



Uster, 4. November 2025
Nr. 115/2025
V4.04.70
Zuteilung: KÖS

WEISUNG 115/2025 DES STADTRATES: PETITION «BEGEGNUNGSZONE HOHFUREN»; GENEHMIGUNG UND KREDITBEWILLIGUNG

Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat, gestützt auf Art. Art. 23 Ziff. 12 der Gemeindeordnung vom 28. November 2021, folgenden Beschluss zu fassen:

- 1. Vom Inhalt der Petition «Hohfuren» wird zustimmend Kenntnis genommen und der Stadtrat wird ermächtigt, diese Zone als Begegnungszone zu planen und umzusetzen.**
- 2. Die voraussichtlichen Kosten in der Höhe von 35 000 Franken für die Planung und Realisierung der Begegnungszone werden genehmigt.**
- 3. Mitteilung an den Stadtrat.**

Referent des Stadtrates: Abteilungsvorsteherin Sicherheit, Beatrice Caviezel



GESCHÄFTSFELD / LEISTUNGSGRUPPE STADTPOLIZEI

A Strategie 2030

Handlungsfeld

Stadt für alle – «In Uster gehört jede und jeder dazu»

Massnahme

Soziale Massnahmen, Prävention und polizeiliche Präsenz sorgen für eine sichere Stadt.

B NPM: Wirkungs- und Leistungsziel, das mit Antrag verfolgt wird

Bestehend

LG Stadtpolizei: Z 05 und L 05: Gewährleistung der Verkehrssicherheit sowie des effizienten Verkehrsflusses auf dem Stadtgebiet.

B1 Leistung, die mit diesem Antrag erbracht werden soll

Bestehend

Kontrolle des fliessenden und ruhenden Verkehrs. Verkehrsmanagement und Beurteilung von (kommunalen) Bauprojekten zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit.

B2 Indikator, der zur Messung der Zielerreichung verwendet werden soll

Bestehend

I 08: Geschwindigkeitskontrollen

B3 Kennzahl/en, die aufgrund dieses Antrages aufgenommen werden

Bestehend

K 08: Übertretungen in signalisierten T 30 Zonen (inkl. Begegnungszonen)

B4 Finanzen (inkl. allf. Personalkosten), die aufgrund dieses Antrages benötigt werden

Einmalig
Investitionsrechnung

Fr. 35 000.--

B5 Personal, welches aufgrund dieses Antrages benötigt wird

Veränderung
Begründung bei
Veränderung:

keine

C Bemerkungen zu Konzepten, anderen bestehenden Dokumenten, Grundlagen etc.

keine



A. Ausgangslage

Am 26. Februar 2025 reichte ein Petitionskomitee beim Stadtrat die Petition mit der Rubrik «Begegnungszone Hohfuren» ein. Die Petition umfasst das Anliegen der ansässigen Bevölkerung hinsichtlich der Umsetzung einer Begegnungszone an der Hohfurenstrasse und dem Hardgrundweg.

Der Stadtrat legt dem Gemeinderat die Petition «Begegnungszone Hohfuren» zum Entscheid vor.

B. Vorgeschichte

Am 8. Februar 2009 hat das Stimmvolk von Uster die Vorlage «Genehmigung eines Rahmenkredits von 2 150 000 Franken für die Einführung von Tempo 30 Zonen flächendeckend in den Wohnquartieren» mit 60 % abgelehnt. Daraufhin hat der Stadtrat mit Beschluss Nr. 231 vom 9. Juni 2009 entschieden, dass er

