



Uster, 25. September 2018  
Nr. 14/2018  
V4.04.71  
Zuteilung: KPB

Seite 1/8

## **WEISUNG 14/2018 DES STADTRATES: STÄDTISCHE VOLKS- INITIATIVE «FÜR SICHERE UND DURCHGÄNGIGE VELOWE- GE»**

**Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat, gestützt auf Art. 19 Abs. 3 lit. a Gemeindeordnung i.V.m. § 133 Abs. 1 und Abs. 2 lit. d des Gesetzes über die politischen Rechte, folgenden Beschluss zu fassen:**

- 1. Vom Inhalt und vom Zustandekommen der städtischen Volksinitiative «Für sichere und durchgängige Velowege» wird Kenntnis genommen.**
- 2. Es wird festgestellt, dass die Initiative gültig ist.**
- 3. Der Initiative wird zugestimmt.**
- 4. Mitteilung an den Stadtrat zum Vollzug.**

Referent des Stadtrates: Abteilungsvorsteher Bau, Stefan Feldmann.



## A. Ausgangslage

### Inhalt der 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-Netzes 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».*

### Zustandekommen der Initiative

Eine Initiative ist zustande gekommen, wenn die Unterschriftenlisten den gesetzlichen Anforderungen entsprechen und diese rechtzeitig eingereicht worden sind und wenn die nötige Anzahl gültiger Unterzeichnungen vorliegt (§ 127 Abs. 1 Gesetz über die politischen Rechte, GPR).

Im Rahmen des Vorprüfungsverfahrens gemäss § 124 GPR hat der Stadtrat mit Beschluss vom 12. Dezember 2017 festgestellt, dass die Unterschriftenlisten den gesetzlichen Vorschriften entsprechen.

Die Publikation der Initiative gemäss § 125 GPR im amtlichen Publikationsorgan des Bezirks Uster fand am 10. Januar 2018 statt. Mit der Einreichung der Unterschriftenbögen am 9. April 2018 wurde die Frist zu Einreichung von sechs Monaten zur Einreichung der Volksinitiative somit gewahrt.

Gemäss Art. 10 Abs. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Uster (GO) sind für eine Volksinitiative auf kommunaler Ebene 600 Unterschriften notwendig. Von den eingereichten Unterschriften wurden 628 auf ihre Gültigkeit hin überprüft.

Die Initiative ist somit zustande gekommen. Der Stadtrat hat dies mit Beschluss vom 10. Juli 2018 festgestellt und das entsprechende Ergebnis amtlich publiziert.



## B. Gültigkeit

Der Stadtrat muss die Initiative in der Form der allgemeinen Anregung auf ihre Gültigkeit hin überprüfen (Saile/Burgherr, Das Initiativrecht der zürcherischen Parlamentsgemeinden, N 159, Zürich/St. Gallen 2011). Er stellt dem Gemeinderat entsprechenden Antrag (§ 133 Abs. 1 GPR). Der Entscheid des Gemeinderats über die Initiativgültigkeit ist als Akt der Verfassungsgerichtsbarkeit rechtlicher Natur. Der gemeinderätliche Beurteilungsmassstab entspricht dabei jenem des Stadtrats. In seiner juristischen Beurteilung ist der Gemeinderat frei (Saile/Burgherr, N 128).

Gemäss § 128 Abs. 1 GPR i.V.m. Art. 28 Abs. 1 lit. a-c Kantonsverfassung (KV) ist eine Initiative gültig, wenn sie die Einheit der Materie wahrt, nicht gegen übergeordnetes Recht verstösst und nicht offensichtlich undurchführbar ist.

