



Seite 1/4

Uster, 8. September 2026
Nummer. 506/2026
V4.04.71

**ANFRAGE 506/2026 VON AUDE RATIA-BRASIER (SP):
«RADWEGE UND MISCHVERKEHRSFLÄCHEN IN USTER -
AUCH FÜR SCHWÄCHERE VERKEHRSTEILNEHMENDE!»;
ANTWORT DES STADTRATES**

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 13. Juni 2026 reichte Ratsmitglied Aude Ratia-Brasier beim Präsidenten des Gemeinderats eine Anfrage betreffend «Radwege und Mischverkehrsflächen in Uster - auch für schwächere Verkehrsteilnehmende!» ein.

Die Anfrage hat folgenden Wortlaut:

In der warmen Jahreszeit sind die vielfältigen Radwege und Mischverkehrsflächen rund um den See, aber auch im Stadtpark, beliebte Bewegungs- und Begegnungsflächen für Jung und Alt. Umso ärgerlicher ist es, dass ein unbeschwerter Aufenthalt in diesen Räumen nicht immer möglich ist. Dies liegt daran, dass gewisse Mobilitätsteilnehmende ein mangelndes, respektvolles Mobilitätsverhalten aufweisen. Dies tangiert die 2-Radfahrerinnen und Radfahrer untereinander aber auch ihr Verhalten gegenüber Fussgängerinnen und Fussgängern. Dass kleine Kinder häufig intuitiv agieren und Personen mit eingeschränkter Mobilität und ältere Personen häufig unsicher sind, scheint immer weniger im Bewusstsein verankert zu sein.

Anbei drei konkrete Beispiele, wo klar eine Verbesserung herbeizuführen ist:

- 1. Im Stadtpark trifft die Velo-Komfortroute auf Kleinkinderspielplätze, die Sport- und Freiräume des Schulhauses Pünt als auch auf verschiedenste Kindergarten- und Schulwege. Zwar machen zwei neue Schilder auf einen respektvollen Umgang aufmerksam. Deren Wirkung wird jedoch verfehlt, da weiterhin e-Velos, e-Trottis und e-Roller mit zu hoher Geschwindigkeit durchfahren, ohne auf die dort spielenden Kinder, auf mobilitäts-eingeschränkte oder auf ältere Personen zu achten.*
- 2. Um den Greifensee führt ein Radweg. Dieser wird häufig von begeisterten Radrennfahrerinnen und Radrennfahrern genutzt. Die Devise lautet dabei oft, umso schneller, umso besser. Familien, welche mit jüngeren Kindern eine erlebnisreiche Velotour machen wollen, scheinen dabei zweitrangig. Auch hier wird wenig Rücksicht auf die schwächeren Verkehrsteilnehmenden genommen.*



3. *Ähnlich gestaltet sich die Situation im Bereich der Seebadi. Dort werden die Zufussgehenden nach einem wunderschönen Abschnitt auf dem Fuss- und Wanderweg, direkt entlang des Greifensees, auf den Radweg in Richtung Schiffflände geleitet.*

Ich stelle dem Stadtrat folgende Fragen:

1. *Wie beurteilt der Stadtrat die Verkehrssicherheit im Stadtpark, auf dem Radweg entlang des Greifensees und im Bereich der Schiffflände für schwächere Mobilitätsteilnehmende wie Kinder, ältere Personen und Personen mit eingeschränkter Mobilität?*
2. *Inwieweit sind langfristig greifende Massnahmen vorgesehen, um die Situationen für die schwächeren Verkehrsteilnehmende zu verbessern?*
3. *Wurde geprüft, ob die Velo-Komfortroute nicht auch entlang der breiten Zürichstrasse auf einem leicht abgesetzten Radweg geführt werden könnte? Falls ja, wieso wurde diese Variante verworfen? Falls nein, könnte dieser Ansatz in Zukunft aufgegriffen werden, um den Stadtpark vom dem zu schnellen 2-Rad-Durchgangsverkehr zu befreien?*
4. *Gab es bereits von Seiten städtische Verwaltung Überlegungen, mit einer farblichen Gestaltung der Strassenoberfläche (FGSO) die verschiedenen Nutzungsansprüche gemäss Norm VSS 40 214 erkennbar zu machen? Falls ja, wieso wurden diese Möglichkeit nicht bereits angewendet? Falls nein, was sind die Gründe dafür?*
5. *Wie beurteilt der Stadtrat die Option eines durchgehenden Uferwegs, wie dies schon vor einigen Jahren diskutiert wurde? Inwieweit würde dies eine Verbesserung der Situation bringen?*

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Frage 1:

«Wie beurteilt der Stadtrat die Verkehrssicherheit im Stadtpark, auf dem Radweg entlang des Greifensees und im Bereich der Schiffflände für schwächere Mobilitätsteilnehmende wie Kinder, ältere Personen und Personen mit eingeschränkter Mobilität?»

