gute Veloverkehrsinfrastruktur zeichnet sich aus durch ein sicheres, direktes und durchgängiges Netz sowie direkt erreichbare und gut ausgerüstete Veloparkierungsanlagen nahe wichtiger Zielorte.

Uster steigt um!

Der Rahmenkredit soll Uster als Velostadt stärken. Aus Sicht des Stadtrates kommt die Initiative zu einem guten Zeitpunkt. Im Oktober 2019 hat die Stadt Uster ihr neues Stadtentwicklungskonzept STEK¹ vorgestellt. Das übergeordnete Ziel im Bereich Mobilität lautet: «Uster steigt um!» Um Kapazitätsengpässe im bestehenden Strassennetz zu mildern, zeigt das STEK, was es braucht, damit in Uster auf das Velo und den öffentlichen Verkehr umgestiegen wird. Mit einem Rahmenkredit von 5 Millionen Franken können wesentliche Massnahmen aus dem STEK, zeitnah umgesetzt werden, soweit sie in den städtischen Zuständigkeitsbereich fallen. Mit dem Kredit soll eine zusammenhängende und sichere Veloinfrastruktur inklusive Abstellmöglichkeiten realisiert werden.

Der Gemeinderat hat die vom Stadtrat erarbeitete Umsetzungsvorlage zur Initiative an seiner Sitzung vom 2. September 2019 mit 24:9 Stimmen angenommen. Da der Rahmenkredit von 5 Millionen Franken die Finanzkompetenzen des Gemeinderats gemäss Art. 12 Ziffer g Gemeindeordnung (GO) überschreitet, gelangt die Bewilligung des Rahmenkredits zur Urnenabstimmung.

¹ Stadt Uster(2019): Stadtentwicklungskonzept STEK

INHALT

Die Abstimmungsfrage	Seite 4
1. Informationen zur Vorlage	Seiten 4–9
2. Meinung der Mehrheit des Gemeinderates	Seite 10
3. Meinung der Minderheit des Gemeinderates	Seite 10
4. Empfehlung an die Stimmberechtigten	Seite 11

Genehmigung eines Baukredits in der Höhe von brutto 3,173 Mio. Franken inkl. MWST (Kostenvoranschlag \pm 5%) für das neue Kunstrasen- und Naturrasenfeld sowie den Ersatz des Kunstrasenteppichs beim bestehenden Kunstrasen auf der Sportanlage Buchholz

Fussball ist die am meisten verbreitete Sportart in Uster. In den drei Ustermer Fussballvereinen sind beinahe 1000 Personen aktiv. Davon sind rund zwei Drittel Juniorinnen und Junioren. Die bestehende Infrastruktur erlaubt es den Vereinen nicht, alle fussballbegeisterten Kinder und Jugendlichen aufzunehmen. Deshalb werden heute Wartelisten geführt. Neben der besonderen Bedeutung für die Jugend dient der Teamsport Fussball dem sozialen Zusammenhalt und fördert die Integration in die Gemeinschaft. Fussball baut Brücken zwischen unterschiedlichen Kulturen und Gesellschaftsschichten. In Uster wird mehr Fläche für den Fussball benötigt, damit der Sport seine umfassenden gesellschaftlichen Leistungen bestmöglich erfüllen kann.

Das vorliegende Projekt sieht vor, auf der Sportanlage Buchholz ein zusätzliches Kunstrasenfeld zu erstellen, den Rasenteppich beim bestehenden Kunstrasenfeld zu ersetzen und ein Naturrasenfeld anzulegen.

Im heutigen Fussball sind Kunstrasenfelder unverzichtbar. Die wetterunabhängige Nutzung ermöglicht einen ganzjährigen Trainings- und Spielbetrieb. Die Erstellung eines zusätzlichen Kunstrasenfeldes entlastet somit auch die städtischen Turnhallen in den Wintermonaten, da das Fussballtraining vermehrt im Freien stattfinden kann. So entstehen in den Turnhallen freie Kapazitäten für andere Sportarten.

Auf der Sportanlage Buchholz sind ausschliesslich sogenannte unverfüllte Rasenteppiche für die Kunstrasenfelder vorgesehen. Diese zeichnen sich aus durch eine dichte Anordnung der Kunststofffasern. Deshalb ist kein Plastikfüllmaterial erforderlich, und es kann kein Mikroplastik in die Umwelt gelangen.

Der Gemeinderat hat den Baukredit von brutto 3,173 Mio. Franken inkl. MWST (Kostenvoranschlag \pm 5%) für das neue Kunstrasen- und Naturrasenfeld sowie den Ersatz des Kunstrasenteppichs beim bestehenden Kunstrasen auf der Sportanlage Buchholz an seiner Sitzung vom 23. September 2019 mit 32 : 1 Stimmen bewilligt.

Der Kanton Zürich wird das vorliegende Bauprojekt mit einem Beitrag von 450 000 Franken unterstützen.

INHALT

Die Abstimmungsfrage	Seite 12
1. Informationen zur Vorlage	Seiten 12–18
2. Meinung des Gemeinderates	Seite 19
3. Empfehlung an die Stimmberechtigten	Seite 19

VORLAGE 1

Genehmigung eines Rahmenkredits in der Höhe von 5 Mio. Franken für die Planung und den Ausbau von sicheren und attraktiven Velorouten sowie notwendiger ergänzender Veloinfrastruktur

DIE ABSTIMMUNGSFRAGE

Wollen Sie folgende Vorlage annehmen?

Genehmigung eines Rahmenkredits in der Höhe von 5 Mio. Franken für die Planung und den Ausbau von sicheren und attraktiven Velorouten sowie notwendiger ergänzender Veloinfrastruktur

1. INFORMATIONEN ZUR VORLAGE

verfasst vom Stadtrat

1.1. DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

Das Velo als wichtiges Verkehrsmittel, vor allem im städtischen Verkehr, gilt es zu fördern. Die Infrastruktur für den Veloverkehr in der Stadt Uster hat jedoch Verbesserungspotenzial. Darüber herrscht ein breiter Konsens. Die vorliegende Initiative möchte den Veloverkehr fördern, indem ein Rahmenkredit geschaffen wird, aus dem wichtige Massnahmen für durchgängige und sichere Velowege finanziert werden können. Der Rahmenkredit soll eine effiziente und effektive Umsetzung von Velomassnahmen ermöglichen und damit das Velofahren für alle attraktiver machen.

