

An das Stadtparlament

Winterthur

Beantwortung der Interpellation betreffend Biketrails, eingereicht von den Stadtparlamentsmitgliedern D. Roth-Nater (EVP), Ch. Griesser (Grüne-AL), W. Isler (SVP), A. Zuraikat (Die Mitte), R. Heuberger (FDP) und N. Holderegger (GLP)

Am 6. März 2023 reichten die Stadtparlamentsmitglieder Daniela Roth-Nater (EVP), Christian Griesser (Grüne-AL), Walter Isler (SVP), André Zuraikat (Die Mitte), Romana Heuberger (FDP) und Nicole Holderegger (GLP) mit 35 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgende Interpellation ein:

«Die Wälder der Stadt und angrenzender Gemeinden sind ein wichtiger Erholungsraum für die Bevölkerung der Stadt Winterthur. Laut Bundesgesetz über den Wald muss dieser seine Funktionen, namentlich «seine Schutz-, Wohlfahrts- und Nutzfunktion (Waldfunktionen) erfüllen». Zur Wohlfahrtsfunktion gehören Erholung und Freizeitaktivitäten. Zu diesen gehört das immer beliebtere Mountainbiken. Dieses sollte als gesunde, emissionsarme Freizeitgestaltung gefördert werden, was bisher kaum der Fall ist. International erfolgreiche Sportler:innen, darunter zwei Weltmeister, trainieren auf offiziell nicht anerkannten Strecken.

Dem gesundheitlichen Nutzen der Sportart soll in Wäldern mit genügend Raum und Infrastruktur Rechnung getragen werden. Mit einer Lenkung kann dabei der Nutzungsdruck auf den Wald und Konflikte zwischen den Waldnutzer:innen beschränkt werden. Ein städtisches Mountainbikekonzept unter Federführung des Sportamtes ist in Arbeit. Am Reitplatz sind drei Strecken geplant. Das reicht jedoch nicht, um den städtischen Bedarf an Trainingsgelegenheiten und Freizeitsport abzudecken. Es sollten Trails auf dem ganzen Stadtgebiet geplant oder freigegeben werden. Das Veloweggesetz (seit 1. Januar 2023 in Kraft) gibt dazu die rechtliche Grundlage und fordert die Behörden auf, attraktive Netze zu schaffen. Gemäss Umfragen ist die attraktivste Streckenart der Singletrail.

Ein Urteil des Bezirksgericht Affoltern vom 20.9.2022 hält fest, dass Biken auch im Wald auf allen Wegen - ausser Trampelpfaden - erlaubt ist, sofern keine offizielle Fahrverbotstafel vorhanden ist. Die herrschende Rechtspraxis auf Gemeindegebiet ging mit diesem Urteil bisher nicht konform. »

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

- 1. «Anerkennt der Stadtrat, dass eine Stadt, die sich als Velostadt bezeichnet, ihre Radsportler:innen nicht in einem Graubereich trainieren lassen und diese unhaltbare Situation schnellstmöglich ändern sollte?»*
- 2. «Ist der Stadtrat bereit, die Schaffung von gemäss Veloweggesetz¹ geforderten «attraktiven» Routen auf Gemeindegebiet zu fördern und zu veranlassen, dass Mountainbiken in die Realisierung des Stadtrandparks mit einbezogen und im Richtplan festgeschrieben wird?»*

¹ Veloweggesetz

Art. 4 Velowegnetze für die Freizeit

² Sie umfassen Strassen, Radwege, Wege, signalisierte Velowander- und Mountainbike-Routen und ähnliche Infrastrukturen.

Art. 6 Planungsgrundsätze

Die für die Planung der Velowegnetze zuständigen Behörden sorgen im Grundsatz dafür, dass: e. die Netze attraktiv sind und dass die Velowegnetze für die Freizeit für die Velofahrerinnen und die Velofahrer eine hohe Erholungsqualität aufweisen.