Der Grundsatz der *Einheit der Materie* setzt voraus, dass die einzelnen Teile einer Initiative einen «hinreichenden inneren Zusammenhang» aufweisen (§ 122 Abs. 2 GPR). Er ergibt sich aus dem verfassungsmässigen Schutz der freien Willensbildung und der unverfälschten Stimmabgabe (Art. 34 Abs. 2 Bundesverfassung, BV), welcher verlangt, dass die Stimmberechtigten die ihnen unterbreiteten Abstimmungsfragen genügend differenziert bejahen oder verneinen können. Im Initiativrecht kommt dem Grundsatz besondere Bedeutung zu, da er dem Stimmberechtigten die unverfälschte Kundgabe seines Willens schon bei der Unterzeichnung der Initiative garantiert und dafür bürgt, dass das Sammeln der Unterschriften nicht missbräulich erleichtert wird (Saile/Burgherr, N. 107). Die vorliegende Initiative verlangt einen Rahmenkredit von 5 Millionen Franken für die Planung und den Bau eines flächendeckenden Veloweg-Netzes sowie die Verbesserung der Veloinfrastruktur sowie die jährliche Berichterstattung über den Stand der Umsetzung des Kredits und über die Sicherheit des Veloverkehrs in der Stadt. Diese Anliegen entsprechen nun durchaus gemeinsamen politischen Tendenzen und Interessen und lassen sich gut miteinander vereinbaren. Der Grundsatz der Einheit der Materie ist somit gewahrt.

Ein *Verstoss gegen übergeordnetes Recht* liegt vor, wenn die von der Initiative vorgesehene Regelung einer Sachfrage anders lautet als jene, die sich aus dem übergeordneten Recht ergibt. Darüber hinaus ist eine Initiative auch dann rechtswidrig, wenn sie einen dem Bund (bzw. dem Kanton) zur ausschliesslichen Regelung übertragenen Bereich betrifft (Häner/Rüssli/Schwarzenbach, Kommentar zur Zürcher Kantonsverfassung, N 20 zu Art. 28 KV, Zürich 2007). Darüber hinaus ist eine Initiative für ungültig zu erklären, wenn sie so unklar formuliert ist, dass sich die Stimmberechtigten der Gefahr eines Irrtums über wesentliche Punkte ausgesetzt sehen (BGE 129 I 392, 395). In einem solchen Fall wäre nämlich der Anspruch auf freie Willensbildung und unverfälschte Stimmabgabe nach Art. 34 Abs. 2 BV verletzt. Wie nachfolgend unter Abschnitt C aufzuzeigen sein wird, ist der Wirkungsbereich auf Velowege in der Stadt Uster nicht einheitlich geregelt. Ist für die Realisierung und Finanzierung von Velowegen an oder auf Kantonsstrassen ausschliesslich der Kanton zuständig, ist dies für Velowege an oder auf kommunalen Strassen die Stadt, wobei über die Signalisierung und Markierung ebenfalls der Kanton (auf entsprechenden Antrag der Stadt) entscheidet. Somit liegt betreffend Velowege in der Stadt Uster eine zweigeteilte Zuständigkeit vor. Bei einer Unterstützung der Initiative müsste differenziert dargelegt werden, dass sich deren Umsetzung auf kommunale Strassen beschränkt. Ein flächendeckendes und durchgängiges Veloweg-Netz über die ganze Stadt und alle Strassen kann somit nur bedingt erzielt werden.

Die Initiative ist im Übrigen klar formuliert, so dass die Stimmberechtigten nicht über wesentliche Punkte des Volksbegehrens irregeführt werden.

Das Kriterium der *offensichtlichen Undurchführbarkeit* ist gegeben, wenn sich eine Initiative aus tatsächlichen Gründen nicht verwirklichen lässt. Die Undurchführbarkeit beurteilt sich dabei nach den Verhältnissen im Zeitpunkt des Entscheids des Gemeinderats. Da die Stadt Uster wie ausgeführt für die Realisierung der Velowege an oder auf kommunalen Strassen zuständig ist, erweist sich die Initiative zumindest in Bezug auf das kommunale Strassennetz als durchführbar.



Zusammenfassend kann somit festgehalten werden, dass die vorliegend zu beurteilende Initiative rechtmässig und somit gültig ist.

### **C. Stellungnahme und Antrag des Stadtrates**

Das Thema Velo ist in Uster ein politisch lang diskutiertes. Die hohe Dichte an Vorstössen zu Veloförderungsmassnahmen aus dem Gemeinderat zeigt den hohen Stellenwert, welcher das Velo in Uster genießt. In den vergangenen Jahren wurden einerseits mehr Sicherheit für Velofahrer, aber auch eine Lösung für die Veloparkierung an den Bahnhöfen Uster und Nänikon, in den Aussenwachen und im Stadtzentrum sowie ein durchgängiges Velonetz für die topographisch prädestinierte Velostadt gefordert. Die vorliegende Initiative geht in die gleiche Richtung: Mit dem Kredit sollen Planung und Bau eines flächendeckenden und sicheren Veloweg-Netzes sowie die Verbesserung der Veloinfrastruktur sichergestellt werden. Der Stadtrat befürwortet die Initiative im Grundsatz. Diese deckt sich in einigen Punkten mit laufenden Projekten und Leistungsaufträgen der Abteilungen Bau und Sicherheit. Der Stadtrat möchte in Ergänzung zu der als allgemeine Anregung formulierten Initiative im Hinblick auf die Ausarbeitung einer Detailvorlage die nachfolgenden, präzisierenden Ausführungen machen.

## **WIRKUNGSBEREICH STADT USTER**

Die Aufgaben, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten im Bereich der Velowege sind in der Stadt Uster nicht einheitlich geregelt:

- Für die Planung, Projektierung, Gestaltung, Realisierung, Finanzierung, Signalisation und Markierung sowie für den Unterhalt von Velowegen an oder auf Kantonsstrassen sind ausschliesslich die kantonalen Fachstellen zuständig.
- Für Velowege an oder auf kommunalen Strassen ist die Abteilung Bau für Planung, Projektierung, Gestaltung, Finanzierung, Bau und Unterhalt verantwortlich, wobei der Abteilung Sicherheit eine beratende Funktion hinsichtlich sicherheitsrelevanter Aspekte zukommt. 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 auf die kommunalen Strassen beschränkt.

## **VELOFÖRDERUNG BISHER**

### **Verbesserung der Sicherheit für Velofahrer**

Für die Verbesserung der Velosicherheit sind im Globalbudget der Abteilung Bau jährlich 200 000 Franken eingestellt. Der Betrag wurde 2012 zur Umsetzung des Berichts «Velostadt Uster» von ursprünglich 100 000 Franken auf 200 000 Franken erhöht. Der Bericht «Velostadt Uster» umfasst eine flächendeckende Analyse der Velosicherheit sowie ein Katalog priorisierter Massnahmen. Er wurde am 14. November 2011 vom Gemeinderat einstimmig angenommen. Anlässlich der Budgetdebatte 2015 hat der Gemeinderat die Wichtigkeit des Berichts durch die Festschreibung in den Zielen und Leistungsaufträgen der Abteilung Bau erneut betont. Die Leistungsmotion 596/2014 (Umsetzung Velokonzept innerhalb von maximal 10 Jahren) wurde für erheblich erklärt: Die Leistungsgruppe Infrastrukturmanagement berichtet seitdem jährlich über den aktuellen Planungs- und Realisierungsstand; neu wurde im NPM-Leistungsauftrag die Leistung «G/4 – L04 Umsetzung Leistungsmotion Konzept Velostadt Uster (Projekt- und Oberbauleitung)» aufgenommen.