1. den Volksentscheid respektiere und mittelfristig nicht von sich aus aktiv werde, um Tempo 30 flächendeckend in den Wohnquartieren einzuführen;
2. die behördenverbindliche Strategie «Verkehrsberuhigende Massnahmen» gemäss Gemeinderatsbeschluss Nr. 174 vom 25. September 2000 weiter verfolge. Darin ist im Wesentlichen Folgendes festgehalten:
 - Für das **übergeordnete Strassennetz** gemäss kantonalem und regionalem Verkehrsplan (Hauptstrassen mit hohem Anteil an Durchgangsverkehr) ist der Kanton Zürich zuständig. Die Stadt Uster verfügt hier über keine Entscheidungskompetenzen, doch setzt sich der Stadtrat beim Kanton für eine grösstmögliche Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden ein.
 - Die **wichtigen kommunalen Strassen** sammeln den Verkehr aus den Quartieren. Bei der Querung dieser Strassen ist die Sicherheit für den Fussverkehr sicher zu stellen. Weitergehende verkehrsberuhigende, bauliche Massnahmen auf einzelnen Strassenabschnitten sind nur aufgrund eines Gesamtkonzepts durch einen Beschluss des **Gemeinderates** möglich.
 - Das **übrige Strassennetz** (Quartierstrassen) kann verkehrsberuhigt werden. Neben signalisationstechnischen Massnahmen kommen auch bauliche Massnahmen zur Anwendung, wobei folgende Massnahmen unterschieden werden:
 - Massnahmen im Rahmen des Erschliessungsplans oder aufgrund eines Kreditantrags an den Gemeinderat;
 - Massnahmen im Zuge von Unterhalts- oder Erneuerungsarbeiten von Werkleitungen oder Strassen;
 - Massnahmen aufgrund von Begehren der Quartierbevölkerung.

Je nach Problemstellung und örtlicher Situation kann es sich bei verkehrsberuhigenden Massnahmen auf dem übrigen Strassennetz um punktuelle Eingriffe oder auch um eine Tempo 30 Zone handeln.

In seiner Antwort auf die Interpellation Nr. 579 betreffend «Sicherheit im Bereich von Schulen, Alters- und Krankenheimen» vom 1. September 2009 hat der Stadtrat sodann festgehalten, dass er sich auch nach dem ablehnenden Volksentscheid zur flächendeckenden Einführung von Tempo 30 für punktuelle Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bereich von Schulen, Alters- und Krankenheimen einsetzen werde.

Am 20. August 2019 hat der Stadtrat mit Beschluss Nr. 314 das Stadtentwicklungskonzept (STEK) festgesetzt und der Gemeinderat hat davon am 11. Mai 2020 zustimmend Kenntnis genommen. Gleichzeitig startete der Stadtrat die zweite Phase der Richtplanung. Am 5. Oktober 2022 wurde der Richtplanungs-Entwurf veröffentlicht und lag vom 2. November 2022 bis 3. Januar 2023 öffentlich auf. Das STEK sowie der Richtplanentwurf sehen die flächendeckende Einführung von Tempo 30 in den Wohnquartieren vor.



C. Zuständigkeit für die Beurteilung von Tempo 30 Gesuchen, resp. Gesuchen von Begegnungszonen

Mit Beschlüssen vom 3. Dezember 2013 und 11. Februar 2014 hat der Stadtrat festgelegt, wie mit Gesuchen aus der Bevölkerung für die Einführung von Tempo 30 Zonen umzugehen ist.

In Berücksichtigung des negativen Volksentscheids vom 8. Februar 2009 leitete der Stadtrat indes nur solche Gesuche an den Gemeinderat weiter, welche von mindestens der Hälfte der betroffenen Quartierbevölkerung unterzeichnet sind. Das vorliegende Gesuch der Petenten erfüllt die Legitimationsvoraussetzung der gehörigen Anzahl Unterschriften.