Die Finanzierung erfolgt über das Budget der Stadt Uster, was nicht zwingend zu Mehrausgaben im Bereich Infrastruktur führt. Mit dem Rahmenkredit stehen aber zweckgebundene Mittel für die Veloförderung zur Verfügung, was diese wesentlich beschleunigt.

Begründung des Initiativkomitees aus dem Initiativtext

«Das Velo ist ein gesundes, effizientes Fortbewegungsmittel, das im urbanen Raum laufend an Bedeutung gewinnt. Es ist davon auszugehen, dass der Anteil des Veloverkehrs – auch wegen des steigenden Anteils von E-Bikes – in den kommenden Jahren deutlich zunehmen wird. Der Mangel an gut markierten, sicheren und durchgängigen Velorouten in Uster führt zu gefährlichen Situationen sowie zu Konflikten mit dem motorisierten Verkehr und den Fussgänger/innen. Auch fehlt es an genügend Parkierungsmöglichkeiten an den wichtigsten Zielorten der Stadt, insbesondere im Zentrum. Dies führt im Ergebnis dazu, dass viele Ustermerinnen und Ustermer ihr Fahrrad aus Sicherheitsüberlegungen noch zu wenig im Alltag nutzen. Von gut markierten, durchgängigen und sicheren Velowegen profitieren alle. Sie sind eine wichtige Voraussetzung, damit insbesondere Kinder und Jugendliche sicher in die Schule oder zu ihren Freizeitaktivitäten gelangen können.»

Gemeinderat und Stadtrat sehen die Veloinitiative als Chance, um die bereits bestehenden Bestrebungen in der Mobilität weiter zu akzentuieren. Das im Herbst 2019 verabschiedete Stadtentwicklungskonzept STEK definiert, wie die Strassen entlastet werden können, indem der Veloverkehr und der öffentliche Verkehr gefördert werden.

Der Gültigkeitsbereich beschränkt sich auf das kommunale Strassennetz, da für die kantonalen Strassen die Hoheit beim Kanton liegt. Damit das kantonale und das kommunale Velowegnetz optimal aufeinander abgestimmt sind, arbeitet die Stadt Uster eng mit den kantonalen Stellen zusammen.

Der Stadtrat und der Gemeinderat stimmen der Initiative zu. Der Stadtrat hat eine Umsetzungsvorlage erarbeitet, welcher der Gemeinderat mit geringfügigen redaktionellen Änderungen an seiner Sitzung vom 2. September 2019 mit 24 : 9 Stimmen ebenfalls zugestimmt hat.

1.2. ABGRENZUNG DES WIRKUNGSBEREICHS DER INITIATIVE

Für die Planung, Realisierung und Finanzierung von Velowegen auf Ustermer Stadtgebiet liegt eine zweigeteilte Zuständigkeit vor:

- Für die Bereitstellung, die Finanzierung und den Unterhalt der notwendigen Veloinfrastruktur auf Kantonsstrassen sind ausschliesslich die kantonalen Fachstellen zuständig.
- Auf kommunalen Strassen ist die Stadt Uster für Planung, Projektierung, Gestaltung, Finanzierung, Bau und Unterhalt verantwortlich. Über die Signalisation und Markierung der Veloführung auf Kommunalstrassen entscheidet jedoch die Kantonspolizei auf Antrag der Abteilung Sicherheit der Stadt Uster.

Wichtige Veloverbindungen liegen auf den Hauptverbindungsstrassen zum Stadtzentrum: Zürichstrasse, Berchtoldstrasse, Dammstrasse, Oberlandstrasse, Pfäffiker-/Brunnenstrasse, Florastrasse und Zentralstrasse. Diese liegen in der Zuständigkeit des Kantons Zürich. Der Einfluss der Stadt Uster und damit auch die Wirkung der vorliegenden Initiative beschränkt sich auf die kommunalen Strassen. Ein flächendeckendes und durchgängiges Velowegnetz kann somit nur für die Gemeindestrassen erreicht werden. Für eine möglichst effektive und zusammenhängende Aufwertung wird aber selbstverständlich mit dem Kanton Zürich zusammengearbeitet.

Damit die Umsetzungsvorlage nicht gegen übergeordnetes Recht gemäss § 128 Abs. 2 GPR ZH und Art. 28 Abs. 1 lit. a–c Verfassung des Kantons Zürich (KV ZH) verstösst, bezieht sie sich ausschliesslich auf das kommunale Strassennetz.

