

Seite 1/6

Uster, 1. Juli 2025

Nr. 614/2025

V4.04.71

## **ANFRAGE 614/2025 VON GIANLUCA DI MODICA (FDP) UND JÜRG KRAUER (FDP): «VELO(SCHNELL)ROUTEN: MARKIERUNGEN «SCHNELL» HIN UND «SCHNELL» WEG - WIESO?»; ANTWORT DES STADTRATS**

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 31. März 2025 reichte Ratsmitglied Gianluca Di Modica (FDP) und Jürg Krauer (FDP) beim Präsidenten des Gemeinderats eine Anfrage betreffend «Velo(schnell)routen: Markierungen «schnell» hin und «schnell» weg - wieso?» ein.

Die Anfrage hat folgenden Wortlaut:

*Die bei den neuen Velowegen und -strassen eigens für die Stadt Uster entwickelte Signaletik wurde nach nur kurzer Dauer wieder demarkiert.*

*Wir stellen dem Stadtrat folgende Fragen:*

1. *Wieso hat man sich für zur offiziellen Signaletik abweichenden Sujets entschieden?*
2. *Wer oder welche Abteilung resp. Leistungsgruppe war Ideengeber oder Ideengeberin und zeichnet dafür verantwortlich?*
3. *Wie kam der Beschluss der «eigenen» Velomarkierungen zustande? Liegt ein Behördenbeschluss vor?*
4. *Was für Abklärungen wurden im Vorfeld getroffen, die den Stadtrat bestärkte, eine eigene Signaletik entwickeln und anbringen zu lassen?*
5. *Welche Perimeter waren vorgesehen und bei welchen davon war die Planung schon fortgeschritten?*
6. *Bei welchen dieser Perimeter wurde die Signaletik angebracht?*
7. *Was beinhaltete die Entwicklung der Signaletik alles? Bodenmarkierungen? Strassenschilder? Weiteres?*
8. *Was davon musste demarkiert und / oder rückgebaut werden und was davon darf bestehen bleiben?*
9. *Wieso (mit welcher Begründung) und auf wessen Anweisung wurden die Markierungen wieder entfernt?*
10. *Wer war in die Entscheidungsfindung der Demarkierung involviert und liegt ein entspr. Behördenbeschluss vor?*

11. *Ging dem Beschluss der Demarkierung ein Verfahren mit anderen involvierten Akteuren (Bezirksrat, Kantonspolizei oder andere Ämter, Behörden, Instanzen, Institutionen, Privaten) voraus?*
12. *Wenn ja, welche Akteure waren involviert?*
13. *Wenn ja, was für Kosten (bitte alle Kosten) entstanden der Stadt Uster aus diesem Verfahren? Interne und externe Kosten separiert angeben.*
14. *Aus welchem Budget / Kredit wurden die Kosten für die Abklärungen, Entwicklung, Markierung und Demarkierung bestritten? Bitte Kreditbezeichnung und Kosten aufgeteilt nach folgenden Kostenträgern, sowie jeweils nach internen Arbeitsaufwendungen/Kosten und externen Kosten aufschlüsseln:*
  - Entwicklung der Signaletik
  - Abklärungen im Vorfeld der Anbringung (z.B. Konformität usw.)
  - Anbringung der Signaletik
  - Begleitende Kommunikationsmassnahmen und dergleichen
  - Verfahren etc. in Zusammenhang mit der Demarkierung
  - Entfernung der Signaletik
  - Diverse weitere Kosten, welche zu den Gesamtkosten gehören
15. *Inwiefern besteht ein Zusammenhang zum SRB125/2025 vom 18.3.25 (Beschluss Nr. 125 / V2.07.21) Projektabrechnung Studien Velorouten von über CHF 95'000?*
16. *Was sind die „Lessons Learned“ für künftige (Velo-) Projekte? Wurden die internen Prozesse angepasst? Wie?*

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

Das grüne Logo «Uster steigt um!» wurde entwickelt, um das Mobilitätsziel aus dem STEK sichtbar zu machen und Projekte zu kennzeichnen, welche dieses Ziel unterstützen. In diesem Sinne wurde das Logo bereits für viele Anwendungen genutzt und ist in Uster bekannt. Der Stadtrat hat im Jahr 2020 mit Beschluss Nr. 311 das Branding-Konzept verabschiedet. Seither ist das Logo in verschiedenen Anwendungen eingesetzt worden, beispielsweise bei Kampagnen, bei den öffentlichen Velo-pumpen oder beim neuen Anstrich der Velostation.