² Kant. Waldgesetz (KaWaG, LS 921.1) II. Schutz des Waldes vor Eingriffen, Reiten und Radfahren

§ 6. 1 Reiten und Radfahren im Wald sind nur auf Strassen und Wegen erlaubt.

2 Ausnahmen regelt die Gemeinde.

3. *«Ist der Stadtrat gewillt, die Bedürfnisse der Stadt bei kantonalen Ämtern mit Nachdruck zu vertreten und wenn nötig Ausnahmeregelungen gemäss Waldgesetz² zu treffen?»*
4. *«Welche Möglichkeit sieht der Stadtrat, geeignete personelle und finanzielle Ressourcen einzusetzen, um ein Mountainbike-Konzept schnell umzusetzen?»*
5. *«Unterstützt die Stadt die Bikevereine dabei, eine konfliktarme Koexistenz auf gemeinsam Wegen zu erreichen?»*
6. *«Anerkennt der Stadtrat die in einem Urteil des Bezirksgerichts Affoltern formulierte Auffassung, nach der Mountainbiker und Mountainbikerinnen alle Wege befahren dürfen, wenn sie über kein Fahrverbot verfügen und wenn sie nicht durch blosses Befahren, Begehen oder zum Zweck der Forstarbeit entstanden sind?»*

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

Winterthur geniesst den Ruf einer Velostadt, der Anteil Radfahrer/-innen liegt 12 Prozentpunkte über dem Schweizer Durchschnitt¹. Radsportler/-innen in Winterthur profitieren vom guten Velowegnetz auf bestehenden Strassen und Wegen aber auch von den sportspezifischen Anlagen. 2012 entstand am Reitplatz einer der ersten Pumptracks der Schweiz. Mittlerweile gibt es eine Wellen-Mulden-Bahn im Eulachpark und seit zehn Jahren organisiert die Sportförderung des Sportamts die Pumptrack-Tour mit einer mobilen Anlage. Die BMX-Bahn in Dätt瑙 steht ausserhalb der Trainingszeiten auch der Öffentlichkeit zur Verfügung und auf dem angrenzenden Gelände wurde 2018 die Bikestrecke «Winti-Line» eröffnet.

Der Stadtrat legt grossen Wert darauf, mit dem sukzessiven Ausbau der Infrastruktur den Anteil der velofahrenden Bevölkerung weiter zu erhöhen. Das Angebotsdefizit im Bereich «Mountainbike-Trails» ist in diesem Zusammenhang bekannt. Obschon in Winterthur durch die umliegende Landschaft gute Bedingungen für das Mountainbiken vorhanden sind und die zahlreichen Flurwege in den Wäldern Winterthurs generell auch mit dem Velo befahren werden dürfen, gibt es auf dem bestehenden Strassen- und Wegnetz kaum offiziell ausgewiesene Mountainbike Strecken. Die regionale SchweizMobil-Route Nr. 33 ist die einzige Ausnahme. Rückmeldungen bezüglich der Bewertung der Mountainbike-Infrastruktur Winterthurs fallen dementsprechend schlecht aus (Austausch mit der IG Biketrails). Zum einen, weil die SchweizMobil-Route 33 ein regionales Angebot ist und damit eher auf Tourenfahrer/-innen und Ausflüge als auf die Feierabendrunden lokaler Alltagssporttreibenden ausgerichtet ist. Zum andern, weil das Befahren von «Singletrails» in der Regel nicht möglich ist und damit ein zentrales Element für das Ausüben des Mountainbike-Sports fehlt². Ohne geeignete Infrastruktur für Mountainbiker/-innen entstehen immer mehr informelle Wege oder es werden bestehende Rückegassen und Trampelpfade oder Fuss- und Wanderwege befahren. Die gegenwärtige Situation schürt Konflikte mit anderen Waldbesuchenden und ist oft nicht vereinbar mit der Gesetzgebung.

