

An den Grossen Gemeinderat

## Winterthur

Beantwortung der Interpellation betreffend Nacht- und Sonntagsfahrverbot in Wohnquartieren, eingereicht von den Gemeinderäten/innen Rolf Weibel und Ruth Kleiber namens der EVP-Fraktion sowie Matthias Gfeller und Anja Peter namens der Grüne/AL-Fraktion

---

Am 24. Februar 2003 reichten die Gemeinderäte/innen Rolf Weibel und Ruth Kleiber namens der EVP-Fraktion sowie Matthias Gfeller und Anja Peter namens der Grüne/AL-Fraktion mit 25 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern die folgende Interpellation ein:

*„Wohnquartiere sollten so weit wie möglich, oder zumindest zeitweise, vom Individualverkehr entlastet werden können, dies bedeutet mehr Wohn- und Lebensqualität. Erfreulicherweise wohnen überdurchschnittlich viele Familien in Winterthur, daher muss ein nebeneinander von Wohnen und Autofahren in der ganzen Stadt gut aufeinander abgestimmt sein. Möglich wären ein Nacht- und Sonntagsfahrverbot, eventuell auch „Begegnungszonen“ nach dem Muster der „Flanierzone“ in Burgdorf ([www.fussverkehr.ch](http://www.fussverkehr.ch)). Wichtig ist ein gesamtstädtisches Konzept, welches unerwünschten Schleichverkehr wirksam unterbindet.*

*Wir stellen folgende Fragen:*

- 1. Wäre es möglich, in Wohnquartieren ein Nacht- und Sonntagsfahrverbot einzuführen, z.B. auf der Breitestrasse inkl. der umliegenden kleineren Quartierstrassen?*
- 2. Käme für den Stadtrat eine 6-monatige Versuchsphase in Frage?*
- 3. Welche Quartiere oder Strassen würden sich für einen solchen Versuch eignen?*
- 4. Kann ein Nacht- oder Sonntagsfahrverbot direkt mit geeigneten bestehenden Zonensignalisationen (insbesondere Tempo-30-Zonen) verknüpft werden?*
- 5. Wie denkt der Stadtrat über das Projekt „Begegnungszonen und Flanierzonen“?*

### **Der Stadtrat äussert sich dazu wie folgt:**

Die Attraktivität und Wohnqualität der Stadt langfristig aufrecht zu erhalten und zu fördern, ist dem Stadtrat ein zentrales politisches Anliegen. Dabei ist er sich bewusst, dass die Wohnqualität im verdichteten städtischen Raum durch die Begleiterscheinungen des motorisierten Strassenverkehrs erheblich belastet wird. Deshalb hat der Stadtrat bereits in den vergangenen Jahren zahlreiche das Verkehrsgeschehen beeinflussende Massnahmen getroffen, um die Lebensqualität in der Stadt zu erhalten und nach Möglichkeit noch zu verbessern. Aus dem breiten Spektrum dieser Vorkehrungen beispielhaft zu erwähnen sind etwa die Zonen mit reduzierter Höchstgeschwindigkeit, ergänzende verkehrsberuhigende Massnahmen in Wohnquartieren (Motorfahrzeugverbote, Parkierungsregelungen etc.) sowie, auf übergeordneter Ebene, die verschiedenen Massnahmen zur Förderung eines umweltgerechteren Verkehrs (vgl. Bericht des Stadtrates zum Postulat betreffend Integriertes Verkehrsmanagement [IVM] vom 3. Juli 2002; GR-Nr. 2002/025). Im Rahmen einer nachhalti-

gen Verkehrspolitik geht es aber auch darum, dem gesellschaftlichen Zielkonflikt gerecht zu werden, der sich im Problem der Mobilität seit jeher manifestiert: Das anhaltende Bedürfnis nach Erweiterung der individuellen Verhaltensmöglichkeiten und Flexibilität erzeugt zwangsläufig Verkehr, der gleichzeitig zu einer Einschränkung der individuellen Lebens- und Wohnqualität führt. Die städtischen Behörden sind deshalb bestrebt, verkehrsbeschränkende Massnahmen in den Wohnquartieren in einem partizipativen Klima anzugehen und, soweit es das Gesetz zulässt, unter Einbezug der Wohnbevölkerung umzusetzen. Dank diesem Vorgehen, das einen Ausgleich anstrebt zwischen den sich häufig widersprechenden Bedürfnissen nach Ruhe und einer mobilen, lebendigen Stadt, konnte bereits vielen Verkehrsanliegen der Bevölkerung Rechnung getragen werden. Aufschlussreich sind in diesem Zusammenhang auch die einschlägigen städtischen Berichte (u.a. "Verkehrsberuhigung und Wohnschutz" (1985) und "Verkehrsberuhigung, Stand 1996"), in welchen verschiedene Massnahmen aufgezeigt und bereits realisierte Anordnungen aufgrund der gemachten Erfahrungen kommentiert werden.