Der Stadtrat hat sich zum Ziel gesetzt, den Veloverkehr innerhalb des Stadtgebiets zu fördern. In diesem Zusammenhang werden sogenannte Velo-Komfortrouten geschaffen. Das sind attraktive Velorouten, mit denen den Velofahrenden namentlich mehr Sicherheit, mehr Fahrkomfort und ein grösseres Velonetz geboten werden soll. Die Abteilung Bau ist für die Entwicklung und Umsetzung dieser Velo-Komfortrouten zuständig. Die Sichtbarmachung der Velo-Komfortrouten ist ein wichtiger Teilaспект der Veloförderung, die Orientierung auf dem Netz soll intuitiv möglich sein. Mit diesem Ziel wurde ein Ansatz zur Gestaltung und Veloführung mit dem bereits bekannten Brandig «Uster steigt um!» ausgearbeitet. Dieser bestand aus den Elementen grüne Velostelen, Velowegschildern mit dem Logo auf den Bestätigungstafeln und den grünen Bodenmarkierungen.

#### **Frage 1:**

«Wieso hat man sich für zur offiziellen Signaletik abweichenden Sujets entschieden?»

#### **Antwort:**

Ziel der Markierung war die Wiedererkennung der Velo-Komfortroute, damit sich die Velofahrenden intuitiv entlang der Route bewegen können. Der Kanton und die Städte Winterthur und Zürich setzen bei ihren Velobahnen respektive Velovorzugsrouten auf einen roten Belag, die Stadt Zürich zudem auf flächige grüne Streifen am Strassenrand. Der Stadtrat hat sich bei der Realisierung des ersten Abschnitts der Velo-Komfortroute gegen einen roten Belag entschieden, einerseits aus Kostengründen, andererseits, da man die Erfahrungen des Kantons abwarten will.



**Frage 2:**

«Wer oder welche Abteilung resp. Leistungsgruppe war Ideengeber oder Ideengeberin und zeichnet dafür verantwortlich?»

**Antwort:**

Das «Uster steigt um!» Logo wurde bereits 2020 durch die Abteilung Bau, Leistungsgruppe Verkehrsplanung entwickelt. Das Mobilitätsziel aus dem STEK umfasst viele Massnahmen, von baulichen Massnahmen im Strassenraum über Infrastrukturmassnahmen wie Velopumpen bis hin zu Hilfen bei der Orientierung für die Velofahrenden und einer generell besseren Kenntlichmachung des Veloverkehrs im Stadtraum. Mit einem eigenen Logo sollen deshalb alle Massnahmen, welche diese Ziele unterstützen und fördern, kenntlich gemacht werden. Der Stadtrat hat mit Beschluss Nr. 311 vom 7. Juli 2020 das dafür erarbeitete Branding-Konzept verabschiedet.

**Frage 3:**

«Wie kam der Beschluss der «eigenen» Velomarkierungen zustande? Liegt ein Behördenbeschluss vor?»

**Antwort:**

Siehe Antwort auf Frage 2.

**Frage 4:**

«Was für Abklärungen wurden im Vorfeld getroffen, die den Stadtrat bestärkte, eine eigene Signaletik entwickeln und anbringen zu lassen?»

**Antwort:**

Im Sinne der Veloförderung ist die Sichtbarkeit der neuen Veloinfrastruktur ein Anliegen des Stadtrats. Hierfür wurde auf das bereits entwickelte und bekannte Logo «Uster steigt um!» zurückgegriffen. Das «One-Liner» Velo aus dem Logo und die grüne Farbe sind bereits vielen Ustermerinnen und Ustermer bekannt und steht für Velofahren in Uster.

**Frage 5:**

«Welche Perimeter waren vorgesehen und bei welchen davon war die Planung schon fortgeschritten?»

**Antwort:**

Grundsätzlich lässt sich die Markierung auf alle Abschnitte der Velo-Komfortrouten anwenden. Eingesetzt wurde sie erstmals auf dem Abschnitt zwischen Stadtpark und See. Aufgrund der bekannten Vorbehalte der Kantonspolizei wurden die Markierungen nur in Bereichen angebracht, welche einzig von Velofahrenden und Zufussgehenden begangen/befahren werden.

**Frage 6:**

«Bei welchen dieser Perimeter wurde die Signaletik angebracht?»

**Antwort:**

Siehe Antwort auf Frage 5.

**Frage 7:**

«Was beinhaltete die Entwicklung der Signaletik alles? Bodenmarkierungen? Strassenschilder? Weiteres?»

**Antwort:**

Das Logo lässt sich für vieles einsetzen und wurde beispielsweise auf Plakaten, bei den Velopumpen oder beim neuen Anstrich der Velostation verwendet. Für die Erkennbarkeit der Velo-Komfortroute wurde das Logo in drei Varianten verwendet:

- Grüne Stelen, welche im oberen Bereich das Velo bilden
- Auf den roten Veloweg-Schildern (Bestätigungstafel 4.51.3 Signalisationsverordnung)
- Als Bodenmarkierung

**Frage 8:**

«Was davon musste demarkiert und / oder rückgebaut werden und was davon darf bestehen bleiben?»

**Antwort:**

Die Bodenmarkierung musste entfernt werden, alle anderen Anwendungen konnten bestehen bleiben und werden auch weiterhin verwendet.

**Frage 9:**

«Wieso (mit welcher Begründung) und auf wessen Anweisung wurden die Markierungen wieder entfernt?»

**Antwort:**

Gegen die Anbringung der Markierungen auf dem Boden sowie den Veloweg-Schildern ging beim Statthalter des Bezirks Uster eine Beschwerde ein, die einen Verstoss gegen die Signalisationsverordnung (SSV) monierte. Der Stadtrat stellte sich demgegenüber in seiner Vernehmlassung auf den Standpunkt, dass die Anbringung des Logos nicht unter die Bestimmungen der SSV fällt, sondern dass die Logos unter die Norm für Farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche (FGSO) und somit in die Zuständigkeit der Gemeinde fällt. Der Statthalter stützte in seinem Entscheid die Beschwerdeführer und sah eine Verwechslungsgefahr mit offiziellen Signalisationen gegeben, was zu Verwirrung bei den Strassenbenützenden führen könnte. Ausserdem könne bei den angebrachten Logos nicht von einer farblichen Gestaltung der Strassenoberfläche gesprochen werden, da sie zu wenig flächig seien (sprich: zu wenig gross). Der Statthalter ordnete deshalb die Entfernung der Logos an. Die Beschwerde gegen die Verwendung des Logos auf den Veloweg-Schildern wies er ab. Die Stadt Uster verzichtete auf einen Weiterzug des Entscheids an das Verwaltungsgericht und die Abteilung Bau entfernte die Logos der Bodenmarkierungen.

**Frage 10:**

«Wer war in die Entscheidungsfindung der Demarkierung involviert und liegt ein entspr. Behördenbeschluss vor?»

**Antwort:**

Siehe Antwort auf Frage 9.

**Frage 11:**

«Ging dem Beschluss der Demarkierung ein Verfahren mit anderen involvierten Akteuren (Bezirksrat, Kantonspolizei oder andere Ämter, Behörden, Instanzen, Institutionen, Privaten) voraus?»

**Antwort:**

Siehe Antwort auf Frage 9.

**Frage 12:**

«Wenn ja, welche Akteure waren involviert?»

**Antwort:**

Siehe Antwort auf Frage 9.

**Frage 13:**

«Wenn ja, was für Kosten (bitte alle Kosten) entstanden der Stadt Uster aus diesem Verfahren? Interne und externe Kosten separiert angeben.»

**Antwort:**

Vorfabrikation der Elemente sowie Aufbringung der Logos: 14 938 Franken

Demarkierung der Logos: 13 815 Franken

Anwaltskosten und Verfahren Statthalter: 5 500 Franken

Die Anbringung der Markierungen war Teil des Gesamtkonzeptes der Umsetzung der ersten Etappe der Velo-Komfortroute mit einem Investitionsvolumen von 1,9 Mio. Franken (Projekt «Veloverbindung Stadtpark – See»).