Mit Beschluss Nr. 302 vom 12. Juli 2022 hat der Stadtrat den Bericht und Antrag zum Postulat 658/2021 («Mehr Tempo 30-Zonen in Wohnquartieren!») genehmigt. Dabei hat er den bisherigen Prozess zur Einführung von Tempo-30-Zonen angepasst unter Hinweis, dass er das bisherige Vorgehen ebenfalls mittels Stadtratsbeschlüssen definiert hatte. Aufgrund der Vorwirkung der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans prüft der Stadtrat neu die Einführung einzelner Tempo-30-Zonen, wenn Tempo 30 aus planerischer Sicht Sinn macht und im Zusammenhang mit einem anderen Projektauslöser steht. Projektauslösende Möglichkeiten für die Prüfung und Einführung von Tempo 30-Zonen sind dabei:

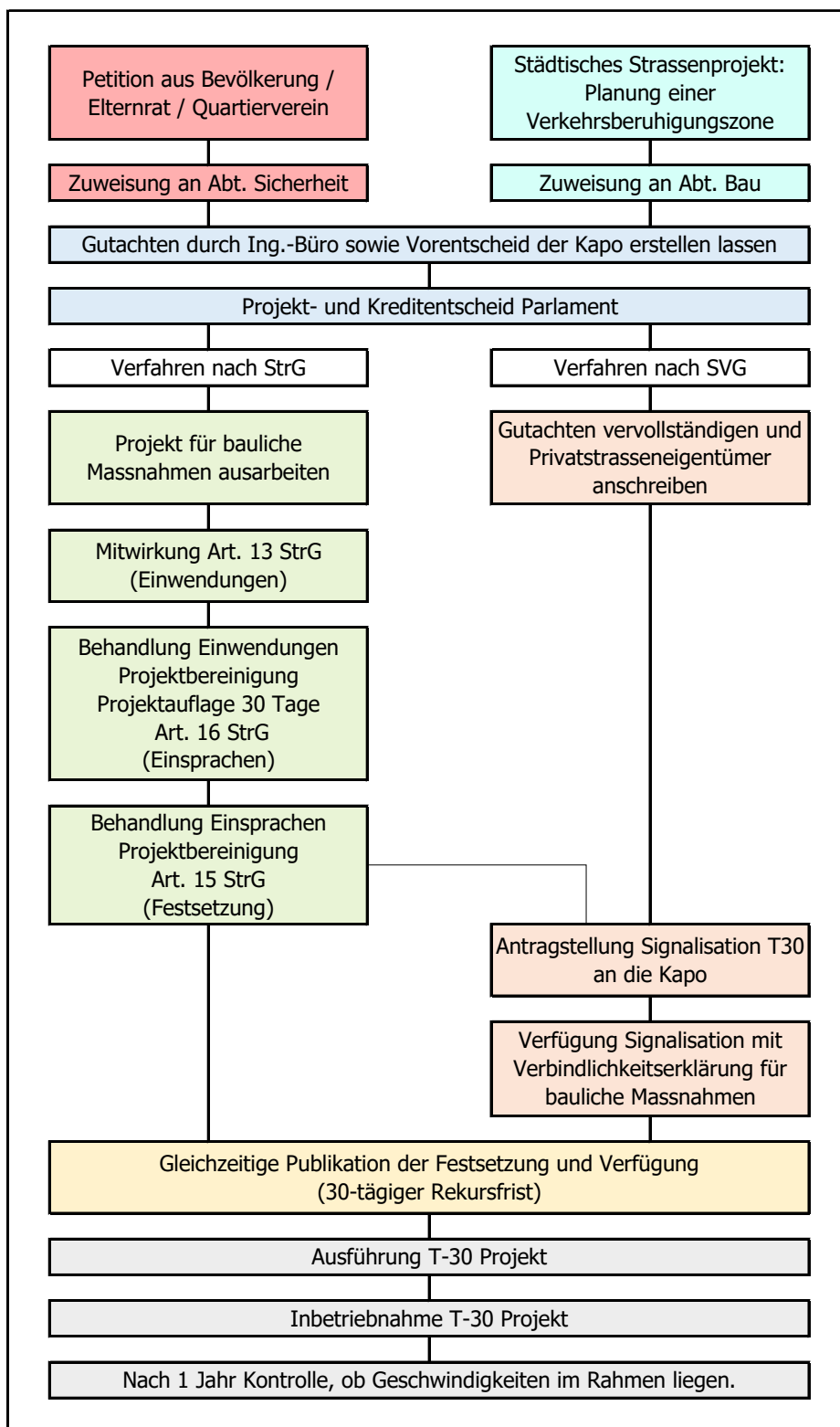
- Bei Strassenbauvorhaben im Zuge von Unterhalts- oder Erneuerungsarbeiten von Werkleitungen oder Strassen (Nutzen von Opportunität und Synergien)
- Zur situationsbezogenen Lösung von konkreten Problemstellungen wie Lärm, Verkehrssicherheit, Schulwegsicherheit zur Optimierung der Fussverkehrsinfrastruktur oder Veloinfrastruktur (Velostrassen in Tempo 30-Zonen)
- In Abstimmung zu kantonalen Projekten: wenn auf übergeordneten Strassen Tempo 30 gilt, sollte auf dem untergeordneten Strassennetz kein höheres Tempo-Regime gelten
- Die Petition aus der Quartier-Bevölkerung bleibt als Möglichkeit zur Einbringung der Bedürfnisse bestehen (umfassend wenigstens eine Zone und nicht nur eine Strasse)