Der Erlass eines Nacht- oder Sonntagsfahrverbots (im Sinn der Interpellanten/innen wohl nur mit Bezug auf den motorisierten Individualverkehr) auf dem Gebiet der Stadt Winterthur liegt in der Kompetenz des Stadtrates. Derartige Fahrbeschränkungen sind zwar grundsätzlich geeignet, die Wohnqualität in ihrem Geltungsbereich zu erhöhen; insbesondere ist davon auszugehen, dass der Verkehrslärm und das Risiko von Verkehrsunfällen abnimmt. Indessen ist bei der Evaluation von Verkehrsmassnahmen generell zu beachten, dass jede Anordnung mit spezifischen Vor- und Nachteilen verbunden ist, die im konkreten Anwendungsfall sorgfältig gegeneinander abzuwägen sind. Im Besonderen ist deshalb auch bezüglich temporärer Fahrverbote einer Einzelfallbetrachtung gegenüber einem gesamtstädtischen Konzept, wie es in der Interpellation angeregt wird, den Vorzug zu geben; dies umso mehr, als erfahrungsgemäss davon auszugehen ist, dass sich ein solches Fahrverbot als verkehrsberuhigende Massnahme im Rahmen der gebotenen Gesamtbetrachtung nur einzeln im Sinn des Gesetzes als zweck- und verhältnismässig erweist (vgl. Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes [SVG] bzw. 107 Abs. 5 der Signalisationsverordnung [SSV]). Mit derartigen Verkehrsbeschränkungen sind nämlich gewichtige Nachteile verbunden, welche die erwähnten Vorteile in der Regel überwiegen:

Zunächst ist festzuhalten, dass durch örtliche Fahrverbote der Verkehr und seine negativen Auswirkungen (Verkehrslärm und -unfälle) häufig lediglich in andere Quartiere verlagert werden; eine Folgeerscheinung, die sich zumeist auch im Licht des Gleichbehandlungsgebots nur schwer rechtfertigen lässt. Hinzu tritt, dass ein generelles Fahrverbot in einem Wohnquartier die individuelle Freiheit der Anwohner/innen in der Wahl ihrer Fortbewegungsmittel erheblich einschränken würde. Um diese Beschränkungen unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismässigkeit zu mildern, wären wohl zahlreiche Ausnahmegewilligungen – etwa für Anwohner/innen, Besucher/innen und Zubringer/innen – zu erteilen, was die erhofften positiven Auswirkungen eines solchen Verbots auf die Wohnqualität doch erheblich relativieren würde.

Weiter zeigt die Erfahrung, dass ein Fahrverbot, das nicht nur zeitlich beschränkt gilt, sondern auch zahlreiche Ausnahmen gestattet, die Fahrzeuglenkenden im Allgemeinen verunsichert und häufig zu – bewussten oder unbewussten – Missachtungen verleitet. Als Folge davon wäre seitens der Polizeiorgane ein umso grösserer, in der Regel unverhältnismässiger Kontrollaufwand erforderlich, soll einem solchen Fahrverbot auch nur einigermaßen Nachachtung verschafft werden.

Zum angesprochenen Problem des Schleichverkehrs ist grundsätzlich anzuführen, dass dieses vorwiegend zu Zeiten mit Verkehrsbelastungsspitzen auftritt, wobei diese Belastungsspitzen in den wenigsten Fällen auf Nachtzeiten oder Feiertage fallen: Messungen haben ergeben, dass der Anteil des gesamten Nachtverkehrs (22 - 06 Uhr) am Tagesverkehr (24 Stunden) selbst auf nicht dem Durchgangsverkehr dienenden Strassen weniger als 10% beträgt. In der gleichen Grössenordnung liegt der Verkehrsanteil am Sonntag gemessen an der Verkehrsbelastung einer ganzen Woche. Angesichts dieser Mengenverhältnisse sind Nacht- oder Sonntagsfahrverbote von vornherein nur sehr beschränkt geeignet, Schleichverkehr in Wohnquartieren zu verhindern.