**Frage 14:**

«Aus welchem Budget / Kredit wurden die Kosten für die Abklärungen, Entwicklung, Markierung und Demarkierung beglichen? Bitte Kreditbezeichnung und Kosten aufgeteilt nach folgenden Kostenträgern, sowie jeweils nach internen Arbeitsaufwendungen/Kosten und externen Kosten aufschlüsseln:

- Entwicklung der Signaletik
- Abklärungen im Vorfeld der Anbringung (z.B. Konformität usw.)
- Anbringung der Signaletik
- Begleitende Kommunikationsmassnahmen und dergleichen
- Verfahren etc. in Zusammenhang mit der Demarkierung
- Entfernung der Signaletik
- Diverse weitere Kosten, welche zu den Gesamtkosten gehören»

**Antwort:**

- Entwicklung der Signaletik: Die Überlegungen im Rahmen der Vorstudie zur Ausgestaltung der Velo-Komfortroute belaufen sich auf rund 25 000 Franken, Kredit Projekt «Veloverbindung Aabachroute» (Abgerechnet mit Beschluss Nr. 497 vom 19. November 2024). Darin enthalten sind jedoch sämtliche Gestaltungsmassnahmen, die Kosten für die Entwicklung der grünen Punkte auf der Strasse lassen sich nicht abgrenzen.
- Abklärungen im Vorfeld: Besprechungen intern und mit Kantonspolizei, ca. 10 Stunden
- Anbringung der Signaletik: siehe Antwort auf Frage 13; Kredit Projekt «Veloverbindung Stadtpark – See».
- Begleitende Kommunikationsmassnahmen: bezüglich der grünen Markierungen gab es keine Kommunikationsmassnahmen.
- Verfahren: siehe Antwort auf Frage 13; Erfolgsrechnung 2024 (Konto 3132.00) GF-Infrastrukturbau und Unterhalt.
- Entfernung: siehe Antwort auf Frage 13; Kredit Projekt «Veloverbindung Stadtpark – See».

**Frage 15:**

«Inwiefern besteht ein Zusammenhang zum SRB125/2025 vom 18.3.25 (Beschluss Nr. 125 / V2.07.21) Projektabrechnung Studien Velorouten von über CHF 95'000?»

**Antwort:**

Die Markierung der Velo-Komfortrouten wurde konkret in der Vorstudie für den ersten Abschnitt der Velo-Komfortroute entwickelt. Dieses Projekt wurde mit SRB 497 vom 19. November 2024 abgerechnet. Beim Projekt «Studien Velorouten» wurde das Netz der Velo-Komfortrouten weiterentwickelt. In der Studie wurden die Überlegungen aus den ersten Abschnitten zur Markierung übernommen, ohne dass aber nochmals Geld dafür investiert werden musste.

**Frage 16:**

«Was sind die „Lessons Learned“ für künftige (Velo-) Projekte? Wurden die internen Prozesse angepasst? Wie?»

**Antwort:**

Seitens der Bevölkerung und insbesondere der Velofahrenden gab es mehrheitlich positive Rückmeldungen zu den Bodenmarkierungen. Der Stadtrat bedauert deshalb den Entscheid des Statthalters, zumal Beispiele aus den Städten Winterthur und Baden zeigen, dass solche Bodenmarkierungen durchaus als in Übereinstimmung mit den rechtlichen Grundlagen beurteilt werden können. Aufgrund des Entscheids des Statthalters wird der Stadtrat bis auf weiteres auf Bodenmarkierungen verzichten. Das Logo kommt aber weiterhin auf Velowegweisern und dergleichen zum Einsatz. Sollten die Erfahrungen des Kantons mit roten Bodenbelägen (siehe Antwort auf Frage 1) positive Ergebnisse zeigen, so wird der Stadtrat den Einsatz solcher Beläge auch auf dem städtischen Velowegnetz prüfen.

Der Stadtrat bittet den Gemeinderat, von der Antwort auf die Anfrage Nr. 614/2025 des Ratsmitglieds Gianluca Di Modica (FDP) und Jürg Krauer (FDP) betreffend «Velo(schnell)routen: Markierungen «schnell» hin und «schnell» weg - wieso?» Kenntnis zu nehmen.

Stadtrat Uster

Barbara Thalmann  
Stadtpräsidentin

Pascal Sidler  
Stadtschreiber