Um weiteren Nutzungskonflikten vorzubeugen, sieht der Stadtrat den Handlungsbedarf, die Veloinfrastruktur durch mountainbikespezifische Routen und Anlagen zu erweitern. Das Angebotsdefizit für Mountainbiker/-innen ist allerdings kein Winterthur spezifisches Problem. Auch andere Gemeinden tun sich schwer, ein bedarfsgerechtes Angebot zu schaffen. Im ganzen Kanton Zürich existieren lediglich 20 Kilometer legale Mountainbike-Pisten (mountainbikespezifische Wegverbindungen). Dies ist ein Indikator für die hohe Komplexität der Thematik. Der Stadtrat weist deshalb auch auf die Herausforderungen hin.

- Restriktives Waldgesetz:

¹ Studie «Sport Schweiz 2020» Spezialbericht «Sport in Winterthur»

² SchweizMobil, Mountainbikeland Schweiz, Seite 24, Erhebung zur Nutzung 2013

«75% der Mountainbiker suchen auf einer Tour schmale Wege, sogenannte Singletrails. Sie bieten neben einer gewissen fahrtechnischen Herausforderung eine grosse Nähe zur Natur. Für Aufstiege werden eher breite Wege geschätzt.»

Zum einen gewährt das Zivilgesetzbuch den freien Zutritt zum Wald, zum andern wird dieser durch die Raumplanungs- und Waldgesetzgebung stark vor Eingriffen geschützt. Vorhaben mit raumwirksamer Bedeutung sind deshalb auch bewilligungspflichtig, wenn keine eigentlichen Bauten geplant sind. Die Bewilligungspraxis für Projekte in Waldgebieten führt demnach - unabhängig vom Ausbaustandard - immer über eine Baueingabe. Die Baubewilligung für Bauprojekte in Waldgebieten wird durch den Kanton erteilt. Anlagen für die Sport- und Freizeitnutzung werden im Wald nur zurückhaltend und in Abstimmung mit übergeordneten Planungsinstrumenten bewilligt.

Die Entscheidungskompetenz der Gemeinden in Bezug auf die Wälder ist begrenzt, die Bewilligungsverfahren sind oft noch langwierig und komplex. Auch das Bundesgesetz über Velowege liefert keine rechtliche Grundlage, diese Bewilligungspraxis zu ändern. Es beauftragt lediglich Gemeinden und Kantone ein attraktives Velowegnetz für den Alltag und Freizeitveloverkehr zu erstellen.

– Gewährleisten der Verkehrssicherheit:

Das Strassenverkehrsgesetz (SVG) ordnet den Verkehr und klärt Haftungs- und Versicherungsfragen. Laut SVG ist das Befahren von Fuss- und Wanderwegen mit dem Fahrrad verboten³. Obschon die unter Artikel 43 Absatz 1 des SVG beschriebene Verkehrstrennung für Mountainbiker/-innen ohne entsprechende Signalisation nicht immer eindeutig nachvollziehbar ist und damit Übertretungsanzeigen nicht greifen. Der Anspruch entsprechend SVG ein Verkehrsregime durchzusetzen, welches schwächere Verkehrsteilnehmende schützt, besteht aus Sicherheitsgründen und hinsichtlich Haftungsfragen dennoch.

– Plötzlicher Anstieg:

Die empirischen Daten des Schweizer Sportobservatoriums machen deutlich, dass Mountainbiken in der Schweiz zum beliebten Breitensport angewachsen ist. Nannten 2020 noch 7.9 % der Befragten Mountainbiken als ihre Sportart⁴, waren es 2022 bereits 11 %⁵. Der zunehmende Nutzungsdruck auf die bestehenden Strassen und Wege ist eine Herausforderung. Das Schaffen zusätzlicher Infrastruktur gestaltet sich aufgrund komplexer und langwieriger Bewilligungsverfahren allerdings zeitintensiv.

