

Postulat Nr. 603 der Ratsmitglieder Peter Grob und Maja Burger betreffend «Velostadt Uster»

Bericht und Antrag

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 24. Oktober 2009 reichten die Ratsmitglieder Peter Grob und Maja Burger bei der Präsidentin des Gemeinderates ein Postulat betreffend «Velostadt Uster» ein. Der Gemeinderat überwies das Postulat am 25. Januar 2009 an den Stadtrat zur Berichterstattung und Antragstellung.

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

«Der Stadtrat von Uster wird aufgefordert, die Sicherheit der Veloverkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen auf Usters Strassen durch eine flächendeckende Analyse der Ist-Situation zu überprüfen und einen Massnahmenplan für die Bearbeitung allfälliger Mängel zu erstellen.

Begründung:

Erfreulicherweise nehmen die Verkehrstopfer der motorisierten Verkehrsteilnehmer stets ab. Im Langsamverkehr (Fussgänger, VelobnutzerInnen) weist die Statistik jedoch stagnierende Zahlen aus.

Uster ist von der Topografie her eine ideale Velostadt. Das Velo als Verkehrsmittel ist unbestritten umweltfreundlich, bedarf eines geringen Platzbedarfs sowohl im rollenden wie im ruhenden Verkehr. Das Velo fördert die Volksgesundheit durch vermehrte Bewegung im Alltag.

Die momentane Situation in Uster ist für Velofahrende flächendeckend gesehen jedoch weder ideal noch sicher. In besonderem Mass sind Kinder gefährdet. Sie verfügen über weniger Verkehrserfahrung und, bedingt durch die geringe Körpergrösse, über weniger Übersicht.

Nimmt man den Veloroutenführer der Stadt Uster zur Hand sieht die Situation für den Veloverkehr nicht allzu schlecht aus. Doch der Schein trügt. Überprüft man die realen Gegebenheiten, werden deutliche Mängel sichtbar.

Beispiele:

- Viele Bodenmarkierungen für Velofahrer sind kaum mehr sichtbar (u.a. an der Berchtoldstrasse)
- Viele Bodenmarkierungen fehlen, welche aufzeigen würden, wie die Velowege verlaufen (u.a. an der Kreuzung Gschwader-/Winterthurerstrasse).
- Auf schmalen Strassen, d.h. an den gefährlichsten Stellen für Velofahrende, fehlen zum Teil sämtliche Sicherheitsvorkehrungen (z.B. auf der stark frequentierten schmalen Pfäffikerstrasse durch Wermatswil zwischen Vordergasse und Hintergasse).

- Die Velospuren sind ungenügend gegenüber den Autospuren abgegrenzt (z.B. an der Brunnenstrasse südwärts vor der Barriere ist die Velospur zu oft nicht befahrbar, da diese von den Autolenkern befahren wird).
- Velowegeinmündungen beim Ende des Veloweges sind schlecht fahrbar (z.B. an der Oberlandstrasse mündet der Veloweg (Provisorium für 2-3 Jahre) rechtwinklig und sehr eng in die Strasse ein).

Angesichts der momentanen Situation stellt sich auch die Frage, in welchem Stadium der Planung und mit welchem Gewicht die Bedürfnisse der Velofahrenden in die Strassenplanung einfließen.

Mit einer flächendeckenden Analyse der Ist-Situation (durch Experten) sollen Strassenstellen mit grossem Sicherheitsrisiko sowie vernachlässigten Unterhalt erkannt und ein griffiger Massnahmenplan zur Behebung der Mängel erstellt werden.

Besten Dank für die Unterstützung des Postulates.»

Der Stadtrat beantwortet das Postulat wie folgt:

1. Vorbemerkungen

1984 setzte der Gemeinderat den kommunalen Verkehrsplan Fuss- und Wanderwege, Radwege fest. Darauf basierend wurde 1990 die durchgehend signalisierte Veloroute Oberuster–Schiffflände eröffnet und in der Folge das kommunale Veloroutennetz kontinuierlich ausgebaut. Parallel dazu wurden auch die Abstellanlagen an den Bahnhöfen Uster und Nänikon erweitert und 1995 konnte am Bahnhof Uster die erste bewachte Velostation im Kanton Zürich eröffnet werden.