Von den im Bericht «Velostadt Uster» erkannten Mängeln sind in der Zwischenzeit rund 80 Prozent behoben. In einer ersten Phase wurden die Markierungen aufgefrischt und wo nötig ergänzt, Hecken zurückgeschnitten und dadurch die Sichtverhältnisse verbessert. Weitere Schwachstellen konnten im Rahmen von Strassensanierungsprojekten behoben werden. Ein Grossteil der übrigen Schwachstellen weist entweder einen hohen Investitionsbedarf auf (z. B. Rad-/Gehweg Steigstrasse) oder liegt in der Kompetenz des Kantons. Der Kanton hat das kantonale Tiefbauamt beauftragt, die Schwachstellen zu beheben. Der Grossteil dieser Projekte wurde/wird im Jahr 2018 gestartet und voraussichtlich ab dem Jahr 2019 realisiert. Die Realisierung der Massnahmen wird durch die Leistungsgruppe Infrastrukturmanagement begleitet.

### Netzoptimierung

Das bestehende Radwegnetz basiert auf dem kommunalen Richtplan «Fuss- und Wanderwege, Radwege» vom Mai 1994. Für die Anpassung der kommunalen Planung wurde zunächst die Revision der kantonalen und regionalen Richtplanung abgewartet. Die nun 2017 angelaufene Revision der kommunalen Richt- und der Nutzungsplanung, bekannt unter dem Projektnamen «Stadtraum Uster 2035», beinhaltet auch die Überarbeitung des Radwegnetzes. Der Gemeinderat hat für die ersten beiden Planungsphasen, Stadtentwicklungskonzept und Richtplanung, einen Kredit von 1.67 Mio. Franken gesprochen.

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 die nachfolgend genannten Stossrichtungen der kantonalen und regionalen Richtplanung berücksichtigt:

- «Gemäss Leitlinie 2 ist die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten; damit hat der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, der nicht auf den Fuss- oder Veloverkehr entfällt. Der Fuss- und Veloverkehr ist vor allem auf kurzen Distanzen und in dicht besiedelten Gebieten zu fördern.» (Richtplan Kanton Zürich vom 18.09.2015, Seite 4.1.1)
- «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.» (Richtplan Kanton Zürich vom 18.09.2015, Seite 4.1.1)
- «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. Sie koordinieren das kommunale Fuss- und Velowegnetz mit den Nachbargemeinden und tragen im Rahmen ihrer Planungen dem IVS Rechnung.» (Richtplan Kanton Zürich vom 18.09.2015, Seite 4.4.3)
- «Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr soll deutlich gesteigert werden, was die Ausscheidung eines attraktiven und dichten Netzes von Radwegen erfordert.» (Regionaler Richtplan, Stand Vernehmlassung, Seite 96)
- «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 der Lückenschluss des bestehenden Netzes, die Verbindung der Stadt- und Quartierzentren sowie der wichtigsten Freizeit- und Erholungsräume, die Aufwertung des Strassenraums und die Verkehrsberuhigung des Zent-



rums zu Gunsten des Velos und der Fussgänger. Die Kantonsstrassen sind in das GVK eingeschlossen.

### **Weitere Velofördermassnahmen**

Neben der Verkehrssicherheit möchten die Initianten die Lust am Velofahren fördern. Dieser Absicht kommt die Stadt Uster bereits heute in einigen Bereichen nach. Nebst der stetigen Verbesserung von den Infrastrukturanlagen hat die Stadt einen Velo.City-Guide erstellt, beteiligt sich an Bike to Work Anlässen, schafft Stadtvelos für die Verwaltung an und macht Veloschulungen.

Auch seitens Kanton gibt es Veloförderprogramme, von welcher auch die Gemeinden und Städte profitieren. So hat der Regierungsrat des Kantons Zürich 2010 einen Rahmenkredit von 20 Mio. Franken für die Ausarbeitung und Umsetzung eines Veloförderprogramms für den gesamten Kanton beschlossen. Das Programm hat zwei Ziele: 1) Den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr innerhalb der nächsten zehn Jahre zu erhöhen und 2) Das «lebenslange Velofahren» zu etablieren. Das Programm verfolgt den Ansatz, dass eine systematische Veloförderung nicht nur Massnahmen zum Fahren und Parkieren des Velos im Alltags- und Freizeitverkehr umfassen darf: Veloförderung umfasst auch Massnahmen im Mobilitätsmanagement, Velofahrtraining, Gesundheitsförderung usw. Dafür sind Partnerschaften mit Arbeitgebern, Bildungseinrichtungen, Gesundheitsinstitutionen, Detaillisten usw. unabdingbar.