Der Gemeinderat hat dem Bericht und Antrag des Stadtrates in der Sitzung vom 5. September 2022 mit 18:14 Stimmen zugestimmt.

Im vorliegenden Fall liegt kein Hauptbegehren für eine Tempo-30-Zone vor, sondern ein Begehren um eine Begegnungszone, welche zwar mit einem Minimum an baulichen Massnahmen zu realisieren ist, aber einen generellen, flächendeckenden Charakter im Sinne einer Begegnungsfläche aufweist. Entsprechend ist das Begehren dem Gemeinderat vorzulegen.

D. Weiteres Vorgehen nach Genehmigung bzw. Ablehnung durch den Gemeinderat

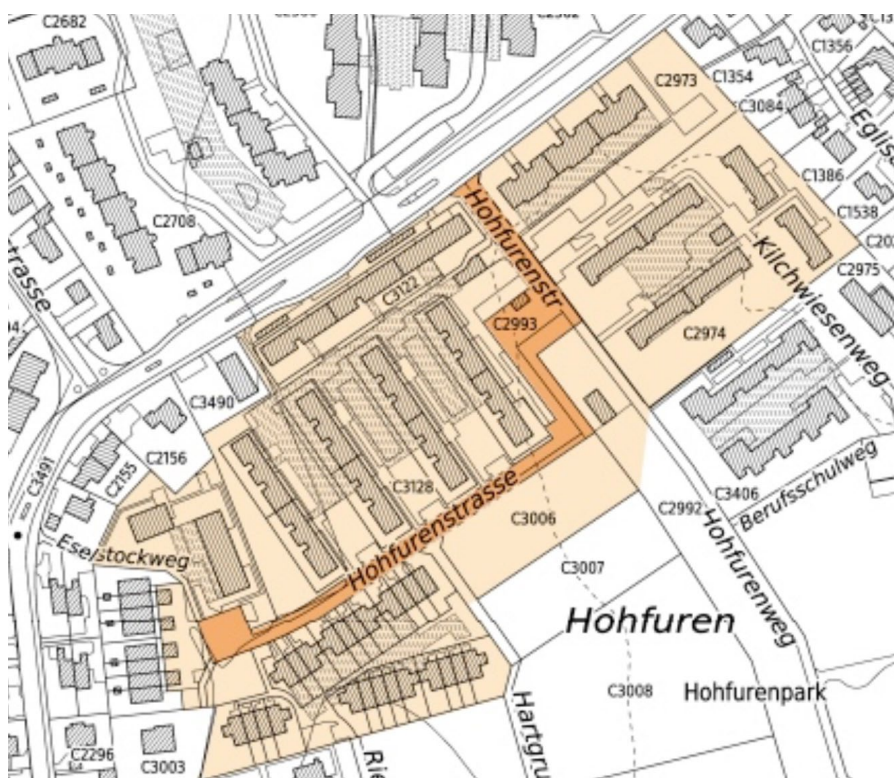
Genehmigt der Gemeinderat das vorliegende Gesuch, führt die Verwaltung (Abteilung Sicherheit, resp. Stadtpolizei Uster; unter Einbezug der Abteilung Bau) in der betreffenden Zone das gesetzlich vorgeschriebene Planungs- und Mitwirkungsverfahren gemäss nachfolgendem Schema durch. Das Verfahren für T-30 Zonen gilt auch für Begegnungszonen. In diesem Zusammenhang sei hier vermerkt, dass die Stadt Uster abschliessend nicht selbst über die Einführung einer entsprechenden Zone entscheiden kann: Die Anordnungscompetenz liegt letzten Endes – auf Antrag der Stadt Uster, vertreten durch die Abteilung Sicherheit, resp. der Stadtpolizei Uster – bei der Kantonspolizei Zürich.