Im aktuellen Entwurf des neuen kommunalen Richtplans wurde Mountainbike-Infrastruktur am Reitplatz und am Brühlberg aufgenommen und die Erstellung eines Waldfunktionenplans und eines Freizeitveloverkehrskonzepts beauftragt. Die Umsetzung von Mountainbike-Pisten am Reitplatz ist zudem im öffentlichen Gestaltungsplan der Sport- und Freizeitanlage Reitplatz verankert.

Im Folgenden wird ausgeführt, wie die Stadt Winterthur mit attraktiven Möglichkeiten für Mountainbiker/-innen eine Lenkung und Kanalisierung erreichen möchte.

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

«Anerkennt der Stadtrat, dass eine Stadt, die sich als Velostadt bezeichnet, ihre Radsportler:innen nicht in einem Graubereich trainieren lassen und diese unhaltbare Situation schnellstmöglich ändern sollte?»

Die zahlreichen Strassen und Flurwege in und um Winterthur dürfen – sofern keine Fahrverbote signalisiert sind – mit dem Velo befahren werden. Die Regulierung bezüglich dem Befahren von

³ SVG; Artikel 43 Absatz 1, Verkehrstrennung

„Wege, die sich für den Verkehr mit Motorfahrzeugen oder Fahrrädern nicht eignen oder offensichtlich nicht dafür bestimmt sind, wie Fuss- und Wanderwege, dürfen mit solchen Fahrzeugen nicht befahren werden.“

⁴ Sport Schweiz 2020; Tabelle Seite 24

⁵ Sport Schweiz light 2022; Tabelle 7.1, Seite 28

«Singletrails» mit dem Mountainbike ist hingegen nicht immer nachvollziehbar. Obschon laut dem Strassenverkehrsgesetz das Befahren von Fuss- und Wanderwegen generell untersagt ist, ergaben mehrere Gerichtsurteile, dass lediglich eine klare Signalisation gemäss der Signalisationsverordnung SSV Aufschluss über die Befahrbarkeit eines Weges geben kann. Diese ist in Winterthur nicht immer vorhanden, was im Text der Interpellation als «Graubereich» beschrieben wird.

- Der Stadtrat anerkennt, dass offizielle Wege, welche nicht mit dem Mountainbike befahren werden dürfen, mit einem Fahrverbot oder als Fussweg signalisiert werden müssen. Ohne entsprechende Signalisation ist der Verkehr nicht eindeutig geregelt. Die Bestimmungen darüber, welche Wege von Fahrverboten betroffen sind, sollen in Abstimmung mit dem Freizeitveloverkehrskonzept erarbeitet werden (siehe Beantwortung Frage 2).

Wann es sich um einen offiziellen Weg handelt, ist nicht abschliessend geklärt und ist durch den Kanton festzulegen. Im Urteil des Bezirksgerichts Affoltern vom 20.9.2022 bezieht man sich auf die Karten von Swisstopo. Das Bundesamt für Landestopografie bietet als Kompetenzbereich des Bundes räumliche Referenzdaten und daraus abgeleitete Produkte von hoher Qualität an. Die Karten von Swisstopo können dementsprechend weitere Anhaltspunkte liefern, ob ein Weg mit dem Mountainbike befahren werden darf. Ist ein Weg nicht auf den Karten von Swisstopo eingezeichnet, besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass das Befahren auch ohne entsprechende Signalisation verboten ist. Denn Mountainbiken abseits von offiziellen Wegen ist untersagt. Das Befahren von Rückegassen, Trampelpfaden und informellen Wegen ist nicht vereinbar mit der kantonalen Waldverordnung⁶ und dem Waldgesetz⁷. Die Bestimmungen dienen dem Schutz des Waldes vor Eingriffen.

- Der Stadtrat anerkennt, dass aufgrund der Gesetzgebung das legale Befahren von „Singletrails“ in Winterthur kaum möglich ist und damit ein zentrales Element für das Ausüben des Mountainbike-Sports fehlt. Um weiteren Nutzungskonflikten vorzubeugen, sieht der Stadtrat den Handlungsbedarf, auf bestehenden Wegen offizielle Mountainbike-Routen zu signalisieren und das Wegenetz um mountainbikespezifische Wegverbindungen (sogenannte Mountainbike-Pisten) bedarfsgerecht zu erweitern.

Mit dem Projekt «Mountainbike-Infrastruktur Reitplatz» befindet sich ein erstes entsprechendes Bauvorhaben in der Planung. Die Umsetzung ist für das Jahr 2024 vorgesehen. Dank diesem Pilotprojekt soll sich die Situation in Winterthur nicht nur für Mountainbiker/-innen verbessern: Erfahrungen anderer Städte zeigen, dass ein attraktives Angebot eine Lenkung und Kanalisierung der Nutzung Mountainbiken ermöglicht und dadurch empfindliche Waldgebiete proaktiv entlastet werden können.

Zur Frage 2:

«Ist der Stadtrat bereit, die Schaffung von gemäss Veloweggesetz geforderten «attraktiven» Routen auf Gemeindegebiet zu fördern und zu veranlassen, dass Mountainbiken in die Realisierung des Stadtrandparks mit einbezogen und im Richtplan festgeschrieben wird?»

⁶ Kant. Waldverordnung (KaWaV, LS 921.11) I. Schutz des Waldes vor Eingriffen, Reiten und Radfahren § 2 Rückegassen und Trampelpfade gelten nicht als Strassen oder Wege gemäss § 6 des Waldgesetzes.

⁷ Kant. Waldgesetz (KaWaG, LS 921.1) II. Schutz des Waldes vor Eingriffen, Reiten und Radfahren § 6 Abs. 1, Reiten und Radfahren im Wald sind nur auf Strassen und Wegen erlaubt.
Abs. 2, Ausnahmen regelt die Gemeinde.

Für Winterthur soll, entsprechend dem Bundesgesetz über Velowege⁸ insbesondere auch ausserhalb des Siedlungsgebietes ein attraktives Velowegnetz für die Freizeit erarbeitet werden. Im aktuellen Entwurf zur Überarbeitung des kommunalen Richtplans wird deshalb ein Konzept für den Freizeitveloverkehr beauftragt. Mountainbiken als beliebte Disziplin gilt es in diesem Konzept ebenfalls zu beachten. Schliesslich gibt es in Winterthur kaum offiziell ausgewiesene Mountainbike Strecken. Die regionale SchweizMobil Route Nr. 33 ist die einzige Ausnahme.

- Der Stadtrat befürwortet die im Richtplan verankerte Massnahme zur Umsetzung des Artikels 4 des Bundesgesetzes über Velowege und ist bereit, Folgeprojekte adäquat zu unterstützen.

Die Weiterentwicklung des Stadtrandparks ist ein Legislaturziel, der Grüngürtel rund um Winterthur soll mit zusätzlichen Freiraumangeboten für die Bevölkerung noch attraktiver werden. Die geplante Mountainbike-Infrastruktur am Reitplatz versteht sich als Beitrag zum Stadtrandpark. Der Entwurf des kommunalen Richtplans sieht mittelfristig für den Brühlberg einen „Erholungswald“ mit weiterer Mountainbike-Infrastruktur vor. Zudem sollen im Zusammenhang mit dem Regiopark durchgängige Velo- und Wanderrouten zu den Nachbargemeinden und die Attraktivierung dieser Wege im Richtplan festgeschrieben werden.

- Der Stadtrat befürwortet Massnahmen und Projekte zur Weiterentwicklung des Stadtrandparks, welche eine aktive Naherholung fördern. In diesem Zusammenhang soll auch für den immer beliebteren Mountainbike-Sport ein bedarfsgerechtes Angebot entstehen.

Zur Frage 3:

«Ist der Stadtrat gewillt, die Bedürfnisse der Stadt bei kantonalen Ämtern mit Nachdruck zu vertreten und wenn nötig Ausnahmeregelungen gemäss Waldgesetz zu treffen?»