1.3. VELOVERKEHR IN USTER

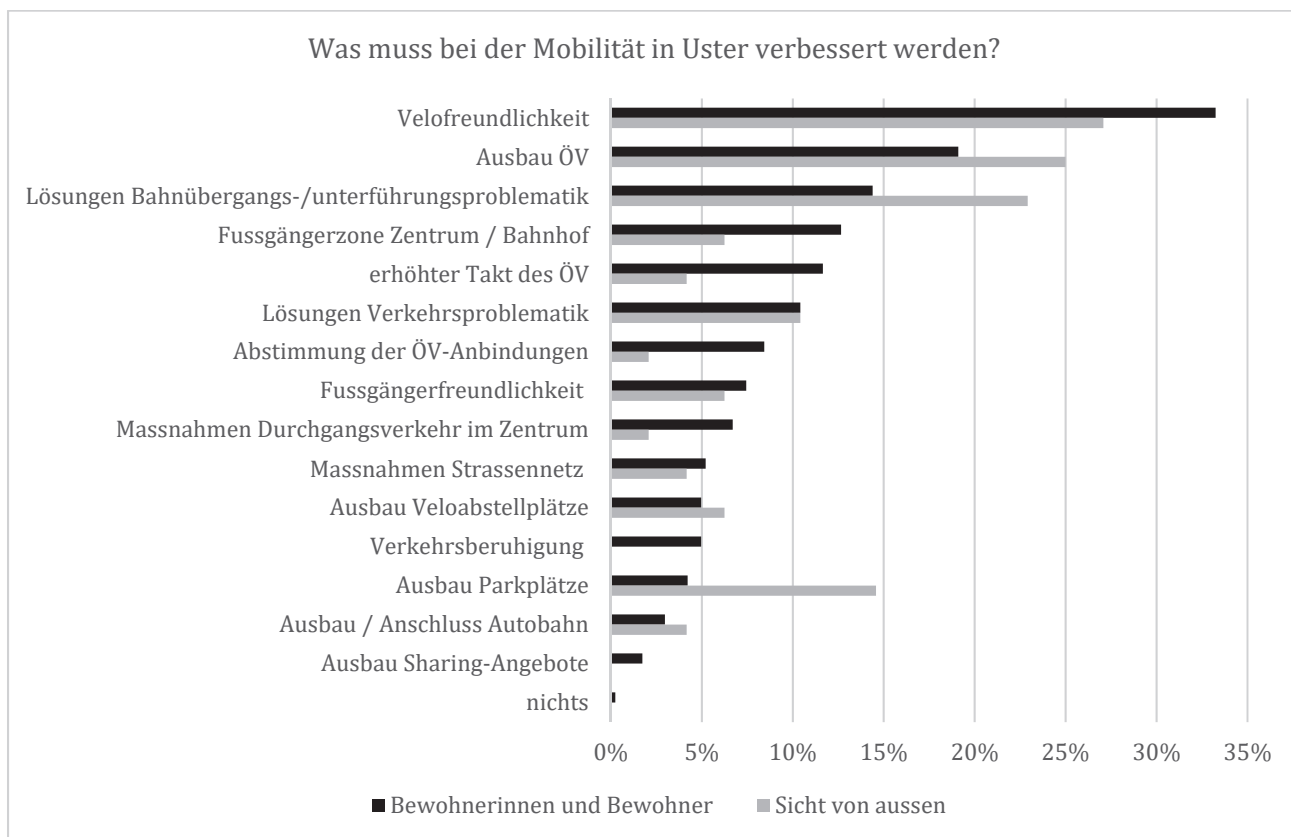
Fakten zum Veloverkehr

Die Rahmenbedingungen für das Velofahren in Uster sind gut, Stadtstruktur und Topografie bieten ideale Voraussetzungen. Die wichtigsten Zielorte liegen nahe beieinander und eignen sich, innerstädtische Wege mit dem Velo zurückzulegen. Die Auswertung des Mikrozensus Verkehr² zeigt aber, dass in Uster noch wenig auf dieses Verkehrsmittel gesetzt wird. Gründe dafür sind im Velowegnetz zu finden, das Lücken und Sicherheitsdefizite aufweist. Weiter ist die Dichte des heutigen Velowegnetzes im kantonalen Städtevergleich eher bescheiden.

Insbesondere das lückenhafte und ungenügend gestaltete Velowegnetz wurde in der breit angelegten Bevölkerungsbefragung in der Stadt Uster³ 2017 bemängelt. Ein Drittel der befragten Ustermerinnen und Ustermer, die Verbesserungspotenzial beim Verkehr sehen, nennen die mangelnde Velofreundlichkeit. Der Wunsch nach einer Verbesserung des Veloverkehrs steht damit an erster Stelle.

² Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) dient dazu, die Mobilität der Schweizer Bevölkerung statistisch zu erfassen. Die Erhebung wird alle 5 Jahre durchgeführt und gehört zum System der Volkszählung.

³ Stadt Uster (2017): Bevölkerungsbefragung in der Stadt Uster. Grundlage für das Stadtentwicklungskonzept, Stadtraum Uster 2035.



Verbesserungspotenzial Mobilität; Quelle: Bevölkerungsbefragung in der Stadt Uster (2017)

Die Ausgestaltung von Velowegen muss weiter auch neuen Veloformen wie E-Bikes, Cargo-Velos oder Veloanhängern entsprechen. Hinzu kommt die Überlastung der Veloabstellanlagen am Bahnhof Uster. Gewisse Anlagen sind bereits heute in den Sommermonaten vollständig ausgelastet. Aufgrund des erwarteten Wachstums wird der Bedarf an Veloabstellplätzen insbesondere am Bahnhof wesentlich zunehmen.

Planung Veloverkehr

Die 2017 angelaufene Revision der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung, bekannt unter dem Projektnamen «Stadtraum Uster 2035», umfasst auch die Mobilität und damit den Veloverkehr. Die Hauptstrategie der 2019 abgeschlossenen ersten Phase, dem Stadtentwicklungskonzept (STEK), lautet: «Uster steigt um» vom Auto auf das Velo und den ÖV. Das Stadtentwicklungskonzept definiert Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs. Im Fokus stehen der Lückenschluss des bestehenden Netzes, die Verbindung der Stadt- und Quartierzentren sowie der wichtigsten Freizeit- und Erholungsräume. Aber auch die Aufwertung des Strassenraums, attraktive Veloabstellanlagen an den Zielorten und die Verkehrsberuhigung im Zentrum sind Schwerpunkte. Die Kantonsstrassen wurden in der Erarbeitung eingeschlossen. Ziel ist es, die im STEK identifizierten Schlüsselprojekte bereits vor Abschluss der weiteren Phasen umzusetzen.

Kommunales Velowegnetz

Das bestehende Velowegnetz basiert auf dem kommunalen Richtplan «Fuss- und Wanderwege, Radwege» von 1986. Für die Anpassung der kommunalen Planung wurde zunächst die Revision der kantonalen und regionalen Richtplanung abgewartet. Im Regionalen Richtplan (Festsetzung 2018) werden Velowege mit regionaler Bedeutung bezeichnet. Die kommunale Velonetzplanung wird dieses Netz verfeinern. In der zweiten Phase von «Stadtraum Uster 2035» wird die kommunale Richtplanung erneuert, das Projekt ist bereits in Bearbeitung. Damit werden die konzeptionellen Inhalte des Stadtentwicklungskonzepts konkretisiert und behördenverbindlich festgelegt. Die Netzpläne für den Veloverkehr sind Teil dieser Planung.

Erhöhung der Verkehrssicherheit

Für die Verbesserung der Velosicherheit sind im Globalbudget der Abteilung Bau jährlich 200 000 Franken eingestellt. Damit sind finanzielle Mittel zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Velofahrerinnen und Velofahrer auf städtischen Strassen bereits vorhanden. Sie ermöglichen punktuelle Anpassungen von Strassenübergängen, Einmündungsbereichen oder Markierungen und können laufend umgesetzt werden. Die Mittel sind jedoch sehr begrenzt und erlauben keine grösseren Massnahmen. Hier stellt die Initiative mit dem Rahmenkredit aus Sicht des Stadtrates eine sinnvolle Ergänzung dar.

1.4. DIE INITIATIVE

Am 9. April 2018 wurde der Stadtkanzlei die städtische Volksinitiative «Für sichere und durchgängige Velowege» eingereicht. Der Initiativtext lautet wie folgt:

Gestützt auf § 10 der Gemeindeordnung der Gemeinde Uster sowie das Gesetz über die politischen Rechte stellen die unterzeichnenden Stimmberechtigten der Stadt Uster in der Form einer allgemeinen Anregung folgendes Begehren:

1. Für die Planung und den Bau eines flächendeckenden und sicheren Veloweg-Netztes sowie der Verbesserung der Veloinfrastruktur in der Stadt Uster wird ein Rahmenkredit von 5 Millionen Franken bewilligt.
2. Über die Aufteilung des Rahmenkredits in Objektkredite entscheidet der Stadtrat.
3. Der Stadtrat erstattet dem Gemeinderat jährlich Bericht über den Stand der Umsetzung des Rahmenkredits und über die Sicherheit des Veloverkehrs in Uster.

Begründung: Das Velo ist ein gesundes, effizientes Fortbewegungsmittel, das im urbanen Raum laufend an Bedeutung gewinnt. Es ist davon auszugehen, dass der Anteil des Veloverkehrs – auch wegen des steigenden Anteils von E-Bikes – in den kommenden Jahren deutlich zunehmen wird. Der Mangel an gut markierten, sicheren und durchgängigen Velorouten in Uster führt zu gefährlichen Situationen sowie zu Konflikten mit dem motorisierten Verkehr und den Fussgänger/innen. Auch fehlt es an genügend Parkierungsmöglichkeiten an den wichtigsten Zielorten der Stadt, insbesondere im Zentrum. Dies führt im Ergebnis dazu, dass viele Ustermerinnen und Ustermer ihr Fahrrad aus Sicherheitsüberlegungen noch zu wenig im Alltag nutzen. Von gut markierten, durchgängigen und sicheren Velowegen profitieren alle. Sie sind eine wichtige Voraussetzung, damit insbesondere Kinder und Jugendliche sicher in die Schule oder zu ihren Freizeitaktivitäten gelangen können.

1.5. DIE UMSETZUNGSVORLAGE

Die städtische Volksinitiative «Für sichere und durchgängige Velowege» ist als allgemeine Anregung formuliert. Der Stadtrat hat eine Umsetzungsvorlage dazu erarbeitet. Die Umsetzungsvorlage zur städtischen Volksinitiative «Für sichere und durchgängige Velowege» lautet wie folgt:

1. Für die Planung und den Bau kommunaler, sicherer und attraktiver Velorouten sowie die Bereitstellung der notwendigen ergänzenden Veloinfrastrukturen wird ein Rahmenkredit von 5 Mio. Franken im Sinne von § 106 GG ZH bewilligt.
 - a) Die finanziellen Mittel werden für die Verbesserung der bestehenden kommunalen Velorouten und Veloinfrastrukturen sowie deren Ausbau, gestützt auf die Stossrichtungen des Stadtentwicklungskonzepts, eingesetzt.
 - b) Sicherheit und Durchgängigkeit des kommunalen Strassennetzes für den Veloverkehr sind durch individuelle Massnahmen zu erhöhen.
 - c) Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit unter 200 000 Franken sind durch die spezifischen Mittel im Globalbudget zu finanzieren.
 - d) Der Kostenanteil für Monitoring und Berichterstattung ist so tief wie möglich zu halten.
 - e) Die Laufzeit des Rahmenkredits beträgt 10 Jahre.
2. Über die Aufteilung des Rahmenkredits in Objektkredite entscheidet der Stadtrat, respektive die nachgeordneten Stellen gemäss Geschäftsordnung des Stadtrats.
3. Der Stadtrat erstattet dem Gemeinderat jährlich Bericht über den Stand der Umsetzung des Rahmenkredits.
 - a) Im Globalbudget wird für die Leistungsgruppe Verkehrsplanung ein neuer Indikator eingeführt: «Umsetzungsvorlage Veloinitiative: Jährlicher Bericht zur Umsetzung und der Velosicherheit».
 - b) Mit Aufbrauchen des Rahmenkredits wird die Berichterstattung eingestellt, jedoch spätestens nach 10 Jahren.

Am 10. Juli 2018 stellte der Stadtrat das Zustandekommen der Volksinitiative fest. Am 25. September 2018 überwies er die Initiative dem Gemeinderat mit Antrag auf Zustimmung. An seiner Sitzung vom 21. Januar 2019 stimmte der Gemeinderat mit 21 : 9 Stimmen der Initiative zu und beauftragte den Stadtrat gleichzeitig mit der Erarbeitung der Umsetzungsvorlage. Die Umsetzungsvorlage überwies der Stadtrat am 9. Juli 2019 dem Gemeinderat, wiederum mit dem Antrag auf Zustimmung. Diesem folgte der Gemeinderat an seiner Sitzung vom 2. September 2019 mit 24 : 9 Stimmen.