Antwort:

Hinsichtlich der objektiven Sicherheit kann für den Stadtpark sowie für den Bereich Schiffflände gestützt auf die Unfallauswertung der letzten Jahre festgehalten werden, dass in den betreffenden Abschnitten in den letzten 15 Jahren keine registrierten Fussgängerunfälle verzeichnet wurden. Grundlage dafür ist die Auswertung der im Geoportal des Bundes erfassten Strassenverkehrsunfälle mit Personenschaden. Für den Radweg entlang des Greifensees lässt sich anhand der erfassten Daten hingegen keine belastbare Auswertung für die in der Anfrage beschriebenen Konflikte zwischen langsamen und schnellen Velofahrenden vornehmen.

Zur subjektiven Sicherheit ist festzuhalten, dass in diesen Räumen durchaus Unsicherheiten bestehen. Die Geschwindigkeiten und Bewegungsmuster von Zufussgehenden, langsam fahrenden Velofahrenden sowie schnelleren Nutzergruppen wie Rennvelos oder E-Bikes unterscheiden sich stark. Dies führt in gemeinsam genutzten Räumen zu Nutzungskonflikten. Gleichzeitig steht jedoch nicht überall genügend Raum zur Verfügung, um jeder Nutzungsart und jedem Geschwindigkeitsniveau einen eigenen Verkehrsraum zuzuweisen.

**Frage 2:**

«Inwieweit sind langfristig greifende Massnahmen vorgesehen, um die Situationen für die schwächeren Verkehrsteilnehmende zu verbessern?»

Antwort:

In der Planung neuer Projekte in der Stadt Uster wird heute grundsätzlich eine Trennung von Fuss- und Veloverkehr angestrebt. Während früher gemeinsame Flächen für Fuss- und Veloverkehr häufiger vorgesehen wurden, gehen die heutigen Fachgrundlagen eher in Richtung einer funktionalen Trennung. Dies zeigt sich auch darin, dass Fuss- und Veloverkehr heute nicht mehr einfach zusammenfassend als «Langsamverkehr» betrachtet werden, sondern als eigenständige Verkehrsarten mit unterschiedlichen Ansprüchen. Auch die Standards zum Veloverkehr des Kantons Zürich empfehlen eine Mischung von Fuss- und Veloverkehr nur in bestimmten Situationen, namentlich auf frei geführten Wegen oder ausserorts.

Wo der Platz beschränkt ist, braucht es eine sorgfältige Abwägung zwischen den Interessen aller Verkehrsteilnehmenden sowie den jeweils möglichen Verkehrsregimes. Der Stadtpark und der Uferweg im Bereich der Badi sind wichtige Netzelemente sowohl für den Fuss- als auch den Veloverkehr. Aufgrund der räumlichen Gegebenheiten bestehen hier gemeinsame Flächen für beide Verkehrsarten.

Gerade im urbanen Raum und an neuralgischen Orten mit hohem Freizeitverkehr bleibt die gegenseitige Rücksichtnahme zentral und gewinnt weiter an Bedeutung. Die Stadt Uster hat deshalb im Sommer erstmals die Kampagne «Besser zusammen unterwegs» lanciert. Diese soll künftig regelmässig eingesetzt und ihre Wirkung überprüft werden. Ergänzend sind weitere punktuelle Massnahmen denkbar, etwa Bodenaufschriften wie «Langsam fahren» an besonders sensiblen Stellen oder Signalisationen mit Hinweisen auf rücksichtsvolles Verhalten.

Frage 3:

«Wurde geprüft, ob die Velo-Komfortroute nicht auch entlang der breiten Zürichstrasse auf einem leicht abgesetzten Radweg geführt werden könnte? Falls ja, wieso wurde diese Variante verworfen? Falls nein, könnte dieser Ansatz in Zukunft aufgegriffen werden, um den Stadtpark vom dem zu schnellen 2-Rad-Durchgangsverkehr zu befreien?»

Antwort:

Velo-Komfortrouten sind hochwertige Verbindungen, die im Grundsatz eine möglichst breite Nutzergruppe ansprechen sollen. Massgebend ist dabei insbesondere das Ziel, wonach ein Velonetz geschaffen werden soll, auf dem sich sowohl ein 8-jähriges Kind als auch eine 80-jährige Person sicher fühlen können.