Bauten und Anlagen im Wald sind nur zulässig, soweit sie forstlichen Zwecken dienen⁹. Für andere Bauten und Anlagen bedarf es einer Ausnahmeregelung¹⁰, welche durch das kantonale Amt für Landschaft und Natur (ALN) erteilt wird.

Bedingungen für eine Ausnahmeregelung sind beispielsweise die Standortgebundenheit und der Nachweis für ein überwiegendes öffentliches Interesse, respektive dürfen dem Vorhaben keine überwiegenden Interessen entgegenstehen. Ausnahmen sind über räumliche Entwicklungsperspektiven, Richtpläne, Konzepte und Strategien durch die Gemeinden zu regeln. Das Bundesgesetz über Velowege, politische Vorstösse, Studien und aktive Vereine helfen zudem ein öffentliches Interesse geltend zu machen.

- Vorweg ist es dem Stadtrat ein Anliegen, den Sachverhalt hinsichtlich den gesetzlichen Bestimmungen eindeutig zu klären: Die Ausnahmeregelung durch die Gemeinde nach § 6 Absatz 2 des kantonalen Waldgesetzes ist für Bauten und Anlagen in Waldgebieten

⁸ Bundesgesetz über Velowege; Art. 4 Velowegnetze für die Freizeit

Abs. 1, Velowegnetze für die Freizeit dienen vorwiegend der Erholung und liegen in der Regel ausserhalb der Siedlungsgebiete

Abs. 2, Sie umfassen Strassen, Radwege, Wege, signalisierte Velowander- und Mountainbike-Routen und ähnliche Infrastrukturen.

Abs. 3, Sie erschliessen und verbinden insbesondere für die Erholung geeignete Gebiete und Landschaften sowie Sehenswürdigkeiten, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Freizeitanlagen und touristische Einrichtungen.

⁹ Bundesgesetz über die Raumplanung; Art. 22 Abs. 2 lit. a.

¹⁰ Bundesgesetz über die Raumplanung; Art. 24 ff.

immer zwingend. Die kantonale Baudirektion entscheidet abschliessend, ob eine Ausnahmegenehmigung erteilt wird. Die Ausnahmeregelung ist dementsprechend nicht nur in Ausnahmefällen nötig, sondern als Bedingung für Bauten und Anlagen, welche nicht dem Zweck der Nutzungszone entsprechen⁸, festgesetzt.

Der Stadtrat anerkennt allerdings die Dringlichkeit, dass hinsichtlich der angestrebten Entwicklung der Naherholungsgebiete (Regiopark und Stadtrandpark) die übergeordneten Planungsinstrumente abgestimmt oder überarbeitet werden müssen. Denn auch wenn der Kanton die Entscheidungshoheit bezüglich Bauten und Anlagen in Waldgebieten hat, bleibt es die Aufgabe der Gemeinde, mit Ausnahmeregelungen eine entsprechende planungsrechtliche Voraussetzung zu schaffen und Möglichkeiten aufzuzeigen.

Damit die Wälder Winterthurs zielgerichtet weiterentwickelt werden können, beauftragt der Entwurf des kommunalen Richtplans die Überarbeitung des Waldfunktionsplans. Mit diesem Planungsinstrument bringt die Stadt Winterthur ihre Vorstellungen zu den Vorrangfunktionen in die nächste Revision des kantonalen Waldentwicklungsplans (WEP) ein.

Durch das bestimmen ortsbezogener Vorrangfunktionen, Aufwertungspotentialen und möglichen Nutzungsintensitäten soll eine bessere Abstimmung von Schutz- und Nutzinteressen möglich werden und die planungsrechtlichen Voraussetzungen für künftige Projekte in Waldgebieten entscheidend verbessert werden.