1.6. RAHMENKREDIT

Die Laufzeit des Rahmenkredits beträgt 10 Jahre. Der Rahmenkredit soll grundsätzlich für die bauliche Umsetzung von Massnahmen für das Velo aufgewendet, ein geringer Anteil für die entsprechenden Ausführungsplanungen verwendet werden. Die Planung eines durchgängigen Velowegnetzes und der notwendigen Veloinfrastruktur ist teilweise bereits erfolgt (STEK) oder läuft in der anstehenden kommunalen Richtplanung über andere Kredite. Damit ist gewährleistet, dass die Verwendung des Kredits nicht für die konzeptionelle Planung ausgegeben, sondern tatsächlich als umgesetzte Massnahmen auf den Strassen sichtbar sein wird.

Weiter sind die finanziellen Mittel zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr bereits sichergestellt (vgl. Erhöhung der Verkehrssicherheit). Die 5 Millionen Franken aus der Volksinitiative sollen deshalb für Massnahmen eingesetzt werden, welche über die reine Aufhebung von Gefahrenorten hinausgehen.

Das Ziel eines «flächendeckenden» Velowegnetzes wird im übertragenen Sinn verfolgt. Einerseits ist für ein durchgängiges Netz nicht zwingend auf allen Strassenabschnitten eine separate Veloinfrastruktur notwendig. Andererseits kann mit 5 Millionen Franken keine flächendeckende Infrastrukturverbesserung erzielt werden, da Infrastrukturprojekte erfahrungsgemäss kostenintensiv sind. Für ein flächendeckendes Velowegnetz verbindet das Hauptnetz alle Stadtteile mit dem Zentrum und den wichtigsten Zielorten. Nebenrouten verbinden die Stadtteile und Quartiere untereinander und binden diese an das Hauptnetz an.

Die Erkenntnisse aus dem Stadtentwicklungskonzept STEK weisen darauf hin, dass mit wenigen Schlüsselprojekten eine grosse Verbesserung des Veloangebots erreicht werden kann. Zentrale Massnahmenfelder sind der Ausbau und die Aufwertung des Velonetzes, die Verbesserung der Veloparkierung an den Bahnhöfen Uster und Nänikon, im Zentrum sowie die Optimierung der Nord-Süd-Verbindung über die Bahngleise.

Beispiele für Veloinfrastrukturen mit Optimierungsbedarf



Breitackerweg

Die Velofurt (links) ist sehr schmal und nur bei guter Ortskenntnis auffindbar, Pfosten versperren den Weg.



Bahnhofstrasse

Auf dieser für den Veloverkehr wichtigen Achse fehlt eine entsprechende Infrastruktur.



Bahnweg/Zieletenstrasse

Ende des Radwegs: wie weiter? Der Veloverkehr landet auf dem Trottoir.



Veloabstellanlagen

Diese Veloabstellanlage am Bahnhof Uster ist zu klein und weder diebstahl- noch regensicher.

2. MEINUNG DER MEHRHEIT DES GEMEINDERATES

verfasst vom Stadtrat

Der Gemeinderat sagt grossmehrheitlich Ja zur Umsetzungsvorlage der städtischen Volksinitiative «Für sichere und durchgängige Velowege», damit Lücken im Velonetz endlich wirkungsvoll geschlossen werden können.

Die Veloinfrastruktur in Uster hat aus Sicht des Gemeinderats grosses Verbesserungspotenzial. Nur mit einem attraktiven Angebot für Velofahrerinnen und Velofahrer wird in Uster das Velo zu einem tragenden Verkehrsmittel der städtischen Mobilität werden.

Die Veloinitiative ist eine Chance, die bestehenden Bestrebungen der Stadt Uster zur Veloförderung wirkungsvoll zu ergänzen. Mit dem Stadtentwicklungskonzept STEK ist auf strategischer Ebene bereits bekannt, wie die Velostadt Uster verbessert werden soll. Dies erlaubt es, die 5 Millionen Franken bestmöglich für konkrete Infrastrukturprojekte zu verwenden, die in der Summe ein attraktives Velowegnetz bilden.

Auch wenn sich der Handlungsspielraum für die Stadt Uster auf die kommunalen Strassen beschränkt, ist auf diesen Strassen das Verbesserungspotenzial gross. Die Stadt Uster kann mit Annahme der Umsetzungsvorlage auf ihren kommunalen Strassen durch gezielte Investitionen eine schnelle und effiziente Verbesserung der Veloinfrastruktur erreichen. Damit leistet die Veloinitiative einen wichtigen Beitrag, den Veloverkehr in Uster zu fördern, ganz im Sinn der städtischen Strategie «Uster steigt um!».

Aus diesen Gründen empfiehlt die Mehrheit des Gemeinderates **ein Ja zur Umsetzungsvorlage mit Rahmenkredit.**

3. MEINUNG DER MINDERHEIT DES GEMEINDERATES

verfasst von der Minderheit des Gemeinderates

Die Ratsminderheit empfiehlt, diese Vorlage abzulehnen. Bei einer Annahme würden Veloprojekte zusätzlich finanziert, während die anderen Verkehrsteilnehmer vergessen und benachteiligt werden. Denn so sehr die Vorlage für das Verkehrsmittel Velo spricht, so sehr lässt sie die anderen Verkehrsteilnehmer aussen vor. Für die Ratsminderheit stand schon immer fest, dass in Uster nur ein gesamtheitliches Verkehrskonzept Erfolg haben kann.

Die Konzentration auf nur ein Verkehrsmittel benachteiligt die anderen Verkehrsteilnehmer und belastet das Budget der Stadt Uster einseitig: Uster tätigt bereits heute angemessene und regelmässige Investitionen in die Veloinfrastruktur. Die 5 Millionen Franken des Rahmenkredits sind zusätzliche finanzielle Mittel für Veloprojekte. Dieses Geld fehlt, um andere, ebenfalls berechnete Verkehrsprojekte zu finanzieren.