SVG: Strassenverkehrsgesetz, StrG: Strassennetz

E. Das zur Genehmigung vorgelegte Gesuch im Detail

Die Petition ersucht um die Einführung einer Begegnungszone auf der Hohfurenstrasse und Hartgrundweg. Die Abteilung Sicherheit, vertreten durch die Stadtpolizei Uster, hat bei der Prüfung des Petitionsbegehrens unter Einbezug der Abteilung Bau im Umfang des abgebildeten Perimeters den Leitfaden für die Beurteilung von geeigneten Standorten als Begegnungszone vom 28. November 2024 zu Rate gezogen. In diesem Leitfaden sind diverse Kriterien definiert, welche für eine solche Begegnungszone erfüllt sein müssen. Der Leitfaden erspart in einem ersten Schritt den Beizug von externen Spezialisten und ermöglicht eine erste Grundlage für die Einschätzung des Begehrens.

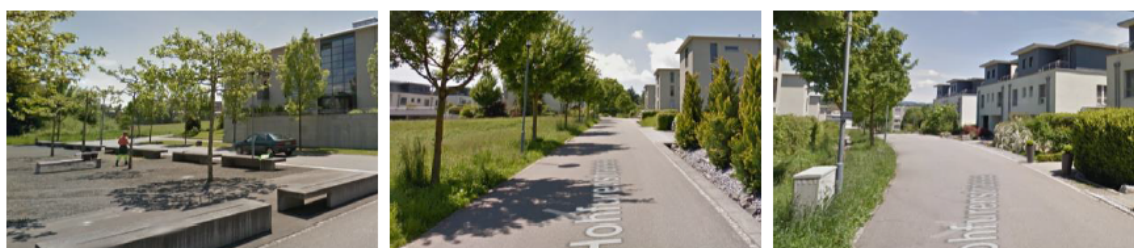


Projektperimeter der gewünschten Begegnungszone

Als Entscheidungsgrundlage für den Stadtrat bzw. den Gemeinderat und die spätere Antragstellung an die Kantonspolizei zur Anordnung der entsprechenden Verkehrsmassnahme ist ein Gutachten gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG erforderlich. Dieses zeigt auf, ob die Einführung einer Begegnungszone zweck- und verhältnismässig ist, ob alternativ eine Tempo-30-Zone die geeignetere Massnahme darstellt oder mit welchen baulichen Massnahmen die Situation verbessert werden könnte. Bei der Beurteilung ist der städtische Leitfaden mit den Eignungskriterien für Begegnungszonen zu berücksichtigen.

Aus Sicht der Verkehrsplanung als auch der Verkehrstechnik eignet sich die Hohfurenstrasse und Hartgrundweg grundsätzlich als Begegnungszone. Damit der Strassenzug aber durchgehend dem Charakter einer Begegnungszone entspricht, müssen gestalterische Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion gemäss Massnahmenplan eingesetzt werden.