## **CHANCE INITIATIVE «FÜR SICHERE UND DURCHGÄNGIGE VELOWEGE»**

Das sich in Erarbeitung befindende GVK bildet eine aktuelle planerische und strategische Grundlage zur Netzoptimierung und somit der Veloförderung auf Konzeptstufe. Es ist nur für den Stadtrat verbindlich und enthält konzeptionelle Massnahmen, welche für die Umsetzung weiter ausgearbeitet werden müssen. Mit der Umsetzung der vorliegenden Initiative können Konzeptinhalte des GVK rasch weiterverfolgt und Planungs- und Realisierungsprozesse beschleunigt werden: Markierungen, Verbesserung Durchgängigkeit, Erhöhung Sicherheit, Ausbau Veloabstellplätze.

Mit dem jährlichen Budget zur Verbesserung der Velosicherheit auf Stadtgebiet sind kleinere, oft schnell umsetzbare Massnahmen bereits abgedeckt. Erste Erkenntnisse des GVK weisen jedoch darauf hin, dass für die Förderung des Veloverkehrs auch grössere Infrastrukturmassnahmen notwendig sind: Die Veloparkierung im Zentrum und um den Bahnhof, welches die wichtigsten Zielorte für Velofahrende sind, gilt es zu lösen. Weiter ist eine zusätzliche, vom Bahnverkehr unabhängige Nord-Süd-Verbindung wichtig für die Qualitätssteigerung des Velonetzes. Beide Massnahmen werden das Jahresbudget von 200 000 Franken übersteigen. Die vorliegende Initiative ist somit eine Chance, grössere und wirksamere Projekte für das Velonetz Uster zu realisieren.

Dass der Stadtrat über die Aufteilung des Rahmenkredits frei entscheiden kann, lässt der Stadt- und Verkehrsplanung mehr Handlungsspielraum offen. Gleichzeitig ist es möglich, dass die gesamten finanziellen Mittel der Initiative in einer oder zwei Massnahmen aufgebraucht werden. Damit könnte bestimmt ein wichtiger Beitrag zur Veloförderung erreicht werden, das Initiativziel von Planung und Bau eines flächendeckenden und sicheren Velowegnetzes aber bei Weitem nicht erreicht werden. Hierfür sind mehr finanzielle Mittel erforderlich.

## **BEURTEILUNG DES STADTRATS**

Die städtische Volksinitiative «für sichere und durchgängige Velowege» bietet die Chance, die bestehenden Massnahmen der Stadt Uster zur Veloförderung sinnvoll zu ergänzen: Neben jährlich wiederkehrenden finanziellen Mitteln zur Beseitigung von Schwachstellen im bestehenden Netz und



der Velonetz-Planung im Rahmen des GVK kann bei Annahme der Initiative die zeitnahe Umsetzung von Massnahmen aus dem GVK sichergestellt werden. Der Stadtrat stützt deshalb die Initiative, allerdings mit folgenden Anmerkungen:

«Planung und Bau eines Veloweg-Netzes»

Das GVK bildet eine aktuelle Planungsgrundlage zur Netzoptimierung und somit der Veloförderung auf Konzeptstufe. Die Initiative ist dahingehend auszuarbeiten, dass die finanziellen Mittel für die Planung und Umsetzung von Massnahmen aus diesem GVK und allenfalls für zusätzliche Massnahmen Verwendung findet.