Die Umsetzungsvorlage ist nicht zielführend und weckt falsche Hoffnungen. Sie ermöglicht nur Massnahmen auf Gemeindestrassen, die wie bisher mit jährlichen Investitionen angegangen werden. Die meisten und grössten Problemstellen im Ustermer Velonetz liegen jedoch auf kantonalem Boden. Sie können mit der Annahme der kommunalen Vorlage nicht behoben werden. Somit weckt die Umsetzungsvorlage Hoffnungen auf Lösungen, die sie nicht bieten kann.

Der demokratische Prozess wird mit dieser Vorlage umgangen. Das vorliegende Vorgehen mit dem Rahmenkredit ist eine inhaltliche Carte Blanche und gibt der Stadtverwaltung bzw. dem Stadtrat freie Hand bei der Projektauswahl und -terminierung. Der Stadtrat kann unpopuläre Massnahmen einfach via Rahmenkredit durchboxen.

Die Ratsminderheit empfiehlt **ein Nein zur Umsetzungsvorlage mit Rahmenkredit.**

4. EMPFEHLUNG AN DIE STIMMBERECHTIGTEN

**Der Gemeinderat hat dem Rahmenkredit in der Höhe von 5 Mio. Franken für die Planung und den Ausbau von sicheren und attraktiven Velorouten sowie notwendiger ergänzender Velo-
infrastruktur an seiner Sitzung vom 2. September 2019 mit 24 : 9 Stimmen zugestimmt.**

**Die Mehrheit des Gemeinderates und der Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, die
Vorlage anzunehmen.**

Die Minderheit des Gemeinderates empfiehlt den Stimmberechtigten, die Vorlage abzulehnen.

VORLAGE 2

Genehmigung eines Baukredits in der Höhe von brutto 3,173 Mio. Franken inkl. MWST (Kostenvoranschlag $\pm 5\%$) für das neue Kunstrasen- und Naturrasenfeld sowie den Ersatz des Kunstrasenteppichs beim bestehenden Kunstrasen auf der Sportanlage Buchholz

DIE ABSTIMMUNGSFRAGE

Wollen Sie folgende Vorlage annehmen?

Genehmigung eines Baukredits in der Höhe von brutto 3,173 Mio. Franken inkl. MWST (Kostenvoranschlag $\pm 5\%$) für das neue Kunstrasen- und Naturrasenfeld sowie den Ersatz des Kunstrasenteppichs beim bestehenden Kunstrasen auf der Sportanlage Buchholz

1. INFORMATIONEN ZUR VORLAGE

verfasst vom Stadtrat

1.1. AUSGANGSLAGE – USTER BRAUCHT EINEN ZUSÄTZLICHEN KUNSTRASEN

Fussball in Uster

Fussball ist in Uster eine enorm beliebte und die am meisten verbreitete Sportart. Uster hat drei Fussballvereine: den FC Uster, den FC Rot-Weiss Winikon und Foot Rebel (FR) Soccer. Der FC Uster wurde bereits vor über 100 Jahren gegründet und ist heute mit rund 700 Personen mit Abstand der Sportverein in Uster mit den meisten Mitgliedern. Die anderen beiden Fussballvereine, FC Rot-Weiss Winikon und FR Soccer, setzen konsequent auf die Nachwuchsförderung und führen je mehrere Juniorenteams. Der FC Rot-Weiss Winikon (150 Mitglieder) kann 2020 sein zehnjähriges Bestehen feiern. FR Soccer (100 Mitglieder) wurde im Juni 2016 gegründet. Insgesamt gibt es in Uster fast 1000 aktive Fussballerinnen und Fussballer. Davon sind zwei Drittel Junioren. Aufgrund der bestehenden Infrastruktur können die Ustermer Fussballvereine nicht alle Kinder und Jugendlichen aufnehmen, sondern sind gezwungen, Wartelisten zu führen. Aufgrund der Popularität des Fussballs wird den Fussballvereinen weiteres Wachstum vorausgesagt.

Gesellschaftliche Bedeutung von Fussball

Fussball ist der bedeutendste Teamsport in der Schweiz. Dies gilt besonders für Kinder und Jugendliche. Der vielseitige Sport macht nicht nur Spass, er fördert auch die Ausdauer und vermittelt wichtige Werte wie Teamfähigkeit und Fairness. Kinder und Jugendliche lernen, gemeinsame Regeln zu akzeptieren und strategisches Denken zu entwickeln. Ausserdem werden im Fussballverein Gemeinschaft und Geselligkeit grossgeschrieben.

Immer mehr Mädchen begeistern sich für Fussball. Dieser Trend bestätigt auch eine Studie des Sportamtes der Stadt Zürich aus dem Jahr 2017: Fussball liegt bei weiblichen Jugendlichen auf Platz 2 der beliebtesten Sportarten; über 20% der in den Vereinen aktiven Mädchen spielen Fussball. Das ist ein Rekord.

Fussball baut Brücken zwischen unterschiedlichen Kulturen und Gesellschaftsschichten. Der Teamsport dient dem sozialen Zusammenhalt und fördert die Integration. Beim Fussball gehört jede und jeder dazu, sodass ein Miteinander entsteht. Indes: Nur mit genügend Fussballfeldern können die Fussballvereine ihre umfassenden Aufgaben auch künftig bestmöglich erfüllen.

Nutzen des zusätzlichen Kunstrasenfeldes für den Fussball

Kunstrasenfelder sind im heutigen Fussball unverzichtbar. Nur so können die erforderlichen Trainings durchgeführt werden, vor allem während langer Schlechtwetterperioden sowie in den Herbst- und Wintermonaten.

Mit einem zusätzlichen Kunstrasenfeld ergeben sich zusätzliche Trainings- und Spielmöglichkeiten. Dies erlaubt den Vereinen weitere Teams zu führen, sodass die Kinder und Jugendlichen, die heute auf einer Warteliste stehen, in die Vereine aufgenommen werden können. Zudem können diverse Jugendteams, die heute im Winterhalbjahr aufgrund der fehlenden Kunstrasenkapazitäten gezwungenermassen in den Turnhallen trainieren, ihre Trainings im Freien durchführen.