- Der Stadtrat unterstützt die Massnahmen der kommunalen Richtplanung zur Abstimmung von Schutz- und Nutzungsinteressen in Waldgebieten. Sie leisten einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung eines Stadt- und Regioparks und helfen, die Bedürfnisse der Stadt Winterthur gegenüber kantonalen Stellen zu vertreten.

Zur Frage 4:

«Welche Möglichkeit sieht der Stadtrat, geeignete personelle und finanzielle Ressourcen einzusetzen, um ein Mountainbike-Konzept schnell umzusetzen?»

Winterthur verfügt über kein Mountainbikekonzept.

Ein Konzept für den Freizeitveloverkehr soll durch den neuen kommunalen Richtplan beauftragt werden (siehe auch Antwort auf Frage 2). Das Tiefbauamt, Stadtgrün und das Sportamt arbeiten gemeinsam ein Netz an Mountainbike-Routen auf bestehenden Strassen und Wegen aus. Mountainbiken als immer beliebtere Individualsportart wird in diesem Rahmen ebenfalls behandelt. Durch die Kombination von Routen und Anlagen entsteht in Winterthur ein attraktives und multimodales Trainingsangebot für Mountainbiker/-innen.

Kurz- und mittelfristig kann mit der Umsetzung der Projekte «Mountainbike-Infrastruktur Reitplatz» und «Erholungswald Brühlberg» gerechnet werden, die in Zusammenarbeit mit den Bikevereinen und der IG Biketrails erarbeitet werden.

Zur Frage 5:

«Unterstützt die Stadt die Bikevereine dabei, eine konfliktarme Koexistenz auf gemeinsam genutzten Wegen zu erreichen?»

Ein konfliktfreies Miteinander ist auch im Sinne der Stadt Winterthur. Die bestehende Zusammenarbeit mit den Bikevereinen und der IG Biketrails wird diesbezüglich sehr geschätzt. Das Etablieren eines Verhaltenskodex ist ein Ansatz, der weiterverfolgt werden soll.

Wenn bei der Stadtpolizei Anzeigen eingehen, ist die aktuelle Gesetzgebung (u.a. Waldgesetz / Natur- und Heimatschutzgesetz / Umweltschutzgesetz sowie das Planungs- und Baugesetz) verbindlich.

Zur Frage 6:

«Anerkennt der Stadtrat die in einem Urteil des Bezirksgerichts Affoltern formulierte Auffassung, nach der Mountainbiker und Mountainbikerinnen alle Wege befahren dürfen, wenn sie über kein Fahrverbot verfügen und wenn sie nicht durch blosses Befahren, Begehen oder zum Zweck der Forstarbeit entstanden sind? »

Die Frage bezieht sich auf die Rechtsprechung des Bezirksgerichts Affoltern¹¹. Der Beschuldigte wurde vom Vorwurf der vorsätzlichen Übertretung von Art. 43 Abs. 1 SVG, § 6 Abs. 1 KWaG und Ziff. 4.1 der Verordnung zum Schutz des Uetliberg-Albis, Teilgebiet Uetliberg Nord freigesprochen.

Die Interpretation, dass das Urteil des Bezirksgerichts Affoltern zur Auffassung gelangt sei, dass «Mountainbiker und Mountainbikerinnen alle Wege befahren dürfen, wenn sie über kein Fahrverbot verfügen...», ist nicht restlos nachvollziehbar. Das Urteil hält lediglich fest, dass hinsichtlich der Befahrbarkeit eines Weges mit dem Mountainbike eine grosse Rechtsunsicherheit besteht, weshalb ein Verstoss gegen den Art. 43 Abs. 1 SVG dem Beschuldigten nicht zur Last gelegt werden kann und eine allfällige Sanktion aufgrund des Legalitätsprinzips entfällt. Bereits andere Gerichtsurteile ergaben, dass lediglich eine klare Signalisation gemäss der Signalisationsverordnung SSV Aufschluss über die Befahrbarkeit eines Weges geben kann. Der Sachverhalt bezüglich der Signalisation von Fuss- und Wanderwegen in Winterthur wird in der Antwort auf die Frage 1 beschrieben und durch den Stadtrat anerkannt. Der Schlussfolgerung aus der Interpellation ist dementsprechend entgegen zu setzen, dass die Rechtsunsicherheit trotz Freispruch des Angeklagten weiterhin besteht. Nur weil man jemanden nicht dafür belangen kann, heisst es dennoch nicht, dass es explizit gemacht werden darf.

Der Tatbestand des Fahrens abseits von Wegen wurde im Rahmen des Urteils des Bezirksgerichts Affoltern lokalspezifisch beurteilt und bezieht sich explizit auf die Ausgangslage und Historie der Wegverbindungen «Diebiskrete und Linderweg», weshalb die Beurteilung nicht für Winterthur antizipiert werden kann. Grundsätzlich gilt laut § 2 der kantonalen Waldverordnung, dass Rückegassen und Trampelpfade nicht als Strassen oder Wege gelten und gemäss § 6 des kantonalen Waldgesetzes nicht mit dem Fahrrad befahren werden dürfen. Der kommunale Forstdienst hat gemäss § 28 des kantonalen Waldgesetzes die Aufgabe der unmittelbaren forstpolizeilichen Aufsicht und ist somit zur Anzeige von Widerhandlungen gegen das KWaG verpflichtet. Gemäss § 29 des kantonalen Waldgesetzes übt der kantonale Forstdienst die Aufsicht über den kommunalen Forstdienst aus und hat diesem gegenüber ein direktes fachliches Weisungsrecht. Die Stadtpolizei kann Zuwiderhandlungen feststellen und ebenfalls ahnden.

- Der Stadtrat sieht in der Lenkung und Zuordnung der Erholungs- und Freizeitfunktionen einen konstruktiven und nachhaltigen Lösungsansatz um den Nutzungskonflikten in den Waldgebieten zu begegnen. Was letztlich der Aussage widerspricht, dass Mountainbiker/-innen offiziell jeden Weg befahren dürfen. Ganz ohne Lenkungsmassnahmen können

¹¹ Fazit Bezirksgericht Affoltern; 25. März 2022, Geschäfts-Nr.: GB220001-A/U/ak

„Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass das Legalitätsprinzip und das Bestimmtheitsgebot vorliegend einer direkten Anwendung von Art. 43 SVG entgegenstehen. Ein Verstoss gegen diese Norm kann dem Beschuldigten aufgrund der bestehenden grossen Rechtsunsicherheit nicht zur Last gelegt werden und eine allfällige Sanktion entfällt aufgrund des Legalitätsprinzips. Weiter hat der Beschuldigte sich beim Befahren des Linderwegs auf einem offiziellen Weg und beim Befahren der Diebiskrete auf einem ehemals offiziellen Weg, zumindest nicht auf einem Trampelpfad, bewegt. Mangels klarer Signalisation kann ihm das Befahren der Diebiskrete daher weder im Sinne des Waldgesetzes noch im Sinne der Verordnung zum Schutz des Uetlibergs – Teilgebiet Nord zur Last gelegt werden. Der objektive Tatbestand des Fahrens abseits von Wegen wurde nicht erfüllt.“

die bestehenden Wegverbindungen dem zunehmenden Nutzungsdruck vermutlich nicht überall standhalten. Auch die Sicherheit dürfte nicht überall gewährleistet sein.

- Der Stadtrat nimmt das Urteil des Bezirksgerichts Affoltern zur Kenntnis. Er ist allerdings der Ansicht, dass der Freispruch des Beschuldigten vom Vorwurf der vorsätzlichen Übertretung die Stadt Winterthur nicht von der Pflicht befreit, den Wald im Sinne des KWaG und der KWaV zu schützen und die Verkehrssicherheit durch Verkehrstrennung nach SVG zu gewährleisten.

Die Berichterstattung im Stadtparlament ist dem Vorsteher /der Vorsteherin des Departements Schule und Sport übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon