



Uster, 20. August 2024

Nr. 569/2024

V4.04.71

ANFRAGE 569/2024 VON PAUL STOPPER (BPU) UND BENJAMIN STREIT (SVP): KANTONALE VELOSCHNELLROUTE OBERUSTER - NÄNIKON; ANTWORT DES STADTRATES

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 24. Mai 2024 reichte Ratsmitglied Paul Stopper (BPU) und Benjamin Streit (SVP) beim Präsidenten des Gemeinderats eine Anfrage betreffend «Kantonale Veloschnellroute Oberuster – Nänikon» ein.

Die Anfrage hat folgenden Wortlaut:

Der Kanton und die Stadt Uster wollen von Oberuster nach irgendwo im West von Uster eine kantonale Veloschnellroute planen und erstellen. Nach derzeitigem Stand soll diese vom Weinholdenweg in Oberuster ab dem Bahnübergang Wermatswilerstrasse über die Bahnstrasse – Industriestrasse – Bahnweg entlang der SBB-Linie nach Westen geführt werden. Aus der Presse konnte entnommen werden, dass neuerdings jedoch die Neuwiesenstrasse als Teil dieser kantonalen Veloschnellroute benützt und dafür hergerichtet werden soll. Ein entsprechendes Piktogramm «Velostrasse» ist auf der Autofahrbahn bereits aufgemalt worden. Wo sollen dann die Autos zirkulieren?

Es ist nicht bekannt, wer an der Linienführung für diese Veloschnellroute gearbeitet hat und welchen Zweck diese erreichen soll. Es bestehen doch ersnthaft Konfliktpunkte, so im Bereich Weinholdenweg – Wermatswilerstrasse – Bahnstrasse, die Überquerung der Brunnenstrasse im Bereich des Bahnüberganges Brunnenstrasse und auch bei der Überquerung der Dammstrasse, etc. Der Bahnweg zwischen der Gschwaderstrasse und Werrikon ist ein beliebter Wanderweg, dessen Teerung vor mehr als 40 Jahren verhindert werden konnte.

Wir stellen dem Stadtrat folgende Fragen:

- 1. Wer ist auf die Idee gekommen, die oben beschriebene kantonale Veloschnellroute zu planen?*
- 2. Wie will er Stadtrat die oben beschriebenen, problematischen Konfliktpunkte lösen?*
- 3. Wer will diese Schnellroute benützen, die eher im «Kakao» draussen, abseits aller städtischen Schwerpunkte verläuft, benützen?*
- 4. Wie sieht der Bereich Weinholdenweg – Bahnübergang Wermatswilerstrasse – Bahnstrasse aus? Wie soll die Erschliessung der Liegenschaften an der Bahnstrasse erfolgen?*
- 5. Hält der Stadtrat daran fest, den Bahnübergang Wermatswilerstrasse durch eine kombinierte Fussweg- und Velounterführung zu ersetzen? Wie sieht die Situation für den privaten Verkehr aus (weiterhin als niveaugleicher Bahnübergang)?*



6. Was bedeutet das Piktogramm «Velostrasse» auf der Fahrbahn der Neuwiesenstrasse für den übrigen Strassenverkehr? Darf dieser auf der «Velostrasse» zirkulieren? Existiert dieses Piktogramm in der Strassenverkehrsverordnung des Bundes? Wenn ja, seit wann und welche rechtlichen Folgen hat diese Bezeichnung.

Die Zürichstrasse war im Bereich des Brunnenkreisels bis Werrikon vor mehr als 40 Jahren als vier-spurige Autostrasse ausgebaut und mit der Inbetriebnahme der Umfahrung auf je eine Auto- und eine Velofahrspur pro Richtung redimensioniert worden. Diese Strasse führt durch das Zentrum von Uster, dorthin, wo die meisten Velofahrer primär hin wollen.

7. Wäre es nicht klüger, wenn sich der Stadtrat andere, effektive und komfortable Velo-Routen ausdenken würde als eine im Juhe draussen, wo bisher überhaupt keine Probleme zwischen Au-to und Velo bestanden? Zum Beispiel ab dem Bahnübergang Aathalstrasse in Oberuster über die Aathalstrasse – Florastrasse – Zürichstrasse nach Werrikon – Nänikon?
8. Welche Massnahmen müssten auf der Route Aathalstrasse – Florastrasse – Zürichstrasse er-griffen werden, damit sie von den Velofahrern (auch von Familien mit Kindern und Veloanhä-nger) sicher benützt werden kann?
9. Wann informiert der Stadtrat den Gemeinderat und die Bevölkerung über die Veloweg-Planung Oberuster – Werrikon – Nänikon?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Der Kanton Zürich übernimmt neuerdings den Begriff «Velobahn», welcher auf nationaler Ebene verwendet wird, und ersetzt deshalb den bisherigen Begriff «Veloschnellroute» für die höchste Hierarchiestufe in der kantonalen Velonetzplanung. In vorliegender Beantwortung wird deshalb ebenfalls der Begriff «Velobahn» verwendet. Die Beantwortung ist in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt und dem Amt für Mobilität des Kantons Zürich entstanden, da es sich bei der geplanten Velobahn um ein kantonales Projekt handelt.

Als hochwertige Verbindungen sollen Velobahnen den überregionalen Veloverkehr bündeln. Sie werden entlang von Korridoren mit der stärksten Nachfrage im gesamten Kanton eingesetzt und verknüpfen wichtige Ziele auch über grössere Entfernungen.

Die geplanten Verbindungen sind sicher, flüssig und komfortabel befahrbar. Dank der möglichst unterbrechungsfreien Fahrt mit wenigen Stopps und Wartezeiten ist die Fahrzeit planbar. Als höchster Hierarchietyp verfügen Velobahnen über eine grosszügige Breite, welche das Kreuzen von je zwei Velos pro Fahrtrichtung ermöglichen soll.

Grundsätze zu Gestaltung, Führungsarten und Dimensionierung von Velobahnen hat der Kanton Zürich in den Standards Veloverkehr (Februar 2023) festgelegt.

Frage 1:

«Wer ist auf die Idee gekommen, die oben beschriebene kantonale Veloschnellroute zu planen?»

Antwort:

Bereits seit Juni 2016 verfügt der Kanton Zürich über einen strategischen Velonetzplan. Dieser wurde in Anlehnung an Potenzial- und Nachfrageanalysen erarbeitet. Der Fokus liegt auf dem Alltagsverkehr. Angesprochene Zielgruppen sind vor allem Menschen auf dem Weg zur Arbeit, zur Ausbildungsstätte oder unterwegs zu alltäglichen Erledigungen. Seit der Überführung in die regionalen Richtpläne ist der Velonetzplan behördenverbindlich. Der kantonale Velonetzplan sieht drei Hierarchiestufen vor: Velobahnen, Hauptverbindungen, Nebenverbindungen.



2021 hat der Kanton Zürich eine Korridorstudie für den Abschnitt der Velobahn zwischen Bahnhof Nänikon und Wetzikon erstellt. Für den Abschnitt zwischen Zürichstrasse Werrikon und Aathalstrasse wurde anschliessend eine Vorstudie ausgearbeitet. Für den Bereich Zürichstrasse bis Bahnhof Nänikon plant der Kanton, die Vorstudie im Jahr 2025 auszulösen. Um Synergien mit dem Projekt der SBB-Doppelspurausbau nutzen zu können, wird zurzeit ein Vorprojekt für den Abschnitt zwischen Bahnhof und Aathalstrasse durch das kantonale Tiefbauamt erarbeitet.

Frage 2:

«Wie will er Stadtrat die oben beschriebenen, problematischen Konfliktpunkte lösen?»

Antwort:

Der Lead der Planung liegt beim Kanton Zürich. Der Stadtrat wird die Interessen der Stadt Uster im Rahmen der verschiedenen Planungsstufen vertreten.

Frage 3:

«Wer will diese Schnellroute benützen, die eher im «Kakao» draussen, abseits aller städtischen Schwerpunkte verläuft, benützen?»

Antwort:

Bei der Erarbeitung des kantonalen Velonetzplanes wurde gestützt auf Quell- und Zielort die Wunschlinien definiert. Die Wunschlinien wurden nach dem künftig zu erwartenden Potenzial skaliert, wodurch der Potenzialplan entstand. Mit dem Strukturbild wurden, basierend auf den vorgängig beschriebenen Analysen, die Grundzüge des Netzes festgelegt. Dabei wurden die prioritären Netzkorridore bestimmt und hierarchisiert. Auf der Basis des Strukturbildes erfolgt die Netzumlegung auf das Strassen- und Wegenetz. Dabei wurde die konkrete Linienführung festgelegt. Die beschriebene Velobahn bündelt einerseits den regionalen Pendler-Veloverkehr entlang der Achse Wetzikon und Zürich. Andererseits erhalten die lokalen Velofahrenden mit der Velobahn möglichst abseits von den stark belasteten Hauptverkehrsstrassen geführte hochwertige Veloverbindungen.

Frage 4:

«Wie sieht der Bereich Weinholdenweg – Bahnübergang Wermatswilerstrasse – Bahnstrasse aus? Wie soll die Erschliessung der Liegenschaften an der Bahnstrasse erfolgen?»

Antwort:

Für den Abschnitt zwischen Bahnhof und Aathalstrasse erarbeitet das Tiefbauamt des Kantons Zürich zurzeit ein Vorprojekt, um Synergien mit dem Doppelspurausbau der SBB nutzen zu können. Die Abteilung Bau ist in die Planung einbezogen. Das Projekt wird nach Abschluss dieser Phase der Bevölkerung zur Mitwirkung nach § 13 Strassengesetz aufgelegt.

Frage 5:

«Hält der Stadtrat daran fest, den Bahnübergang Wermatswilerstrasse durch eine kombinierte Fussweg- und Velounterführung zu ersetzen? Wie sieht die Situation für den privaten Verkehr aus (weiterhin als niveaugleicher Bahnübergang)?»

Antwort:

Das Vorprojekt zur Fuss- und Velounterführung Wermatswilerstrasse ist abgeschlossen. Für die Ausarbeitung des Bauprojekts sehen das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die SBB die Stadt Uster in der Pflicht, die entsprechenden Kredite und Arbeitsvergaben zu tätigen. Der Stadtrat hält am Standort Wermatswilerstrasse für eine Fuss- und Velounterführung gemäss STEK Ergänzungsbericht



fest. Er sieht jedoch das BAV und die SBB in der Pflicht zur Mitfinanzierung, da das Bedürfnis der Unterführung durch den Angebotsausbau der SBB entsteht. Die Diskussion um die Finanzierung dauert weiter an. Der motorisierte Verkehr wird gemäss Vorprojekt im Einbahnregime (von Nord nach Süd) über die Bahngleise geführt.

Frage 6:

«Was bedeutet das Piktogramm «Velostrasse» auf der Fahrbahn der Neuwiesenstrasse für den übrigen Strassenverkehr? Darf dieser auf der «Velostrasse» zirkulieren? Existiert dieses Piktogramm in der Strassenverkehrsverordnung des Bundes? Wenn ja, seit wann und welche rechtlichen Folgen hat diese Bezeichnung.»

Antwort:

Velostrassen stellen im Strassennetz Nebenstrassen in einer bestehenden Tempo-30-Zone dar, die aufgrund einer hohen Velonachfrage gegenüber den seitlichen Einmündungen vortrittsberechtigt geführt werden. Damit können für den Veloverkehr attraktive Verbindungen abseits stark belasteter Hauptverkehrsstrassen angeboten werden. Eine Velostrasse bzw. der Schriftzug Velostrasse hat keine rechtliche Bedeutung für die Verkehrsteilnehmenden, es gilt die signalisierte Vortrittsregelung und die Höchstgeschwindigkeit.

Velostrassen dürfen nur in Kombination mit Tempo-30-Zonen eingeführt werden. Der MIV und der Fussverkehr sind daher zugelassen. Der Rechtvortritt kann zugunsten des Fahrflusses aufgehoben werden.

