



Uster, 10. Mai 2016  
564/2016  
V4.04.71

Seite 1/4

An die  
Mitglieder des  
Gemeinderates Uster

## **ANFRAGE 564/2016 VON URSULA RÄUFTLIN (GRÜNLIBERALE): UMSETZUNG VELOKONZEPT USTER, ANTWORT DES STADTRATES**

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 29. Februar 2016 reichte das Ratsmitglied Ursula Räuftlin beim Präsidenten des Gemeinderats eine Anfrage betreffend «Umsetzung Velokonzept Uster» ein.

Die Anfrage hat folgenden Wortlaut:

*«Im Zusammenhang mit der Beantwortung des Postulats Nr. 603 Velostadt Uster von Peter Grob und Maja Burger im Jahr 2010 wurden die Schwachstellen für den Veloverkehr in Uster erfasst. Die Analyse wurde dabei nicht flächendeckend, sondern nur entlang der Velorouten durchgeführt. Im Bericht des Stadtrates wurde das Vorgehen zur Behebung dieser Schwachstellen aufgezeigt.*

*Die Leistungsmotion Nr. 596 von Thomas Wüthrich und Patricio Frei verlangt die „Umsetzung des "Velokonzeptes Uster" innerhalb von maximal 10 Jahren. Am 1. Dezember 2014 wurde diese Leistungsmotion als erheblich erklärt und der Stadtrat damit verbindlich beauftragt das in der Beantwortung des Postulats Nr. 603 dargestellte Velokonzept umzusetzen und somit die Schwachstellen im Veloroutennetz zu eliminieren.*

*Im Jahr 2008 hatte der Stadtrat ein Planungsbüro beauftragt für die Neuauflage der Velokarte Uster die bestehenden Routen zu überprüfen. Ergänzt wurde damals das bestehende offizielle lokale Radwegnetz mit der blauen Route Sportanlage–See und der türkisen Route Zentrum–See. Die Gschwaderstrasse ist somit ein wesentlicher Bestandteil der städtischen blauen Veloroute. Der Strassenabschnitt zwischen der Zürich- und der Winterthurerstrasse wird auch als regionale Veloroute, also als Veloroute des Kantons Zürich ausgewiesen. Die Gschwaderstrasse ist zudem bereits heute ein wichtiger Schulweg für viele Oberstufenschüler (Krämerackerschulhaus) und Schüler der Kantonsschule, die im Quartier Gschwader wohnen. Zukünftig werden mit Inbetriebnahme des neuen Schulhauses Krämeracker auch Mittel- und Unterstufenschüler die Gschwaderstrasse als Schulweg nutzen.*



Seite 2/4

*Entlang der Gschwaderstrasse im Abschnitt Winterthurerstrasse bis Zürichstrasse fehlt bisher die langsamverkehrsgerechte Infrastruktur (kein Radweg oder Radstreifen vorhanden, im nördlichen Abschnitt nur einseitig ein Trottoir). Solche Schwachstellen im Veloroutennetz sollen gemäss Antwort des Stadtrates mit separaten Projekten bzw. im Zusammenhang mit Strassensanierungsprojekten angegangen werden.*

*Die Sanierung der Gschwaderstrasse steht nun bevor. Gemäss Zeitungsartikel im AvU vom 23. Februar 2016 war Pro Velo Zürich bei der Projektbearbeitung eingebunden. Im Zusammenhang mit dieser Strassensanierung ist aber weder ein separater Radweg oder Rad-Gehweg noch Radstreifen geplant. Als gestalterisches Element wird einzig ein wenig farbige Gestaltung der Strassenoberfläche mit einem 50 cm breiten farbigen Streifen geplant. Für die Fussgänger wird eine massive Verbesserung mit einem neuen und breiteren Trottoir erreicht.*

*In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat, die folgenden Fragen zu beantworten:*

- 1. Wieso werden solche Strassengestaltungsprojekte entlang von Radrouten nicht dem Gemeinderat vorgelegt und inhaltlich in der Kommission Planung und Bau besprochen?*
- 2. Gibt es Gründe die dagegen sprechen, die Schliessung dieser Radweglücke jetzt zusammen mit der Strassensanierung anzugehen?*
- 3. In welcher Projektphase wurde Pro Velo Zürich in die Projektbearbeitung einbezogen? Wie lautete Ihre Stellungnahme zum damaligen Projektstand?*
- 4. Steht Pro Velo wirklich hinter dem vorliegenden Bauprojekt ohne separate Radstreifen oder separaten Radweg wie es im Zeitungsartikel von Thomas Kübler dargestellt wurde?*
- 5. Welchen Ausbaustandard verlangt der Kanton für seine Velorouten?*
- 6. Welche Änderungen am vorliegenden Projekt müssten erfolgen, um diese Vorgaben zu erfüllen?*
- 7. Wurde die Koordinationsstelle Veloverkehr des Kantons Zürich oder das Amt für Verkehr Projektentwicklung oder die Abteilung Projektieren und Realisieren des Tiefbauamts des Kantons Zürich in die Projektbearbeitung einbezogen?*
- 8. Wann beabsichtigt der Stadtrat die Lücke in der Radroute Buchholz-See zu schliessen?*
- 9. Besteht die Möglichkeit, analog wie es der Stadtrat beim Radweg Freudwil in Aussicht stellt, Gelder aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes abzuholen und eine finanzielle Beteiligung des Kantons zu beantragen?*

*Besten Dank für die Beantwortung der Fragen.»*

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

#### **Frage 1:**

«Wieso werden solche Strassengestaltungsprojekte entlang von Radrouten nicht dem Gemeinderat vorgelegt und inhaltlich in der Kommission Planung und Bau besprochen?»

#### **Antwort:**

Die Planung und Realisierung von Gemeindestrassen, im Sinne von gebundenen Ausgaben, liegt gemäss Strassengesetz des Kantons Zürichs in der Kompetenz des Stadtrates. Die Velokarte der Stadt Uster aus dem Jahr 2008 wurde mit der Absicht erstellt, der Bevölkerung aufzuzeigen, wo sich Velofahrende auf den Strassen mit geringem Verkehrsaufkommen in Uster sicher und schnell



fortbewegen können. Die Velokarte hat keinen verbindlichen Charakter (Richtplan) für die Behörde, sondern dient als Informationskarte.

**Frage 2:**

«Gibt es Gründe die dagegen sprechen, die Schliessung dieser Radweglücke jetzt zusammen mit der Strassensanierung anzugehen?»

**Antwort:**

Gemäss kantonalen Radwegstrategie (Stand Dezember 2013) ist an der Gschwaderstrasse keine kantonale Radweglücke definiert. Aus Sicht der kantonalen Radwegstrategie enthält die Route Nr. 1168, welche über die Gschwaderstrasse führt, keine Defizite im geplanten Sanierungsperimeter. Die Schwachstellenanalyse der «Velostadt Uster» benennt an der Gschwaderstrasse eine Schwachstelle. Diese betrifft den Rückstau vor der Barriere und die fehlende Möglichkeit der Velofahrenden, an der bestehenden Fahrzeugkolonne vorbeizufahren und sich davor aufzustellen. Mit den geplanten Massnahmen, einerseits einer beidseitigen Veloaufstellfläche beim Bahnübergang (Velosack) und andererseits der farblich gestalteten Strassenoberflächen, können zukünftig Velofahrende an der bestehenden Kolonne vorbeifahren und sich vor der Fahrzeugkolonne aufstellen.

**Frage 3:**

«In welcher Projektphase wurde Pro Velo Zürich in die Projektbearbeitung einbezogen? Wie lautete Ihre Stellungnahme zum damaligen Projektstand?»

**Antwort:**

Pro Velo Zürich konnte im Rahmen des Bauprojektes Stellung zum Projekt nehmen. Pro Velo Zürich beurteilte eine eigene Veloinfrastruktur in Form von beidseitigen Radstreifen bei einem Verkehrsaufkommen unter 5000 Fahrzeugen pro Tag als nicht notwendig, jedoch begrüssenswert. Da auf der Gschwaderstrasse nur rund 3000 Fahrzeuge pro Tag verkehren, kann aus Sicht von Pro Velo Zürich auf separate Radstreifen verzichtet werden. Begrüssst wird die Anbringung einer Veloaufstellfläche «Velosack» vor dem Bahnübergang.

**Frage 4:**

«Steht Pro Velo wirklich hinter dem vorliegenden Bauprojekt ohne separate Radstreifen oder separaten Radweg wie es im Zeitungsartikel von Thomas Kübler dargestellt wurde?»

**Antwort:**

Ja, siehe Antwort 3

**Frage 5:**

«Welchen Ausbaustandard verlangt der Kanton für seine Velorouten?»

**Antwort:**

Die kantonalen Ausbaustandards sind in der Richtlinie «Anlagen für den leichten Zweiradverkehr des Kantons Zürich» enthalten. Die Richtlinie aus dem Jahr 2012 wurde in Zusammenarbeit der Baudirektion, der Sicherheitsdirektion und der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürichs erarbeitet. Die Stadt Uster berücksichtigt diese Richtlinie bei der Projektierung und Realisierung der Strassensanierungsvorhaben.

**Frage 6:**

«Welche Änderungen am vorliegenden Projekt müssten erfolgen, um diese Vorgaben zu erfüllen?»

**Antwort:**

Keine

**Frage 7:**

«Wurde die Koordinationsstelle Veloverkehr des Kantons Zürich oder das Amt für Verkehr Projekt-



Seite 4/4

entwicklung oder die Abteilung Projektieren und Realisieren des Tiefbauamts des Kantons Zürich in die Projektbearbeitung einbezogen?»

**Antwort:**

Nein, siehe Antwort 1

**Frage 8:**

«Wann beabsichtigt der Stadtrat die Lücke in der Radroute Buchholz-See zu schliessen?»

**Antwort:**

An der Gschwaderstrasse gibt es keine Radweglücke, siehe Antwort 2

**Frage 9:**

«Besteht die Möglichkeit, analog wie es der Stadtrat beim Radweg Freudwil in Aussicht stellt, Gelder aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes abzuholen und eine finanzielle Beteiligung des Kantons zu beantragen?»

**Antwort:**

Nein. Unterstützungsbeiträge aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes können nur für zusätzliche Infrastrukturanlagen zu dem heute bestehenden Strassennetz beantragt werden. Der Kanton Zürich leistet keine finanzielle Beteiligung an die Sanierung der Gschwaderstrasse, da keine kantonale Radweglücke vorhanden ist.

Der Stadtrat bittet den Gemeinderat, von der Antwort auf die Anfrage Nr. 564 des Ratsmitglieds Ursula Räuftlin betreffend «Umsetzung Velokonzept Uster» Kenntnis zu nehmen.

Stadtrat Uster

Werner Egli  
Stadtpräsident

Hansjörg Baumberger  
Stadtschreiber