Die Kantonspolizei Zürich empfiehlt für die zwei betroffenen Strassen ebenfalls eine Begegnungszone (schriftliche Bestätigung der mündlichen Zusage noch ausstehend).



Randbedingungen erfüllt?

Kriterium	Randbedingung erfüllt	Randbedingung nicht erfüllt
Lage	Wohnzone, innerorts	
Zuständigkeit	Gemeindestrasse	
Verkehrsaufkommen	DTV < 3'500 Fz / Tag	
Öffentlicher Verkehr	Keine Buslinie	
Entscheid	Positiv (4 von 4 erfüllt)	

Einführung Begegnungszone verhältnismässig?

Kriterium	Argumente für eine Begegnungszone	Fehlende Argumente für eine Begegnungszone
Verkehrsaufkommen	Keine Sammelstrasse, Annahme: Geringes Verkehrsaufkommen	
Öffentlicher Verkehr	Keine Buslinie	
Verloerbindung	Keine Velobahn / Velokomfortroute	
Siedlungs- und Bebauungsstruktur		Bebauungen nicht durchgehend beidseitig und nur teilweise strassenorientiert direkt erschlossen
Private Parkierung	Nur wenige private Senkrechtparkfelder als Pakete angeordnet	
Längsneigung	0% bis 5%	
Entscheid	Sorgfältige Abwägung notwendig (5 von 6 erfüllt)	

Massnahmen notwendig?

Kriterium	Keine Massnahmen notwendig	Massnahmen notwendig
Parkierung im Strassenraum	Keine Parkierung im Strassenraum, Nachfrage abklären	
Ausdehnung der Begegnungszone	300 m, jedoch Sackgasse	
Weitere bauliche Massnahmen	Strassenquerschnitt 5.00 – 10.00 m, kein Trottoir	
Entscheid	Keine Massnahmen notwendig	

Auszug aus dem Leitfaden «Beurteilung Begegnungszonen»



Gemäss dem Verkehrsgutachtens vom 13. Oktober 2025 eignet sich die Hohfurenstrasse sowohl als T-30 Zone als auch für eine Begegnungszone, da bereits heute der Fussverkehr und der MIV im Mischverkehr geführt werden. Einzig beim Hohfurenweg hat es einen Trottoirabschnitt. Das Trottoir befindet sich aber auf demselben Niveau wie der MIV-Belag. Der Perimeter ist wenig befahren und nicht verkehrsorientiert. Die Kantonspolizei Zürich erachtet für die Realisierung einer Begegnungszone keine zusätzlichen baulichen Massnahmen als notwendig.

Zu den Kostenschätzungen bei einer allfälligen Realisierung:

a) Begegnungszone

(Grobkostenschätzung)

1. Markierung

	Preis	Einheit	Menge	Betrag in Fr. (gerundet)
1.1 Installation				500.00
1.2 Markierung Erinnerung 20	150	Stk.	8	1'200.00
1.3 FGSO (farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen)	160	m2	62	9'920.00
Total				11'620.00

2. Signalisation

	Preis	Einheit	Menge	Betrag in Fr. (gerundet)
2.1 Signal (Zone Anfang / Ende)	360	Stk.	10	3'600.00
2.2 Signalständer einfach	170	Stk.	4	700.00
2.3 Rack und Leitpfeilblech	1'400	Stk.	1	1'400.00
2.4 Montage in Rahmen	10	Stk.	10	100.00
2.5 Betonkiste Rack	800	Stk.	1	800.00
Total				6'600.00

Massnahmekosten Total (inkl. MwSt. aufgerundet)

Fr. 19'000.00

3. Projekt

	Betrag in Fr.
3.1 Planung und Projektierung	3'800.00
3.2 Verwaltung	1'520.00
3.3 Unvorhergesehenes / Rundung	2'850.00