Das vergrösserte Velopiktogramm entspricht heutigem Recht (SVG Art. 74a, Abs. 7g). Der Schriftzug Velostrasse ist gemäss heutigem Recht nicht vorgesehen. Dieser wird im Rahmen von Pilotprojekten gemäss den Standards Veloverkehr des Kantons Zürich getestet.

Frage 7:

«Wäre es nicht klüger, wenn sich der Stadtrat andere, effektive und komfortable Velo-Routen ausdenken würde als eine im Juhe draussen, wo bisher überhaupt keine Probleme zwischen Auto und Velo bestanden? Zum Beispiel ab dem Bahnübergang Aathalstrasse in Oberuster über die Aathalstrasse – Florastrasse – Zürichstrasse nach Werrikon – Nänikon?»

Antwort:

Im Rahmen der Korridorstudie Velobahn Nänikon – Wetzikon wurde auch die Zürichstrasse als Variante geprüft. Die Zürichstrasse ist eine direkte Verbindung für den Veloverkehr, welche viele Attraktoren im Zentrum erschliesst. Die Veloverbindung auf der Zürichstrasse ist wichtig, und die Verkehrssicherheit für Velofahrende muss insbesondere an den Knoten deutlich verbessert werden. Auf der Strecke sind genügend breite Radstreifen oder Einrichtungsradswege notwendig.

Diese Variante ist als Velobahn aus folgendem Grund vom Kanton verworfen worden: Die Variante Zürichstrasse/Aathalstrasse ist primär kritisch im Kriterienbereich «Sicherheit», welcher für Velobahnen sehr hoch gewichtet wird. Im Zentrum steht dabei, wie mit vier aufeinanderfolgenden Kreiseln umgegangen werden kann, welche gleichzeitig auf einer der Hauptverkehrsachsen durch Uster liegen. Vier Unterführungen in Folge werden als unrealistisch und auch qualitativ als unbefriedigend erachtet. Eine vortrittsberechtigte Führung rund um die Kreisel steht im Widerspruch zu den Ansprüchen des motorisierten Verkehrs und dürfte von den räumlichen Gegebenheiten insbesondere beim Wasserkreisel und beim Nüsslikreisel nicht machbar sein.

Frage 8:

«Welche Massnahmen müssten auf der Route Aathalstrasse – Florastrasse – Zürichstrasse ergriffen werden, damit sie von den Velofahrern (auch von Familien mit Kindern und Veloanhänger) sicher benützt werden kann?»



Antwort:

Neben den in Antwort zu Frage 7 beschriebenen Massnahmen an den Kreiseln fehlt an der Florastrasse und Aathalstrasse ein Strassenquerschnitt für eine separate Veloinfrastruktur entlang der Hauptverkehrsstrasse. Entweder müsste die Strasse um ca. 3 bis 4 Meter verbreitert werden, was Eingriffe ins Eigentum, in die Bausubstanz und erhebliche Kosten zur Folge hätte oder der motorisierte Verkehr könnte nur noch im Einbahnregime geführt werden, um die andere Spur für die Velobahn freizugeben. Diese tiefgreifenden oder kostspieligen Eingriffe wurden durch den Kanton Zürich verworfen und nicht weiterverfolgt.

Frage 9:

«Wann informiert der Stadtrat den Gemeinderat und die Bevölkerung über die Veloweg-Planung Oberuster – Werrikon – Nänikon?»

Antwort:

Da es sich um eine Planung des Kantons Zürich handelt, liegt der Lead der Kommunikation beim Kanton. Das Vorprojekt des Abschnitts Bahnhof bis Aathalstrasse wird gemäss Auskunft des Kantons nach § 13 Strassengesetz im vierten Quartal 2024 öffentlich aufgelegt.

Der Stadtrat bittet den Gemeinderat, von der Antwort auf die Anfrage Nr. 569/2024 der Ratsmitglieder Paul Stopper (BPU) und Benjamin Streit (SVP) betreffend «Kantonale Veloschnellroute Oberuster – Nänikon» Kenntnis zu nehmen.

Stadtrat Uster

Barbara Thalmann
Stadtpräsidentin

Pascal Sidler
Stadtschreiber