«Flächendeckendes Veloweg-Netz»

Wie erwähnt, kann die Stadt Uster Qualität und Sicherheit der Velowege nur auf dem kommunalen Strassennetz beeinflussen. Die wirksamsten Verbesserungsmassnahmen sind aber vor allem auf Hauptverkehrsstrassen zu erwarten, welche mehrheitlich in die kantonale Zuständigkeit fallen (Winterthurerstrasse, Brunnenstrasse, Zentralstrasse, und weitere). Die Verbesserung dieser Strassenzüge liegt nicht in der Zuständigkeit und Finanzkompetenz der Stadt Uster: Der Rahmenkredit der Initiative kann somit nicht für Verbesserungsmassnahmen auf kantonalen Strassen eingesetzt werden. Es kann somit seitens Stadt kein flächendeckendes Veloweg-Netz erstellt werden, aber auf den kommunalen Strassen das Angebot ausgebaut werden.

Weiter ist der Begriff «Flächendeckendes Veloweg-Netz» im übertragenen Sinne anzuwenden: Für ein durchgängiges und attraktives Veloweg-Netz sind nicht zwingend auf allen Strassen separate Veloinfrastrukturen notwendig.

«Sicheres Veloweg-Netz / Verbesserung der Veloinfrastruktur»

Die finanziellen Mittel zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Velofahrer auf städtischen Strassen sind bereits sichergestellt. Die Umsetzungsvorlage ist dahingehend anzupassen, dass der Rahmenkredit nicht für die Beseitigung von bekannten Sicherheitsrisiken aus dem Bericht «Velostadt Uster», sondern für darüberhinaus gehende Vorhaben verwendet werden soll.

«Jährlicher Bericht über die Sicherheit des Veloverkehrs»

Der Initiativtext lässt offen, in welcher Art und in welchem Umfang diese Sicherheitsüberprüfung erfolgen soll. Auch ist nicht klar, ob dem Gemeinderat zur Sicherheit des Veloverkehrs nach Aufbrauchen des Kredits weiterhin Bericht erstattet werden muss. Es ist dem Stadtrat ein grosses Anliegen, so geringe Kreditanteile wie möglich für Monitoring und Controlling und so viel wie möglich für die Realisierung von Verbesserungsmassnahmen einzusetzen. Monitoring und Controlling sind somit auf ein Minimum zu beschränken.

Unter Berücksichtigung der vorstehend gemachten Erwägungen und Anmerkungen beantragt der Stadtrat dem Gemeinderat, der Initiative zuzustimmen.

#### **D. Weiteres Vorgehen**

Der Gemeinderat hat über den Bericht und Antrag des Stadtrates innert 9 Monaten nach Einreichung der Initiative zu entscheiden (§ 134 Abs. 1 GPR).

Stimmt der Gemeinderat der Initiative, allenfalls mit einem Gegenvorschlag zu, hat der Stadtrat dem Gemeinderat eine entsprechende Umsetzungsvorlage innert 16 Monaten (ohne Gegenvorschlag) bzw. 19 Monaten (mit Gegenvorschlag) nach Einreichung der Initiative zu unterbreiten (§ 135 GPR i.V. m. § 65 b Abs. 2 bzw. Abs. 3 Verordnung über die politischen Rechte, VPR).



Lehnt der Gemeinderat die Initiative ab oder lehnt er diese unter gleichzeitiger Verabschiedung eines Gegenvorschlags ab, findet eine Volksabstimmung statt (§ 134 Abs. 3 u. § 136 Abs. 1 GPR).

#### **E. Anträge**

**Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat, gestützt auf Art. 19 Abs. 3 lit. a Gemeindeordnung i.V.m. § 133 Abs. 1 und Abs. 2 lit. d des Gesetzes über die politischen Rechte, folgenden Beschluss zu fassen:**

- 1. Vom Inhalt und vom Zustandekommen der städtischen Volksinitiative «Für sichere und durchgängige Velowege» wird Kenntnis genommen.**
- 2. Es wird festgestellt, dass die Initiative gültig ist.**
- 3. Der Initiative wird zugestimmt.**
- 4. Mitteilung an den Stadtrat zum Vollzug.**

Stadtrat Uster

Barbara Thalmann  
Stadtpräsidentin

Daniel Stein  
Stadtschreiber