Nutzen des zusätzlichen Kunstrasenfeldes für den Sport allgemein

Mit einem zusätzlichen Kunstrasenfeld werden die städtischen Turnhallen in den Wintermonaten entlastet, da die Fussballvereine einen Teil ihrer Trainingszeiten freigeben können. So entstehen freie Kapazitäten in den Turnhallen für andere Sportvereine und die Lektionen des freiwilligen Schulsports (städtisches Sportangebot für Kinder und Jugendliche als Brückenfunktion zum traditionellen Vereinssport).

1.2. DAS BAUPROJEKT IM DETAIL

Neues Kunstrasenfeld

Das neue Kunstrasenfeld wird auf der Nordseite des bestehenden Kunstrasenfeldes angeordnet. Damit steht das neue Kunstrasenfeld im Zentrum der Anlage und liegt in kurzer Gehdistanz zu den bestehenden Garderoben. Das Feld weist die Normgrösse 100 × 64 m auf und entspricht dem Standard für alle Amateurligen. Als Sportbelag wird ein hochwertiger, unverfüllter Rasenteppich eingebaut. Eine Benetzungsanlage sorgt für besseren Spielkomfort.

Ersatz Kunstrasenteppich

Das bestehende Kunstrasenfeld wurde im Jahr 2009 in Betrieb genommen und seither für einen ganzjährigen intensiven Trainings- und Spielbetrieb genutzt. Bereits damals ging man davon aus, dass der Rasenteppich während rund zehn Jahren bespielbar sein wird. Der alte Rasenteppich wird fachgerecht entsorgt und ein neuer, unverfüllter Rasenteppich eingebaut. Dabei handelt es sich um ein hochwertiges Produkt. Das Kunstrasenfeld entspricht weiterhin dem Standard für alle Amateurligen.

Der Ersatz des Rasenteppichs beim bestehenden Kunstrasenfeld ist zwingend notwendig, um die künftige Bespielbarkeit und eine intensive Nutzung vollumfänglich gewährleisten zu können. Sollte die Vorlage nicht angenommen werden, würde diese Massnahme dennoch als gebundene Ausgabe umgesetzt werden.

Neues Naturrasenfeld

Das neue Naturrasenfeld wird zwischen dem neuen Kunstrasenfeld und dem Reitplatz angeordnet. Es wird in den Massen 90 × 57,60 m angelegt. Somit ist das Feld für Spiele der unteren Amateurligen (Junioren, 4. Liga, Senioren, Veteranen etc.) zugelassen. Es wird eine Bewässerungsanlage installiert, die den Unterhalt erheblich erleichtert.

Ausstattung der neuen Felder

Entlang der Pfäffikerstrasse wird für beide neuen Felder ein 8 Meter hoher Ballfangzaun erstellt, der damit die gleiche Höhe aufweist wie der bestehende Zaun. Hinter den gegenüberliegenden Torlinien und entlang der Seitenlinien werden weniger hohe Ballfangzäune errichtet. Die neuen Felder werden mit einer energiesparenden LED-Beleuchtung ausgestattet. Zusätzlich sind Spielerkabinen und neue Fussballtore für beide Felder vorgesehen. In unmittelbarer Nähe der Felder wird eine Trinkstelle mit Frischwasser sowie eine Toi-Toi-Toilettenanlage errichtet.

Betrieb und Unterhalt

Die Fussballfelder werden nach modernsten Standards hinsichtlich Beleuchtung, Bewässerung und Unterhalt gebaut. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass sich die Plätze möglichst lange in einem sehr guten Zustand bespielen lassen. Die neuen Felder können ohne zusätzlichen finanziellen Aufwand mit optimiertem Wasser- und Stromverbrauch betrieben werden.

Übersichtsplan Projekt



1.3. ÖKOLOGIE

Auf der Sportanlage Buchholz sind ausschliesslich unverfüllte Rasenteppiche für die Kunstrasenfelder vorgesehen. Diese zeichnen sich aus durch eine dichte Anordnung der Kunststofffasern. Somit ist kein Plastikfüllmaterial erforderlich.

In den Medien geäusserte Bedenken hinsichtlich der ökologischen Auswirkungen von Kunstrasenfeldern beziehen sich beinahe ausnahmslos auf die verwendeten Plastikfüllmaterialien. Im vorliegenden Projekt werden keine Füllmaterialien eingesetzt. Somit besteht kein Risiko, dass dieses als Mikroplastik in die Umwelt gelangt.

Die Verwendung umweltfreundlicher Materialien wird heute beim Bau eines Kunstrasenfeldes vorausgesetzt. Es bestehen Normen für die Umweltverträglichkeit der einzelnen Komponenten eines Kunstrasensystems. Ein weiterer wichtiger Aspekt der ökologischen Nachhaltigkeit ist der Ressourcenverbrauch. Da Kunstrasenfelder nicht gemäht, gesandet und gelockert werden müssen, sind sie generell besonders pflegeleicht. Für den Unterhalt muss nur wenig Kraftstoff (Benzin oder Diesel) aufgewendet werden. Der Wasserverbrauch für die Pflege eines Kunstrasenfeldes ist deutlich geringer als für ein Naturrasenfeld der gleichen Grösse, da keine Bewässerung, sondern lediglich eine Benetzung bei Gebrauch stattfindet. Zudem entfällt bei Kunstrasenfeldern der Einsatz von Düngemitteln und somit die negative Auswirkung von Stickstoffauswaschungen ins Grundwasser.

Bei der Entsorgung des Kunstrasenteppichs am Ende seiner beschränkten Lebensdauer besteht die Möglichkeit, nahezu 100% der Materialien zu recyceln. Dazu wird der Belag in seine Einzelteile getrennt und anschliessend wieder für die Produktion von Kunststoffprodukten verwendet.

1.4. STANDORT

Der Fussballbetrieb in Uster findet heute auf zwei verschiedenen Anlagen statt: auf der Sportanlage Buchholz und auf der Heusser-Staub-Wiese. Bereits im Jahr 2009 wurde mit dem Bau des ersten Kunstrasenfeldes auf der Sportanlage Buchholz ein klares Zeichen gesetzt, dass diese ein wichtiger Standort für den Ustermer Fussball ist.

Bei den Vorarbeiten zu diesem Projekt wurde auch der Standort Heusser-Staub-Wiese geprüft und verworfen. Die Fläche ist nämlich einer kommunalen Freihaltezone zugewiesen und hat der Erholung der Bevölkerung zu dienen. Die Heusser-Staub-Wiese soll mittel- bis langfristig denn auch für diesen Zweck genutzt werden. Im Stadtentwicklungskonzept (STEK) ist die Gestaltung einer Allmend entlang der Achse am Aabach vorgesehen. Damit würde die Wiese der gesamten Bevölkerung zur Verfügung stehen.

Dies bedingt, dass der Fussballbetrieb gänzlich auf die Sportanlage Buchholz verlegt wird, was einen weiteren Ausbau erforderlich machen wird. Aus heutiger Sicht wird dafür mittelfristig eine weitere Volksabstimmung nötig sein.

1.5. NETTOINVESTITIONEN UND BETRIEBSKOSTEN

Gemäss Kostenvoranschlag (Kostengenauigkeit $\pm 5\%$) des Generalplanerteams Plangrün AG, Rotkreuz, vom 22. Mai 2019 setzen sich die Gesamtbaukosten wie folgt zusammen:

BKP	Arbeitsgattung	CHF	CHF
0	Vorbereitungsarbeiten		11 000
4	Umgebung		2 996 000
40	Terraingestaltung	975 000	
41	Roh- und Ausbauarbeiten	32 000	
42	Gartenanlagen	1 495 000	
44	Installation	316 000	
45	Erschliessung durch Leitungen	5 000	
49	Honorare	173 000	
5	Baunebenkosten		15 000
6	Reserven		151 000
	Gesamtbetrag (brutto, vor Beiträgen, inkl. MWST)		3 173 000
	Beitrag Kanton Zürich (15% vom Gesamtbetrag ohne Reserven)		- 450 000
	Nettoinvestitionskosten (inkl. MWST)		2 723 000

Beitrag Kanton Zürich

Die Sportanlage Buchholz ist im kantonalen Sportanlagenkonzept aufgeführt. Für den Kanton sind solche Sportanlagen aufgrund ihrer überregionalen Bedeutung, ihrer Zentrumsfunktion und ihrer vielseitigen Nutzungsmöglichkeiten wichtig. Deshalb unterstützt er Gemeinden und Städte mit finanziellen Mitteln aus dem kantonalen Sportfonds.

Der Kanton Zürich hat für das vorliegende Bauprojekt einen Beitrag aus dem kantonalen Sportfonds in der Höhe von 450 000 Franken in Aussicht gestellt.

Folgekosten

Die Folgekosten umfassen jährlich wiederkehrende, unerlässliche und gebundene Aufwendungen sowie anfallende Kosten bei der vorgesehenen Nutzung der Anlage. Diese Folgekosten berechnen sich wie folgt (in Franken):

Bruttoinvestitionen		3 173 000
Kapitalfolgekosten		222 110
Abschreibungen	158 650	
Verzinsung	63 460	
Betriebliche Folgekosten		63 460
Personelle Folgekosten		0
Zwischentotal		285 570
abzüglich Investitionsfolgeerträge		- 0
Total Folgekosten		285 570

Der künftige Stellenplan sieht keine zusätzlichen Stellenprozente vor. Den Unterhalt des neuen Kunstrasen- und Naturrasenfeldes werden die bestehenden Mitarbeitenden des Geschäftsfeldes Sport durchführen.

1.6 TERMINPLAN

Vorgesehen ist, mit den Bauarbeiten im Juni 2020 zu beginnen. In einem ersten Schritt wird der Rasenteppich des bestehenden Kunstrasenfeldes ersetzt. Anschliessend ist Anfang Juli 2020 der Baubeginn des neuen Kunstrasen- und des Naturrasenfeldes geplant.

Die Bauarbeiten sollen bis im November 2020 vollendet sein. Das neue Kunstrasenfeld ist nach den Abschlussarbeiten sofort nutzbar und kann noch im Dezember 2020 in Betrieb genommen werden. Das Naturrasenfeld kann im August 2021 für den Spielbetrieb freigegeben werden.

2. MEINUNG DES GEMEINDERATES

verfasst vom Stadtrat

Die kontinuierliche und starke Verbreitung von Fussball ist unbestritten. Besonders Kinder und Jugendliche begeistern sich für den Teamsport. Die Knappheit an Fussballfeldern zwingt die Ustermer Fussballvereine bereits heute dazu, Wartelisten zu führen. Der Bedarf nach einem zusätzlichen Kunstrasenfeld in Uster steht zweifelsfrei fest.

Der Sport geniesst in Uster bewusst einen hohen Stellenwert. Durch die Investition in eine zeitgemässe Sportinfrastruktur wird die Sportstadt Uster noch attraktiver. Mit dem zusätzlichen Kunstrasenfeld wird ein wertvoller Beitrag geleistet für die Gesundheit, die Integration und zur Entlastung der übrigen Sportinfrastruktur.

Die Realisierung des vorliegenden Bauprojektes ist eine Notwendigkeit für den Sport und in keiner Weise ein Entscheid über die zukünftige Nutzung der Heusser-Staub-Wiese.

Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass das vorliegende Projekt für den massvollen Ausbau der Fussballinfrastruktur auf der Sportanlage Buchholz optimal ist, um dem beliebten Sport den benötigten Raum zu geben. **Aus diesen Gründen empfiehlt er ein Ja zur Vorlage.**

3. EMPFEHLUNG AN DIE STIMMBERECHTIGTEN

Der Gemeinderat hat den Baukredit von brutto 3,173 Mio. Franken inkl. MWST (Kostenvorschlag \pm 5%) für das neue Kunstrasen- und Naturrasenfeld sowie den Ersatz des Kunstrasenteppichs beim bestehenden Kunstrasen auf der Sportanlage Buchholz an seiner Sitzung vom 23. September 2019 mit 32:1 Stimmen genehmigt.

Gemeinderat und Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, die Vorlage anzunehmen.