### **Zu den einzelnen Fragen:**

#### Zur Frage 1:

*„Wäre es möglich, in Wohnquartieren ein Nacht- und Sonntagsfahrverbot einzuführen, z.B. auf der Breitestrasse inkl. der umliegenden kleineren Quartierstrassen?“*

Wie einleitend dargelegt, hat der Stadtrat nicht die Absicht, in den städtischen Wohnquartieren grossflächig Nacht- und Sonntagsfahrverbote einzuführen. Zur Breitestrasse im Besonderen ist anzuführen, dass sich diese ihrer Funktion nach wesentlich von eigentlichen Wohnquartierstrassen unterscheidet. Diese Erkenntnis ergibt sich auch aus einem 1996 vom Stadtrat in Auftrag gegebenen Verkehrsgutachten, das sich eigens mit Möglichkeiten einer Verkehrsentslastung der Breitestrasse befasst. Dabei wurden unter anderem auch die zu erwartenden Begleiterscheinungen temporärer Fahrverbote eingehend untersucht. Folge dieser Studie war nach eingehenden Diskussionen auch mit den zuständigen kantonalen Amtsstellen die heute noch bestehende Geschwindigkeitsreduktion auf 40 km/h. Auf ein zeitlich beschränktes Fahrverbot für Motorfahrzeuge wurde schon damals aufgrund der überwiegenden Probleme und Nachteile auf den Verkehrsablauf verzichtet. Da sich die Beurteilungsgrundlagen seither nicht geändert haben, fällt eine solche Massnahme auf der Breitstrasse auch weiterhin ausser Betracht.

#### Zur Frage 2:

*„Käme für den Stadtrat eine 6-monatige Versuchsphase in Frage?“*

Nach dem vorstehend Gesagten hält es der Stadtrat für nicht angezeigt, von der Möglichkeit zeitlich beschränkter Fahrverbote Gebrauch zu machen. Da die Vor- und Nachteile derartiger Massnahmen im Allgemeinen bekannt sind und sich auch im konkreten Einzelfall aufgrund der jeweiligen örtlichen Verhältnisse von vornherein sehr gut abschätzen lassen, bedarf es zur Beurteilung einer solchen Anordnung in der Regel auch keines Verkehrsversuchs.

#### Zur Frage 3:

*„Welche Quartiere oder Strassen würden sich für einen solchen Versuch eignen?“*

Generell lässt sich sagen, dass für ein zeitlich begrenztes Fahrverbot für Motorfahrzeuge von vornherein nur solche Örtlichkeiten in Betracht fallen, an welchen der Vorteil einer gewissen Verkehrsentslastung die erwähnten Nachteile der Verkehrsverlagerung, der Mobilitätsbeschränkung sowie des erheblichen Kontrollaufwands überwiegen. Angesichts des zur

Nachtzeit und an Sonntagen ohnehin vergleichsweise geringen Verkehrsaufkommens ist zur Zeit nicht vorgesehen, derartige Massnahmen in den Stadtquartieren vertieft zu prüfen.

Zur Frage 4:

*„Kann ein Nacht- oder Sonntagsfahrverbot direkt mit geeigneten bestehenden Zonensignalisationen (insbesondere Tempo-30-Zonen) verknüpft werden?“*

Aus rechtlicher Sicht stünde einer solchen Verknüpfung grundsätzlich nichts entgegen; gemäss den einschlägigen Bestimmungen der Strassensignalisationsverordnung dürfen mit einem Zonensignal drei Verkehrsanordnungen angezeigt werden. Zu beachten ist jedoch auch, dass Fahrzeugführende nur begrenzt in der Lage sind, verschiedene gleichzeitig signalisierte Vorschriften bewusst wahrzunehmen und ihr Fahrverhalten danach zu richten.

Zur Frage 5:

*„Wie denkt der Stadtrat über das Projekt „Begegnungszonen und Flanierzonen“?“*

Die seit Januar 2002 gültige, revidierte Signalisationsverordnung sieht die Möglichkeit vor, Begegnungszonen (früher auch Flanierzonen genannt) zu signalisieren. Diese Zonen kennzeichnen Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf welchen der Fussverkehr die ganze Verkehrsfläche benutzen darf und gegenüber dem Fahrverkehr vortrittsberechtigt ist. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt hier 20 km/h, das Parkieren ist durch Signale oder Markierungen zu regeln. Eingeführt werden Begegnungszonen in gleicher Weise wie Tempo-30-Zonen (mit vorgängigem Verkehrsgutachten etc.). Der Stadtrat beabsichtigt, Begegnungszonen in dafür geeigneten Gebieten zu realisieren; zur Zeit werden die zwei bisherigen Wohnstrassen in Begegnungszonen umgewandelt.

*Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist dem Vorsteher des Departements Sicherheit und Umwelt übertragen.*

Vor dem Stadtrat  
Der Stadtpräsident:  
Wohlwend

Der Stadtschreiber:  
Frauenfelder