Im Jahr 2005 publizierte die Stadt die Velokarte mit den kommunalen Velorouten. Für die Neuauflage 2008 der Karte wurde ein Planungsbüro damit beauftragt, die Velorouten dahingehend zu prüfen, ob sie ihre Funktion erfüllen und der Entwicklung der Stadt Uster gerecht werden. Zusammen mit der Überprüfung der Routen wurde auch eine Schwachstellenanalyse durchgeführt.

Der überarbeitete Bericht zu den Velorouten liegt vor und die bereits bereinigten Schwachstellen werden fortlaufend nachgeführt.

2. Kommunalen Verkehrsplan

Der kommunale Verkehrsplan gibt Auskunft über das bestehende und geplante Radwegnetz. Damit wird ein zusammenhängendes Netz der wichtigen regionalen und kommunalen Radwegverbindungen koordiniert. Das regionale Radwegnetz stellt die Verbindungen vom Ustermer Stadtgebiet zu den Ausenwachen und Nachbargemeinden her. Das kommunale Radwegnetz verbindet in erster Linie die Wohngebiete mit den wichtigsten Zielen des Alltagslebens. Die kommunalen Radwegverbindungen bilden zusammen mit den regionalen Radwegen das innerstädtische Netz.

3. Konzept kommunale Velorouten

Für die Neuauflage der im Jahr 2005 publizierten Velokarte mit den kommunalen Velorouten wurde ein Planungsbüro beauftragt, die Routen zu prüfen.

Die folgenden Handlungsgrundsätze standen dabei im Vordergrund:

- Der Radverkehr soll sich auf dem gesamten Stadtgebiet sicher, direkt und auf hohem Qualitätsniveau bewegen können. Das Zentrum, das Sportzentrum Buchholz und der Greifensee im Bereich Niederuster, sind die Hauptzielpunkte der meisten Alltags- und Freizeitfahrten. Es gilt, diese sowohl untereinander, wie auch mit den umliegenden Wohn- und Arbeitsgebieten zu verbinden.
- Mit Velorouten werden insbesondere solche Beziehungen abgedeckt, welche von regionaler Bedeutung sind oder lokale Hauptzielpunkte verbinden. Wo möglich werden die Routen nicht entlang der Hauptverkehrsachsen geführt.

Die bestehenden Routen wurden aufgrund der Handlungsgrundsätze überarbeitet. Für die Verbindung von regionalen Zielen wurden drei radiale Durchmesser Routen und für die Erfüllung der lokalen Bedürfnisse zwei direkte Verbindungen definiert. Die Durchmesser Routen führen über das Zentrum von Uster. Die orange Route führt von Nänikon entlang der Bahnlinie nach Aathal, die grüne Route verbindet Gutenswil und Sulzbach und die violette Route führt von Wermatswil nach Riedikon. Ergänzt wird das Netz durch die blaue Route Sportanlage–See und die türkise Route Zentrum–See.

Die überarbeitete Velokarte wurde im Juni 2008 an alle Haushaltungen in Uster verteilt und die Velorouten wurden neu markiert, signalisiert und beschildert.

4. Schwachstellenanalyse

Für die Überprüfung der Velorouten wurden sämtliche Schwachstellen der bestehenden Routen aufgenommen und klassifiziert.

Folgende Klassifizierung wurde für die Einordnung der verschiedenen Schwachstellen gewählt:

Bauliche und topographische Hindernisse:

- 1 Ausbaugrad/Lücken im Wegnetz:
Mangelhafte oder fehlende langsamverkehrsgerechte Infrastruktur wie Trottoirs, Radstreifen und -wege, geeigneter Belag
- 2 Bauliche Hindernisse:
Randstein, Parkierung von Motorfahrzeugen, Treppe, Sichtbehinderung
- 3 Topographische Hindernisse:
Starke Steigungen im Gelände, ungeeignet für Alltagsverkehr

Schwachstellen im System:

- 4 Mangelhafte Wegweisung/Orientierung
- 5 Keine Funktion im Wegnetz:
Keine Zentrumsverbindung, keine regionale Bedeutung

Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden:

- 6 Konflikte zwischen Velofahrenden und Zufussgehenden:
Raumverhältnisse, Verkehrsführung, Signalisation, Sicht
- 7 Konflikte zwischen Langsamverkehr und motorisiertem Individualverkehr:
Raumverhältnisse, Verkehrsführung, Signalisation, unangepasste Geschwindigkeit, Sicht, unsichere Querungsmöglichkeit

Bei der Schwachstellenanalyse lag der Fokus auf den bestehenden Velorouten. Eine flächendeckende Analyse der Ist-Situation wurde nicht vorgenommen. Die Liste wurde verwaltungsintern mit weiteren Schwachstellen ergänzt und kann laufend erweitert werden.

Ein Teil der Schwachstellen konnte mit dem neuen Routenkonzept behoben werden. Die für die Behebung der restlichen Schwachstellen nötigen Massnahmen lassen sich in vier Gruppen einteilen. Die erste Gruppe umfasst diejenigen Schwachstellen, welche mit Signalisationsmassnahmen behoben werden können. Ein Teil der Schwachstellen kann im Rahmen der üblichen Unterhaltsarbeiten beseitigt werden (Belagsschäden, durch Bepflanzung eingeschränkte Sichtbeziehungen, etc.). Weitere Schwachstellen können im Rahmen eines bereits laufenden Projektes behoben werden. Die restlichen Schwachstellen müssen mit separaten Projekten bzw. im Zusammenhang mit Strassensanierungsprojekten angegangen werden.

5. Umsetzung

Signalisation

Damit die Routen auch ohne Velokarte genutzt werden können, ist eine durchgehende, lückenlose Beschilderung hilfreich. Das Signalisationskonzept sieht vor, an wichtigen Knotenpunkten und bei Richtungsänderungen rote Wegweiser für Velowege anzubringen. Dazwischen werden zur Routenbestätigung Klebesignale angebracht. Als Grundlage für die Signale wird das Symbol von Veloland Schweiz in der entsprechenden Routenfarbe verwendet.

Zusammen mit der Erneuerung der Signalisation der kommunalen Routen sollte auch die Signalisation der Routen mit regionaler Verbindungsfunktion (z.B. in Richtung Nänikon) überprüft und ergänzt werden. Zur Bewilligung der Signale im öffentlichen Raum ist der Kantonspolizei Zürich eine Dokumentation über die Signalstandorte einzureichen. Der Stadtrat hat die Abteilung Sicherheit beauftragt, die Überprüfung und Ergänzung der Signalisation voranzutreiben.

Unterhalt

Die Radstreifenmarkierungen entlang der städtischen Strassen werden periodisch alle zwei Jahre erneuert. Die Piktogramme sind langlebiger als die Linienmarkierung und werden nach Bedarf erneuert.

Für die Markierungen auf den Kantonsstrassen ist der Kanton zuständig.

Schwachstellenkatalog

Der Schwachstellenkatalog dient als Grundlage für die Planung von laufenden und zukünftigen Strassensanierungsprojekten. Der Stadtrat hat die Abteilung Bau beauftragt, die aufgezeigten Schwachstellen im Rahmen der laufenden Projekte zu bereinigen.

6. Antrag

Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat, dem Bericht zuzustimmen und das Postulat Nr. 603 betreffend «Velostadt Uster» als erledigt abzuschreiben.

STADTRAT USTER

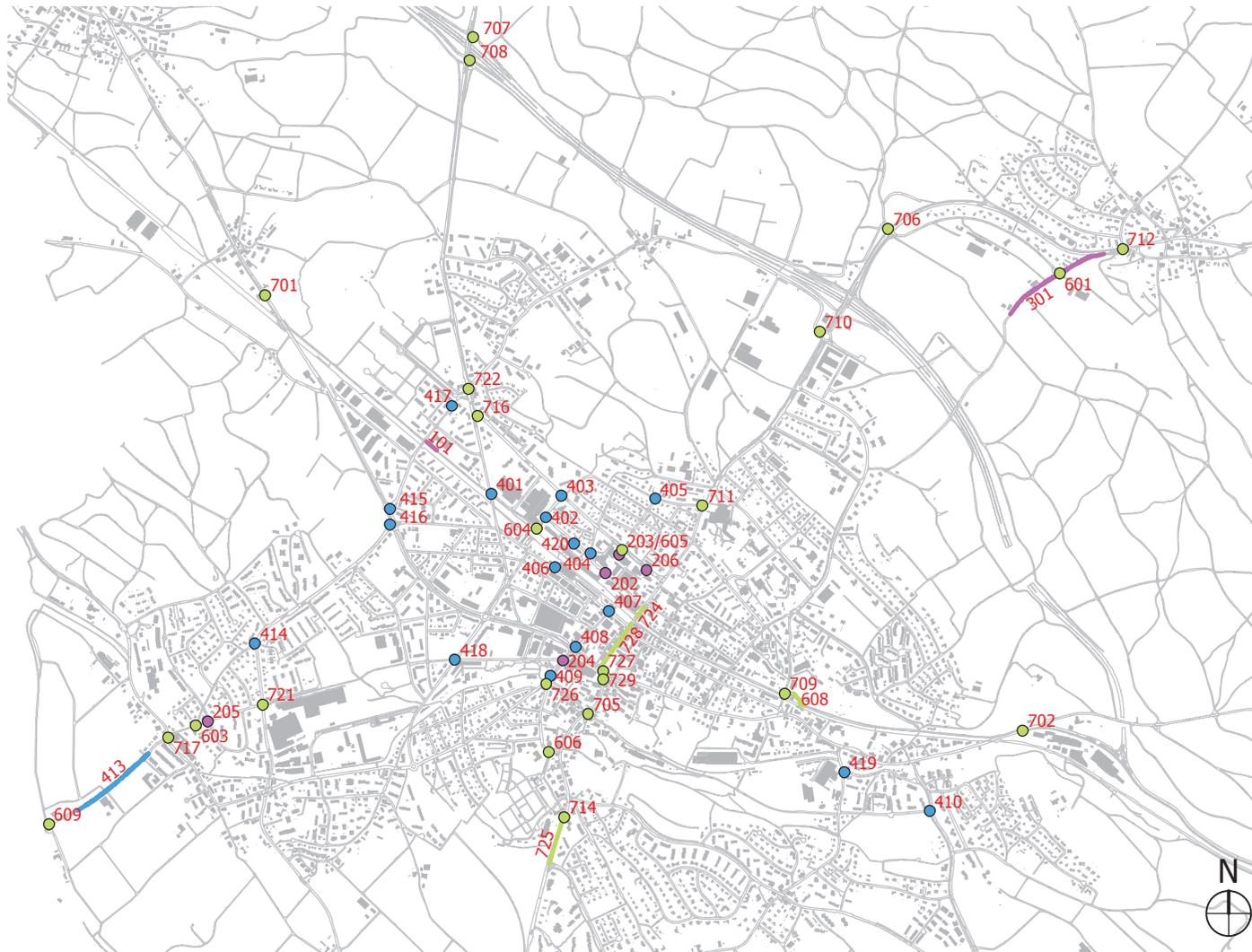
Martin Bornhauser
Stadtpräsident

Hansjörg Baumberger
Stadtschreiber

Bestandteil der Weisung: Übersichtsplan «Schwachstellen Velorouten», Mst. 1:25'000

Beilagen (Aktenaufgabe):

Beschreibung der Schwachstellen und Massnahmen



Schwachstellen Velorouten

Übersichtsplan, Mst. 1:25'000

Juni 2010

Legende

100 Schwachstellen-Nr.

Schwachstellen punktuell

● bauliche/topographische Hindernisse

● Schwachstellen im System

● Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden

Schwachstellen linear

— bauliche/topographische Hindernisse

— Schwachstellen im System

— Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden