



## KOMMUNALER RICHTPLAN ANTRÄGE KPB MOBILITÄT

### 4. Teil Mobilität

Für die SVP/EDU-Fraktion referiert **Ulrich Schmid (SVP)**: *Die SVP/EDU-Fraktion hat sich von Beginn an engagiert in die Arbeit am kommunalen Richtplan eingebracht. Unsere Standpunkte sind bekannt: Wir wollen ein lebenswertes, bezahlbares und funktionierendes Uster für Jung und Alt, für Private und Unternehmen, für alle Verkehrsteilnehmer – eben ein Uster für alle, ohne ideologisch motivierte Verbote, Einschränkungen und Bevormundung.*

*In unzähligen Stunden in der Kommission für Planung und Bau wurde der vorliegende Richtplan sorgfältig beraten und überarbeitet. Ein Richtplan, der in seiner Ursprungsfassung klar von links-grüner Ideologie geprägt war, konnte in der Kommissionsarbeit in wesentlichen Punkten in unserem Sinne abgeschwächt - und optimiert werden. So, wie der Richtplan von der Kommission verabschiedet wurde, hätten wir ihn mittragen können – nicht euphorisch, aber einvernehmlich.*

*Leider wurden viele dieser ausgewogenen Kompromisse in der letzten Ratsdebatte durch die linke Ratsmehrheit wieder umgestossen. Um nur einige Beispiele zu nennen: Unsere Anträge zum preisgünstigen Wohnen, unsere Anträge zu übergeordneten Themen im Bereich Siedlung, unsere Anträge zur aktiven Bodenpolitik, zur Biodiversität und zum Stadtklima und zu guter Letzt, unsere Anträge zu den Kulturliegenschaften und Kulturmassnahmen.*

*Ob bei der Siedlung, der Landschaft oder den öffentlichen Bauten: Unsere rote Linie wurde mehrfach überschritten. Eine konstruktive Zusammenarbeit sieht anders aus – das ist kein Kompromiss, das ist ideologisch motivierte Rückabwicklung.*

*Nun steht der letzte Teil bevor – die Mobilität, unser Kernthema.*

*Für uns ist klar: Uster braucht Lösungen für den Verkehr – keine neuen Hindernisse. Wir erwarten eine faire Debatte und hoffen im Sinne der Bevölkerung auf Entscheidungen mit Augenmass.*

*Denn nochmals: Einen vernünftigen Richtplan, der die verschiedenen Interessen ausgewogen mitberücksichtigt, wären wir bereit, mitzutragen. Wenn nun aber in der folgenden Schlussrunde erneut linke Wunschvorstellungen dominieren, dann müssen wir uns ernsthaft überlegen, ob dieser Richtplan überhaupt mehrheitsfähig ist – auch ausserhalb dieses Saales – und entsprechende Konsequenzen daraus ziehen.*

Für die SP-Fraktion referiert **Andres Kronenberg (SP)**: *Auch im Bereich der Mobilität konnten in der KPB gemeinsame Positionen gefunden werden: Auch im Bereich der Mobilität konnten in der KPB gemeinsame Positionen gefunden werden:*

- *Die Quartiere sollen vom Durchgangsverkehr entlastet werden, dieser soll auf Sammel- und Hauptstrassen fliessen.*
- *Flexibilität in der Anlieferung von Gütern an das Gewerbe, damit wir nicht alles dem Online-Handel und deren individuelle Lieferdienste überlassen.*
- *Mit einem Parkleitsystem im Zentrum werden freie Parkplätze leichter gefunden, auch wenn die Anzahl der oberirdischen Parkplätze zu Gunsten eines attraktiven Zentrums reduziert wird.*
- *Vermehrt getrennte Fahrspuren für Autos und Velos. Auf mehreren wichtigen Strassen im Zentrum war Mischverkehr vorgesehen, dies hätte bedeutet, dass sich Velos und Autos gegenseitig behindert hätten. Es sind nun Strassen mit getrennten Fahrspuren vorgesehen, welche den Verkehr flüssiger machen.*

*Tempo 30:*

- *In Quartieren hat sich Tempo 30 bewährt, dieses Tempolimit sollte aus Sicht unserer Fraktion auf allen Quartierstrassen gelten. Den Kollegen in der KPB von FDP und SVP war es jedoch sehr wichtig, dass Tempo 30 nicht generell auf Quartierstrassen eingeführt wird, sondern jeweils geprüft wird, ob dies sinnvoll und verhältnismässig ist. Dies ist ein kleiner Wermutstropfen, den einige unserer Fraktion akzeptieren, um den Richtplan breiter abzustützen.*



- *Für Sammelstrassen und Hauptstrassen unterstützen wir die Mehrheitsposition der KPB, dass im Richtplan keine Vorgaben zu Tempo 30 gemacht werden.*

*Für die SP-Fraktionen sind folgende Punkte wichtig:*

- *Das steigende Bedürfnis nach Mobilität soll durch Langsamverkehr und öffentlichen Verkehr gedeckt werden. Der motorisierte Verkehr kann nicht mit der Bevölkerung wachsen, dafür fehlt uns der Platz. Wie vom Stadtrat vorgesehen, soll die Entwicklung des motorisierten Verkehrs daher «angebotsorientiert erfolgen. Die Kapazität des Strassennetzes für den MIV wird gegenüber 2020 nicht erhöht.*
- *Der Verkehr soll fließen, sowohl der motorisierte wie auch der Veloverkehr. Dazu braucht es im Zentrum einige Einbahnstrassen, welche eine bessere Trennung der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zulassen. Damit wird die Sicherheit und der Verkehrsfluss verbessert. Dies ist zum Beispiel an der Gschwaderstrasse von Bedeutung:  
Der Zugang mit Schwerverkehr soll garantiert werden, aber nicht unbedingt doppelspurig, dafür fehlt – einmal mehr – einfach der Platz.*
- *Zur Moosackerstrasse: Der Kanton Zürich ist aktuell mit einem Variantenstudium daran Möglichkeiten aufzuzeigen, wie das Zentrum Usters entlastet werden kann. Der Bau der Moosackerstrasse ist dabei nur eine Variante. Daher soll der Richtplan ergebnisunabhängig formuliert sein und mit Moosackerstrasse oder anderen Variante funktionieren.*
- *Zum Busangebot: Mit der Angebotserweiterung der S-Bahn sollen auch die Busse in Uster mitziehen und ihren Takt anpassen.*

**Paul Stopper (BPU):** *Im Mobilitätsplan kommt der öffentliche Verkehr nicht gut weg. So fehlen Angaben über eine neue S-Bahn-Haltestelle «Oberuster». Im Umkreis von 500 Metern wohnen dort immerhin 4'500 Personen. Sie würden von einer S-Bahn-Hst. profitieren, weil sie zu Fuss oder mit dem Velo rasch bei der Hst. sind und die oft mühsame Fahrt mit dem Bus (auf beiden Talseiten) ersparen können.*

*Busnetz: Im Richtplan wird lediglich das bestehende Netz abgebildet, Für Nänikon und Werrikon sind immer noch keine konkreten Linienführungen vorgesehen, obwohl wir schon seit Jahren davon reden. Weshalb geht es so schleppend? Zum Alterszentrum Dietenrain wird nicht einmal vage angedeutet, dass eine öV-Erschliessung angebracht wäre. Während bei Wegnetz Fussverkehr fast jedes noch so kleine Weglein eingetragen ist und erst noch nach Alltags- und Freizeit-Fussweg unterscheiden wird, fehlen beim öV auch Aussagen zur Entwicklung des öV zu den Nachbargemeinden (Greifensee, Egg, Seegräben und rund um den Greifensee (Schwerzenbach, Fällanden, Maur, Rellikon, etc.). Kein einziges Wort dazu. Mindestens habe ich davon nichts gelesen. Es sind auch keine neuen Haltestellen vorgesehen. So wären verschiedene Standorte sinnvoll: Dorfbad an der Flo-rastrasse, Falken an der Seestrasse, Stadthaus an der Bahnhofstrasse, etc.*

*Einziger Lichtblick ist für die nördlich der SBB-Linie verkehrenden Buslinien ein neuer «Bushof Nord» eingetragen, sofern der Gemeinderat dem zustimmt*

*Noch ein Wort zum Bushof Nord: Mit einem Bushof Nord muss auch eine zusätzliche, genügend breite und komfortable Personen- und Velounterführung zwischen der Industriestrasse und der Weberstrasse erstellt werden. Mit der heutigen, in vieler Hinsicht schrägen PU Mitte kann nicht noch mehr Personenverkehr bewältigt werden. Und Velo schon gar nicht.*



#### 4.1. Wachstumsziel MIV / Strassennetz

SVP/FDP, ANTRAG 69 (bedürfnisorientiertes Strassennetz/Ausbau MIV)	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	7
Nummer/Bezeichnung:	V1, dritter Punkt, 1. Satz
Antrag:	<b>Wort «angebotsorientierten» durch «bedürfnisorientierten» ersetzen. Änderung: Wort «angebotsorientierten» streichen.</b>
KPB 8.3.2025	<b>Antrag geändert und mit 4:4 Stimmen angenommen.</b>  <b>Minderheitsantrag: Festhalten gemäss Stadtrat</b> Andres Kronenberg (SP), Referent; Patricio Frei (Grüne), Ursula Räuftlin (Grünliberale), Balthasar Thalmann (SP)

**Stadtrat Stefan Feldmann:** Die einzig verbliebene Differenz zwischen Kommission und Stadtrat betrifft hier den Antrag 69. Diese Diskussion, um die es hier geht, die haben wir bereits letzten Dezember bei der Verabschiedung der Leistungsaufträge geführt. Damals habe ich Ihnen erklärt, weshalb – abgestützt auf den Willen der Ustermer Stimmberechtigten, die in der Gemeindeordnung die Förderung des öV, des Fuss- und Veloverkehrs verankert haben – weshalb, hier beim MIV eben eine angebotsorientierte Verkehrsplanung richtig ist.

Im Übrigen bringt die Streichung des Wortes «angebotsorientiert» an dieser Stelle auch nicht viel, weil die Umsetzung des eben erwähnten Artikels in der Gemeindeordnung sowieso nur mit einer angebotsorientierten Verkehrsplanung umsetzbar ist. Insofern würde sich auch bei einer Streichung nichts ändern.

Deshalb: Sagen wir, was Sache ist, nehmen wir auch den Auftrag aus der Gemeindeordnung ernst und verschleiern das nicht durch Weglassungen. Stimmen Sie dem Antrag des Stadtrates zu.

**Simon Vlk (FDP):** Im Sinne der Gleichbehandlung der verschiedenen Verkehrsmittel soll sich der motorisierte Individualverkehr auf einem bedürfnisorientiert ausgebauten Strassennetz bewegen dürfen. Schliesslich bedeutet die verklausulierte Formulierung «Angebotsorientiert» nichts anderes, als die Nachfrage mittelfristig zu lenken, durch eine Drangsalierung der Autofahrende in Form eines ungenügenden Angebots.

Der FDP/Die Mitte-Fraktion will sich nicht einfach, als «Pro-Auto» Partei verstanden haben. Ihr Ziel ist vielmehr ein gemeinsames Miteinander von Fussgängern, Velos, Trotinetts, ÖV und MIV. Die Einwohnende von Uster sollen frei und situationsbedingt wählen können, welches Verkehrsmittel sie verwenden. Insbesondere sind auch viele ältere und körperlich beeinträchtigte Menschen auf das Auto angewiesen.



*Es darf davon ausgegangen werden, dass Autos aufgrund von veränderter Antriebstechnologien und weitreichenden Optimierungen in der Liefer- und Herstellungskette, zukünftig signifikant weniger Emissionen und sogenannte «Graue Energie» verursachen werden als heute, womit auch das Hauptargument gegen Autos entfällt.*

*Die aktuelle Mehrheit im Stadt- und Gemeinderat politisiert nach Ansicht der FDP/Die-Mitte Fraktion deshalb verkehrspolitisch an der Ustermer Bevölkerung vorbei. Für eine Mehrzahl der Bevölkerung ist das Auto nach wie das bevorzugte Verkehrsmittel ist, auch wenn das links-Grün vielleicht nicht so gerne hört.*

*Die FDP/Die Mitte-Fraktion stimmt für ein bedürfnisorientiertes Strassennetz.*

Wer für den Kommissionsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für den Minderheitsantrag und den Stadtrat ist, stimmt mit NEIN.

**Der Kommissionsantrag wird mit 16:18 Stimmen a b g e l e h n t .**



<b>SVP/FDP, ANTRAG 89 (bedürfnisorientiertes Strassennetz/Ausbau MIV)</b>	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	12
Nummer/Bezeichnung:	V2 AF, a)
<b>Antrag:</b>	<b>Neuformulierung:</b> <del>Die Verkehrsinfrastruktur und das städtische Verkehrsnetz orientiert sich am Bevölkerungswachstum.</del>
	<b>Ergänzung:</b> <b>(...) Gesamtsystem grundsätzlich keine (...)</b>
Begründung:	Uster wächst. Verkehrsnetz für alle Mobilitätsformen muss mitwachsen können.
KPB 8.3.2025	<b>Antrag geändert und mit 8:0 Stimmen angenommen.</b> <b>18.3.2025 Stadtrat stimmt KPB-Antrag zu.</b>

**Der Antrag gilt als Beschluss.**



## 4.2. Funktion Sammelstrassen

**Stellungnahme Abteilung Bau:** Sammelstrassen stellen die höchste Kategorie des kommunalen Strassennetzes dar und dienen gemäss Norm (VSS 40040b) dem örtlichen Verbinden, Erschliessen und Sammeln. Die zwischenörtliche und regionale Verbindung sollte auf der Hierarchiestufe von Hauptverbindungsstrassen und Verbindungsstrassen erfolgen. Das sind die Kantonsstrassen, welche im kantonalen und regionalen Richtplan festgelegt sind. Eine Abkehr von dieser Praxis steht im Widerspruch mit den Zielen des kantonalen Richtplans.

Kantonaler Richtplan Kapitel 4.2.1 Ziele (Strassenverkehr): «Der Durchgangsverkehr ist konsequent auf das übergeordnete Strassennetz zu lenken».

Die VSS Norm 40040b ordnet die Strassentypen folgendermassen den verschiedenen Aufgaben zu (Sammelstrasse = SS):

Tab. 1 Zuordnung der Strassentypen		Tab. 1 Affectation des types de route				
Bedeutung im Strassennetz Importance dans le réseau routier		internationa- le, nationale, überregionale	regionale	zwischen- örtliche	örtliche	quartier- interne
Aufgaben und Funktionen der Strasse Objectifs et fonctions de la route		internationa- le, nationale, interrégionale	régionale	interlocalité	locale	de quartier
Verkehrs- planerische Funktionen	durchleiten transiter	[HLS] [RGD]	HLS,HVS RGD, RP	-	-	-
	verbinden relier	HLS, HVS RGD.RP	[HVS] VS [RP] RL	HVS, [VS] RP, [RL]	SS RC	-
Objectifs relatifs à la planification de la circulation	sammeln collecter	-	-	HVS, VS RP, RL	[SS] [RC]	ES RD
	erschliessen desservir	-	-	VS RL	SS RC	[ES] [RD]
Städtebauliche Aufgaben	Strasse als Auf- enthalts- und Begegnungsraum route en tant que lieu de séjour et de rencontre	-	-	-	SS RC	[ES] [RD]
Objectifs urbanistiques	Strasse als Freizeit- und Spielraum route en tant que lieu de loisir et de jeu	-	-	-	-	ES RD

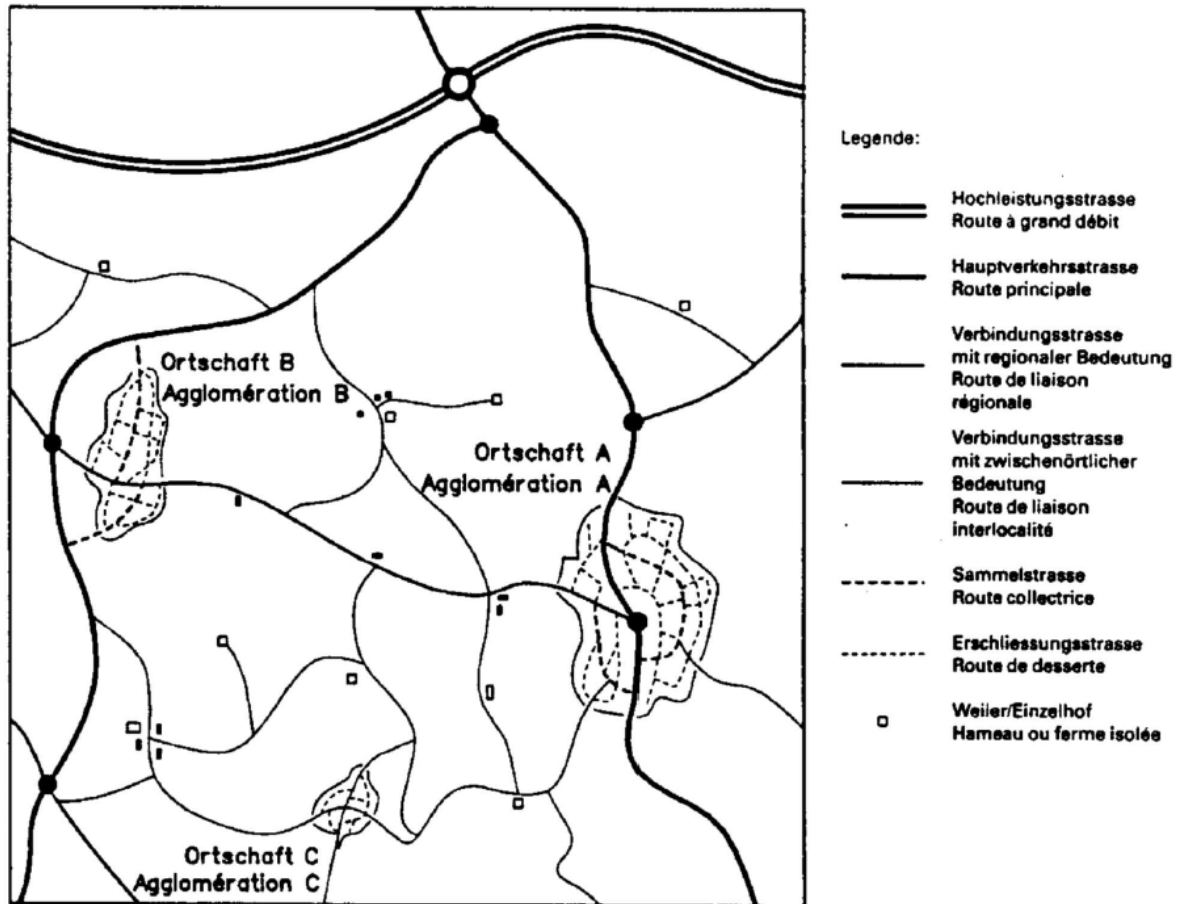


Abb. 1: Schematisches Beispiel eines typisierten Strassennetzes

Fig. 1: Exemple schématique d'un réseau routier standardisé



<b>SVP/FDP, ANTRAG 78 (Durchgangsverkehr auf Sammelstrassen)</b>	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	9
Nummer/Bezeichnung:	V2, dritter Punkt, letzter Satz (Der Durchgangsverkehr...)
<b>Antrag:</b>	<del>Streichung: Der Durchgangsverkehr wird nicht über Sammelstrassen geführt.</del> <b>Änderung: Damit werden die Quartiere entlastet.</b>
Begründung:	Wo sonst?
KPB 8.2.2025	<b>Antrag geändert und mit 8:0 Stimmen angenommen.</b> 18.3.2025 Stadtrat stimmt KPB-Antrag zu.

**Der Antrag gilt als Beschluss.**



**SVP/FDP, ANTRAG 90 (Durchgangsverkehr auf Sammelstrassen)**

Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	12
Nummer/Bezeichnung:	V2 AF, c)
<b>Antrag:</b>	<b>Neuformulierung:</b> <b>Der Durchgangsverkehr wird <del>möglichst</del> auf den übergeordneten Strassen kanalisiert, damit die Quartiere entlastet werden.</b>
Begründung:	Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.
KPB 8.2.2025	<b>Antrag geändert und mit 8:0 Stimmen angenommen.</b> <b>18.3.2025 Stadtrat stimmt KPB-Antrag zu.</b>

**Der Antrag gilt als Beschluss.**



SVP/FDP, ANTRAG 99 (Eintrag Sammelstrassen streichen)	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	17
Nummer/Bezeichnung:	V2.01 Sammelstrassen
<b>Antrag:</b>	<b>Änderung Handlungsauftrag:</b> <b>Sammelstrassen sind innerorts siedlungsorientiert und haben, wo es die räumlichen Verhältnisse zulassen, beidseits ein Trottoir</b> <b>Streichung:</b> <b><del>Wo es die stadträumlichen Gegebenheiten aufgrund der Nutzungsansprüche, der Platzverhältnisse oder des Lärm erfordern, wird eine Temporeduktion geprüft.</del></b>
Begründung:	---
KPB 8.2.2025	<b>Satz 1 (Änderung Handlungsauftrag):</b> <b>Antrag geändert und mit 8:0 Stimmen angenommen.</b> 18.3.2025 Stadtrat stimmt KPB-Antrag zu.  <b>Satz 2 (streichen):</b> <b>Antrag mit 4:4 Stimmen angenommen.</b> 18.3.2025 Stadtrat hält an seinem Antrag fest. <b>Minderheitsantrag: Festhalten gemäss Stadtrat</b> Andres Kronenberg (SP), Referent; Patricio Frei (Grüne), Ursula Räuftlin (Grünliberale), Balthasar Thalmann (SP)

## Satz 1

### **Der Antrag gilt als Beschluss.**

## Satz 2

**Simon Vlk (FDP):** Auf den Sammelstrassen soll der Verkehr fließen können. Nur wenn der zügige Verkehrsfluss auf diesen Achsen sichergestellt ist, kann Ausweichverkehr in die Quartiere vermieden werden. Eine Senkung der Höchstgeschwindigkeit von Sammelstrassen würde deshalb «schlussamends» zu mehr Quartierverkehr und Lärm in den Quartieren führen. Temporeduktion auf den Sammelstrassen führen zu erheblichen, wiederkehrenden Mehrkosten beim öffentlichen Verkehr, dadurch dass Fahrten spürbar mehr Zeit benötigen. Weiterführende Tempobeschränkungen führen zu stockendem Verkehr, längeren Fahrzeiten und hohen finanziellen Kosten für die Gesellschaft. Auch bezüglich Lärmthematik setzt die FDP/Die Mitte-Fraktion auf Technologie, statt auf Einschränkungen. So setzen wir uns beispielsweise für lärmarme Beläge ein. Diese senken die Belagsemmissionen im Schnitt um ca. 3 Dezibel, was zu einer gefühlten Halbierung des Verkehrslärms führt. Übrigens: Wenn zukünftig auch immer Autos noch mit lärmarmen Pneu unterwegs sind, wird sich der gefühlte Verkehrslärm gleich nochmals halbieren.



*Da ein Stadtrat wird in seiner jetzigen Zusammensetzung bei Sammelstrassen wohl fast immer, ich zitiere «eine stadträumliche Gegebenheit aufgrund der Nutzungsansprüche oder Platzverhältnisse» finden wird, um auf einer Sammelstrasse Tempo 30 einführen zu dürfen, ist die Streichung dieses Absatz 2 wichtig, für einen weiterhin fließenden Verkehr.*

*Im Sinne davon, dass der Verkehr auch zukünftig, wie es der Name dieses Strassentyps schon sagt, «gesammelt» vonstattengehen kann, statt, dass sich dieser in die Quartiere verlagert, bitte ich Sie mit der FDP/Die Mitte Fraktion zu stimmen.*

Wer für den Kommissionsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für den Minderheitsantrag und den Stadtrat ist, stimmt mit NEIN.

**Der Kommissionsantrag wird mit 20:14 Stimmen angenommen.**



### 4.3. Gleichbehandlung MIV

**Ulrich Schmid (SVP):** *Ich spreche zum ganzen Abschnitt. Es sollte für uns Politiker selbstverständlich sein, dass alle Verkehrsakteure in der Mobilitätsplanung gleichberechtigt anzuhören und einzubeziehen sind.*

*Nebst der Richtplan-Debatte findet parallel, um nur ein Beispiel zu nennen, seit längerer Zeit eine Verkehrsplanung für das Bahnhofsareal mit dem Zentrum statt. Es gibt dazu eine «Erschliessungskonzeption» und die Planung wird mit der Weisung 82/2025 des Stadtrates mit einer Auslegeordnung vorangetrieben.*

*Leider müssen wir feststellen, dass in diesen Berichten und in den Überlegungen dem MIV eine minimale, bis keine Aufmerksamkeit geschenkt wird und dessen Bedürfnisse weitestgehend ignoriert werden.*

*So wie der MIV heute im Bahnhofsareal geregelt ist und fliesst, profitiert der Grossteil der Ustermer Bürgerinnen und Bürger, denn die allgemeinen Zugänglichkeiten und Parkierungsmöglichkeiten stellen einen grossen Nutzen dar.*

*Jeder Verkehrsträger hat heute freien Zugang zum Bahnhof und das Gewerbe entsprechend Zulauf. Die Durchfahrt vor dem Bahnhof ist möglich, man kann in der Nähe entlang der Bankstrasse parkieren. So kann man sehr leicht Personen vom Zug oder Bus abholen und sie wieder hinbringen.*

*Durch die beidseitigen Zu- und Abfahrtswege hält es den Mobilitätsfluss aufrecht und entschärft Staugefahr. Man kann im Zentrum inkl. Rund um den Bahnhof ohne Zeitverlust, den diversen erledigungen nachgehen, wie zum Beispiel: Ein Postpaket abholen, fehlende Lebensmittel einkaufen, ein Buch in der Bibliothek holen, beim Bäcker ein Brot holen, beim Rosenkavalier einen Blumenstrauss kaufen, beim Geldautomaten Geld abheben, eine Verpflegung vom «Take Away» mitnehmen, usw. Ihr seht also, eine Gleichbehandlung ist für das Gewerbe wie auch für uns alle unabdingbar.*

**Gianluca Di Modica (FDP):** *Ich spreche hier gleich über alle Anträge, die die Gleichbehandlung des MIV im Richtplan betreffen.*

*Wie der Motorisierte Individualverkehr in diesem Kapitel aber auch im Rest des Richtplans behandelt wird respektive Erwähnung oder besser gesagt keine Erwähnung findet ist bezeichnend für den heutigen rot-grünen Stadtrat. Ideologisch geprägt ist eine Untertreibung und Ausgewogenheit Mangelware. Selbstverständlich attestieren wir, dass es neue und moderne Konzepte braucht, um das zukünftige Verkehrsaufkommen und die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden bei den bestehenden Platzverhältnissen zu berücksichtigen. Einzelne Verkehrsträger in Aufzählungen einfach nicht zu erwähnen und später auf eben diese Aufzählungen Bezug zu nehmen, zeugt nicht von einer ausgewogenen Planung für ein Uster für alle, auch nicht bei Uster steigt um. Auch die Erwähnung des ortsansässigen Gewerbes sucht man vergebens. Einfach nicht über den MIV zu reden, lässt ihn auch nicht einfach als Verkehrsmittel verschwinden und führt auch nicht dazu, dass sich diese Nutzergruppe im Richtplan wiederfindet.*

*Somit kann das 1. Ziel unter V2 mit unserem Antrag 80a nach dem Motto «weniger ist mehr» so abgekürzt werden, dass die Bedürfnisse aller Teilnehmenden berücksichtigt werden.*

*Mit unserem Antrag 85 möchten wir erreichen, dass bei den Zielen, welche die Parkierungsanlagen betreffen, die Nutzergruppe MIV – notabene als Hauptnutzergruppe – neben den anderen Verkehrsteilnehmenden wie Fuss- und Veloverkehr auch zumindest erwähnt wird. Zumal die Bevölkerung sich dazu bei der Parkplatzverordnung mit einem 61% Nein-Anteil doch auch klar geäussert hat. Ebenso verhält es sich mit dem ortsansässigen Gewerbe. Ignorieren und nicht erwähnen geht für uns nicht.*

*Wie der neue Bahnhof resp. der neue Bushof für den Fuss-, Velo- und Öffentlichen-Verkehr erreichbar sein soll verdient einen Richtplaneintrag. Aus Sicht des rot-grünen Stadtrates nicht aber wie das für den MIV aussieht. Mit unserem Antrag 106 möchten wir den MIV ausgewogen erwähnt sehen. Gleich verhält es sich mit den bestehenden gewerblich genutzten Liegenschaften. Mit unserem Antrag 108 soll eine ausreichende Erschliessung dieser sichergestellt werden.*



*Im Gegensatz zum vorliegende Richtplanentwurf nehmen diese vier Anträge keine Entscheidungen vorweg, sondern nehmen soweit Einfluss auf die Formulierungen der Ziele und Festlegungen, dass der MIV als Verkehrsmittel und Nutzergruppe in die Überlegungen ausgewogen miteinbezogen wird.*

*In diesem Sinne stimmen wir auch den Anträgen SVP/FDP 87 und 128 zu. Diese beiden werden in der Parkplatzverordnung geregelt und sind für den Richtplan nicht stufengerecht.*

*Ich bitte daher, nicht zuletzt zur Erhöhung der Akzeptanz des Richtplans, diesen sechs Anträgen zuzustimmen und danke dafür.*

**Stadtrat Stefan Feldmann:** *Wir sind hier bei ähnlichen Themen, wie bereits bei 4.1. Der Antrag 80a ist im Prinzip eine Doublette der Frage, ob die Ansprüche des MIV bedürfnis- oder angebotsorientiert abgewickelt werden können oder sollen. Deshalb ist dieses Ansinnen auch hier abzulehnen. Und Simon Vlk: Es ist nicht der Stadtrat, der am Volk vorbeipolitisiert. Die Stimmberechtigten haben in der Gemeindeordnung, die Förderung von öV, Fuss- und Veloverkehr in einer Volksabstimmung so verankert. Und der Stadtrat nimmt diesen Auftrag ernst und es wäre von Vorteil, wenn auch FDP und SVP diesen endlich einmal zur Kenntnis und anerkennen würden.*

*Dann zu den beiden Anträgen 106 und 108 betreffend Zentrum: Diese sind unnötig, vor allem weil sie die Formulierung verunklären. Auch ist es so, dass in einer Fussgängerzone – sowie sie vom Stadtrat mit dem Projekt «Attraktives Stadtzentrum» geplant wird – die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs im Vordergrund stehen.*

*Und bezüglich der Forderung, dass für die bestehenden gewerblich genutzten Liegenschaften eine ausreichende Erschliessung durch den MIV sicherzustellen ist, so ist das zu sagen, dass dies selbstverständlich auch in Zukunft sichergestellt sein wird. Aber die neue Formulierung verunklärt vieles: Was heisst eine ausreichende Erschliessung? Ich erinnere daran: Im Stadtzentrum gibt es über 1000 öffentlich zugängliche Parkplätze, die aber in der Regel höchsten bis zu 70 Prozent belegt sind, es hat also im Durchschnitt immer etwa 300 freie Parkplätze. Das zeigt also: Die Forderung nach einer ausreichenden Erschliessung des Zentrums für den MIV ist bereits heute erfüllt. All das, was jetzt Ueli Schmid aufgezählt hat, was man machen können muss, vom «Gipfeli» kaufen bis zum Geld abheben bei der Bank, ist schon heute möglich und wird es auch bei einer Umsetzung des Projektes «Attraktives Stadtzentrum» sein.*

*Der Stadtrat empfiehlt Ihnen, bei den von ihm vorgeschlagenen Formulierungen zu bleiben.*

**Jürg Krauer (FDP):** *Die Zahlen über tatsächlich frei verfügbare Parkplätze ändern sich ständig. Zudem wird hier ein Massstab von 24 Stunden angelegt.*

**Stadtrat Stefan Feldmann:** *Nun, was jetzt gerade Jürg Krauer gesagt hat, entspricht natürlich überhaupt nicht den Fakten. Darum erkläre ich es gerne nochmals: Im Rahmen der Abstimmung über die Parkplatz-Initiative haben wir rückblickend über 3 Jahre die Belegungszahlen aller Parkierungsanlage ausgewertet. Dabei hat man die Belegung mit 3-Stunden-Zeitfenstern angeschaut. Und das hat ergeben, dass in der Regel die Belegung 50 Prozent war, das am Tag. Am Samstag ist es in der Regel etwas mehr, eben die von mir erwähnten 70 Prozent. Und den absoluten Spitzenwert, denn wir in den drei Jahren gefunden haben, war, dass die Parkplätze einmal während drei Stunden zu 90 Prozent belegt waren. Also auch bei diesem Spitzenwert hatte es bei 1000 Parkplätzen immer noch 100 freie Parkplätze.*

*Die Schwierigkeit ist, das ist so, dass ich als Autofahrer natürlich nicht weiss, wo diese freien Parkplätze sind. Aber deshalb wollen wir ja parallel zum Projekt «Attraktives Stadtzentrum» ein Parkleitsystem einrichten, damit diese freien Parkplätze besser gefunden werden können.*

*Das sind die Fakten, Jürg Krauer. Und das, was Du eben gesagt hat, hat mit diesen nichts zu tun, sondern ist arithmetische Alchemie.*



**Andres Kronenberg (SP):** *Zu Ulrich Schmid merke ich an, dass wir gleich anschliessend über zwei Anträge abstimmen werden, die in seinem Sinne sein werden. Aus genau diesen Gründen haben wir diesen bürgerlichen Anträgen zugestimmt. Wir können aber nicht unbegrenzt wachsen wollen. In keinem Text steht, dass wir den Autoverkehr aus der Stadt verbannen wollen.*

**Silvio Foiera-Jenzer (SVP):** *Ein Einschub. Bereits 2020 hatten Christoph Keller und ich eine Leistungsmotion 569/2020 eingereicht, welche die Offenlegung von Behörden Daten als «Open Data» bzw. «Open Government Data» forderte. Mit der Einsehbarkeit von z. B. solchen statistischen Daten wie der Parkhaus- und Parkplatzbelegung kann bzw. könnte, wenn man denn die vorhandenen Schnittstellen der eigenen Parkuhren nutzen würde, dann auch auf «Alchemie» (O-Ton Feldmann), bzw. unterschiedliche Interpretation und Leseweise der Zahlen verzichtet werden, da die Datenbasis vorliegt.*

*Mit den so vorliegenden Daten könnte nicht nur das vom Stadtrat erwähnte Parkleitsystem gespiesen werden, sondern auch z. B. die TCS-App, wie auch dies bereits 2019 in einer persönlichen Erklärung im Kontext Postulat 563/2016 (Parkleitsystem) erwähnt.*



**SVP/FDP, ANTRAG 74 (intermodale Schnittstellen)**

Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	8
Nummer/Bezeichnung:	5. Abschnitt (Verkehrsträger)

**Antrag:** **Die intermodalen Schnittstellen sind so ausgestaltet, dass einfach, sicher und barrierefrei zwischen den Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrs, des Fuss-, ~~und~~ und Veloverkehrs und des MIV umgestiegen werden kann. An den Umsteigepunkten wird eine angemessene Aufenthaltsqualität gewährleistet.**

**Begründung:** Die Verhältnismässigkeit beachten.  
Das Weglassen des MIV entspricht nicht einer ausgewogenen Berücksichtigung der Verkehrsmittel und der öffentlichen Interessen, sondern erweckt vielmehr den Eindruck einer zu einseitigen Betrachtung. Auch der MIV soll an den Schnittstellen optimal auf die anderen Verkehrsträger abgestimmt sein, was ebenso zu einer Reduktion der Verkehrsbewegungen beiträgt.

KPB 8.2.2025

**Antrag mit 6:2 Stimmen angenommen.**  
**18.3.2025 Stadtrat stimmt KPB-Antrag zu.**

**Der Antrag gilt als Beschluss.**



**SVP/FDP, ANTRAG 80 (verkehrsintelligentes Strassennetz)**

Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	9
Nummer/Bezeichnung:	V2, letzter Abschnitt (Das Strassennetz...)
<b>Antrag:</b>	<p>Neue Formulierung Titel und Text:</p> <p><b><del>Das Strassennetz ist innerorts verkehrsintelligent gestaltet.</del></b></p> <p><b><del>Intelligent gestaltete Strassenräume berücksichtigen die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs, des motorisierten Individual- sowie des öffentlichen Verkehrs gleichermaßen, insbesondere bezüglich Sicherheit.</del></b></p> <p><b>Attraktiv und sicher gestaltete Strassenräume berücksichtigen die Bedürfnisse aller Teilnehmenden.</b></p>
Begründung:	<p>Das Weglassen des MIV entspricht nicht einer ausgewogenen Berücksichtigung der Verkehrsmittel und der öffentlichen Interessen, sondern erweckt vielmehr den Eindruck einer zu einseitigen Betrachtung.</p>
KPB 8.2.2025	<p><b>Antrag geändert und mit 8:0 Stimmen angenommen.</b> <b>18.3.2025 Stadtrat stimmt KPB-Antrag zu.</b></p>

**Der Antrag gilt als Beschluss.**



<b>SVP/FDP, ANTRAG 80a</b>	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	9
Nummer/Bezeichnung:	V2 Ziele
<b>Antrag:</b>	<p><b>Die Kapazität des Strassennetzes für den MIW wird gegenüber dem Jahr 2020 nicht erhöht.</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Attraktiv und sicher gestaltete Strassenräume berücksichtigen die Bedürfnisse aller Teilnehmenden.</b></li><li>• <b>Dank dem Umsteigen auf Fuss-, (...) – bleibt unverändert!</b></li></ul>
Begründung:	---
KPB 8.2.2025	<p><b>Antrag geändert und mit 4:4 Stimmen angenommen.</b></p> <p><b>Minderheitsantrag: Festhalten gemäss Stadtrat</b> Andres Kronenberg (SP), Referent; Patricio Frei (Grüne), Ursula Räuftlin (Grünliberale), Balthasar Thalmann (SP)</p>

Wer für den Kommissionsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für den Minderheitsantrag und den Stadtrat ist, stimmt mit NEIN.

**Der Kommissionsantrag wird mit 16:18 Stimmen a b g e l e h n t .**



**SVP/FDP, ANTRAG 85 (Parkierungsanlagen, Berücksichtigung Gewerbe)**

Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	10
Nummer/Bezeichnung:	4. Abschnitt, Titel (Die Anzahl Parkierungs...)
<b>Antrag:</b>	Neuformulierung: <b>Die Anzahl Parkierungsanlagen für Personenwagen ist abgestimmt auf die Ziele in den Bereichen Gesamtmobilität und Siedlungsentwicklung. Berücksichtigt werden dabei gleichermaßen die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden (MIV und <del>Langsamverkehr</del>-Fuss- und <del>Veloverkehr</del>), der Bevölkerung und des ortsansässigen Gewerbes.</b>
Begründung:	Dieser RP ist auf Wachstum ausgelegt. In der vorliegenden Formulierung geht es zwar um die Parkierungsanlagen, die eigentlichen Nutzer (MIV) werden aber nicht als Nutzergruppe erwähnt, genauso wenig wird auf das ortsansässige Gewerbe eingegangen. Eine ausgewogene Berücksichtigung der Nutzergruppen ist nur fair.
KPB 8.2.2025	<b>Antrag geändert und mit 4:4 Stimmen angenommen.</b> <b>18.3.2025 Stadtrat stimmt KPB-Antrag zu.</b>  <b>Minderheitsantrag: Ablehnung</b> Andres Kronenberg (SP), Referent; Patricio Frei (Grüne), Ursula Räuftlin (Grünliberale), Balthasar Thalmann (SP)

Wer für den Kommissionsantrag und den Stadtrat ist, stimmt mit JA.

Wer für den Minderheitsantrag ist, stimmt mit NEIN.

**Der Kommissionsantrag wird mit 26:7 Stimmen angenommen.**



<b>SVP/FDP, ANTRAG 106 (Zentrum)</b>	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	19
Nummer/Bezeichnung:	V2.13
<b>Antrag:</b>	<b>Der erste Abschnitt der Festlegung soll um folgenden Satz ergänzt werden: Der MIV wird bei der Planung der Zugänglichkeit als öffentliches Bedürfnis gleichermassen zu den anderen Verkehrsträgern berücksichtigt.</b>
Begründung:	In der gesamten Festlegung wird der MIV weder berücksichtigt noch erwähnt. Auch der MIV ist letztlich ein öffentliches Interesse und eine ausgewogene Berücksichtigung ist angebracht.
KPB 8.2.2025	<b>Antrag mit 4:4 Stimmen angenommen.</b>  <b>Minderheitsantrag: Festhalten gemäss Stadtrat</b> Andres Kronenberg (SP), Referent; Patricio Frei (Grüne), Ursula Räuftlin (Grünliberale), Balthasar Thalmann (SP)

Wer für den Kommissionsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für den Minderheitsantrag und den Stadtrat ist, stimmt mit NEIN.

**Der Kommissionsantrag wird mit 15:18 Stimmen a b g e l e h n t .**



**SVP/FDP, ANTRAG 108 (Zentrum)**

Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	19
Nummer/Bezeichnung:	V2.13
<b>Antrag:</b>	<b>Die Festlegung ist am Ende mit folgendem Satz zu ergänzen: Für die bestehenden gewerblich genutzten Liegenschaften ist eine ausreichende Erschliessung durch den MIV sicherzustellen.</b>
Begründung:	Diese Festlegung äussert sich zu den verschiedenen Nutzungen, aber in keiner Weise zur Erschliessung bestehender gewerblicher Liegenschaften für den MIV. Die aktuelle Planung mit der Erschliessung des Perimeters über die Tannenzaunstrasse (für welche ein weiter PP-Abbau stattfinden soll) genügt in keiner Weise den Anforderungen. Und die allgemeine Festlegung in V2, wonach die Erschliessung des Zentrums für den MIV über die Zürichstrasse sichergestellt wird, erweist sich als unzureichend für die Grundstücke im nördlichen Teil des Zentrums.
KPB 8.2.2025	<b>Antrag mit 4:4 Stimmen angenommen.</b>  <b>Minderheitsantrag: Festhalten gemäss Stadtrat</b> Andres Kronenberg (SP), Referent; Patricio Frei (Grüne), Ursula Räuftlin (Grünliberale), Balthasar Thalmann (SP)

Wer für den Kommissionsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für den Minderheitsantrag und den Stadtrat ist, stimmt mit NEIN.

**Der Kommissionsantrag wird mit 16:18 Stimmen abgelehnt.**



<b>Andres Kronenberg, ANTRAG 108a (Zentrum)</b>	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	19
Nummer/Bezeichnung:	V2.13
<b>Antrag:</b>	<b>Die Festlegung ist am Ende mit folgendem Satz <b>zusätzlich</b> zu ergänzen:</b>  <b>Durch ein Parkierungskonzept mit Leitsystem werden die Zugänglichkeit durch den MIV gewährleistet und gleichzeitig wertvolle Flächen für öffentliche Nutzungen freigegeben.</b>
Begründung:	Formulierung entsprechend Vorschlag Abt. Bau welcher die Forderung der Begründung des ursprünglichen Antrags erfüllt.  Diese Festlegung äussert sich zu den verschiedenen Nutzungen, aber in keiner Weise zur Erschliessung bestehender gewerblicher Liegenschaften für den MIV. Die aktuelle Planung mit der Erschliessung des Perimeters über die Tannenzaunstrasse (für welche ein weiter PP-Abbau stattfinden soll) genügt in keiner Weise den Anforderungen. Und die allgemeine Festlegung in V2, wonach die Erschliessung des Zentrums für den MIV über die Zürichstrasse sichergestellt wird, erweist sich als unzureichend für die Grundstücke im nördlichen Teil des Zentrums.
KPB 24.3.2025	<b>Antrag mit 8:1 Stimmen angenommen.</b>

Unverständnis im Saal, weshalb abgestimmt werden muss, erklärender Zwischenruf von **Ursula Räuftlin (Grünliberale)**: *Jetzt stimmen wir ab und nehmen diesen Antrag gegen den Willen des Stadtrats an.*

Wer für den Kommissionsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für den Stadtrat ist, stimmt mit NEIN.

**Der Kommissionsantrag wird mit 34:0 Stimmen angenommen.**



#### 4.4. Tempo 30

**Simon Vlk (FDP):** *Ich spreche in Globo zu allen Tempo 30 Anträgen.*

*Unsere Fraktion steht hinter der Verkehrsberuhigung in Quartieren. Dort können und sollen, wenn es z. B. die Sicherheit erfordert oder die Mehrheit der Anwohnenden das wünscht, zusätzliche Tempo 30-Zonen geschaffen werden.*

*Flächendeckende Massnahmen ohne Einbezug der Quartiere lehnen wir jedoch ab. Die FDP/Die Mitte-Fraktion ist zuversichtlich, in diesem Anliegen eine Mehrheit der Ustermer Bevölkerung hinter sich zu haben.*

*So hat beispielhalber die Stimmbevölkerung von Wetzikon kürzlich die flächendeckende Einführung von Tempo 30 auf 21 Strassen wuchtig mit fast 65% abgelehnt. Das vielleicht auch deshalb, weil die Anwohner nicht mitbezogen worden sind in die Planung.*

**Benjamin Streit (SVP):** *Wer mit dem Auto oder dem öffentlichen Verkehr unterwegs ist, will eines: Ankommen. Doch immer öfter herrscht auf Zürcher Hauptstrassen Stillstand. Künstliche Tempobeschränkungen bremsen den Verkehr aus. Die Folgen: Stockender Verkehr, Stress und Zeitverlust für Pendler, Gewerbe und ÖV.*

*Rettungskräfte und Feuerwehr dürfen nicht durch Tempo 30 ausgebremst werden. Wenn jede Minute zählt, muss der Weg frei sein. Künstlich mit Tempo 30 verlangsamter Verkehr oder ein Flickenteppich aus unterschiedlichen Temporegimes verzögern das Einrücken der Feuerwehr und die Einsätze von Notfallorganisationen – mit womöglich dramatischen Folgen.*

*Viele Wohnquartieren sind bereits tempoberuhigt, was unbestritten richtig ist. Hier sollen Kinder sicher spielen, Familien ruhig wohnen und Seniorinnen gefahrlos unterwegs sein können. Doch wenn der Verkehr auf Hauptstrassen mit Tempo 30 künstlich gebremst wird, verlagert er sich in die Wohngebiete – mit mehr Lärm, Gefahren und Stress für alle.*

*Was heute mit einzelnen Strecken beginnt, droht bald zur Norm zu werden: Flächendeckend Tempo 30 – auch auf wichtigen Hauptstrassen. Das bremst nicht nur den Individualverkehr aus, sondern auch Busse, Trams und Rettungsfahrzeuge.*

*In den vergangenen Jahren setzten verschiedene Gemeinden – allen voran die Städte Zürich und Winterthur – die Höchstgeschwindigkeit auf gewissen Hauptstrassen aus rein politischen und ideologisch motivierten Gründen auf Tempo 30 herab. Und dies, obschon gemäss einer Umfrage des TCS 66 Prozent der Städter gegen generelles Tempo 30 sind, und Gemeinden eigentlich garnicht befugt sind, auf Staatsstrassen (Hauptstrassen) umfangreiche Fahrbeschränkungen anzuordnen. Die Regelung der Höchstgeschwindigkeit für Motorfahrzeuge auf allen Strassen fällt in die Zuständigkeit des Bundesrats. vi Und dieser hält fest: Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge beträgt unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen in Ortschaften 50 km/h. Eine Gemeinde ist nicht befugt, die übergeordnete Verkehrsplanung und die bundesrechtlichen Vorgaben zu den Höchstgeschwindigkeiten für ihr Gemeindegebiet ausser Kraft zu setzen. Es steht ihr also nicht zu, für ihr Gemeindegebiet mittels kommunaler Festlegung eine tiefere allgemeine Höchstgeschwindigkeit anzuordnen.*

*Verkehr hört nicht an den Grenzen der Städte und Gemeinden auf. Im Gegenteil: Auch Städte sind Teil eines zusammengehörenden Strassennetzes, das in sich konsistent und nach gleichen Kriterien betrieben werden sollte. Uster soll seinen Beitrag zu einem einheitlichen Verkehrsregime des Kantons Zürich leisten.*

**Andres Kronenberg (SP):** *Ich weise darauf hin, dass wir demnächst Anträge durchwinken werden, denen sich der Stadtrat angeschlossen hat. Das gilt insbesondere für Sammelstrassen.*



**Stadtrat Stefan Feldmann:** *Tempo 30 erregt immer mal wieder die Gemüter. Schon in Kürze werden wir auf kantonaler Ebene über Tempo 30 abstimmen können. Dabei geht es aber um Tempo 30 auf dem übergeordneten Strassennetz.*

*Bei den hier vorliegenden Anträgen 82a bis und mit 130 geht es allerdings um Tempo 30 in den Wohnquartieren. Das war vor 10, 15 Jahren vielleicht auch noch ein Aufreger, wird aber von der Bevölkerung gefordert und gewünscht, wie die zahlreichen Petitionen für Tempo 30 hier in Uster zeigen. Aktuell gibt es in Uster 26 grössere und kleiner Tempo 30-Zonen. Dadurch ist aber ein Flickenteppich entstanden, der aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht auch nicht unproblematisch ist. Deshalb will der Stadtrat Tempo 30 schrittweise auch in den anderen Quartieren einführen. Er erachtet die Zeit dafür als gekommen und wenn man in der näheren Region schaut, so habe uns inzwischen die meisten, auch kleinen und bürgerlich regierten Gemeinden überholt.*

*Die Kommission hat hier nun diesen klaren Auftrag verwässert und will das Tempo 30 «wo verhältnismässig und sinnvoll geprüft wird». Das ist eine eher unglückliche Formulierung, weil erstens staatliches Handeln sowieso immer verhältnismässig sein muss, das ist so z.B. auch in der Kantonsverfassung (KV) verankert. Zweitens: Sinnvoll ist Tempo 30 in Wohnquartieren eigentlich immer. Beim jetzigen Meccano hat die Stadtpolizei bei allen Petitionen immer geprüft, ob das sinnvoll ist. Und wissen Sie was: In keinem einzigen Fall musste ein solche Begehren abgelehnt werden, weil es nicht sinnvoll gewesen wäre.*

*Unter dem Strich führt das dazu, dass das Resultat bezüglich Tempo 30 in den Wohnquartieren egal aufgrund welcher Formulierung das Gleiche wäre. Aber dann ist der Stadtrat der Meinung, schenken wir den Ustermerinnen und Ustermer auch reinen Wein ein und sagen was ist, statt das hinter irgendeiner verwässerten Formulierung zu verstecken.*

*Stimmen Sie deshalb bei all diesen Anträgen der Formulierung des Stadtrates zu und lehnen Sie die KPB-Anträge ab.*



<b>SVP/FDP, ANTRAG 84 (keine Prüfung von T30 auf Sammelstrassen)</b>	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	10
Nummer/Bezeichnung:	Dritter Abschnitt, 6. Punkt (Auf Sammelstrassen...)
<b>Antrag:</b>	<b>Streichung</b>
Begründung:	Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.
KPB 8.2.2025	<b>Antrag mit 4:4 Stimmen angenommen.</b> 18.3.2025 Stadtrat stimmt KPB-Antrag zu.

**Der Antrag gilt als Beschluss.**



<b>SVP/FDP, ANTRAG 82a (nicht generell T30 in Wohnquartieren)</b>	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	10
Nummer/Bezeichnung:	V2 Ziel 7.1
<b>Antrag:</b>	<b><u>Ergänzung: [...]. In Wohnquartieren werden Tempo-30-Zonen geprüft und wo verhältnismässig bevorzugt. [...]</u></b>
Begründung:	Die vorliegende Formulierung kommt einer generellen Einführung von Tempo-30 in den Wohnquartieren ohne Einbezug der Wohnbevölkerung und ohne weiteren demokratischen und politischen Diskurs gleich.
KPB 8.2.2025	<b>Antrag mit 4:4 Stimmen angenommen.</b>

Wer für den Kommissionsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für den Stadtrat ist, stimmt mit NEIN.

**Der Kommissionsantrag wird mit 27:7 Stimmen angenommen.**



<b>SVP/FDP, ANTRAG 111 (nicht generell T30 in Wohnquartieren)</b>	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	20
Nummer/Bezeichnung:	V2.17
<b>Antrag:</b>	<b><u>Ergänzung: Einführung Tempo 30 in den Wohnquartieren wo sinnvoll und verhältnismässig prüfen</u></b>
Begründung:	Die Richtplanung soll die Temporeduktion nicht vorwegnehmen, sondern als Handlungsauftrag dessen Prüfung vorsehen. So bleibt der Handlungsspielraum gewahrt, um zu gegebener Zeit auf die dann vorherrschenden Rahmenbedingungen verhältnismässig zu reagieren.
KPB 8.2.2025	<b>Antrag mit 4:4 Stimmen angenommen.</b>

Wer für den Kommissionsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für den Stadtrat ist, stimmt mit NEIN.

**Der Kommissionsantrag wird mit 27:7 Stimmen angenommen.**



<b>SVP/FDP, ANTRAG 100 (Handlungsauftrag T30 präzisieren)</b>	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	17 und 18
Nummer/Bezeichnung:	V2.02 und V2.03 und V2.08 und V2.09
<b>Antrag:</b>	<b><u>Ergänzung: [...], Temporeduktion linear oder als Teil einer T30-Zone wo sinnvoll und verhältnismässig prüfen</u></b>
Begründung:	Die Richtplanung soll die Temporeduktion nicht vorwegnehmen, sondern als Handlungsauftrag dessen Prüfung vorsehen. So bleibt der Handlungsspielraum gewahrt, um zu gegebener Zeit auf die dann vorherrschenden Rahmenbedingungen verhältnismässig zu reagieren.
KPB 8.2.2025	<b>Antrag mit 4:4 Stimmen angenommen.</b>

Wer für den Kommissionsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für den Stadtrat ist, stimmt mit NEIN.

**Der Kommissionsantrag wird mit 29:6 Stimmen angenommen.**



<b>SVP/FDP, ANTRAG 105 (Handlungsauftrag T30 präzisieren)</b>	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	17 und 18
Nummer/Bezeichnung:	V2.05 und V2.06 und V2.07
<b>Antrag:</b>	<b><del>Eventualiter zu obigen Anträgen:</del></b> <b><u>Ergänzung: Umgestaltung zu urbanem Strassenraum mit Temporeduktion wo sinnvoll und verhältnismässig prüfen, [...]</u></b>
Begründung:	Die Richtplanung soll die Temporeduktion nicht vorwegnehmen, sondern als Handlungsauftrag dessen Prüfung vorsehen. So bleibt der Handlungsspielraum gewahrt, um zu gegebener Zeit auf die dann vorherrschenden Rahmenbedingungen verhältnismässig zu reagieren.
KPB 8.2.2025	<b>Antrag geändert und mit 4:4 Stimmen angenommen.</b>

Wer für den Kommissionsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für den Stadtrat ist, stimmt mit NEIN.

**Der Kommissionsantrag wird mit 29:6 Stimmen angenommen.**



<b>SVP/FDP, ANTRAG 110 (Handlungsauftrag T30 präzisieren)</b>	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	18 und 19
Nummer/Bezeichnung:	Koexistenzzonen kommunal / V2.11, V2.12, (V2.14,) V2.15
<b>Antrag:</b>	<b><u>Ergänzung: [...] Temporeduktion wo sinnvoll und verhältnismässig prüfen [...]</u></b>
Begründung:	Die Richtplanung soll die Temporeduktion nicht vorwegnehmen, sondern als Handlungsauftrag dessen Prüfung vorsehen. So bleibt der Handlungsspielraum gewahrt, um zu gegebener Zeit auf die dann vorherrschenden Rahmenbedingungen verhältnismässig zu reagieren.
KPB 8.2.2025	<b>Antrag mit 4:4 Stimmen angenommen.</b>

Wer für den Kommissionsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für den Stadtrat ist, stimmt mit NEIN.

**Der Kommissionsantrag wird mit 29:6 Stimmen angenommen.**



**SVP/FDP, ANTRAG 130 (Handlungsauftrag T30 präzisieren)**

Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	41 und 42 und 43
Nummer/Bezeichnung:	V4.02 und V4.05 und V4.15, V4.20
<b>Antrag:</b>	<b><u>Ergänzung: [...], Veloinfrastruktur verbessern (Velostreifen/Temporeduktion T30 <u>wo sinnvoll und verhältnismässig prüfen</u></u></b>
Begründung:	Die Richtplanung soll die Temporeduktion nicht vorwegnehmen, sondern als Handlungsauftrag dessen Prüfung vorsehen. So bleibt der Handlungsspielraum gewahrt, um zu gegebener Zeit auf die dann vorherrschenden Rahmenbedingungen verhältnismässig zu reagieren.
KPB 8.2.2025	<b>Antrag mit 4:4 Stimmen angenommen.</b>

Wer für den Kommissionsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für den Stadtrat ist, stimmt mit NEIN.

**Der Kommissionsantrag wird mit 29:6 Stimmen angenommen.**



#### 4.5. Urbane Gestaltung / Strassenräume

##### SVP/FDP, ANTRAG 93 (**Einsatz Aufwertung Strassenräume beim Kanton**)

Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	12
Nummer/Bezeichnung:	V2 AF, g)
<b>Antrag:</b>	<b><del>Streichung</del></b> <b>Die Stadt Uster setzt sich beim Kanton und der Region für eine Aufwertung der Strassenräume auf den Kantonsstrassen ein. Die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs werden in der Gestaltung priorisiert und Querungswiderstände abgebaut, in Zentrumsgebieten wird Tempo 30 geprüft.</b>
Begründung:	---
KPB 8.2.2025S	<b>Antrag geändert und mit 5:2 Stimmen angenommen.</b> <b>18.3.2025 Stadtrat stimmt KPB-Antrag zu.</b>

**Der Antrag gilt als Beschluss.**



## SVP/FDP, ANTRAG 94 (Strassenraumgestaltung streichen)

Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	12
Nummer/Bezeichnung:	V2 AF, h)
<b>Antrag:</b>	<b>Streichung</b>
Begründung:	---

KPB 8.2.2025

**Antrag mit 4:4 Stimmen angenommen.**

**Minderheitsantrag: Festhalten gemäss Stadtrat**

Andres Kronenberg (SP), Referent; Patricio Frei (Grüne), Ursula Räuftlin (Grünliberale), Balthasar Thalmann (SP)

**Matthias Bickel (FDP):** *Die beiden Abschnitte lit. h und i sind zu offen und einseitig formuliert. Sie beinhalten einen versteckten Rückbau der Strassen für – jeglichen – Verkehr und sollte nicht für die Biodiversität gedacht sein. Auch die automatische Prüfung jeder Strasse auf die Eignung für Tempo 30, worauf dann immer auch deren Einführung folgt, ist eine versteckte flächendeckende Einführung von Tempo 30, wozu das Stimmvolk an der Urne 2009 Nein gesagt hatte. Und dieser Entscheid gilt weiterhin. Auch die Absicht der "Verkehrsoptimierung" ist hier nicht näher definiert, weshalb ebenfalls gemäss Erfahrung davon auszugehen ist, dass sie einseitig gegen den MIV verstanden wird. Natürlich soll das Stadtklima positiv beeinflusst werden, aber nur mit Massnahmen ohne Behinderung des Verkehrs! Dabei soll mit einem guten Kosten/Nutzen-Verhältnis auch das gesunde Augenmass bewahrt werden!*

*Wir stehen ein für einen Strassenraum für alle Verkehrsteilnehmenden. Und da gehört in unserer Zeit auch ein gewisses Zurücknehmen jeglichen Autoverkehrs zugunsten der anderen Verkehrsteilnehmergruppen dazu – aber nicht zu seiner kontinuierlichen Verban-*

*nung!*  
*Der einstimmigen Meinung der Fraktion nach sind die beiden genannten Einträge gemäss Antrag 94 (lit. h) und 95 (lit. i) ersatzlos zu streichen, also die beiden Anträge anzunehmen.*

Wer für den Kommissionsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für den Minderheitsantrag und den Stadtrat ist, stimmt mit NEIN.

**Der Kommissionsantrag wird mit 17:18 Stimmen abgelehnt .**



<b>SVP/FDP, ANTRAG 95 (keine Optimierung des Strassenraums für alle)</b>	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	12
Nummer/Bezeichnung:	V2 AF, i)
<b>Antrag:</b>	<b>Streichung</b>
Begründung:	---
KPB 8.2.2025	<b>Antrag mit 4:4 Stimmen angenommen.</b> <b>Minderheitsantrag: Festhalten gemäss Stadtrat</b> Andres Kronenberg (SP), Referent; Patricio Frei (Grüne), Ursula Räuftlin (Grünliberale), Balthasar Thalmann (SP)

Wer für den Kommissionsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für den Minderheitsantrag und den Stadtrat ist, stimmt mit NEIN.

**Der Kommissionsantrag wird mit 16:18 Stimmen a b g e l e h n t .**



<b>Patricio Frei, ANTRAG 6 (neu Aufwertung Seestrasse)</b>	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	<b>13</b>
Nummer/Bezeichnung:	Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.
<b>Antrag:</b>	<b>Es sei die Seestrasse (zwischen Wil- und <del>Apothekerstrasse</del>-Zürichstrasse) in die Kategorie «Strassenraum mit erhöhten Anforderungen» aufzunehmen.</b>
Begründung:	Die Stadt soll die Strasse aufwerten und für die Anwohnenden attraktiver gestalten. Dies ist ein wichtiger Beitrag, um die Aufenthaltsqualität, die Sicherheit und den Lärmschutz in diesen dicht bewohnten Strassen zu verbessern.
KPB 8.2.2025	<b>Antrag geändert und mit 4:4 Stimmen a b g e l e h n t .</b>  <b>Minderheitsantrag: Zustimmung</b> Patricio Frei (Grüne), Referent; Andres Kronenberg (SP), Ursula Räuftlin (Grünliberale), Balthasar Thalmann (SP)

**Patricio Frei (Grüne):** *Die Stadt soll die Seestrasse (zwischen Wil- und Zürichstrasse), die Apotheker- und die Wermatswilerstrasse aufwerten und für die Anwohnenden attraktiver gestalten. Dies ist ein wichtiger Beitrag, um die Aufenthaltsqualität, die Sicherheit und den Lärmschutz in diesen dicht bewohnten Strassen zu verbessern. Hier geht es darum, die Lebensqualität für die Bewohnerinnen und Bewohner dieser Strassen zu erhöhen.*

Wer für den Minderheitsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer dagegen ist, stimmt mit NEIN.

**Der Minderheitsantrag wird mit 19:16 Stimmen angenommen.**



<b>Patricio Frei, ANTRAG 7 (neu Aufwertung Apothekerstrasse)</b>	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	<b>13</b>
Nummer/Bezeichnung:	Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.
<b>Antrag:</b>	<b>Es sei die Apothekerstrasse in die Kategorie «Strassenraum mit erhöhten Anforderungen» aufzunehmen.</b>
Begründung:	Die Stadt soll diese zentral gelegene Strasse aufwerten und für die Anwohnenden attraktiver gestalten. Dies ist ein wichtiger Beitrag, um die Aufenthaltsqualität, die Sicherheit und den Lärmschutz in diesen dicht bewohnten Strassen zu verbessern.
KPB 8.2.2025	<b>Antrag geändert und mit 4:4 Stimmen a b g e l e h n t .</b>  <b>Minderheitsantrag: Zustimmung</b> Patricio Frei (Grüne), Referent; Andres Kronenberg (SP), Ursula Räuftlin (Grünliberale), Balthasar Thalmann (SP)

Wer für den Minderheitsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für dagegen ist, stimmt mit NEIN.

**Der Minderheitsantrag wird mit 19:16 Stimmen angenommen.**



<b>SVP/FDP, ANTRAG 101 (streichen Gschwaderstrasse inkl. Unterführung)</b>	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	17
Nummer/Bezeichnung:	V2.04 Gschwaderstrasse
<b>Antrag:</b>	<b>Streichung.</b> <b>Eventualiter</b> <b>Ergänzung: <u>Zubringer zu Industrie und Gewerbe auch für Schwertransport in beide Richtungen jederzeit sicherstellen</u></b>
Begründung:	In diesem Quartier ist bei der Strassenraumgestaltung zwingend sicherzustellen, dass die ansässige Industrie und das ansässige Gewerbe jederzeit für Waren- und Personentransporte (auch Schwerverkehr) zugänglich und direkt erreichbar ist, auch via Bahnübergang.
KPB 8.2.2025	<b>Antrag (Streichung) zurückgezogen.</b> <b>Eventualantrag wird Hauptantrag, geändert und mit 3:5 Stimmen abgelehnt.</b> <b>Minderheitsantrag: Zustimmung.</b> Jürg Krauer (FDP), Referent

**Jürg Krauer (FDP):** *Ein Blick auf die Themenkarte S3 zur Siedlungsentwicklung zeigt ganz klar auf, wo sich in Uster die Gewerbe- und Arbeitsplatzgebiete hauptsächlich befinden. Nämlich in den Loren und an der Ackerstrasse. Heute und auch in Zukunft. Zumindest scheint dies der Wunsch des Stadtrates und auch des Gemeinderates zu sein, denn anderslautende Anträge gibt es nicht. Damit Uster als Arbeitsplatzstandort konkurrenzfähig bleibt und insbesondere auch die Vielfalt bewahren kann, ist es von zentraler Bedeutung, dass die Logistikwege effizient und möglichst hindernisfrei ausgestaltet werden. Ist die Gschwaderstrasse nicht mehr beidseitig befahrbar, ist dies definitiv nicht mehr gegeben.*

*Mit dieser geplanten Einbahnregelung hat sich der Stadtrat von seiner Langsamverkehr-Ideologie treiben lassen und hat in seinen Überlegungen die Bedürfnisse von Gewerbe und Industrie schlichtweg vergessen und auch nicht an unser Stadtzentrum gedacht. Denn die Folgen sind massiv verlängerte Transportwege für die ansässigen Unternehmen und insbesondere Mehrverkehr direkt ins und im Zentrum. Jeder Lastwagen müsste via Unterführung Winterthurerstrasse ins Zentrum fahren, bevor er dann via Zürich- oder Ackerstrasse, im Übrigen eine Quartierstrasse, an sein Bestimmungsort fahren kann. Ein Schildbürgerstreich sondergleichen.*

*Sagt Ihr Ja zu diesem Antrag, sagt ihr auch Ja zu Uster als vielfältigen und konkurrenzfähigen Arbeitsplatzstandort!*

*Sagt Ihr Nein, sagt Ihr auch Nein zu einem verkehrsberuhigten Zentrum. Wollt Ihr dies wirklich? Wohl kaum. Daher muss bei diesem Antrag Ja gestimmt werden.*



**Andres Kronenberg (SP):** *Unsere Sicht der Fraktion dazu. Wir haben zugestimmt, dass der Schwerverkehr jederzeit diese Gebiete gut erreichen können muss. Die Forderung von Jürg, dass die Zufahrt doppelspurig sein muss, ist überzogen, dafür fehlt der Platz.*

Wer für den Minderheitsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für dagegen ist, stimmt mit NEIN.

**Der Minderheitsantrag wird mit 16:19 Stimmen a b g e l e h n t .**



**Andres Kronenberg, ANTRAG 101a (Gschwaderstrasse)**

Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	17
Nummer/Bezeichnung:	V2.04 Gschwaderstrasse
<b>Antrag:</b>	<b><u>Ergänzung: Zubringer zu Industrie und Gewerbe auch für Schwertransport sicherstellen</u></b>
Begründung:	---
KPB 8.2.2025	<b>Antrag mit 6:2 Stimmen angenommen.</b> <b>18.3.2025 Stadtrat stimmt KPB-Antrag zu.</b>

**Der Antrag gilt als Beschluss.**



#### 4.6. Moosackerstrasse / Zentralstrasse

**Marc Thalmann (FDP):** *Ich lege die Haltung unserer Fraktion zu den Anträgen 79, 109 sowie 4a resp. b dar.*

*Auch wenn seitens der Grünen die Niederlage der Moosacker-Initiative hier noch nachwirkt, die Moosackerstrasse spielt in der aktuellen Verkehrsplanung der Stadt Uster weiterhin eine zentrale Rolle für die verkehrliche Entlastung des Zentrums. Ohne diese Entlastung werden sich verkehrsberuhigende und gestalterische Massnahmen auf der Achse Zürich- und Zentralstrasse nicht umsetzen lassen. Und wie sich am jüngsten Beispiel der erneuten Verzögerung der Unterführung Winterthurerstrasse zeigt, ist auf den Kanton hinsichtlich Planung nicht wirklich Verlass. Mit Blick auf den zeitlichen Horizont, in welchem der Kanton denkt, macht es keinen Sinn beziehungsweise wäre unehrlich, die wichtigen Abhängigkeiten im kommunalen Richtplan ohne Wissen um eine bessere Lösung zu löschen.*

**Andres Ott (SVP):** *Ich kenne als Anwohner die Zentralstrasse sehr gut. Es ist eine gut ausgebaute leistungsfähige Strasse. Sie kann nicht ohne den Bau der Moosackerstrasse abklassiert werden. Der Verkehrsfluss über diese Strasse ist für Uster wichtig. Beim Neubau der Strasse hatte ich ein Einbahnregime kennengelernt – es verlängert unnötig und unökologisch die Wege und leitet mehr Verkehr ins Zentrum. Deshalb Abhängigkeit von der Moosackerstrasse drin lassen und auf Einbahnbetrieb verzichten.*

**Stadtrat Stefan Feldmann:** *Hier sind wir nun ebenfalls bei einem Thema, das in Uster schon seit Jahren und Jahrzehnten diskutiert wird. Die Stimmberechtigten von Uster hatten erst vor Kurzem das Wort und haben festgelegt, dass an der Moosackerstrasse festgehalten werden soll. Wobei aber auch klar ist: Ob sie jemals kommt und wann sie kommt, darüber entscheidet letztlich der Kanton. Eng mit der Moosackerstrasse ist auch die Frage der Zentralstrasse verbunden. Und ich spreche im Folgenden vor allem zu den beiden Kommissionsanträgen, die diese Strasse betreffen. Der Bau der Moosackerstrasse würde es ja erlauben, die Zentralstrasse zu abzuklassieren, zu beruhigen und damit den historischen Kern der Stadt Uster für die Bevölkerung zurückzugewinnen. Klar ist aber auch, dass dies erst mit dem Bau der Moosackerstrasse möglich sein wird. Vorher dürften höchsten punktuelle Massnahmen möglich sein.*

*Dass bei einem Bau der Moosackerstrasse flankierende Massnahmen nötig sind und diese zeitgleich zu erfolgen haben, so wie es der Kommissionsantrag 79 postuliert, ist so richtig. Warum empfiehlt der Stadtrat dennoch, diesen Antrag zur Ablehnung? Weil er zu Missverständnissen einlädt.*

*Nehmen wir zum Beispiel den Lärmschutz: Wie dieser an der Zentralstrasse sichergestellt werden kann, das muss natürlich der Kanton beurteilen und entscheiden und falls er hier Massnahmen treffen sollte, so sind das ganz klar keine flankierenden Massnahmen im eigentlichen Sinne. Doch besteht darüber auch Konsens? Ich vermute mal nicht. Und deshalb weckt dieser Antrage Erwartungen, die er gar nicht erfüllen kann. Deshalb ist darauf zu verzichten.*

*Und dann noch schnell zum Antrag 109: Dieser will hier bei der Zentralstrasse jeglichen Hinweis auf mögliche Temporeduktionen oder ein mögliches Einbahnregime mit Zentral- und Apothekerstrasse weglassen. Diese Punkte sind Optionen, die aber erst im Rahmen eines allfälligen Projektes angeschaut werden müssen, ob das sinnvoll ist oder nicht. Dass diese Punkte hier erwähnt werden, ist also noch kein Vorentscheid.*



**uster**

Wohnstadt am Wasser

Seite 40/110

*In der Kommission wurde bei Streichungsanträgen öfters gesagt, dass was im Richtplan nicht erwähnt werde, damit auch nicht ausdrücklich ausgeschlossen werde, als Option auf dem Tisch bleibe, auch wenn es nicht ausdrücklich erwähnt werde. Wenn dem so ist, dann ändert sich durch die Streichung im Grunde nichts. Der Stadtrat bevorzugt aber die Haltung, dass im Richtplan gesagt wird, was Sache ist und bittet Sie deshalb bei seiner Formulierung zu bleiben. Bitte stimmen Sie dieser zu.*



**SVP/FDP, ANTRAG 79 (flankierende Massnahmen nachgelagert)**

Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	9
Nummer/Bezeichnung:	V2, dritter Punkt
<b>Antrag:</b>	<b>Neuer Satz: Flankierende Massnahmen werden erst <b>nach mit der Realisierung der Moosackerstrasse angegangen umgesetzt.</b></b>
Begründung:	First things first.
KPB 8.2.2025	<b>Antrag geändert und mit 4:4 Stimmen angenommen.</b>

Wer für den Kommissionsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für den Stadtrat ist, stimmt mit NEIN.

**Der Kommissionsantrag wird mit 20:14 Stimmen angenommen.**



<b>SVP/FDP, ANTRAG 109 (Umgestaltung Zentralstrasse)</b>	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	19
Nummer/Bezeichnung:	V2.14 Zentralstrasse
<b>Antrag:</b>	<b>Neuformulierung:</b> <b>Nach Abklassierung gemäss übergeordnetem Richtplan und Erstellung der Moosackerstrasse: Raumaufteilung zugunsten erhöhter Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr, Optimierung Velo- und öffentlicher Verkehr.</b>
Begründung:	Einbahnsystem bringt Mehrverkehr auf Zürichstrasse
KPB 8.2.2025	<b>Antrag mit 4:4 Stimmen angenommen.</b> <b>Minderheitsantrag: Festhalten gemäss Stadtrat</b> Andres Kronenberg (SP), Referent; Patricio Frei (Grüne), Ursula Räuftlin (Grünliberale), Balthasar Thalmann (SP)

Wer für den Kommissionsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für den Minderheitsantrag und den Stadtrat ist, stimmt mit NEIN.

**Der Kommissionsantrag wird mit 16:18 Stimmen a b g e l e h n t .**



## Patricio Frei, ANTRAG 4 (Abhängigkeit von Moosackerstrasse streichen)

Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	14; 18; 19, 55
Nummer/Bezeichnung:	-; V2.10, V2.14, V2.15, V5.07

### Antrag:

#### **ANTRAG 4a**

**Ergänzen in der Kategorie «Strassennetz kommunale Anliegen»:**

#### **Bezeichnung:**

- **Abklassierung Riediker-, Talacker-, Zentral- und Zürichstrasse im Zusammenhang mit Strassenbauvorhaben Moosackerstrasse**

- **Abklassierung Seestrasse im Zusammenhang mit Strassenbauvorhaben Moosackerstrasse**

#### **Anliegen (beide):**

**Streichung im Zusammenhang mit Strassenbauvorhaben Moosackerstrasse aus übergeordneten Richtplänen.**

#### **ANTRAG 4b**

**Die Abhängigkeit diverser Massnahmen vom Bau der Moosackerstrasse ist ersatzlos aufzuheben. Also:**

- **Strassenraum Seestrasse (V2.10): ~~Mit Umsetzung Moosackerstrasse~~ Abklassierung zu kommunaler Sammelstrasse, Anpassung des Strassenraums auf neue Funktion**

- **Koexistenzzone Zentralstrasse (V2.14): ~~Erstellung Moosackerstrasse~~**

- **Koexistenzzone Zürichstrasse (V2.15): ~~Erstellung Moosackerstrasse~~**

- **Zentralstrasse (V5.07): ~~Umverteilung Raum- und Kapazitätsansprüche zugunsten Bus infolge des Baus der Moosackerstrasse~~ **Erstellung Moosackerstrasse****

### Begründung:

Der Kanton Zürich ist aktuell mit einem Variantenstudium daran, die Möglichkeiten aufzuzeigen, um das Zentrum Usters zu entlasten. Der Bau der Moosackerstrasse ist dabei nur eine (relativ unwahrscheinliche) Variante. Deshalb ist es wichtig, diese Massnahmen realisieren zu können, auch wenn die Moosackerstrasse gar nie gebaut wird.



KPB 8.2.2025

**Antrag 4 geändert.**

**Antrag 4a mit 4:4 Stimmen a b g e l e h n t .**

**Antrag 4b mit 4:4 Stimmen a b g e l e h n t .**

**Minderheitsantrag zu 4a und 4b: Zustimmung**

Patricio Frei (Grüne), Referent; Andres Kronenberg (SP), Ursula Räuftlin (Grünliberale), Balthasar Thalmann (SP)

**Patricio Frei (Grüne):** *Wir haben es bereits im Votum Andres Kronenbergs (SP) teilweise gehört. Der Kanton Zürich ist aktuell mit einem Variantenstudium daran, die Möglichkeiten aufzuzeigen, um das Zentrum Usters zu entlasten. Der Bau der Moosackerstrasse ist dabei nur eine (relativ unwahrscheinliche) Variante. Deshalb ist es wichtig, diese Massnahmen auf der Riediker-, Talacker-, Zentral- und Zürichstrasse realisieren zu können, auch wenn die Moosackerstrasse gar nie gebaut wird. Hier leben viele Menschen. Ihre Lebensqualität leidet unter der aktuellen Verkehrsbelastung. Mit diesen Massnahmen erhalten Sie mehr verdiente Ruhe vor Ihrem Zuhause und mehr Sicherheit, wenn sie draussen unterwegs sind.*

#### Antrag 4a

Wer für den Minderheitsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer dagegen ist, stimmt mit NEIN.

**Der Minderheitsantrag wird mit 19:16 Stimmen angenommen.**

#### Antrag 4b

Wer für den Minderheitsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer dagegen ist, stimmt mit NEIN.

**Der Minderheitsantrag wird mit 17:18 Stimmen a b g e l e h n t .**



## 4.7. Wermatswilerstrasse

**Stadtrat Stefan Feldmann:** *Bei der Wermatswilerstrasse liegen drei Anträge vor, ein Minderheitsantrag und zwei Anträge, die in der Kommission mit Stichentscheid des Präsidenten eine Mehrheit gefunden hat.*

*Beim Minderheitsantrag geht es darum, auf welcher Länge die Wermatswilerstrasse aufgewertet kann. Dieser Entscheid überlässt der Stadtrat dem Parlament. Das ist ein rein politischer und kein fachlicher Entscheid.*

*Bei den beiden Mehrheitsanträge bittet der Stadtrat aber darum, diese abzulehnen und die Einträge so, wie vom Stadtrat beantragt bestehen zu lassen.*

*Der Stadtrat hat ja mit dem Ergänzungsbericht «Barrieren» zum STEK die Situation aller Bahnübergänge analysiert. Und es hat sich gezeigt, dass an drei Orten Unterführungen für den Langsamverkehr sinnvoll ist, wenn wir die Ziele von «Uster steigt um», erreichen wollen: Nämlich an der Brunnenstrasse, an der Wermatswilerstrasse und der Gschwaderstrasse.*

*Dabei kommt den Unterführungen Brunnenstrasse und Wermatswilerstrasse eine besonders wichtige Bedeutung zu. Bei der Brunnenstrasse aufgrund der Zentrums Lage. Und bei der Wermatswilerstrasse, weil das die einzige barrierefreie Bahnquerung östlich des Bahnhofs wäre. In westlicher Richtung gibt es inskünftig mit der Dammstrasse und der neuen Unterführung Winterthurerstrasse zwei Querungsmöglichkeiten.*

*Kurz und gut: Die Unterführung Wermatswilerstrasse hat für das Velonetz eine herausragende Funktion. Deshalb will der Stadtrat hier, diese Unterführung im Richtplan verankern und ich bitte Sie darum, die Streichungsanträge der KPB abzulehnen.*



<b>Patricio Frei, ANTRAG 8 (neu Aufwertung Wermatswilerstrasse)</b>	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	<b>13</b>
Nummer/Bezeichnung:	Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.
<b>Antrag:</b>	<b>Es sei auf der Karte, Seite 13, die Wermatswilerstrasse (<del>zwischen Wageren und Pfäffikerstrasse</del>) in ihrer gesamten Länge in die Kategorie «Strassenraum mit erhöhten Anforderungen» aufzunehmen.</b>
Begründung:	Die Stadt soll die Strasse aufwerten und für die Anwohnenden attraktiver gestalten. Dies ist ein wichtiger Beitrag, um die Aufenthaltsqualität, die Sicherheit und den Lärmschutz in diesen dicht bewohnten Strassen zu verbessern.
KPB 8.2.2025	<b>Antrag geändert und mit 4:4 Stimmen a b g e l e h n t .</b>  <b>Minderheitsantrag: Zustimmung</b> Patricio Frei (Grüne), Referent; Andres Kronenberg (SP), Ursula Räuftlin (Grünliberale), Balthasar Thalmann (SP)

Wer für den Minderheitsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für dagegen ist, stimmt mit NEIN.

**Der Minderheitsantrag wird mit 19:16 Stimmen angenommen.**



<b>SVP/FDP, ANTRAG 102 (streichen Wermatswilerstrasse)</b>	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	17
Nummer/Bezeichnung:	V2.05 Wermatswilerstrasse
<b>Antrag:</b>	<b>Streichung</b>
Begründung:	Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.
KPB 8.2.2025	<b>Antrag mit 4:4 Stimmen angenommen.</b>
	<b>Minderheitsantrag: Festhalten gemäss Stadtrat</b> Patricio Frei (Grüne), Referent; Andres Kronenberg (SP), Ursula Räuftlin (Grünliberale), Balthasar Thalmann (SP)

**Matthias Bickel (FDP):** *Die Idee der Umgestaltung des Raumes Wermatswilerstrasse – namentlich der Bereich Kreuzung Freie-/Aathal-/Florastrasse/Unterführung Wermatswilerstrasse kommt etwas spät... Und ist wieder ein Beispiel von Steuergeldverschwendung, wenn man nun alles wieder umgraben will. Hat der Kanton in Zusammenarbeit mit der Stadt doch diesen Bereich erst umfangreich saniert und dabei alles beim Alten gelassen anstatt etwas weiterzudenken und auf entsprechende Ideen zur Verbesserung der komplexen Situation zu hören, die von der betroffenen Bevölkerung eingebracht worden waren, so zum Beispiel die Einführung einer zweiten Spur auf der Aathalstrasse stadteinwärts, wo der rechts (zum Bahnübergang Wermatswilerstrasse) wartende Verkehr durch eine neue linke Spur hätte vom durchfahrenden Verkehr elegant passiert werden können – inklusive des Busses, der dann sein Fahrplan hätte einhalten können und nicht so, wie jetzt auf der neuen alten Einzelspur ebenfalls warten muss. Auch hätte der jetzt blockierende Fussgängerstreifen und die Insel gut einen anderen Platz gefunden. Doch Kanton und Stadt schlugen die Ideen der Bevölkerung in den Wind – dem versteckten Ziel folgend, die Strasse für den MIV unattraktiv zu machen. Dass Kanton und Stadt aber auch den sonst so bevorzugten ÖV mit in Gefangenschaft nehmen, ist nicht nachvollziehbar!*

*So soll hier also nichts weiter verändert werden: Die Wermatswilerstrasse soll weiterhin von allen Verkehrsteilnehmenden benutzt werden dürfen, ist die doch eine der wichtigen Nord-Süd-Verbindungen der Stadt – und gar die einzige, grosse in Oberuster. (Der Bahnübergang Kreuzstrasse ist wegen seiner engen Verhältnisse nur für wenig Verkehr geeignet.) Das Problem des aufgehaltene Busses auf der Aathalstrasse soll der Kanton hingegen lösen!*

*Der einstimmigen Meinung der Fraktion nach sind die beiden genannten Einträge gemäss Antrag 102 (V2.05 Wermatswilerstrasse) und 132 (V4.13 Wermatswilerstrasse Süd) ersatzlos zu streichen, also die beiden Anträge anzunehmen.*

**Andres Ott (SVP):** *Zu bedenken möchte ich geben, die Kosten von 15 Mio. für die Unterführung anzubringen, dazu haben die SBB offensichtlich keine Lust, um diese zu übernehmen. Was wir dringender brauchen würden, sind Querungen für Motorfahrzeuge, vor allem Lastwagen. Wenn von Riedikon her Beton z.B. an die Neuwiesenstrasse geliefert werden soll, wo soll der Lastwagen durchfahren? Muss er über die Autobahn kehren, dies wird alles bei uns weiter verteuern.*



**uster**

Wohnstadt am Wasser

Seite 48/110

**Benjamin Streit (SVP):** *Wenn der Rettungsdienst des Spitals Uster in den Osten fährt, dann fährt er wo genau noch durch? Wir schliessen die Brunnenstrasse, dann haben wir nur die Unterführung bei Feuerwehr. Das ist meine Frage.*

**Stadtrat Stefan Feldmann:** *Ich kann die Frage von Benjamin Streit betreffend die Fahrwege für die Blaulichtorganisationen beantworten. Sie fahren auf der Wermatswilerstrasse südwärts über die Bahnlinie und über die Kreuzstrasse nordwärts.*

Wer für den Kommissionsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für den Minderheitsantrag und den Stadtrat ist, stimmt mit NEIN.

**Der Kommissionsantrag wird mit 16:18 Stimmen a b g e l e h n t .**



<b>SVP/FDP, ANTRAG 132 (Wermatswilerstrasse Süd Veloverbindung streichen)</b>	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	39 Karte / S. 42
Nummer/Bezeichnung:	V4.13 Wermatswilerstrasse Süd
<b>Antrag:</b>	<b>Streichung</b>
Begründung:	Heutiges Regime beibehalten
KPB 8.2.2025	<b>Antrag mit 4:4 Stimmen angenommen.</b>
	<b>Minderheitsantrag: Festhalten gemäss Stadtrat</b> Patricio Frei (Grüne), Referent; Andres Kronenberg (SP), Ursula Räuftlin (Grünliberale), Balthasar Thalmann (SP)

Wer für den Kommissionsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für den Minderheitsantrag und den Stadtrat ist, stimmt mit NEIN.

**Der Kommissionsantrag wird mit 16:18 Stimmen a b g e l e h n t .**



## Patricio Frei, ANTRAG 14 (Wermatswilerstrasse Mitte), neu ANTRAG 14a

Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	42
Nummer/Bezeichnung:	V4.09 Wermatswilerstrasse Mitte
<b>Antrag:</b>	<p>14 bisher: <b>Es sei folgende Formulierung zu ändern: «Veloinfrastruktur verbessern (Velostreifen)» in «Veloinfrastruktur erstellen».</b></p> <p>14a neu: <b>Es sei folgende Formulierung zu ändern: «Veloinfrastruktur verbessern (Velostreifen)» in «Veloinfrastruktur verbessern (Veloweg erhalten/weiterentwickeln)».</b></p>
Begründung:	<p>Zum heutigen Zustand (bestehender Rad-/Gehweg) ist ein Velostreifen keine Verbesserung, sondern eine Verschlechterung. Sollte der Veloverkehr auf die Strasse geführt werden, müsste die Sicherheit mit einer Temporeduktion verbessert werden. Mit der Formulierung «Veloinfrastruktur erstellen» behält sich die Stadt alle Optionen offen, ob sie nun einen Velostreifen- oder -weg erstellt. Die Wermatswilerstrasse gehört zudem zum Velokomfort-routen-Netz, auf welchem erhöhte Anforderungen an die Sicherheit gestellt werden.</p>
KPB 8.2.2025	<p><b>Antrag mit 8:0 Stimmen angenommen.</b> <b>18.3.2025 Stadtrat stimmt KPB-Antrag zu.</b></p> <p><b>KPB 24.3.2025</b></p> <p><b>Rückkommen auf Antrag 14 und Rückkommen auf Antrag 131 angenommen.</b></p> <p><b>Antrag 14a mit 9:0 Stimmen angenommen (siehe nächste Seite), anschliessend Antrag 131 zurückgezogen.</b></p>

Hier erfolgt keine Abstimmung, darum weiter zu Antrag 14a!



**Patricio Frei, ANTRAG 14a (Zentrum) / Neuer Antrag Andres Kronenberg**

Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	42
Nummer/Bezeichnung:	V4.09 Wermatswilerstrasse Mitte
<b>Antrag:</b>	<b>Es sei folgende Formulierung zu ändern: «Veloinfrastruktur verbessern (Velostreifen)» in «Veloinfrastruktur verbessern (Veloweg erhalten/weiterentwickeln)».</b>
Begründung:	Zum heutigen Zustand (bestehender Rad-/Gehweg) ist ein Velostreifen keine Verbesserung, sondern eine Verschlechterung. Sollte der Veloverkehr auf die Strasse geführt werden, müsste die Sicherheit mit einer Temporeduktion verbessert werden. Mit der Formulierung «Veloinfrastruktur erstellen» behält sich die Stadt alle Optionen offen, ob sie nun einen Velostreifen- oder -weg erstellt. Die Wermatswilerstrasse gehört zudem zum Velokomfort-routen-Netz, auf welchem erhöhte Anforderungen an die Sicherheit gestellt werden.
KPB 24.3.2025	Rückkommen auf Antrag 14 und auf Antrag 131. Antrag 14a mit 9:0 Stimmen angenommen. Rückkommen auf SVP-Antrag 131 mit 9:0 Stimmen angenommen, danach Antrag 131 zurückgezogen.

Wer für den Kommissionsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für den Stadtrat ist, stimmt mit NEIN.

**Der Kommissionsantrag wird mit 34:0 Stimmen angenommen.**



#### 4.8. Koexistenzzonen

##### Andres Kronenberg, ANTRAG 1 (kein Mischverkehr, separate Velospuren)

Teilrichtplan: Mobilität

Dokumentbezeichnung: B10 Richtplanteil Teil Mobilität

Seite: 17

Nummer/Bezeichnung: V2.06

**Antrag:** Es sei der Handlungsauftrag wie folgt zu ändern:

**V2.06 Strassenraum Brunnenstrasse  
Umgestaltung zu urbanem Strassenraum mit Tempore-  
duktion, Unterführung für Fuss- und Veloverkehr, Ver-  
kehrsregime mit Spurreduktion und getrennten Fahrspu-  
ren für Velos und Koexistenzzone in Abhängigkeit von  
Fuss- und Velounterführung prüfen**

**Begründung:** Gemäss Definition im erläuternden Bericht sind Koexistenzzonen als Mischverkehr ausgeführt, Radstreifen oder Radwege sind nicht vorgesehen. Der Standard Veloverkehr Kanton Zürich erläutert, dass Mischverkehr nur bei tiefem MIV-Aufkommen funktioniert. Gemäss diesem Standard hat ein Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung stattgefunden, da Mischverkehr zu Konflikten führt. Busverkehr und MIV sollen auch nicht durch Fahrradfahrende behindert werden

KPB 8.2.2025

**Antrag mit 8:0 Stimmen angenommen.**  
**18.3.2025 Stadtrat stimmt KPB-Antrag zu.**

**Der Antrag gilt als Beschluss.**



**Andres Kronenberg, ANTRAG 1b Ergänzung (kein Mischverkehr, separate Velospuren)**

Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	18
Nummer/Bezeichnung:	V2.07

**Antrag:** Es sei der Handlungsauftrag wie folgt zu ändern:  
**V2.07 Strassenraum Bahnhofstrasse**  
Umgestaltung zu urbanem Strassenraum mit Temporeduktion. Im Bereich der Bahnquerung Verkehrsregime mit Spurreduktion und getrennten Fahrspuren für Velos Koexistenzzone in Abhängigkeit von Fuss- und Velounterführung prüfen

**Begründung:** Analog den Anträgen V2.06 und V2.14.  
Gemäss Definition im erläuternden Bericht sind Koexistenzzonen als Mischverkehr ausgeführt, Radstreifen oder Radwege sind nicht vorgesehen. Der Standard Veloverkehr Kanton Zürich erläutert, dass Mischverkehr nur bei tiefem MIV-Aufkommen funktioniert. Gemäss diesem Standard hat ein Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung stattgefunden, da Mischverkehr zu Konflikten führt. Busverkehr und MIV sollen auch nicht durch Fahrradfahrende behindert werden

KPB 8.3.2025

**Antrag mit 8:0 Stimmen angenommen.**  
**18.3.2025 Stadtrat stimmt KPB-Antrag zu.**

**Der Antrag gilt als Beschluss.**



<b>Andres Kronenberg, ANTRAG 2 (kein Mischverkehr, separate Velospuren)</b>	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	19
Nummer/Bezeichnung:	V2.14
<b>Antrag:</b>	<p>Es sei der Handlungsauftrag wie folgt zu ändern:</p> <p><b>V2.14 <del>Koexistenzzone</del> Zentralstrasse Nach Abklassierung gemäss regionalem Richtplan: <del>Ein- führung Koexistenzzone</del> / Umgestaltung Strassenraum / Temporeduktion, <u>Radstreifen einführen</u></b></p> <p><b>Raumaufteilung zugunsten erhöhter Aufenthaltsqualität Fussverkehr, Optimierung Velo- und öffentlicher Verkehr mit Änderung Verkehrsregime (Temporeduktion, Einbahn- system)</b></p>
Begründung:	<p>Gemäss Definition im erläuternden Bericht sind Koexistenzzonen als Mischverkehr ausgeführt, Radstreifen oder Radwege sind nicht vorgesehen. Der Standard Veloverkehr Kanton Zürich erläutert, dass Mischverkehr nur bei tiefem MIV-Aufkommen funktioniert. Gemäss diesem Standard hat ein Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung stattgefunden, da Mischverkehr zu Konflikten führt. Busverkehr und MIV sollen auch nicht durch Fahrradfahrende behindert werden</p>
KPB 8.2.2025	<p><b>Antrag mit 7:1 Stimmen angenommen.</b> <b>18.3.2025 Stadtrat stimmt KPB-Antrag zu.</b></p>

**Der Antrag gilt als Beschluss.**



**Andres Kronenberg, ANTRAG 3 (kein Mischverkehr, separate Velospuren)**

Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	19
Nummer/Bezeichnung:	V2.15

<b>Antrag:</b>	Es sei der Handlungsauftrag wie folgt zu ändern:  <b>V2.15 <del>Koexistenzzone</del> Zürichstrasse Nach Abklassierung gemäss regionalem Richtplan: Einführung <del>Koexistenzzone</del> / Umgestaltung Strassenraum / Temporeduktion, Einführung Radwege bei Erhalt zweier Fahrbahnen, Fusswege und Baumbestand.</b>
Begründung:	Die Zürichstrasse bietet genügend Platz für eine urbane Allee mit Fussgängerbereich, getrennte Radwege und zwei Fahrbahnen und Bäumen. Die Abhängigkeit zur Abklassierung besteht daher nicht.  Gemäss Definition im erläuternden Bericht sind Koexistenzzonen als Mischverkehr ausgeführt, Radstreifen oder Radwege sind nicht vorgesehen. Der Standard Veloverkehr Kanton Zürich erläutert, dass Mischverkehr nur bei tiefem MIV-Aufkommen funktioniert. Gemäss diesem Standard hat ein Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung stattgefunden, da Mischverkehr zu Konflikten führt. Busverkehr und MIV sollen auch nicht durch Fahrradfahrende behindert werden

KPB 8.2.2025 **Antrag geändert und mit 7:1 Stimmen angenommen.**  
18.3.2025 Stadtrat stimmt KPB-Antrag zu.

**Der Antrag gilt als Beschluss.**



#### **4.9. Parkieren**

**Stadtrat Stefan Feldmann:** *In aller Kürze schnell zu den Kommissionsanträgen, die beide Handlungsanweisungen bezüglich Parkierung für die BZO-Revision streichen will. Hier ist zu sagen, dass der Richtplan ja eben auch dazu da ist, die BZO-Revision ein wenig vorzuspüren. Auch damit wir als Planungsbehörde wissen, in welche Richtung es gehen soll.*

*Und noch ein Wort zum Parkplatz bei der Dorfbadi, einfach damit hier kein Missverständnis entsteht. Die Kommission will diesen Parkplatz in den Richtplan aufnehmen, der Stadtrat will das nicht. Das hat aber nichts damit zu tun, dass es irgendwelche Pläne gibt, diesen Parkplatz aufzuheben, sondern damit, dass diese Parkplätze baurechtlich mit der Nutzung der Dorfbadi verbunden sind. Im Richtplan werden ansonsten aber nur jene öffentlichen Parkplätze aufgenommen, die eben keiner konkreten Nutzung zugewiesen sind. Das ist der Grund, weshalb die Aufnahme des Dorfbadi-Parkplatzes systemwidrig ist und deshalb dieser Antrag abgelehnt werden sollte.*



<b>SVP/FDP, ANTRAG 71 (Handlungsanweisung PPV)</b>	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	7
Nummer/Bezeichnung:	V1, sechster Punkt (Die private und öffentliche Parkierung...)
<b>Antrag:</b>	<b>Streichung</b>
Begründung:	Wird in Verordnungen geregelt.
KPB 8.2.2025	<b>Antrag mit 4:4 Stimmen angenommen.</b> 18.3.2025 Stadtrat stimmt KPB-Antrag zu.

**Der Antrag gilt als Beschluss.**



## SVP/FDP, ANTRAG 87 (Handlungsanweisung PPV)

Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	10
Nummer/Bezeichnung:	4. Abschnitt, 8. Punkt (Mobilitätskonzepte...)
<b>Antrag:</b>	<b>Streichung</b>
Begründung:	Wird in der PV geregelt.
KPB 8.2.2025	<b>Antrag mit 4:4 Stimmen angenommen.</b>

### **Minderheitsantrag: Festhalten gemäss Stadtrat**

Andres Kronenberg (SP), Referent; Patricio Frei (Grüne), Ursula Räuftlin (Grünliberale), Balthasar Thalmann (SP)

**Andres Ott (SVP):** *Angeblich soll der MIV auf dem Stand von 2020 plafoniert werden trotz dem Wachstum, das wir seither hatten. Dies ist aber nicht korrekt mit den ständigen Einschränkungen des MIV: Mit Einbahnregime, Zubringerdienst, Tempo-30-Zonen und Fahrbahnhaltstellen wird er laufend weiter eingeschränkt. Öffentliche Parkplätze werden aufgehoben und privaten wird der Bau erschwert. So ist ein Chaos auf unseren Strassen vorprogrammiert.*

**Stadtrat Stefan Feldmann:** *Bitte entschuldigen Sie, aber auf das Votum von Andres Ott muss ich doch schnell reagieren. Als erstes zu den öffentlichen Parkplätzen, die angeblich ständig abgebaut würden. Wir hatten in den letzten Jahren zweimal eine Anfrage zu diesem Thema. Und da sieht man, dass von einem systematischen Abbau von Parkplätzen schlicht keine Rede sein kann. Von der Stadt aufgehoben wurden nur eine Handvoll.*

*Und dann zu den privaten Parkplätzen. Hier muss ich den Vorwurf doch klar zurückweisen, wir würden hier im Baubewilligungsverfahren Regeln brechen. Wir wenden hier die Vorgaben aus der BZO an und die geben Minimal- und Maximalvorgaben vor. Und diese bringen wir zur Anwendung, wir bewilligen nicht weniger als das Minimum und wir bewilligen nicht mehr als das Maximum. Wenn heute bei neuen Überbauungen nicht mehr so viele Parkplätze gebaut werden, sondern zum Beispiel mit Mobilitätskonzepten gearbeitet wird, so hat das schlicht damit zu tun, dass grosse Immobilienentwickler heute nicht mehr so viele Parkplätze bauen wollen, weil das gerade in Tiefgaragen sehr teuer ist. Das war vor zwei Jahrzehnten noch anders, aber heute wollen sie nicht mehr so viele Parkplätze bauen. Sprechen Sie doch mal mit diesen Immobilienentwicklern. Sie hängen hier veralteten Vorstellungen nach, die heute schlicht nicht mehr der Realität entsprechen.*

Wer für den Kommissionsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für den Minderheitsantrag und den Stadtrat ist, stimmt mit NEIN.

**Der Kommissionsantrag wird mit 16:18 Stimmen a b g e l e h n t .**



**SVP/FDP, ANTRAG 96 (Handlungsanweisung PPV)**

Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	12
Nummer/Bezeichnung:	V2 AF, j)
<b>Antrag:</b>	<b>Streichung</b>
Begründung:	Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.

KPB 8.2.2025

**Antrag mit 4:4 Stimmen angenommen.**  
**18.3.2025 Stadtrat stimmt KPB-Antrag zu.**

**Der Antrag gilt als Beschluss.**



<b>SVP/FDP, ANTRAG 128 (Handlungsanweisung PPV, Velo)</b>	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	38
Nummer/Bezeichnung:	V4 AF, h)
<b>Antrag:</b>	<b>Streichung</b>
Begründung:	Wird in der PV geregelt.
KPB 8.2.2025	<b>Antrag mit 4:4 Stimmen angenommen.</b>
	<b>Minderheitsantrag: Festhalten gemäss Stadtrat</b> Andres Kronenberg (SP), Referent; Patricio Frei (Grüne), Ursula Räuftlin (Grünliberale), Balthasar Thalmann (SP)

Wer für den Kommissionsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für den Minderheitsantrag und den Stadtrat ist, stimmt mit NEIN.

**Der Kommissionsantrag wird mit 17:13 Stimmen angenommen.**



<b>SVP/FDP, ANTRAG 86 (Formulierung bezüglich PPV)</b>	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	10
Nummer/Bezeichnung:	4. Abschnitt, 7. Punkt (Das Angebot...)
<b>Antrag:</b>	<b>Wort «neuen» streichen</b>
Begründung:	Selbst bei Annahme einer neuen PV müsste ständig eine weitere neue geplant werden, da der RP von einer neuen PV spricht...
KPB 8.2.2025	<b>Antrag mit 7:1 Stimmen angenommen.</b> <b>18.3.2025 Stadtrat stimmt KPB-Antrag zu.</b>

**Der Antrag gilt als Beschluss.**



<b>SVP/FDP, ANTRAG 88 (keine lenkungswirksamen Tarife bei PPs)</b>	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	11
Nummer/Bezeichnung:	1. Punkt auf Seite (Die öffentlichen...)
<b>Antrag:</b>	<b>Neuformulierung:</b> <b>Die öffentlichen und öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen sind bewirtschaftet. Die entsprechenden Parkierungsanlagen sind dank eines Parkleitsystems gut auffindbar.</b>
Begründung:	Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.
KPB 8.2.2025	<b>Antrag mit 4:4 Stimmen angenommen.</b> <b>18.3.2025 Stadtrat stimmt KPB-Antrag zu.</b>

**Der Antrag gilt als Beschluss.**



<b>SVP/FDP, ANTRAG 97 (keine lenkungswirksamen Tarife bei PP)</b>	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	12
Nummer/Bezeichnung:	V2, AF k)
<b>Antrag:</b>	<b>Streichung Wort «lenkungswirksam»</b>
Begründung:	Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.
KPB 8.2.2025	<b>Antrag mit 4:4 Stimmen angenommen.</b> 18.3.2025 Stadtrat stimmt KPB-Antrag zu.

**Der Antrag gilt als Beschluss.**



**Ursula Räuftlin, ANTRAG 7 (Reduktion PP Seefeld)**

Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	23
Nummer/Bezeichnung:	V2.28
<b>Antrag:</b>	<b>Der Handlungsauftrag sei wie folgt zu ändern: <del>Die Parkierung im Seefeld wird für den MIV auf ein Minimum reduziert. Die Zugänglichkeit ist für den Fuss- und Veloverkehr zu optimieren.</del> Erhalten.</b>
Begründung:	Statt Minimum kann auch eine konkrete Zahl festgelegt werden, die nicht überschritten werden darf. (z.B. 20 PP) (und nein, es ist nicht der grosse Parkplatz gemeint, der übergeordnet festgelegt ist).
KPB 8.2.2025	<b>Antrag geändert und mit 8:0 Stimmen angenommen.</b>

**Ursula Räuftlin (Grünliberale):** *An diesem Standort ist im Richtplan ein bestehender Parkplatz eingetragen. Dieser sollte gemäss Antrag Stadtrat weiterentwickelt werden. An diesem Standort darf aber kein Parkplatzausbau in Betracht gezogen werden. Der Handlungsauftrag ist deshalb auf «erhalten» zu begrenzen. Und noch eine Anmerkung meinerseits: Erhalten werden darf und kann nur, was einmal wirklich rechtskräftig bewilligt worden ist. Diese Baubewilligung möchte ich dann bei Gelegenheit mal einsehen können. Immerhin liegt dieses Gebiet in der Landwirtschaftszone und innerhalb des Gebiets der Greifensee-Schutzverordnung.*

Wer für den Kommissionsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für den Stadtrat ist, stimmt mit NEIN.

**Der Kommissionsantrag wird mit 34:0 Stimmen angenommen.**



<b>SVP/FDP, ANTRAG 113 (neu PP Dorfbadi)</b>	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	21 Karte
Nummer/Bezeichnung:	Neuer V2.30/Dorfbadi
<b>Antrag:</b>	<b><del>Parkplatz bei der Dorfbadi eintragen.</del> Handlungsauftrag: Erhalten, weiterentwickeln.</b>
Begründung:	Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.
KPB 8.2.2025	<b>Antrag geändert und mit 4:4 Stimmen angenommen.</b>  <b>Minderheitsantrag: Festhalten gemäss Stadtrat</b> Andres Kronenberg (SP), Referent; Patricio Frei (Grüne), Ursula Räuftlin (Grünliberale), Balthasar Thalmann (SP)

Wer für den Kommissionsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für den Minderheitsantrag und den Stadtrat ist, stimmt mit NEIN.

**Der Kommissionsantrag wird mit 17:16 Stimmen angenommen.**



#### 4.10. Unter-/Überführungen

SVP/FDP, ANTRAG 92 (Verzicht auf flankierende Massnahmen Unterführungen)	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	12
Nummer/Bezeichnung:	V2 AF, f)
<b>Antrag:</b>	<b>Streichung</b>
Begründung:	Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.
KPB 8.2.2025	<b>Antrag mit 4:4 Stimmen angenommen.</b>  <b>Minderheitsantrag: Festhalten gemäss Stadtrat</b> Andres Kronenberg (SP), Referent; Patricio Frei (Grüne), Ursula Räuftlin (Grünliberale), Balthasar Thalmann (SP)

**Stadtrat Stefan Feldmann:** Nun, hier beim Antrag 92 der Kommission sind wir wieder mal beim Thema «Sagen, was ist». Der Antrag richtet sich gegen allfällige flankierende Massnahmen, die im Zusammenhang mit dem Bau von Unterführungen ergriffen werden. Das können Busbevorzugungen sein, intelligente Lichtsignalanlagen, Temporeduktionen usw. usf. Das Ziel all dieser Massnahmen ist dabei, den Verkehrsfluss zu verstetigen. Und ich habe etwas Mühe zu verstehen, dass man hier etwas dagegen haben kann, gerade als Autofahrerin oder Autofahrer. Nun, diese flankierenden Massnahmen sind in erster Linie im Zusammenhang mit dem Bau der Unterführung Winterthurerstrasse von Bedeutung. Und schon jetzt ist klar, solche flankierenden Massnahmen nötig sind, es solche geben wird, auch aufgrund übergeordnetem Recht, wenn wir zum Beispiel an die Einhaltung der Lärmverordnung denken. Insofern kann man schon sagen, ob Sie das streichen oder nicht, spielt nicht wirklich eine Rolle. Aber wie gesagt, der Stadtrat ist der Meinung, man sollte «Sagen, was ist» und nicht durch Streichungen so tun, als ob man etwas verhindert hätte. Deshalb bleiben Sie beim Antrag des Stadtrates.

Wer für den Kommissionsantrag ist, stimmt mit JA.

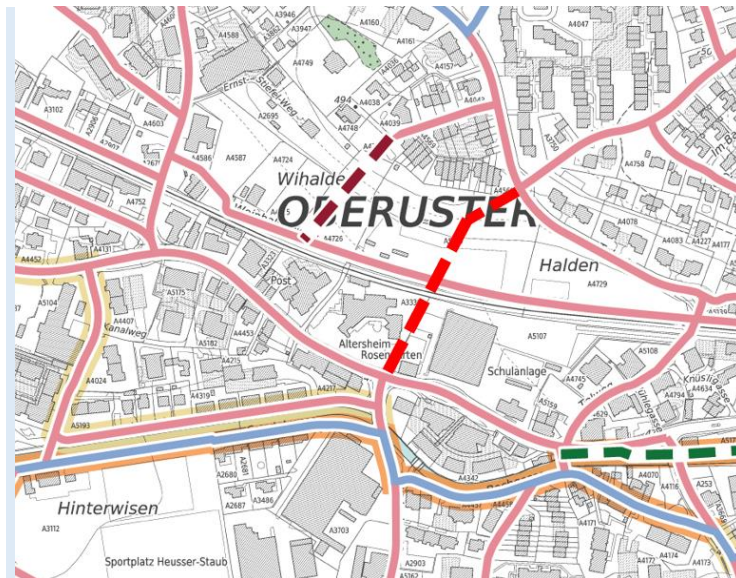
Wer für den Minderheitsantrag und den Stadtrat ist, stimmt mit NEIN.

**Der Kommissionsantrag wird mit 15:19 Stimmen a b g e l e h n t .**



## c/o Balthasar Thalmann, ANTRAG 11 (Fussgängerüberführung Oberuster)

Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	28
Nummer/Bezeichnung:	neu
<b>Antrag:</b>	<b>Eintrag einer FG-Überführung über die SBB-Doppelspur in Oberuster, zwischen Talweg/Höchistrasse und Aathalstrasse – Steigstrasse, evtl. kombiniert mit Veloweg-Verbindung.</b>
Begründung:	<p>In den kommenden Jahren wird die einspurige SBB-Linie Uster – Aathal (endlich) auf durchgehende Doppelspur ausgebaut. Mit dem Ausbau wird eine Verdichtung des Zugsfahrplanes auf der S-Bahn-Strecke Zürich HB – Stadelhofen – Uster – Wetzikon – Rapperswil – Pfäffikon/SZ einhergehen. Die Schliesszeiten werden sich von heute ca. 23 auf über 36 Minuten verlängern.</p> <p>Der Talweg ist ein wichtiger Schulweg für die nördlich der Bahn wohnenden Schülerinnen und Schüler zum Schulhaus Oberuster. Der niveaugleiche Bahnübergang Talweg wurde gemäss der Antwort des Stadtrates vom 21. August 2021 auf die Anfrage Nr. 649/2021 von 60 Schülerinnen und Schüler gequert. Heute dürften es mehr sein. Mit der geplanten Erweiterung des Schulhauses Oberuster ist mit einer noch grösseren Anzahl von Schülerinnen und Schülern zu rechnen.</p> <p>Aus Sicherheitsgründen ist es nicht zu verantworten, dass der Niveauübergang Talweg auch nach dem Ausbau auf Doppelspur im heutigen Zustand als niveaugleicher Bahnübergang belassen wird. Deshalb ist mindestens eine niveaufreie Lösung zu realisieren. Aufgrund der topografischen Situation scheint eine Personen-Überführung von der Strassenkreuzung Talstrasse/Höchistrasse über die SBB-Doppelspur zur Aathalstrasse eine zweckmässige Lösung zu sein. Zu prüfen ist, ob das Überführungsbauwerk kombiniert mit einer Veloquerung werden könnte.</p>



KPB 8.2.2025

**Antrag mit 2:6 Stimmen abgelehnt.**

**Minderheitsantrag: Zustimmung**  
Balthasar Thalmann (SP), Referent

**Paul Stopper (BPU):** *In den kommenden Jahren wird die einspurige SBB-Linie Uster – Aathal (endlich) auf durchgehende Doppelspur ausgebaut. Mit dem Ausbau wird eine Verdichtung des Zugfahrplanes auf der S-Bahn-Strecke Zürich HB – Stadelhofen – Uster – Wetzikon – Rapperswil – Pfäffikon/SZ einhergehen.*

*Die Schliesszeiten werden sich von heute ca. 23 auf über 36 Minuten verlängern. Der Talweg ist ein wichtiger Schulweg für die nördlich der Bahn wohnenden Schülerinnen und Schüler zum Schulhaus Oberuster. Der niveaugleiche Bahnübergang Talweg wurde gemäss der Antwort des Stadtrates vom 24. August 2021 auf die Anfrage Nr. 649/2021 der Gemeinderäte Matthias Bickel, Ueli Schmid und mir von 60 Schülerinnen und Schüler gequert. Heute dürften es mehr sein. Mit der geplanten Erweiterung des Schulhauses Oberuster ist mit einer noch grösseren Anzahl von Schülerinnen und Schülern zu rechnen.*

*Aus Sicherheitsgründen ist es nicht zu verantworten, dass der Niveauübergang Talweg auch nach dem Ausbau auf Doppelspur im heutigen Zustand als niveaugleicher Bahnübergang belassen wird. Deshalb ist mindestens eine niveaufreie Lösung zu realisieren. Aufgrund der topografischen Situation scheint eine Personen-Überführung von der Strassenkreuzung Talstrasse/Höchistrasse über die SBB-Doppelspur zur Aathalstrasse eine zweckmässige Lösung zu sein. Zu prüfen ist, ob das Überführungsbauwerk kombiniert mit einer Veloquerung werden könnte.*

*Ich hoffe, dass sich der Stadtrat in der Zwischenzeit von der Aussage in der Antwort auf die Anfrage 649/2021 distanziert hat: Er schrieb damals nämlich: «Die Situation für die Schüler/-innen nördlich der Bahnlinie wird durch die längeren Schliesszeiten nicht wesentlich verschlechtert, da die Barrieren nicht an einem Stück geschlossen sind. Zudem sind solche Barrieren für die Schüler/-innen durchaus ein sinnvolles Lernfeld, wenn es darum geht, zurückzulegende Strecken richtig zu planen, auf mögliche Hindernisse abzustimmen und dafür entsprechende Reserven einzuplanen. Im Weiteren wird das richtige Verhalten im Verkehr, sei es an Barrieren oder im Strassenverkehr, in der Volksschule entsprechend respektiert und eingeübt».*

*Würde das denn auch für Erwachsene und Velofahrer gelten? Die stehen ja auch vor geschlossenen Barrieren.*



Wer für den Minderheitsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für dagegen ist, stimmt mit NEIN.

**Der Minderheitsantrag wird mit 1:30 Stimmen a b g e l e h n t .**



#### 4.11. Fusswegnetz

<b>SVP/FDP, ANTRAG 117 (Beidseitiges Trottoir an Sammelstrassen)</b>	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	26
Nummer/Bezeichnung:	V3 AF e)
<b>Antrag:</b>	<b>Einfügen: ...Sammelstrassen besteht innerorts wo <u>es die räumlichen Verhältnisse zulassen</u> ohne weiteres möglich beidseitig ein Trottoir</b>
Begründung:	Verhältnismässigkeit beachten
KPB 8.2.2025	<b>Antrag geändert und mit 8:0 Stimmen angenommen.</b> 18.3.2025 Stadtrat stimmt KPB-Antrag zu.

**Der Antrag gilt als Beschluss.**



**Patricio Frei, ANTRAG 10 (Standards Fuss- und Velowegverbindungen)**

Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	27
Nummer/Bezeichnung:	Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.

**Antrag:** **Auf die Meterangaben der Breite von Fuss-/Radwegen wird verzichtet, stattdessen wird auf den kantonalen Velo-Standard als Mindestmass Bezug genommen.**

**Begründung:** 3.5 Meter Breite sind einen kombinierten Fuss-/Radweg knapp bemessen. Für die Stadt Uster ist es sinnvoller, sich bei den Mindestangaben an den kantonalen Standards zu orientieren. Dies ist sinnvoll, weil dieser nicht statisch ist, sondern sich dynamisch ständig weiterentwickelt. Zudem birgt eine fixe Mindestbreite die Gefahr, dass ein ganzer Fuss-/Radweg nicht realisiert werden kann, wenn an einer Stelle dieser Wert nicht eingehalten werden kann. Grundsätzlich soll sich die Stadt Uster an den Best Practices der Stadt Zürich orientieren.

-

KPB 8.2.2025

**Antrag mit 6:2 Stimmen angenommen.**  
**18.3.2025 Stadtrat stimmt KPB-Antrag zu.**

**Der Antrag gilt als Beschluss.**



<b>SVP/FDP, ANTRAG 121 (geplante Themenwege streichen prüfen)</b>	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	34 und 35
Nummer/Bezeichnung:	V3.41 und V3.42 und V3.43 und V3.44 und V3.45
<b>Antrag:</b>	<b><del>Die fünf Themenwege sind im Sinne einer verhältnismässigen Ausgestaltung der Richtplanung zu streichen.</del> Handlungsauftrag: Erstellen Prüfen (PPP).</b>
Begründung:	Der Richtplanentwurf ist bei dieser Anzahl von Vorhaben masslos überladen. Es scheint keine Priorisierung zu geben. Zusätzlich zu den 37 «regulären» Vorhaben sind weitere Themenwege ohne erkennbaren substantiellen Mehrwert vorgesehen. Diese vier davon sind zu streichen.
KPB 8.2.2025	<b>Antrag geändert und mit 8:0 Stimmen angenommen.</b> <b>18.3.2025 Stadtrat stimmt KPB-Antrag zu.</b>

**Der Antrag gilt als Beschluss.**



#### 4.12. Veloverkehr allgemein

<b>SVP/FDP, ANTRAG 123 (Vermittlung Vorteile Velofahren streichen)</b>	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	37
Nummer/Bezeichnung:	V4 Ziele, zweiter Abschnitt der Seite (Die Bevölkerung von ...)
<b>Antrag:</b>	<b>Streichung ganzer Abschnitt</b>
Begründung:	Nicht RP-relevant
KPB 8.2.2025	<b>Antrag mit 4:4 Stimmen angenommen.</b> 18.3.2025 Stadtrat stimmt KPB-Antrag zu.

**Der Antrag gilt als Beschluss.**



**SVP/FDP, ANTRAG 129 (Vermittlung Vorteile Velofahren streichen)**

Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	38
Nummer/Bezeichnung:	V4 AF, j)
<b>Antrag:</b>	<b>Streichung</b>
Begründung:	Wie wäre dieses Ziel überhaupt legitimiert? Bei dieser Formulierung handelt es sich um eine politische Stossrichtung und wenn überhaupt, um ein Ziel einer strategischen Ausrichtung resp. z.B. um ein Legislaturziel und ist nicht in einer kommunalen Richtplanung festzuhalten.
KPB 8.2.2025	<b>Antrag mit 4:4 Stimmen angenommen.</b> <b>18.3.2025 Stadtrat stimmt KPB-Antrag zu.</b>

**Der Antrag gilt als Beschluss.**



<b>SVP/FDP, ANTRAG 134 (keine kommunalen Themenwege Velo)</b>	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	45/46
Nummer/Bezeichnung:	V4.26 – V4.30
<b>Antrag:</b>	<b>Die Kategorie «Kommunale Themenwege» soll gestrichen werden. Inkl. aller Einträge mit Bezug zu diesen Themenwegen. Die bestehende/geplante Veloroute See – Stadtpark – Oberuster <u>und die Velobahn sollen</u> als eine Route ins Velowegnetz integriert werden (Karte Seite 39)</b>
Begründung:	Kategorie unnötig und verwirrend. Bringt keinen Mehrwert für den Velofahrer.
KPB 8.2.2025	<b>Antrag geändert und mit 8:0 Stimmen angenommen. 18.3.2025 Stadtrat stimmt KPB-Antrag zu.</b>

**Der Antrag gilt als Beschluss.**



#### 4.13. Velo-Komfortrouten

Andres Kronenberg, ANTRAG 5 (Aufnahme Netz Velo-Komfortrouten)	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	37, 39
Nummer/Bezeichnung:	Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.
<b>Antrag:</b>	<b>Die Definition und die Beschreibungen der Velo-Komfortrouten entsprechend dem Stadtrat Beschluss Nr. 213 / V2.07.21 sollen im Richtplan nachgeführt werden. Die Karten sind ebenso nachzuführen. Des Weiteren soll der Netzplan Velo-Komfortrouten in den Richtplan integriert werden.</b>
Begründung:	<i>Die verwendeten Begriffe und Beschreibungen im Richtplan sind nicht mehr schlüssig. An der Sitzung vom 24. August wurde erläutert, dass Komfortrouten als priorisierte, besonders gut ausgeführte Freizeit- oder Alltagsrouten zu betrachten sind.</i> Der zeitliche Ablauf der Richtplanerstellung liess eine Anpassung an den Stadtratsbeschluss nicht mehr zu. Dies soll nun nachgeholt werden.
KPB 8.2.2025	<b>Antrag mit 8:0 Stimmen angenommen.</b> <b>18.3.2025 Stadtrat stimmt KPB-Antrag zu.</b>

**Der Antrag gilt als Beschluss.**



## Patricio Frei, ANTRAG 12 (zusätzliche Verbindung Velo-Komfortroute)

Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	41
Nummer/Bezeichnung:	V4, Alltagsroute Velo kommunal
<b>Antrag:</b>	<b>Es sei folgender Abschnitt als Velokomfortroute auszuweisen: Seestrasse von der Wil- bis Apothekerstrasse.</b>
Begründung:	Gemäss Konzept Velokomfortrouten wird jedes Quartier und jede Aussenwacht an das Velokomfortrouten-Netz angebunden. Einzige Ausnahme: Niederuster. Von hier fehlt eine direkte Anbindung ins Zentrum. Die bereits realisierte Velokomfortroute (Pfannenstilstrasse – Rietackerstrasse - Quellenweg) kann nur mit einem grossen Umweg erreicht werden.
KPB 8.2.2025:	<b>Antrag mit 3:5 Stimmen a b g e l e h n t .</b>  <b>Minderheitsantrag: Zustimmung</b> Patricio Frei (Grüne), Referent; Andres Kronenberg (SP), Ursula Räuftlin (Grünliberale), Balthasar Thalmann (SP)

**Patricio Frei (Grüne):** *Velokomfortrouten-Netz angebunden. Einzige Ausnahme: Niederuster. Von hier fehlt eine direkte Anbindung ins Zentrum. Die bereits realisierte Velokomfortroute (Pfannenstilstrasse – Rietackerstrasse - Quellenweg) kann nur mit einem grossen Umweg erreicht werden. Deshalb braucht es hier eine Korrektur: Der Abschnitt auf der Seestrasse zwischen der Wil- und der Apothekerstrasse soll für Velofahrende sicherer werden.*

**Isabel Eigenmann (Die Mitte):** *Das Referat bezieht sich auf sämtliche Anträge im Zusammenhang mit Velorouten.*

*Uster möchte das Zentrum vom Verkehr entlasten und setzt zielgerichtet auf den Umstieg auf das Velo. Wie bereits erwähnt, möchte die FDP/Mitte-Fraktion sich nicht gegen den Veloverkehr stellen, sondern sieht das sichere Miteinander als erstrebenswert. Als passionierte Velofahrerin bin ich oft per Velo in Uster unterwegs. Ich habe aber ehrlich gesagt noch nie darüber nachgedacht, ob oder welche Veloroute ich nun nehmen soll: die Alltagsroute oder die Freizeitroute? Das spielt für mich auch keine Rolle, ich muss von A nach B, möglichst schnell. Natürlich freut es auch mich, wenn ich auf einem Veloweg fahren kann, aber ob man nun tatsächlich wegen dem Freitagsmarkt neue Routen und Investitionen realisieren muss? Das ist nun doch zu viel Velo für mich und macht die Velofahrer auch unsympathisch, sind damit wahrscheinlich Einschränkungen für andere Verkehrsteilnehmer verbunden. Wenn die Poststrasse gesperrt ist, fahre ich halt rundum oder bin mir auch nicht zu schade abzusteigen. Auch Autofahrer müssen Umleitungen in Kauf nehmen. Die FDP/Die Mitte-Fraktion unterstützt Massnahmen zur Sicherheit, aber nicht jede Verbindung muss abgedeckt oder wieder speziell gekennzeichnet sein, damit sie genutzt wird. Gekennzeichnet sowieso nur, wenn man sich das genau überlegt hat und nicht wieder alles entfernen muss. Nicht alle Strassen brauchen zwingend eine Veloroute, wenn nahe, sichere Alternativen bestehen. Lieber ein kleineres, aber durchgängiges Hauptnetz, bestehend aus den geforderten Freizeit- und Alltagsrouten, statt viele isolierte Teilstrecken und eine zusätzliche Dorfroute.*



*Investitionen sollen dort gemacht werden, wo sie wirklich nötig sind und zur Sicherheit und damit zur Förderung vom Veloverkehr beitragen. Von Vergoldungen wie Velounterführungen sind bei diesem Investitionsprogramm abzusehen.*

**Andres Ott (SVP):** *Als Velofahrer nehme ich normalerweise die Route, die mir die Beste erscheint, meistens die schnellste, als ich z.B. mit meinen kleinen Kindern unterwegs war, wählte ich die sicherste. Gestaut habe ich beim Studium des Richtplans, was da alles für Routen erstellt werden sollten: Velobahn, Alltagsroute, Freizeitroute, (scherzhaft) gemütliche Route, romantische Route. Wie sollen sich die Velofahrer denn da zurechtfinden? Sollen mit verschiedenen Farben wieder grosse Punkte auf die Strasse aufgemalt werden?*

Wer für den Minderheitsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für dagegen ist, stimmt mit NEIN.

**Der Minderheitsantrag wird mit 19:16 Stimmen angenommen.**



<b>SVP/FDP, ANTRAG 127 (keine höheren Standards für Velo-Komfortrouten)</b>	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	37
Nummer/Bezeichnung:	V4 Allgemeine Festlegung c
<b>Antrag:</b>	<b>Der nachfolgende Passus soll gestrichen werden: Die Anforderungen gehen über die «Standards Veloverbindung» hinaus.</b>
Begründung:	Festlegung b verweist auf die «Standards Veloverbindung». Es ist nicht verständlich, wieso in Festlegung c über diese Standards (es handelt sich hierbei notabene um kantonale Vorgaben) hinausgegangen werden soll. Ebenso ist kein verhältnismässiger Mehrwert zu erkennen.
KPB 8.2.2025:	<b>Antrag mit 6:2 Stimmen angenommen.</b> <b>18.3.2025 Stadtrat stimmt KPB-Antrag zu.</b>

**Der Antrag gilt als Beschluss.**



#### 4.14. Ergänzungen / Änderungen Velonetz

##### Patricio Frei, ANTRAG 5a (Bushof Nord)

Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	54
Nummer/Bezeichnung:	V5.05
<b>Antrag:</b>	<b>Langfristige Raumsicherung für Erweiterung Bushof <u>so-</u> <u>wie komfortable Verbindung zum Bushof Süd</u></b>
Begründung:	Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.
KPB 8.3.2025	<b>Antrag mit 4:4 Stimmen a b g e l e h n t .</b>  <b>Minderheitsantrag: Zustimmung</b> Patricio Frei (Grüne), Referent; Andres Kronenberg (SP), Ursula Räuftlin (Grünliberale), Balthasar Thalmann (SP)

Wer für den Minderheitsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für dagegen ist, stimmt mit NEIN.

**Der Minderheitsantrag wird mit 19:16 Stimmen angenommen.**



**c/o Balthasar Thalmann, ANTRAG 05 (Abstellplätze und Veloverbindungen Zentrum/Bahnhof)**

Teilrichtplan: Mobilität, Teil III Velo

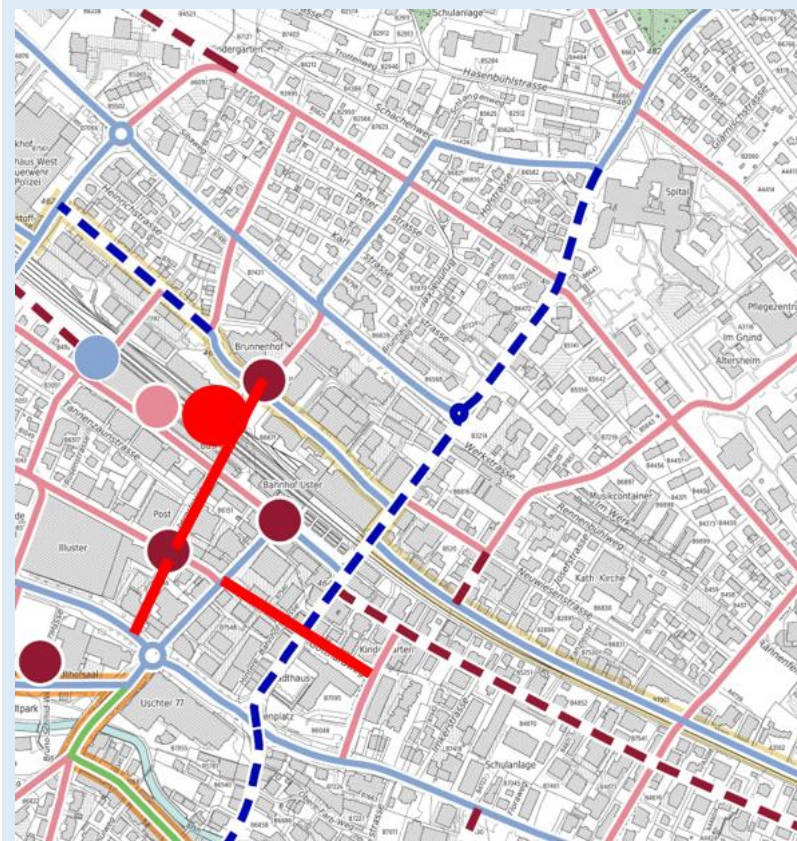
Dokumentbezeichnung: B10 Richtplantext Teil Mobilität

Seite: 39, 47

Nummer/Bezeichnung: neu

**Anträge:**

- 1. Durchgehende, verkehrssichere Veloroute Pfäffikerstrasse (Spital) - Schachenweg – Breitacherstrasse – Bahnhof-Unterführung – Webernstrasse – Tannenzaunstrasse – Gerichtsstrasse – Zürichstrasse.**
- 2. Unterirdische, bewachte Velostation unter den Bahngleisen, mit direkten, separaten Zugängen auf die Bahnperrens**
- 3. Veloroute Gerichtsstrasse – Bahnhofstrasse – Gotthardweg – Braschlergasse.**



Begründung: **Zu Antrag 1 und 2**



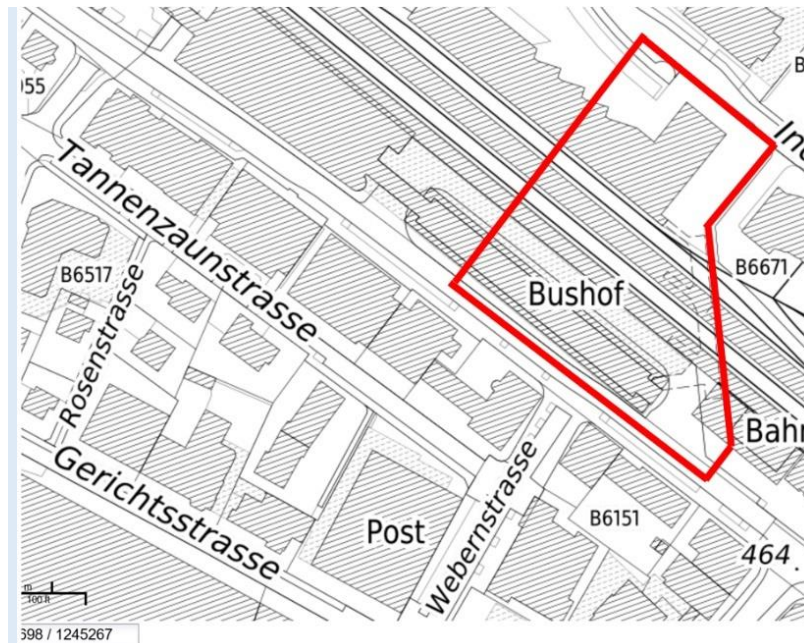
Die Pfäffiker-/Brunnenstrasse ist neben einem wichtigen Schulweg vom/ zum Hasenbühschulhaus auch die Haupt-Velo-Achse vom nördlichen Uster ins Zentrum.

Es wird dem Kanton kaum gelingen, auf der Pfäffiker-/Brunnenstrasse zwischen Spital und der T-Kreuzung Oberlandstrasse eine für Velofahrer sichere Route zu erstellen. Es müsste zwingend ein von der MIV-Fahrbahn abgetrennter Radweg sein. Dafür ist die Strasse zu schmal. Zwischen der Oberlandstrasse und dem Bahnübergang Brunnenstrasse ist das Verkehrsregime (MIV) auf Jahre hinaus nicht geklärt. So lange können die Ustermer nicht mehr auf die vor mehr als 40 Jahren versprochene sichere Veloroute warten – vor allem nicht die Schüler.

Die Unterquerung des Bahnareals zwischen dem Brunnacherweg und der Webernstrasse ist die »natürliche« Fortsetzung der sicheren Veloroute. Kein normaler Mensch begreift, weshalb dieser nicht durchgehend ist (Die Bahnhofunterführung «Mitte» ist mit einem allgemeinen Fahrverbot belegt!).

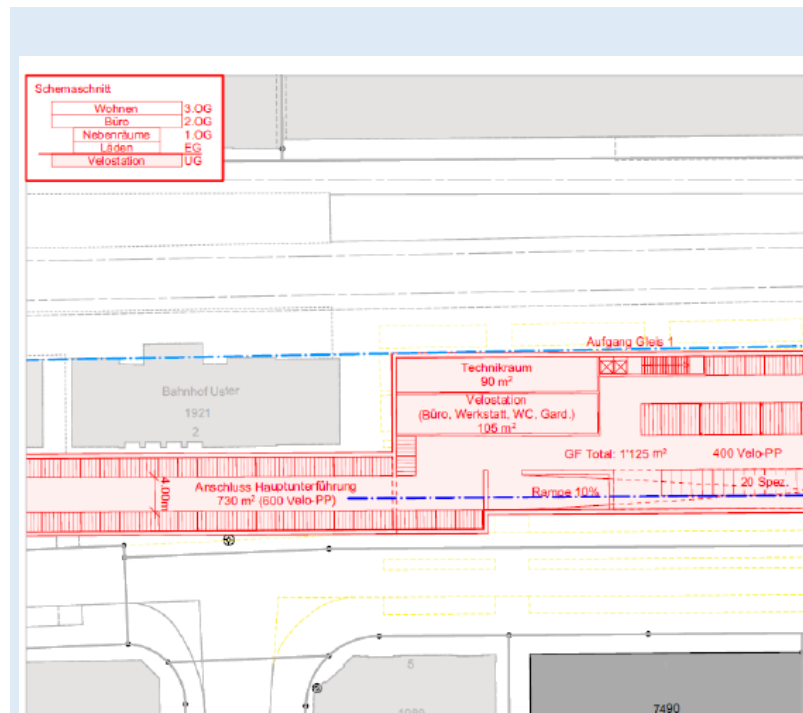
Zweckmässigerweise soll diese Velounterquerung mit einer grossen, bewachten Veloabstellanlage ergänzt werden. Damit können u.a. folgende, bisher nicht ansatzweise angegangenen Probleme gelöst werden:

- Auf die geplante, massive Erweiterung der Personenunterführung Brunnenstrasse kann verzichtet werden.
- Die neue Veloabstellanlage unter dem Bahnhof kann (endlich) auch von Velofahrern von den südlich der Bahnlinie liegenden Stadtteilen (dem überwiegenden Teil Velofahrer vom/zum Bahnhof) gefahrlos und direkt angefahren werden.
- Auf eine geplante unterirdische Veloabstellanlage unter dem Bahnhofplatz-Ost mit der brutalen und rücksichtslosen Fällung aller Bäume sowie auf den Zugangs-Tunnel vor dem Bahnhofgebäude kann verzichtet werden. (Der Zugangs-Tunnel von der geplanten unterirdischen Abstellanlage vor dem Bahnhofgebäude würde an der engsten Stelle in die Ufü «Mitte» münden, d.h. das Menschen-Gedränge würde noch grösser. Zudem läge die Velo Anlage Bahnhofplatz Ost gegenüber dem Bushof zu weit weg). Demgegenüber können bei der Veloabstellanlage unter dem Bahnhof bei der Ufü «Mitte» alle Velofahrenden über neue, direkte Zugänge auf die Perrons gelangen. Damit können sie die heute zu kleine Bahnhof-Ufü «Mitte» stark entlasten.
- Mit der Einmündung des Velo-Tunnels in der Webernstrasse gelangen die Velofahrenden sicher ins Einkaufszentrum von Uster und zur Post und weiter zur Zürichstrasse.

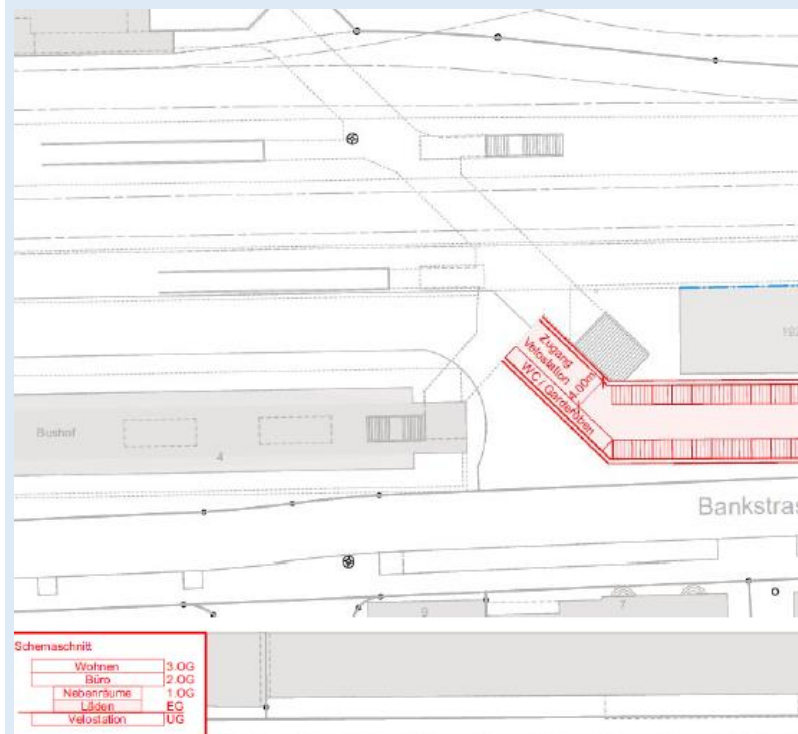


**Nachfolgend die bildhaften Vorschläge, welche die Stadt Uster zum Agglomerationsprogramm, 5. Generation, dem Kanton zu den geplanten Bauvorhaben rund um den Bahnhof eingereicht hat** (diese Bilder fehlen unverständlicherweise in den Unterlagen des Stadtrates an den Gemeinderat zum Richtplan Uster; Versehen oder Angst vor dem eigenen Mut?):

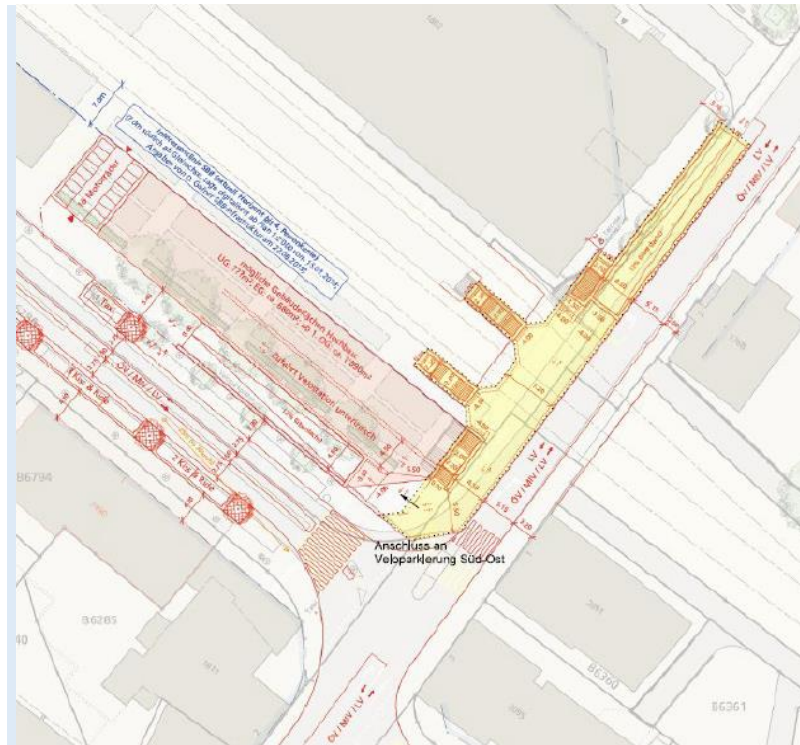




Von der Stadt Uster geplante, unterirdische Veloabstellanlage unter dem Bahnhofplatz-Ost. Alle Bäume mussten gefällt werden!



Zugang von der unterirdischen Velo-Anlage Bahnhofplatz-Ost zur bestehenden, zu kleinen P-Ufö «Mitte». Genau dort, wo jeweils das grösste Gedränge herrscht!



Massive Erweiterung der Personen-Ufö Brunnenstrasse zu einer kombinierten Velo-/FG-Ufö. Das beliebte Porter-House müsste schliessen.

### **Zu Antrag 3** (Veloverbindung Gerichtsstrasse Bahnhofstrasse – Gotthardweg)

Die Verbindung wurde in den Echoräumen (bis zur Bewusstlosigkeit) diskutiert. Die Mitglieder des Echoraumes stimmte mehrheitlich der Aufnahme dieser Radwegverbindung zu. In den nachfolgenden Sitzungen war diese Verbindung fester Bestandteil der Plan-Unterlagen.

Es ist enttäuschend und nicht hinnehmbar, dass die Ustermer Verkehrsplanerin/Verkehrsplaner diesen Entscheid wieder umstossen wollen. Sie zeichnen für die Entfernung dieses Eintrages verantwortlich (vergl. Diskussion anlässlich der Ausstellung anlässlich des Samstags-Marktes auf der Poststrasse vom 21. September 2024).



KPB 23.6.2025

**Antrag 1 mit 1:7 Stimmen abgelehnt .**

**Minderheitsantrag: Zustimmung**

Balthasar Thalmann (SP), Referent

**Antrag 2 mit 1:7 Stimmen abgelehnt .**

**Minderheitsantrag: Zustimmung**

Balthasar Thalmann (SP), Referent

**Antrag 3 mit 1:7 Stimmen abgelehnt .**

**Minderheitsantrag: Zustimmung**

Balthasar Thalmann (SP), Referent

**Ursula Räuftlin beantragt zu Ziffer 1:**

**Durchgehende, verkehrssichere Veloroute Pfäffikerstrasse (Spital) – Schachenweg – Breitacherstrasse – Bahnhof-Unterführung – ~~Poststrasse~~ – ~~Tannen-~~ ~~zaunstrasse~~ – Gerichtsstrasse – Zürichstrasse**

**Antrag mit 4:4 Stimmen abgelehnt .**

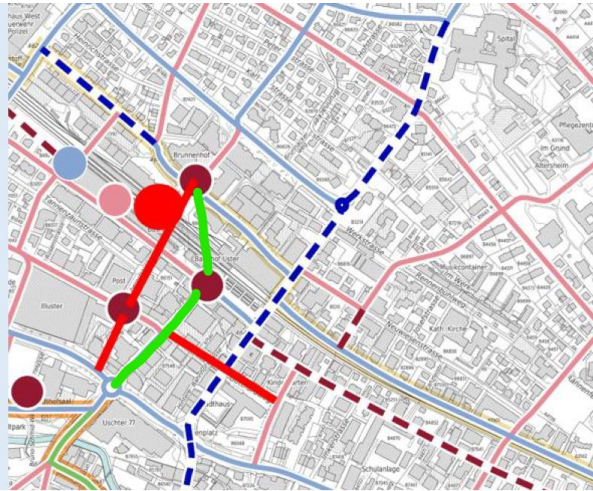
**Minderheitsantrag: Zustimmung**

Ursula Räuftlin (Grünliberale), Referentin; Patricio Frei (Grüne),  
Andres Kronenberg (SP), Balthasar Thalmann (SP)

**Paul Stopper (BPU):** *Die Verbindung wurde in den Echoräumen mehrmals diskutiert. Die Mitglieder des Echoraumes stimmte mehrheitlich der Aufnahme dieser Radwegverbindung zu. In der nachfolgenden Sitzung war diese Verbindung dann auch fester Bestandteil der Plan-Unterlagen. Es wäre zu erwarten gewesen, dass diese wichtige Veloverbindung (auch zum Stadthaus!) im Richtplan ihren Platz finden werde. Aber Ohalätz: Jemand hatte die Dreistigkeit, diese Verbindung wieder zu entfernen. Ohne Begründung. Das ist nicht hinnehmbar. Ich unterstütze diesen Antrag.*

**Andres Kronenberg (SP):** *Damit Klarheit herrscht, lieber Paul Stopper – vorhin ging es um eine langfristige Raumsicherung, damit wir in Zukunft die Freiheit haben, über solche oder ähnliche Projekte abstimmen. Jetzt geht es um konkrete Vorhaben.*

**Ursula Räuftlin (Grünliberale):** *Im Antrag 1 wird eine direkte durchgehende, verkehrssichere Veloroute Pfäffikerstrasse (Spital) via Schachenweg und Bahnhofunterführung bis an die Zürichstrasse verlangt. Dabei soll aber der Verkehr von der Bahnhofunterführung über die Webernstrasse und den Jelmoli-Parkplatz an die Zürichstrasse geführt werden. Wir stehen für direkte und durchgehende Velorouten ein, die von den Velofahrern zügig befahren werden können. Die Führung einer Veloverbindung durch das fussgängerfreundliche Zentrum entspricht dabei allerdings nicht unserer Vorstellung von einer Veloroute. Diese soll deshalb, wenn sie denn wirklich durch eine Bahnunterführung Mitte führen soll, über die Poststrasse und nicht die Webernstrasse geführt werden. Zum Schutz der Fussgänger und zur Gewährleistung einer für Velofahrer angemessenen Fahrgeschwindigkeit bitte ich Euch, dieser vorgeschlagenen Alternative zum Antrag 1 den Vorzug zu geben.*



**Paul Stopper (BPU)** zum Vorschlag Räuftlin: *Da muss ich dich enttäuschen, Ursula. Diesen Vorschlag kann ich beim besten Willen nicht unterstützen. Wie willst du denn die Velorampe in der Poststrasse anordnen und gleichzeitig noch den Bus hindurchführen, inkl. MIV-Zufahrt zum Parkhaus des Kern Nord? Ganz einfach unmöglich. Du musst mir schon Pläne zeigen, wie du das bewerkstelligen willst. Der von mir vorgeschlagene südliche Ausgang der neuen Personen- und Velounterführung in der Webernstrasse ist der ideale Ort. Die Webernstrasse steigt von der Post leicht zur Bankstrasse.*

**Ursula Räuftlin (Grünliberale):** *Ich bin nicht nur Velofahrerin, sondern auch Fussgängerin. Die letztgenannte Person ist die schwächste und die wollen wir schützen. deshalb sollen keine Velofahrer in die zukünftige Fussgängerzone im Stadtzentrum geführt werden.*

#### Ziffer 1

Es liegen **zwei gleichgeordnete Anträge**, und zwar der Minderheitsantrag c/o Balthasar Thalmann (Tannenzaunstrasse) und der Minderheitsantrag Ursula Räuftlin (Poststrasse). Diese Anträge schliessen sich gegenseitig aus und werden **gegeneinander zur Abstimmung** gebracht.

Wer für den Minderheitsantrag Balthasar Thalmann (mit «Tannenzaunstrasse») ist, stimmt jetzt.  
Wer für den Minderheitsantrag Ursula Räuftlin (mit «Poststrasse») ist, stimmt jetzt.

**Der Antrag Balthasar Thalmann hat eine Stimme erhalten.**

**Der Antrag Ursula Räuftlin hat 25 Stimmen erreicht und ist damit vorläufig angenommen.**

Wer für den Minderheitsantrag Ursula Räuftlin ist, stimmt mit JA.  
Wer dagegen ist, stimmt mit NEIN.

**Der Antrag Ursula Räuftlin wird mit 16:17 Stimmen a b g e l e h n t**



Ziffer 2

Wer für den Minderheitsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer dagegen ist, stimmt mit NEIN.

**Der Minderheitsantrag wird mit 0:32 Stimmen a b g e l e h n t .**

Ziffer 3

Wer für den Minderheitsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer dagegen ist, stimmt mit NEIN.

**Der Minderheitsantrag wird mit 1:33 Stimmen a b g e l e h n t .**



## Patricio Frei, ANTRAG 17 (Veloverbindungen Zentrum)

Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B06 Richtplankarte Teil Mobilität Karte III Veloverkehr
Seite:	-
Nummer/Bezeichnung:	Webernstrasse

**Antrag:** **Es sei folgender Abschnitt als Alltagsroute kommunal auszuweisen: Webernstrasse und deren Verlängerung zur Zürichstrasse (V3.31 für Fussverkehr) und weiter über die Theaterstrasse zur Velokomfortroute im Stadtpark.**

**Begründung:** Die Webernstrasse und deren für den Fussverkehr geplanten Verlängerung (V3.31) ist eine direkte und attraktive Verbindung zwischen dem Bahnhof und der Zürichstrasse. Ein Fahrverbot aufgrund der geplanten Fussgängerzone wäre nicht zielführend. Der Fuss- und Veloverkehr soll insbesondere auch im Zentrumsgebiet in Koexistenz möglich sein. Insbesondere freitags vormittags, wenn wegen des Wochenmarkts auf der Poststrasse ein Fahrverbot besteht, braucht es für die Anbindung des Veloverkehrs ab der Seestrasse dringend eine taugliche Alternative. Beim Einwendungsverfahren wurde dieser Ergänzungswunsch nicht berücksichtigt mit folgender Begründung: «Die Webernstrasse ist Teil der geplanten Fussgängerzone und kann entsprechend nicht Teil einer Veloroute sein.» Dieses Argument ist allerdings nicht stichhaltig, wie die Gerichtsstrasse beweist, die in derselben Fussgängerzone liegt und dennoch Teil einer Veloroute ist. Auf der anderen Seite der Zürichstrasse soll die Theaterstrasse in das Velonetz integriert werden, um die Velokomfortroute anzubinden.

KPB 8.3.2025

**Antrag mit 3:5 Stimmen a b g e l e h n t .**

**Minderheitsantrag: Zustimmung**

Patricio Frei (Grüne), Referent; Andres Kronenberg (SP), Ursula Räuftlin (Grünliberale), Balthasar Thalmann (SP)

**Patricio Frei (Grüne)** zu den Anträgen 17 und 18: *Interesse des Gewerbes, wenn ihre Kundinnen und Kunden das Zentrum mit dem Velo möglichst sicher und problemlos erreichen. Konkret will der Antrag 17 sicherstellen, dass auf der Webernstrasse und deren geplanten Verlängerung eine direkte und attraktive Verbindung zwischen dem Bahnhof und der Zürichstrasse für den Fuss- und Veloverkehr entsteht. Die Gerichtsstrasse beweist: Eine Strasse kann gleichzeitig in einer Fussgängerzone liegen und dennoch Teil einer Veloroute sein.*



**uster**

Wohnstadt am Wasser

Seite 90/110

*Auf der anderen Seite der Zürichstrasse soll die Theaterstrasse in das Velowegnetz integriert werden, um die Velokomfortroute besser anzubinden.*

*Und Antrag 18 will das kulturelle und das politische Zentrum, also das Zeug- mit dem Stadthaus, verbinden, und zwar über die Gerichtsstrasse bis zur Braschlergasse. Ein Fahrverbot ist nicht zielführend. Der Fuss- und Veloverkehr soll in Koexistenz möglich sein. Gerade dem Kern Süd/Nord kann ein bisschen Belebung nur gut tun.*

Wer für den Minderheitsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für dagegen ist, stimmt mit NEIN.

**Der Minderheitsantrag wird mit 11:23 Stimmen a b g e l e h n t .**



**Patricio Frei, ANTRAG 18 (Veloverbindungen Zentrum)**

Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B06 Richtplankarte Teil Mobilität Karte III Veloverkehr
Seite:	-
Nummer/Bezeichnung:	Verbindung Gerichtsstrasse mit Gotthardweg
<b>Antrag:</b>	<b>Es sei einen Veloverbindung zwischen der Gerichtsstrasse und dem Gotthardweg bis zur Braschlergasse zu ermöglichen.</b>
Begründung:	Im Zentrum von Uster soll das Velowegnetz möglichst eng und durchlässig sein. Deshalb ist es sinnvoll, eine direkte Verbindung zwischen dem kulturellen (Zeughaus) und politischen Zentrum (Stadthaus) über die Gerichtsstrasse bis zur Braschlergasse zu schaffen. Ein Fahrverbot ist nicht zielführend. Der Fuss- und Veloverkehr soll in Koexistenz möglich sein. Eine Veloverbindung würde auch zur Belebung des Kerns Süd/Nord beitragen.
KPB 8.3.2025	<b>Antrag mit 4:4 Stimmen a b g e l e h n t .</b>  <b>Minderheitsantrag: Zustimmung</b> Patricio Frei (Grüne), Referent; Andres Kronenberg (SP), Ursula Räuftlin (Grünliberale), Balthasar Thalmann (SP)

Wer für den Minderheitsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für dagegen ist, stimmt mit NEIN.

**Der Minderheitsantrag wird mit 18:16 Stimmen angenommen.**



<b>Patricio Frei, ANTRAG 13 (neue Veloverbindung)</b>	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	41
Nummer/Bezeichnung:	V4, Alltagsroute Velo kommunal
<b>Antrag:</b>	<b>Es sei folgender Abschnitt als Alltagsroute kommunal auszuweisen: Südstrasse / Zeltweg</b>
Begründung:	Zwischen dem Bahnübergang an der Winterthurerstrasse und dem Berufsschulzentrum gibt es keine attraktive und vom MIV weitgehend befreite Route. Das Veloroutennetz bietet in diesem Bereich nur die stark befahrenen Winterthurer-/Berchtoldstrasse mit zwei grossen Kreiseln an. Für ungeübte Velofahrende oder Velofahrende mit einem erhöhten Sicherheitsbedürfnis sind diese Abschnitte ungeeignet. Mit der Südstrasse und dem Zeltweg kann ein Angebot auf einer verkehrsberuhigten Achse zwischen Brand- und Wilstrasse angeboten und zudem ein Anschluss an die Velokomfortroute an der Quellenstrasse geschaffen werden.
KPB 8.3.2025:	<b>Antrag mit 8:0 Stimmen angenommen.</b>

**Patricio Frei (Grüne):** *Zwischen dem Bahnübergang an der Winterthurerstrasse und dem Berufsschulzentrum gibt es für Velofahrende keine attraktive Route. Die stark befahrenen Winterthurer-/Berchtoldstrasse mit zwei grossen Kreiseln ist für ungeübte Velofahrende oder Velofahrende mit einem erhöhten Sicherheitsbedürfnis ungeeignet. Die Südstrasse und der Zeltweg stellen eine verkehrsberuhigte Achse dar, die zudem an die Velokomfortroute an der Quellenstrasse angeschlossen werden kann.*

*Dieser Antrag war in der Kommission unbestritten, dennoch unterstützt ihn der Stadtrat nicht – für uns Grüne unverständlich.*

Wer für den Kommissionsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für den Stadtrat ist, stimmt mit NEIN.

**Der Kommissionsantrag wird mit 28:6 Stimmen angenommen.**



**SVP/FDP, ANTRAG 133 (Seefeldstrasse Veloverbindung streichen)**

Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	39 Karte / S. 42
Nummer/Bezeichnung:	V4.17 Seefeldstr. Riedikon
<b>Antrag:</b>	<b>Streichen</b>
Begründung:	Separate Veloführung besteht bereits

KPB 8.3.2025

**Antrag mit 7:1 Stimmen angenommen.**  
18.3.2025 Stadtrat stimmt KPB-Antrag zu.

**Der Antrag gilt als Beschluss.**

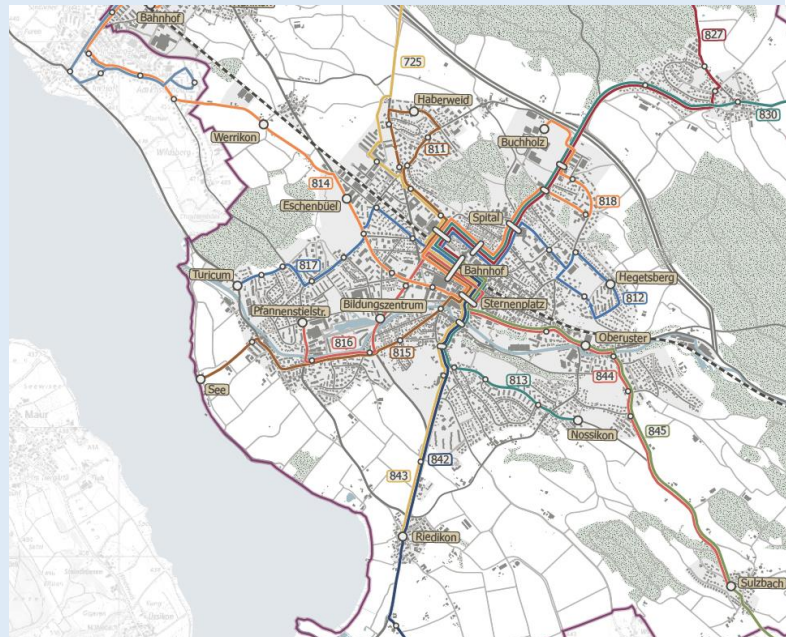


#### 4.15. Öffentlicher Verkehr

c/o Balthasar Thalmann, ANTRAG 09 (Richtplaneinträge öV)	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	Erläuternder Bericht Stadtrat zur Richtplanung, Karte I öffentlicher Verkehr
Seite:	101, Karte
Nummer/Bezeichnung:	
<b>Anträge:</b>	<p><b>Der Teil MIV/öV Erläuternder Bericht und Karte sind an den Stadtrat zurückzuweisen mit folgenden Änderungsanträgen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Die Ausführungen zum öffentlichen Verkehr sind zu konkretisieren.</b></li><li>• <b>Es ist je eine separate Karte öV und MIV zu erstellen.</b></li><li>• <b>In der öV-Karte ist ein in sich stimmiges Bus-Konzept mit den entsprechenden Linienführungen und den Haltestellen (bestehende, projektierte) aufzuführen.</b></li></ul>
Begründung:	<p>Weder im Erläuternden Bericht noch in der öV-Karte ist ein Konzept zu erkennen. Im Bericht stehen zwar sehr hochstehende Sätze wie: <i>Ein hochwertiges Netz des öffentlichen Verkehrs (Bahn und Bus) ist für den Umstieg der Bevölkerung auf nachhaltige Verkehrsmittel (Uster steigt um!) besonders relevant. Auf die Ausgestaltung der Bahn und Buslinien und deren Taktfrequenz hat die Stadt als Standortgemeinde jedoch nur eingeschränkten Einfluss, da der ZVV das Angebot bestellt und die VZO das Busangebot betreiben. Jedoch kann die Stadt als Strassenbesitzerin bei den kommunalen Strassen die Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr beeinflussen. Der Fokus der kommunalen Richtplanung im Bereich öffentlicher Verkehr richtet sich deshalb primär auf Verbesserungen dieser Rahmenbedingungen.</i></p> <p><i>Grundlagen für die Festlegungen sind der regionale Richtplan, das bestehende Busangebot, das STEK und eine Konzeptstudie der SBB zu den Auswirkungen des Ausbauprogramms STEP 2035».</i></p> <p>Was will der Stadtrat damit aussagen?</p>

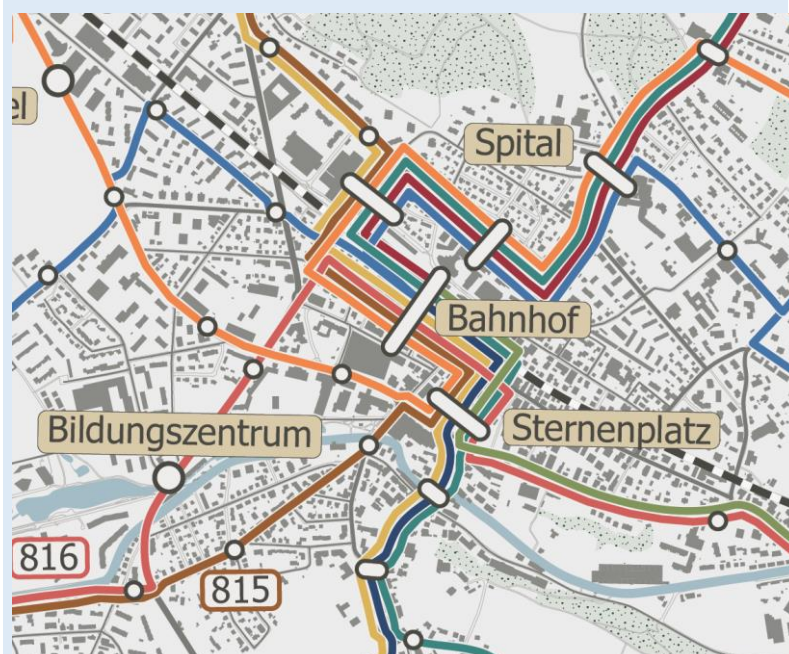


Im STEK vom August 2019 war mehr enthalten als in der Weiterbearbeitung Richtplanung 2024:



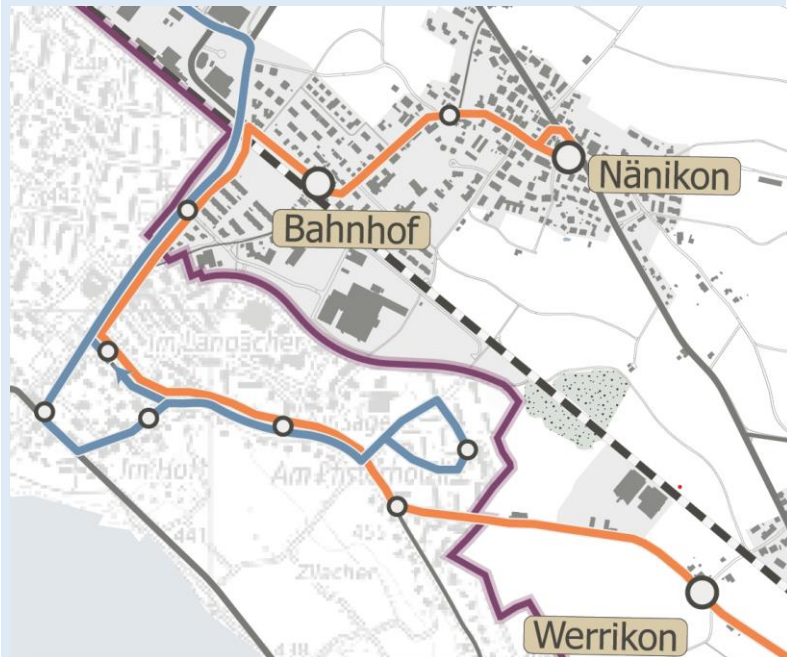
Legende zu diesem Plan:

«**Abbildung 49: Busliniennetz 2035.** Das heutige Netz wird in der Linienführung optimiert und das Angebot erweitert. Die konkreten Angebotsanpassungen sind in weiteren Schritten zu definieren. Das Prinzip der Durchmesserlinien und die Ergänzung der Regionallinien gelten dabei als Grundsätze».





Vergrosserung für den Bereich Innenstadt mit den neuen Haltestellen Stadthaus an der Bahnhofstrasse, Oberlandstrasse, Breitacher oder der Seelinie Bahnhof – Niederuster – See.



Vergrosserung des Bereiches Nänikon – Greifensee

Leider ist im Richtplan 2024 kein einziges Wort zu einem konkreten Buskonzept enthalten. Seit der Erarbeitung des STEK in den Jahren 2016-2019 vergingen doch mehr als 5 – 7 Jahre.

Nicht einmal die kleinsten Pluspunkte des STEK-Konzeptes erscheinen im Plan 2024.

**Eine Rückweisung des mageren Resultates «Richtplan 2024» ist gerechtfertigt.**

KPB 8.3.2025

**Antrag mit 1:7 Stimmen abgelehnt .**

**Minderheitsantrag: Zustimmung**  
Balthasar Thalmann (SP), Referent

**Paul Stopper (BPU):** *Weder im Erläuternden Bericht noch in der öV-Karte ist ein Konzept zu erkennen. Im Bericht stehen zwar sehr hochstehende Sätze wie: Ein hochwertiges Netz des öffentlichen Verkehrs (Bahn und Bus) ist für den Umstieg der Bevölkerung auf nachhaltige Verkehrsmittel (Uster steigt um!) besonders relevant. Der Stadtrat meint aber: Auf die Ausgestaltung der Bahn und Buslinien und deren Taktfrequenz hat die Stadt als Standortgemeinde jedoch nur eingeschränkten Einfluss, da der ZVV das Angebot bestellt und die VZO das Busangebot betreiben. Mein Fazit: Jetzt sitzen drei Stadträte im Kantonsrat (und noch zwei Kantonsräte im Gemeinderat) und treffen sich jeden Montag mindestens einen ganzen Vormittag, und da erzählt der Stadtrat das Märchen, er hätte keinen Einfluss. Da muss ein Ross lachen.*



**uster**

Wohnstadt am Wasser

Seite 97/110

*Aber wenn man nicht will, dann will man einfach nicht und sucht dazu Begründungen. Der Stadtrat könne als Strassenbesitzerin bei den kommunalen Strassen die Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr beeinflussen. Der Fokus der kommunalen Richtplanung im Bereich öffentlicher Verkehr richtet sich deshalb primär auf Verbesserungen dieser Rahmenbedingungen. Dazu gehören eben die Haltestellen, und da kann der Stadtrat sehr wohl Einfluss nehmen. Auch das Argument des SR, die Grundlagen für die Festlegungen sei der regionale Richtplan. Dann soll er sich wenigstens dort einbringen. Aber auch dort läuft gar nichts. Ein weiteres Indiz: Der SR lehnt seit mindestens 20 Jahren im Rahmen der öffentlichen ZVV-Fahrplanverfahren sämtliche Begehren für Verbesserungen des öVs ab. Er bringt die Begehren nicht einmal zu den Regionalen Verkehrskonferenzen (RVKs). Das ist schade. Eigeninitiative wäre durchaus möglich. Die ablehnenden Sätze sind vollumfänglich «Copy paste» der Vorjahre. Deshalb der Rückweisungsantrag. Mit dem Begehren für die Einsetzung einer beratenden «Kommission öV Uster.»*

Wer für den Minderheitsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für dagegen ist, stimmt mit NEIN.

**Der Minderheitsantrag wird mit 1:34 Stimmen a b g e l e h n t .**



**SVP/FDP, ANTRAG 135 (Durchmesserlinie Bus streichen)**

Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	50/ <del>51</del>
Nummer/Bezeichnung:	V5, dritter Abschnitt, letzter Punkt
<b>Antrag:</b>	<b>Streichen. Die Stadtbuslinien funktionieren als Durchmesserlinien. <del>Sinngemäss auch AF e) auf Seite 51 streichen.</del></b>
Begründung:	Diese Vorgabe ist zu einschränkend. Je nach Entwicklung der Mobilität, des ÖV und der Quartiere sollen künftig auch Rundkurse geprüft werden können.
KPB 8.3.2025	<b>Antrag geändert und mit 8:0 Stimmen angenommen. 18.3.2025 Stadtrat stimmt KPB-Antrag zu.</b>

**Der Antrag gilt als Beschluss.**



<b>Ursula Räuftlin, ANTRAG 15 (7-Min Takt Buslinien)</b>	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	50
Nummer/Bezeichnung:	V5 öffentlicher Verkehr, Ziele
<b>Antrag:</b>	<b>Es ist ein neues Ziel aufzunehmen: <del>Mit dem Angebotserweiterung S-Bahn 2G ist ein städtischer Takt von ungefähr sieben Minuten einzuführen</del> Die Stadt Uster setzt sich bei den Verkehrsbetrieben dafür ein, mit der Angebotserweiterung S-Bahn 2G einen städtischen Takt von ungefähr sieben Minuten einzuführen.</b>
Begründung:	Um das Ziel «Uster steigt um» zu erreichen muss der innerstädtische ÖV an Attraktivität zulegen. Man soll sich nicht mehr über den Fahrplan Gedanken machen müssen, sondern einfach an die Haltestelle gehen können und dort ohne langes Warten einen Bus benutzen können.  -
KPB 8.3.2025	<b>Antrag geändert und mit 4:4 Stimmen a b g e l e h n t .</b>  <b>Minderheitsantrag: Zustimmung</b> Ursula Räuftlin (Grünliberale), Referentin; Patricio Frei (Grüne), Andres Kronenberg (SP), Balthasar Thalmann (SP)

**Ursula Räuftlin (Grünliberale):** Das Motto aus dem STEK zum Thema Verkehr lauter «Uster steigt um». Damit dieses Ziel erreicht werden kann, muss der innerstädtische öffentliche Verkehr noch an Attraktivität zulegen. Man soll sich nicht mehr über den Fahrplan Gedanken machen müssen, sondern einfach an die Haltestelle gehen können und dort ohne langes Warten einen Bus benutzen können. Bereits heute muss man teilweise sehr gut zu Fuss sein, um am Bahnhof Uster den Anschluss vom einen auf den anderen Bus erreichen zu können. Mit den geplanten Änderungen im Zusammenhang mit dem behindertengerechten Ausbau des Bushofs werden die Busse nicht mehr alle am aktuellen Standort zu liegen kommen. Die Businsel wird nur noch für 6 Buslinien ausreichen. Die weiteren Bushaltestellen werden auf der Bankstrasse angeordnet, und zwar von der Höhe Coop bis zum Bahnhofsgebäude. Um dann noch direkt umsteigen zu können braucht man schon sehr schnelle Turnschuhe. Das direkte Umsteigen für ältere Personen wird dadurch nahezu verunmöglich, Wartezeiten von 13 Minuten am Bahnhof werden dadurch Realität. Der Stadtrat soll deshalb dazu angehalten werden, sich bei den Verkehrsbetrieben dafür einzusetzen, mit der Angebotserweiterung S-Bahn 2G einen städtischen Takt von ungefähr sieben Minuten einzuführen.

**Paul Stopper (BPU):** Dieser Antrag schiesst nun durch die Decke. Da sind Dir, Ursula Räuftlin, alle Pferde durchgebrannt. Als erstes müsste man einmal das ganze Siedlungsgebiet von Uster mit dem Bus erschliessen z.B. Nänikon, Seestrasse – Niederuster, Greifensee. Vielleicht einmal als Halbstunden-Takt, und erst dann könnte man allenfalls auf einzelne Verdichtungen hinwirken. Uster ist nicht Zürich. Dieser Antrag ist eine reine «Schnapsidee».



**uster**

Wohnstadt am Wasser

Seite 100/110

*Noch eine Information: Ab dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2025 soll gemäss Angaben der Post Auto AG die Buslinie 830 (Uster – Pfäffikon) vom gegenwärtigen Halb- auf einen Viertelstunden-Takt verdichtet werden. Das ist perfekt, denn dann kann man über Pfäffikon hinaus bis Bauma im gleichen Bus sitzenbleiben. Mehr braucht es zur Zeit nicht. Das sage ich als überzeugter öV-Fan.*

**Andres Ott (SVP):** *Wir wissen alle, was eine zusätzliche Buslinie kostet. Mit einem 7-Minuten-Takt verdoppeln wir die Kapazität der Busse. Wer soll dies bezahlen?*

**Ursula Räuftlin (Grünliberale):** *Ich habe den Antrag wie eine Volksinitiative in der Form einer allgemeinen Anregung formuliert.*

**Martin Keller (SVP):** *Bei den Personenwagen spielt es keine Rolle, wie lange sie im Stau stehen. Auf die Chauffeure, Handwerker und Zulieferer wird nicht geachtet. Die Prioritäten gilt es zu sehen.*

**Ursula Räuftlin (Grünliberale):** *Ich weiss um den Berufsverkehr mit dem Geschäftsauto, darum bin ich froh, um jede Mutter, die ihr Kind nicht in die Schule fährt. Wer nicht umsteigen kann, soll gut vorankommen. Es geht mir hier um eine gute und sinnvolle Umlagerung.*

**Paul Stopper (BPU):** *Im Antrag steht «S-Bahn 2G». Was ist denn das?*

Zwischenruf von **Patricio Frei (Grüne):** *Bitte nachher klären!*

**Paul Stopper (BPU):** *Nein, nein – ich will dazu etwas sagen, schliesslich steht der Ausdruck «2G» im Antrag. Die 2G-S-Bahn ist eine «Spinntisiererei» des ZVV, Niemand weiss, was das «2G» soll. Gemäss ZVV wären das S-Bahnzüge wie in München mit einer grösseren Anzahl Türen als die heutigen Zürcher S-Bahn-Züge. Dazu müssten jedoch alle Perrons auf einen Meter angehoben werden. Das ist auch eine Schnapsidee.*

Wer für den Minderheitsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für dagegen ist, stimmt mit NEIN.

**Der Minderheitsantrag wird mit 18:17 Stimmen angenommen.**



## SVP/FDP, ANTRAG 136 (Halteketten nicht verkehrsbehindernd)

Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	51
Nummer/Bezeichnung:	V5 Allgemeine Festlegung d
<b>Antrag:</b>	<b><u>Ergänzung: [...] – witterungsgeschützt geplant. Dabei wird darauf geachtet, dass die Halteketten bei ausreichenden Platzverhältnissen wenn immer möglich nicht verkehrsbehindernd realisiert werden.</u></b>
Begründung:	Dass die (Fahrbahn-) Halteketten gehindertengerecht ausgestaltet werden, entspricht dem politischen Willen und ist durch die Annahme der entspr. Gesetzgebung demokratisch legitimiert. Dass diesen Halteketten praktisch in jedem Fall eine verkehrsberuhigende Rolle zukommt, hingegen nicht. Wenn immer möglich, sollten diese Halteketten nicht verkehrsbehindernd sein.
KPB 8.3.2025	<b>Antrag mit 4:4 Stimmen angenommen.</b>

### **Minderheitsantrag: Festhalten gemäss Stadtrat**

Andres Kronenberg (SP), Referent; Patricio Frei (Grüne), Ursula Räuftlin (Grünliberale), Balthasar Thalmann (SP)

**Stadtrat Stefan Feldmann:** *Mit dem Antrag 136 wird gefordert, dass Halteketten des öV nicht verkehrsbehindernd sein sollen. Das richtet sich gegen sogenannte Kap-Haltestellen auf der Fahrbahn: Hierzu gibt es zwei Punkte zu sagen.*

*Erstens: Die Antragssteller halten fest, dass es unbestritten ist, dass Halteketten behindertengerecht ausgestaltet werden müssen. Da sind wir uns ja alle einig. Aber das bedeutet nun mal, das ist einfach so, dass auch mehr Platz benötigt wird. Und wo soll dieser Platz herkommen? Er kann eigentlich nur vorne, dort wo bisher eine Busbucht war, herkommen. Oder er kann hinten herkommen, sprich von den in vielen Fällen privaten Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern. Das wir aber diesen ihr Eigentum wegnehmen, ist ja wohl dann auch nicht in ihrem Sinne und natürlich erst noch teurer.*

*Und zweitens: Fahrbahnhaltestellen sind auch so etwas wie eine Selbstverteidigung des öffentlichen Verkehrs. Es ist leider so, gerade in der Rushhour, dass die Automobilistinnen und Automobilisten die Busse nicht mehr, wie es ja eigentlich geboten wäre, in die Fahrspur lassen. Und bei den knappen Umlaufzeiten summieren sich dann Verspätungen und gehen Anschlüsse verloren. Und deshalb sind diese Kaphaltestellen ein probates Mittel die Fahrplanstabilität sicherzustellen.*

*Der Antrag macht zwar mit der Formulierung «wenn immer möglich nicht verkehrsbehindernd» noch eine Einschränkung. Aber man muss sich einfach darüber im Klaren sein, dass vielerorts dann eben doch nicht anders geht. Lehnen Sie diesen Antrag ab.*



**Gianluca Di Modica (FDP):** *Ich fasse in diesem Referat gleich unsere Haltung zu den Anträgen 136 und 138 den ÖV betreffend zusammen.*

*Die breite Bevölkerung anerkennt die Gleichstellung von Behinderten Personen und steht auch weitgehend hinter den Massnahmen des Behindertengleichstellungsgesetzes [BehiG]. Eine dieser Massnahmen ist die gehbehindertengerechte Ausgestaltung der Bushaltekanten, welche ebenso demokratisch legitimiert ist. Dass diesen sogenannten gehbehindertengerechten Fahrbahn-Haltekanten praktisch in jedem Fall eine verkehrsberuhigende Rolle zukommen soll, steht so aber nicht im Gesetz. Mit unserem Antrag 136 fordern wir, dass wenn immer möglich, diese Haltekanten selbstredend gesetzeskonform, jedoch nicht verkehrsbehindernd gestaltet werden.*

*Gemäss Art. 41a des CO<sub>2</sub>-Gesetzes hat der Bund CHF 47 Mio. pro Jahr zur finanziellen Förderung von elektrischen Antriebstechnologien für Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs vorgesehen. Somit ist diese Unterstützung Bundessache und es sollte nicht auf kommunalere Ebene ebenfalls noch angegangen werden.*

*Aus unserer Sicht handelt es sich hierbei auch vielmehr um eine politische Stossrichtung, welche – zumindest Stand heute – auf kommunaler Ebene noch nicht demokratisch legitimiert ist und auch nicht in einem Richtplan als Festlegung festzuhalten ist.*

*Abgesehen davon, hat der Bundesrat an seiner Sitzung vom 20.9.24 beschlossen, diese Subventionen vorerst zu sistieren und aufgrund der Budgetsituation einer Prüfung zu unterziehen.*

*Vor diesen Hintergründen beantragen wir mit unserem Antrag 138 die Streichung von diesem Passus und empfehlen den Antrag zur Annahme.*

**Stadtrat Stefan Feldmann:** *Wenn ich schnell auf das Votum betreffend Bushaltestelle Spital reagieren darf. Hier bitte ich Sie zur Kenntnis zu nehmen, dass es sich hierbei um eine Kantonsstrasse handelt. Und da liesse sich diese Festlegung so sowieso nicht anwenden.*

Wer für den Kommissionsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für den Minderheitsantrag und den Stadtrat ist, stimmt mit NEIN.

**Der Kommissionsantrag wird mit 14:18 Stimmen a b g e l e h n t .**



**SVP/FDP, ANTRAG 138 (Unterstützung bei Umrüstung auf Erneuerbare streichen)**

Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	51
Nummer/Bezeichnung:	V5 AF, g)
<b>Antrag:</b>	<b>Streichung</b>
Begründung:	Nicht Aufgabe der Stadt. Wie wäre dieses Ziel überhaupt legitimiert? Bei dieser Formulierung handelt es sich um eine politische Stossrichtung und wenn überhaupt, um ein Ziel einer strategischen Ausrichtung resp. z.B. um ein Legislaturziel und ist nicht in einer kommunalen Richtplanung festzuhalten. Abgesehen davon, hat auch der Bund seine Subventionen für den E-Ausbau im Rahmen seines Sparpakets in Frage gestellt.
KPB 8.3.2025	<b>Antrag mit 4:4 Stimmen angenommen.</b>

Wer für den Kommissionsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für den Stadtrat ist, stimmt mit NEIN.

**Der Kommissionsantrag wird mit 23:8 Stimmen angenommen.**



#### 4.16. Diverses

##### **SVP/FDP, ANTRAG 72 (Streichung Abstimmung Verkehr auf Klima-/Umweltziele)**

Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	7
Nummer/Bezeichnung:	3. Abschnitt (Die Verkehrsentwicklung ist auf...)
<b>Antrag:</b>	<b>Streichung ganzer Abschnitt</b>
Begründung:	Nicht Richtplan-relevant

KPB 8.3.2025

**Antrag mit 4:4 Stimmen angenommen.**

**Minderheitsantrag: Festhalten gemäss Stadtrat**

Andres Kronenberg (SP), Referent; Patricio Frei (Grüne), Ursula Räuftlin (Grünliberale), Balthasar Thalmann (SP)

Wer für den Kommissionsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für den Minderheitsantrag und den Stadtrat ist, stimmt mit NEIN.

**Der Kommissionsantrag wird mit 16:19 Stimmen a b g e l e h n t .**



<b>SVP/FDP, ANTRAG 73 (neue Mobilitätsformen)</b>	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	7
Nummer/Bezeichnung:	4. Abschnitt (Neue Formen und Möglichkeiten...)
<b>Antrag:</b>	<b>Streichung</b>
Begründung:	Nicht RP-relevant
KPB 8.3.2025	<b>Antrag mit 8:0 Stimmen angenommen.</b> 18.3.2025 Stadtrat stimmt KPB-Antrag zu.

**Der Antrag gilt als Beschluss.**



**SVP/FDP, ANTRAG 81 (Hubstrategie verwerfen)**

Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	10
Nummer/Bezeichnung:	V2, erster Abschnitt, 2. Punkt (Der Güterverkehr...)
<b>Antrag:</b>	<b>Streichung zweiter Satzteil: (...) soweit möglich durch Bündelung von Warenströmen mittels Hubs effizient organisiert.</b>
Begründung:	Wurde im STEK verworfen.  Eine Hubstrategie ist bei diesem Warenvolumen nicht umsetzbar und bedeutet enorme Einschränkungen für das ortsansässige Gewerbe. Weiter konkretisiert die allgemeine Festlegung V2.I die effiziente Organisation der Warenströme ausreichend.
KPB 8.3.2025	<b>Antrag geändert und mit 8:0 Stimmen angenommen.</b> <b>18.3.2025 Stadtrat stimmt KPB-Antrag zu.</b>

**Der Antrag gilt als Beschluss.**



**SVP/FDP, ANTRAG 81a**

Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	10
Nummer/Bezeichnung:	V2
<b>Antrag:</b>	<b><del>Streichung erster Satzteil: Der Güterverkehr im Zentrum ist zeitlich in sich und auf die weiteren Verkehrsmittel abgestimmt.</del></b>
Begründung:	Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.
KPB 8.3.2025	<b>Antrag mit 6:2 Stimmen angenommen.</b> <b>18.3.2025 Stadtrat stimmt KPB-Antrag zu.</b>

**Der Antrag gilt als Beschluss.**



<b>SVP/FDP, ANTRAG 107 (keine zeitliche Begrenzung Güterverkehr)</b>	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	19
Nummer/Bezeichnung:	V2.13
<b>Antrag:</b>	<b>Streichung Satz «Die Organisation des Güter- ...»</b>
Begründung:	Keine zeitliche Beschränkung. Uster ist nicht das Niederdorf.
KPB 8.3.2025	<b>Antrag mit 5:3 Stimmen angenommen.</b>

**Jürg Krauer (FDP):** *Ich habe vorhin schon einmal zu den Logistikwegen referiert. Dieser Antrag, welcher eine zeitliche Begrenzung des Güterverkehrs im Zentrum fordert, geht natürlich in die gleiche Richtung.*

*Eine solche Einschränkung wurde bereits in der STEK-Diskussion eingebracht und vom KPB-Echorraum mehrheitlich negativ beurteilt. Den Stadtrat hat dies aber offenbar nicht interessiert und er bringt nun den Vorschlag erneut.*

*Uster ist nicht das Niederdorf und wird es beim besten Willen auch nie sein. Eine solche zeitliche Einschränkung ist unnötig und behindert lediglich die ansässigen Gewerbebetriebe in ihrer Erreichbarkeit und Handlungsfreiheit. Wir bitten euch daher, der deutlichen KPB-Mehrheit zu folgen und den Antrag anzunehmen.*

**Hans Denzler (SVP):** *Hier ist zu beachten, wo und wie die Anlieferung erfolgt. Es gibt Bereiche in Städten mit zeitlichen Begrenzungen. Ein Zeitfenster ermöglicht solche Anlieferungen.*

Wer für den Kommissionsantrag ist, stimmt mit JA.

Wer für den Stadtrat ist, stimmt mit NEIN.

**Der Kommissionsantrag wird mit 24:10 Stimmen angenommen.**



<b>SVP/FDP, ANTRAG 116 (Verhältnismässigkeit Baulinien)</b>	
Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	26
Nummer/Bezeichnung:	V3 Allgemeine Festlegung a
<b>Antrag:</b>	<b><u>Ergänzung: Der Raumbedarf für die geplanten kommunalen Fusswege wird wo erforderlich und verhältnismässig mit Baulinien gesichert.</u></b>
Begründung:	Bei der Ausgestaltung von Baulinien soll eine Interessenabwägung bzgl. Verhältnismässigkeit stattfinden. Beim anhaltender Wohnraumknappheit sollte die Bautätigkeit nicht übermässig behindert werden.
KPB 8.3.2025	<b>Antrag mit 8:0 Stimmen angenommen.</b> <b>18.3.2025 Stadtrat stimmt KPB-Antrag zu.</b>

**Der Antrag gilt als Beschluss.**



**SVP/FDP, ANTRAG 126 (Verhältnismässigkeit Baulinien)**

Teilrichtplan:	Mobilität
Dokumentbezeichnung:	B10 Richtplantext Teil Mobilität
Seite:	37
Nummer/Bezeichnung:	V4 AF a)

**Antrag:** **~~Streichung~~**  
**~~Eventualiter:~~**  
**Ergänzung: Der Raumbedarf für die geplanten kommunalen Radrouten wird wo erforderlich und verhältnismässig mit Baulinien gesichert.**

**Begründung:** Eigentumsgarantie wird höher gewichtet  
Bei der Ausgestaltung von Baulinien soll eine Interessenabwägung bzgl. Verhältnismässigkeit stattfinden. Beim anhaltender Wohnraumknappheit sollte die Bautätigkeit nicht übermässig behindert werden.

KPB 8.3.2025

**Antrag zurückgezogen. Eventualantrag wird als Antrag mit 8:0 Stimmen angenommen.**  
**18.3.2025 Stadtrat stimmt KPB-Antrag zu.**

**Der Antrag gilt als Beschluss.**