Aus fachlicher Sicht genügt eine Linienführung über die bestehenden Radstreifen an der Wilstrasse und Zürichstrasse mit mehreren Kreiseln den Anforderungen an eine Velo-Komfortroute nicht. Der Anspruch der Velo-Komfortrouten, das Velofahren für alle Altersgruppen von Kindern bis zu älteren Menschen zu ermöglichen, kann nicht ausreichend erfüllt werden. Das korrekte Befahren von Kreiseln ist für den Veloverkehr ein anspruchsvolles Manöver und der Abschnitt deshalb nicht geeignet. Ein abgesetzter Radweg an der Zürichstrasse wurde zudem im Rahmen eines anderen Projekts durch den Kanton Zürich geprüft, jedoch verworfen. Ausschlaggebend war insbesondere, dass zwischen dem begrünten Mittelstreifen und einem potenziellen abgesetzten Radweg für den motorisierten Individualverkehr keine ausreichende Gasse mehr für Blaulichtfahrzeuge gebildet werden könnte. Damit bestehen wesentliche betriebliche und sicherheitsrelevante Vorbehalte gegenüber dieser Variante.



Frage 4:

«Gab es bereits von Seiten städtische Verwaltung Überlegungen, mit einer farblichen Gestaltung der Strassenoberfläche (FGSO) die verschiedenen Nutzungsansprüche gemäss Norm VSS 40 214 erkennbar zu machen? Falls ja, wieso wurden diese Möglichkeit nicht bereits angewendet? Falls nein, was sind die Gründe dafür?»

Antwort:

Ja, solche Überlegungen wurden von der Verwaltung bereits gemacht. Im Herbst 2026 ist im Bereich der BZU ein Versuch mit einer temporären Bemalung vorgesehen. Die Bemalung richtet sich nach der VSS-Norm 40214 «Entwurf des Strassenraums; Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen». Wenn sich diese Lösung bewährt, kann eine farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche auch für weitere Bereiche, etwa im Stadtpark, geprüft werden. Allerdings ist nicht jeder Abschnitt dafür geeignet, dies bedarf einer sorgfältigen fachlichen und betrieblichen Prüfung.

Frage 5:

«Wie beurteilt der Stadtrat die Option eines durchgehenden Uferwegs, wie dies schon vor einigen Jahren diskutiert wurde? Inwieweit würde dies eine Verbesserung der Situation bringen?»

Antwort:

Der Stadtrat beurteilt die Idee eines Lückenschlusses des Uferwegs im Bereich der Badi grundsätzlich als interessant und städtebaulich wie freiraumplanerisch bedeutsam. Bereits heute kann auf dem Gebiet der Stadt Uster über weite Strecken entlang des Sees getrennt vom Veloverkehr zu Fuss gegangen werden. Das Anliegen, den öffentlichen Fussweg entlang des Ufers ganzjährig auch durch die Seebadi zu führen, wird aus Sicht des Stadtrats nicht weiterverfolgt. Ausschlaggebend sind insbesondere die zu erwartenden Nutzungskonflikte zwischen dem durchquerenden Fussverkehr und dem Betrieb der Badi. Eine Wegverbindung für den allgemeinen Fussverkehr kann die Nutzungen der Badi beeinträchtigen und zu Konflikten hinsichtlich Sicherheit, Ruhe, Übersichtlichkeit und Betriebsabläufen führen.

Eine Möglichkeit wäre, die Seebadi ausserhalb der Badesaison für einen Uferweg zu öffnen, siehe Richtplaneintrag Teil OEBA B7.09. Die grössten Nutzungskonflikte auf dem Uferweg gemäss Beispiel 3 bestehen jedoch während der Sommermonate.

Der Stadtrat bittet den Gemeinderat, von der Antwort auf die Anfrage Nr. 506/2026 des Ratsmitglieds Aude Ratia-Brasier betreffend «Radwege und Mischverkehrsflächen in Uster - auch für schwächere Verkehrsteilnehmende!» zur Kenntnis zu nehmen.

Der Stadtrat bittet den Gemeinderat, von der Antwort auf die Anfrage Nr. 506/2026 des Ratsmitglieds Aude Ratia-Brasier betreffend «Radwege und Mischverkehrsflächen in Uster - auch für schwächere Verkehrsteilnehmende!» zur Kenntnis zu nehmen.

Stadtrat Uster

Barbara Thalmann
Stadtpräsidentin

Pascal Sidler
Stadtschreiber