Projektierungskosten Total (aufgerundet)

Fr. 9'000.00

Gesamtkosten Total Zone

Fr. 28'000.00



b) T-30 Zone

1. Markierung

	Preis	Einheit	Menge	Betrag in Fr. (gerundet)
1.1 Installation				500.00
1.2 Markierung Zone 30	250	Stk.	2	500.00
1.3 Markierung Erinnerung 30	150	Stk.	6	900.00
1.4 Markierung Rechtsvortritt	200	Stk.	0	0.00
Total				1'900.00

2. Signalisation

	Preis	Einheit	Menge	Betrag in Fr. (gerundet)
2.1 Signal (Zone Anfang / Ende)	360	Stk.	8	2'900.00
2.2 Signalständer einfach	170	Stk.	3	600.00
2.3 Rack und Leitpfeiblech	1'400	Stk.	1	1'400.00
2.4 Montage in Rahmen	10	Stk.	8	100.00
2.5 Betonkiste Rack	800	Stk.	1	800.00
2.6 Demontage bestehender Signalständer	200	Stk.	1	200.00
Total				6'000.00

Massnahmekosten Total (inkl. MwSt. aufgerundet)

Fr. 8'000.00

3. Projekt

	Betrag in Fr.
3.1 Planung und Projektierung	1'600.00
3.2 Verwaltung	640.00
3.3 Unvorhergesehenes / Rundung	1'200.00

Projektierungskosten Total (aufgerundet)

Fr. 4'000.00

Gesamtkosten Total Zone

Fr. 12'000.00



F. Fazit für ein Erstellen einer Begegnungszone

Grundsätzlich erfolgt eine Einzelfall-Betrachtung, bei welcher Nutzen aber auch Kosten zu berücksichtigen sind. Es ist nicht per se einfach die günstigste Variante, sondern die insgesamt zweckmässigste Variante, auch in Berücksichtigung des Kosten-/Nutzenverhältnisses zu wählen.

Unter Berücksichtigung der erläuterten Ausgangslage und den noch zu erwartenden Verbesserungen hinsichtlich des besonderen Schutzes der Verkehrsteilnehmenden nach Art. 108 SSV zur Steigerung der Verkehrssicherheit sowie der höheren Attraktivität einer Begegnungszone gegenüber Tempo 30, wird die Einführung einer Begegnungszone gemäss Massnahmenplan vorliegendenfalls insgesamt als zweckmässiger, der Sicherheit dienender und von den verbundenen Mehrkosten als vertretbar beurteilt.

G. Kreditbewilligung Begegnungszone

Die Umsetzung einer Begegnungszone an der Hohfurenstrasse und dem Hartgrundweg steht sowohl finanziell als auch vom Verkehrsaufkommen (Durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) von ca. 200 Fahrzeugen) betrachtet in ökonomisch vertretbarem Verhältnis zum erwarteten besseren Nutzen.

Sämtliche Berechnungen basieren auf Erfahrungswerten von andernorts bereits realisierten Tempo-30- und Begegnungszonen. Die Genauigkeit beträgt gemäss Gutachten ca. $\pm 25\%$ und orientiert sich an Beispielen aus dem Bereich mit geringem bis mittlerem Baustandard. Die Beträge sind deshalb entsprechend diesem Quotienten zu erhöhen.

Projektierungskosten	Fr.	11 250
Signalisation und Markierung	Fr.	23 750
Total Kostenschätzung Begegnungszone	Fr.	35 000

Die Planung und die Realisierung des vorliegenden Gesuchs verursachen Kosten in der Höhe von rund 35 000 Franken. Der Aufwand für die geplante, resp. umzusetzende Begegnungszone ist weder in der Investitionsplanung 2025 noch in der Investitionsplanung 2026 eingestellt.

Stadtrat Uster

Barbara Thalmann
Stadtpräsidentin

Pascal Sidler
Stadtschreiber