

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2023.00220 vom 23. Januar 2025

ZH Verwaltungsgericht, 2025-01-23, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2023.00220

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2023.00220 du 23 janvier 2025

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2023.00220 del 23 gennaio 2025

Regeste

Verkehrsordnung | [funktionelle Verkehrsanordnungen: Tempo-30-Zonen im Gebiet des Strassenrings um die Winterthurer Altstadt] Ausführungen zur Rechtsmittellegitimation von Anwohnern, Pendlern und Verbänden bei der Anfechtung funktioneller Verkehrsanordnungen (E. 3). Voraussetzungen für die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf bestimmten Abschnitten von verkehrsorientierten und von siedlungsorientierten Strassen, namentlich zur Gutachtenspflicht und zu den jeweils vorauszusetzenden Gründen (E. 5). Klassierung der hier interessierenden Strassenabschnitte als verkehrsorientiert (Technikumstrasse) bzw. siedlungsorientiert (Turmhaldenstrasse) (E. 6). Anforderungen an Verkehrsgutachten (E. 7.2). Materielle Überprüfung der funktionellen Verkehrsordnung betreffend einen Abschnitt der Technikumstrasse (E. 8) und der Turmhaldenstrasse (E. 9). Abweisung, soweit auf die Beschwerden eingetreten wird.

Erwägungen

E. 3

Abteilung VB.2023.00220 VB.2023.00221 Urteil der 3. Kammer vom 23. Januar 2025
Mitwirkend: Abteilungspräsident André Moser (Vorsitz), Verwaltungsrichter Matthias Hauser, Verwaltungsrichterin Silvia Hunziker, Gerichtsschreiberin Eva Heierle. In Sachen 1. Genossenschaft A, 2. B, 3. Verband C, 4. Verein D, 5. E, 6. F, 7. G, 8. H, 9. I, 10. J, 11. K, 12. L, alle vertreten durch RA M, Beschwerdeführende, gegen Stadt Winterthur, vertreten durch den Stadtrat, dieser vertreten durch das Baupolizeiamt, Beschwerdegegnerin, betreffend Verkehrsordnung, hat sich ergeben: I. Der Stadtrat von Winterthur erliess mit Beschluss SR.22.437-1 vom 22. Juni 2022 folgende Verkehrsordnung: "Auf der Technikumstrasse (Abschnitt Bahnhofplatz bis zum Gebäude Nr. 5) und der Turmhaldenstrasse (Abschnitt Technikumstrasse bis bestehende Tempo-30-Zone) wird eine Tempo-30-Zone signalisiert und markiert und mit den angrenzenden Tempo-30-Zonen arrondiert." Weiter verfügte er gleichentags mit Beschluss SR.22.438-1 was folgt: "Auf der Technikumstrasse (Abschnitt Gebäude Nr. 5 bis Tösstalstrasse), der Tösstalstrasse (Abschnitt Gebäude Nr. 24 bis Technikumstrasse), der St. Gallerstrasse (Abschnitt General-Guisan-Strasse bis Gebäude Nr. 10), der General-Guisan-Strasse (Abschnitt Tösstalstrasse bis Museumstrasse) und der Römerstrasse (Abschnitt General-Guisan-Strasse bis kurz vor dem Gebäude Nr. 8) wird eine Tempo-30-Zone signalisiert und markiert und mit den angrenzenden bestehenden Tempo-30-Zonen arrondiert." Die Beschlüsse SR.22.437-1 und SR.22.438-1 wurden am 24. Juni 2022 im Amtsblatt des Kantons Zürich publiziert (Meldungsnummern VE-ZH06-0000000494 und VE-ZH06-0000000491). II. Die Genossenschaft A, B, der Verband C, der Verein D, E und F liessen – alle durch Rechtsanwalt M vertreten – am

25. Juli 2022 Rekurs gegen den Beschluss SR.22.437-1 vom 22. Juni 2022 an das Statthalteramt des Bezirks Winterthur erheben und die Aufhebung des Beschlusses unter Entschädigungsfolge beantragen. Das Statthalteramt führte diese Rekurse unter der Verfahrensnummer RK.2022.2. Mit Verfügung vom 21. März 2023 trat es auf die Rekurse nicht ein (Dispositivziffer I), auferlegte der Genossenschaft A, B, dem Verband C, dem Verein D, E sowie F die Rekurskosten von insgesamt Fr. 3'344.60 (Dispositivziffer II) und verweigerte ihnen eine Parteientschädigung (Dispositivziffer III). Sodann liessen die Genossenschaft A, B, der Verband C, der Verein D, H, G, J, I, L, K, N und F – alle vertreten durch Rechtsanwalt M – am 25. Juli 2022 gegen den Beschluss SR.22.438-1 vom 22. Juni 2022 an das Statthalteramt des Bezirks Winterthur rekurrieren und die Aufhebung des Beschlusses unter Entschädigungsfolge verlangen. Das Statthalteramt führte diese Rekurse unter der Verfahrensnummer RK.2022.3. Mit Verfügung vom 21. März 2023 trat es auf die Rekurse nicht ein (Dispositivziffer I), auferlegte die Rekurskosten von insgesamt Fr. 3'228.60 der Genossenschaft A, B, dem Verband C, dem Verein D, H, G, J, I, L, K, N sowie F (Dispositivziffer II) und verweigerte ihnen eine Parteientschädigung (Dispositivziffer III).

III. Die Genossenschaft A, B, der Verband C, der Verein D, E, F, H, G, J, I, L und K liessen am 20. April 2023 Beschwerde beim Verwaltungsgericht gegen die Verfügungen RK.2022.2 und RK.2022.3 des Statthalteramts des Bezirks Winterthur vom 21. März 2023 führen und beantragen, unter Entschädigungsfolge seien die angefochtenen Verfügungen und die Beschlüsse SR.22.437-1 sowie SR.22.438-1 des Stadtrats von Winterthur aufzuheben; eventualiter seien "neue Gutachten für die Prüfung von Tempo 30 in der Technikum-, Turmhaldenstrasse sowie in der Technikum-, Tösstal-, St Galler-, General-Guisan-, Römerstrasse bei einem unabhängigen Sachverständigen oder Verfasser in Auftrag zu geben und die Rechtslage [...] neu zu beurteilen". Das Verwaltungsgericht eröffnete in der Folge die Verfahren VB.2022.00220 (betreffend die Verfügung RK.2022.2) und VB.2022.00221 (betreffend die Verfügung RK.2022.3). Mit Präsidialverfügung vom 26. April 2023 vereinigte es die beiden – unter der Nr. VB.2023.00220 weiterzuführenden – Verfahren und eröffnete den Schriftenwechsel. Das Statthalteramt des Bezirks Winterthur schloss am 25. Mai 2023 auf Abweisung der Beschwerden. Die Stadt Winterthur beantragte mit Beschwerdeantwort vom 30. Mai 2023 die Abweisung der Rechtsmittel. Die Genossenschaft A, B, der Verband C, der Verein D, E, F, G, H, I, J, K und L hielten am 13. Juli 2023 an ihren Anträgen fest. Die Stadt Winterthur äusserte sich am 24. August 2023 erneut. Die Kammer erwägt:

1. 1.1 Das Verwaltungsgericht ist für die Behandlung von Beschwerden gegen Rekursentscheide eines Statthalteramts betreffend funktionelle Verkehrsanordnungen nach § 41 Abs. 1 in Verbindung mit § 19 Abs. 1 lit. a sowie § 19b Abs. 2 lit. d des Verwaltungsrechtspflegegesetzes vom 24. Mai 1959 (VRG, LS 175.2) zuständig. 1.2 Zur Beschwerde an das Verwaltungsgericht ist berechtigt, wer durch die angefochtene Anordnung berührt ist und ein schutzwürdiges, aktuelles Interesse an deren Änderung oder Aufhebung hat (§ 49 in Verbindung mit § 21 Abs. 1 VRG). Die Praxis unterscheidet diesbezüglich zwischen den Erfordernissen der formellen und der materiellen Beschwer (zur letzteren vgl. hinten E. 3.2). Formell beschwert ist, wer am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen hat und mit seinen Anträgen nicht oder nicht vollständig durchgedrungen ist. Das Erfordernis der formellen Beschwer muss nicht erfüllt sein, wenn jemand zu Unrecht und ohne eigenes Verschulden nicht am Verfahren teilnehmen konnte oder wenn die Parteistellung erst durch den angefochtenen Entscheid begründet wurde (Bertschi, § 21 N. 29–31). Eine solche Ausnahmesituation ist mit Bezug auf die Beschwerdeführenden 7–12, welche gegen den Beschluss SR.22.437-1 betreffend die

Signalisation einer Tempo-30-Zone auf der Technikum- und der Turmhaldenstrasse nicht rekurrierten, weder dargetan noch ersichtlich. Soweit sich ihr Rechtsmittel (im Verfahren VB.2023.00220) gegen den Rekursentscheid RK.2022.2 richtet, ist darauf infolge fehlender formeller Beschwer nicht einzutreten. Weiter hat der Beschwerdeführer 5 nicht gegen den Beschluss SR.22.438-1 betreffend die Signalisation einer Tempo-30-Zone auf der Technikum-, der Tösstal-, der St. Galler-, der General-Guisan- und der Römerstrasse rekurriert. Soweit er (im Verfahren VB.2023.00221) Beschwerde gegen den diesen Beschluss betreffenden Rekursentscheid RK.2022.3 erhebt, ist darauf nicht einzutreten. 1.3 Nimmt eine Vorinstanz einen Rekurs – wie hier – nicht an die Hand, weil sie eine Eintretensvoraussetzung als nicht erfüllt betrachtet, so sind die formell unterliegenden Personen unabhängig davon beschwerdeberechtigt, ob das zu Recht geschehen sei (Martin Bertschi in: Alain Griffel [Hrsg.], Kommentar zum Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Zürich [VRG], 3. A., Zürich etc. 2014 [Kommentar VRG], Vorbemerkungen zu §§ 19–28 N. 58). 1.4 Weil die weiteren Sachurteilsvoraussetzungen erfüllt sind, ist auf die Beschwerden mit den oben in E. 1.2 genannten Einschränkungen einzutreten. 2. In prozessualer Hinsicht verlangen die Beschwerdeführenden die Durchführung eines Augenscheins auf den von der umstrittenen Verkehrsordnung betroffenen Strassenabschnitten. Da sich der für den vorliegenden Entscheid relevante Sachverhalt indes hinreichend aus den Akten erstellen lässt (vgl. dazu bzw. zur Vollständigkeit der hier interessierenden Verkehrsgutachten auch hinten E. 7 ff.) kann von einem solchen Lokaltermin abgesehen werden.

E. 3.1

Die Vorinstanz ist auf die Rekurse der Beschwerdeführenden nicht eingetreten, weil sie die Eintretensvoraussetzung der materiellen Beschwer – teilweise unter Berücksichtigung der besonderen Voraussetzungen der sogenannten egoistischen Verbandsbeschwerde – nicht als gegeben betrachtete.

E. 3.2.1

Das Erfordernis der materiellen Beschwer ist erfüllt, wenn die betreffende Person über eine spezifische Beziehungsnähe zur Streitsache verfügt und einen praktischen Nutzen aus der Aufhebung oder Änderung des angefochtenen Entscheids zieht. Es muss sich um einen eigenen, persönlichen praktischen Nutzen handeln, der sich unmittelbar aus der Korrektur des angefochtenen Entscheids ergibt; die Wahrnehmung öffentlicher Interessen genügt dafür nicht (Bertschi, § 21 N. 13–17 mit Hinweisen). Bei der Anfechtung funktioneller Verkehrsordnungen steht die Legitimation nach der bundesgerichtlichen Praxis all jenen Verkehrsteilnehmenden zu, welche den mit der strittigen Verkehrsbeschränkung belegten Strassenabschnitt mehr oder weniger regelmässig benützen, wie das bei Anwohnern oder Pendlern der Fall ist, während bloss gelegentliches Benützen der Strasse nicht genügt (BGE 136 II 539 E. 1.1; BGE 150 II 444, E. 1.1). Doch auch regelmässige Benützer eines von der strittigen Verkehrsordnung betroffenen Strassenabschnitts sind nur zur Anfechtung derselben legitimiert, wenn diese für sie Beeinträchtigungen von einer gewissen Intensität zur Folge hat (BGr, 8. April 2011, 1C_43/2011, E. 7; 19. August 2021, 1C_478/2020, E. 3.3; VGr, 20. Februar 2020, VB.2018.00776, E. 1.3.1 mit zahlreichen Hinweisen; 26. September 2022, VB.2022.00024 und VB.2022.00025, E. 3.3; 26. Oktober 2023, VB.2022.00505, E. 2.1; Bertschi, § 21 N. 48 ff. mit Hinweisen). Zur Abgrenzung gegenüber der verpönten Popularbeschwerde ist daher ein schutzwürdiges Interesse an der Anfechtung einer funktionellen Verkehrsordnung im Allgemeinen nur dann zu bejahen,

wenn diese dem Betroffenen einen Nachteil zufügt, der ihn in besonderer Weise trifft (RB 2005 Nr. 9 E. 2.2, auch zum Folgenden). Ein solches Interesse ist bei bloss unbedeutenden Verkehrsverlangsamungen auf einer regelmässig befahrenen Strecke, wenn etwa eine zulässige Höchstgeschwindigkeit auf einer kürzeren Strecke herabgesetzt wird, nicht gegeben. Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichts stellt denn auch eine geringfügige Verlängerung der Fahrzeit durch die Schaffung einer Tempo-30-Zone für einen Pendler keine ausreichende Beeinträchtigung dar (VGr, 20. Februar 2020, VB.2018.00776, E. 1.3.1 f.; vgl. auch Bertschi, § 21 N. 49 mit Hinweisen). Entgegen dem sinngemässen Vorbringen der Beschwerdeführenden geht das Erfordernis der materiellen Beschwer bzw. eines schutzwürdigen Interesses nicht mit einer Verletzung ihrer politischen Rechte einher.

E. 3.2.2

Im Rahmen der sogenannten egoistischen Verbandsbeschwerde können anstelle Einzelner auch Verbände in eigenem Namen, aber für die Interessen ihrer Mitglieder ein Rechtsmittel ergreifen. Hierfür geltend folgende Voraussetzungen: Erstens muss die Vereinigung eine juristische Person sein, zweitens muss sie statutarisch zur Wahrung der betreffenden Interessen ihrer Mitglieder befugt sein, drittens müssen diese Interessen allen oder zumindest einer grossen Anzahl von Mitgliedern gemeinsam sein und viertens muss jedes dieser Mitglieder zur Geltendmachung dieses Interesses auf dem Rechtsmittelweg befugt sein (VGr, 2. März 2023, AN.2023.00007, E. 1.4.1 Abs. 2; 26. August 2021, VB.2021.00508, E. 2.3.1, beide mit Hinweisen). Soweit eine juristische Person in eigenen schutzwürdigen Interessen betroffen ist, sind die allgemeinen Legitimationsvoraussetzungen beachtlich (Bertschi, § 21 N. 93).

E. 3.2.3

Die Legitimation ist als Sachurteilsvoraussetzung zwar grundsätzlich von Amtes wegen zu prüfen, doch entbindet dies die rechtsmittelführende Partei nicht davon, ihre Legitimation zu substantzieren, wenn sie nicht offensichtlich ist (Bertschi, § 21 N. 38). Dies gilt im Rahmen der egoistischen Verbandsbeschwerde namentlich auch mit Bezug auf den Anteil an betroffenen Verbandsmitgliedern und deren materielle Beschwer (Bertschi, § 21 N. 98). Sodann haben gemeinsam Beschwerdeführende ihre Legitimation je einzeln so darzulegen, dass sie für die Rechtsmittelbehörde ohne übermässigen Aufwand nachvollziehbar ist (Bertschi, § 21 N. 40). An anwaltlich vertretene oder rechtskundige Parteien dürfen dabei höhere Anforderungen gestellt werden als an Laien (Bertschi, § 21 N. 38, auch zum Nachstehenden). Die Substanziierung der Legitimation hat bereits im Verfahren vor der ersten Rechtsmittelinstanz zu erfolgen.

E. 3.3

Legitimation der Genossenschaft A zur Anfechtung der Beschlüsse SR.22.437-1 und SR.22.438-1

E. 3.3.1

Die Beschwerdeführerin 1 liess in den Rekursverfahren vortragen, sie mache zum einen eigene Interessen geltend; die streitbetreffene Verkehrsanordnung schränke sie in ihrer Zweckausübung ein. Zum anderen sei sie zur egoistischen Verbandsbeschwerde berechtigt: Sie vertrete die Interessen von rund 250 Mitgliedern aus Detailhandel, Gastronomie, Dienstleistung und Grundeigentum. Diese Mitglieder hätten ihr Geschäft entweder an einem der von den Verkehrsanordnungen betroffenen Strassenabschnitte oder es führe ein

solcher zu ihrer Geschäftsadresse. Würde die Zufahrt zum Geschäft durch eine streitbetroffene Massnahme eingeschränkt, würde ein Teil der Konsumenten, vor allem solche, welche spontan einen Einkauf tätigen oder eine Tasse Kaffee trinken wollten, auf eine Fahrt mit dem eigenen Fahrzeug in die Stadt verzichten und sich allenfalls im Internet bedienen, womit ihren (der Beschwerdeführerin 1) Mitgliedern der Umsatz wegbräche. Auch hätten die Verkehrsanordnungen jeweils nicht nur Einfluss auf die Kunden, sondern auch auf die Erreichbarkeit durch Lieferanten, welche ihre (der Beschwerdeführerin 1) Mitglieder, zum Teil mehrmals täglich, anfahren müssten. Ihre Mitglieder seien durch die Anordnung der Tempo-30-Zonen insoweit betroffen, als die Zufahrt zu ihren Geschäften durch die Massnahme eingeschränkt werde. Weil sowohl die Mitglieder selbst als auch deren Kundschaft die mit einer Beschränkung belegten Strassen regelmässig benützten, würden sie durch die Verkehrsbeschränkungen mit grosser Intensität in ihren Interessen beeinträchtigt, was umso mehr gelte, als dass die jeweils angefochtene Verkehrsanordnung nicht singulär bestehe, sondern je mit fünf weiteren Verkehrsbeschränkungen verknüpft sei, welche den gesamten Verkehr rund um die Alt- und Innenstadt Winterthur betreffen.

E. 3.3.2

Die Beschwerdeführerin 1 ist – wie die Vorinstanz zutreffend erwägt – eine an der Stadthausstrasse 01 in Winterthur domizilierte Genossenschaft im Sinn von Art. 828 ff. des Obligationenrechts vom 30. März 1911 (OR, SR 220) und mithin eine juristische Person. Gemäss Art. 2 ihrer Statuten bezweckt sie die Förderung der Winterthurer Altstadt und der benachbarten Gebiete im Sinn eines aktiven Standortmarketings sowie der Schaffung wirtschaftsfreundlicher Rahmenbedingungen. Weiter vertritt sie die gemeinsamen Interessen ihrer Mitglieder bzw. von Interessengruppen aus dem Kreis ihrer Mitglieder. Sie vertritt insbesondere auch die Interessen der Grundeigentümer aus dem Kreis ihrer Mitglieder. Ihr Gebiet umfasst gemäss Art. 3 der Statuten insbesondere die historisch gewachsene Altstadt bzw. die zentrumsnahen Gebiete sowie die angrenzenden Zentrumsgebiete beidseits des Hauptbahnhofs der Stadt Winterthur, wobei die an der Aussenseite der entsprechenden Begrenzungsstrassen anstossenden Liegenschaften dem Genossenschaftsgebiet zugeschlagen werden. Mitglied können nach Art. 4 der Statuten natürliche Personen, Einzelfirmen und einfache Gesellschaften, Kollektiv- und Kommanditgesellschaften sowie juristische Personen werden, welche ihren Wohnsitz bzw. Sitz oder eine Niederlassung/Filiale im Gebiet der Genossenschaft haben, darin wirtschaftlich tätig sind oder dort Grundbesitz haben oder sonstwie eng mit dem Gesellschaftszweck verbunden sind. Die Verwaltung kann ausserdem weitere Bewerber als Mitglied aufnehmen.

E. 3.3.3

Die Vorinstanz erwägt, die Beschwerdeführerin 1 lege nicht hinreichend dar, dass bzw. inwiefern ein Grossteil ihrer Mitglieder eine besondere Nähe zum Streitgegenstand aufweise. Zwar dürfte diese Nähe bei den Gewerbetreibenden, welche an den von den Verkehrsmassnahmen betroffenen Strassenabschnitten ansässig seien, in der Regel gegeben sein. Die Beschwerdeführerin 1 lege aber nicht dar, wie viele ihrer Mitglieder tatsächlich in dieser Weise betroffen wären. So habe sie keine vollständige Mitgliederliste, sondern lediglich ein Verzeichnis der Geschäfte eingereicht, welche ihre Geschenkkarte als Zahlungsmittel akzeptierten; Angaben dazu, wie viele ihrer Mitglieder von den strittigen Verkehrsanordnungen unmittelbar betroffen seien, mache sie nicht. Auch mache sie auch die Qualität der befürchteten Nachteile in keiner Weise deutlich.

E. 3.3.4

Die Beschwerde hält dem im Wesentlichen entgegen, das im Rekursverfahren beigebrachte Geschäftsverzeichnis lege zur Genüge dar, wie viele Mitglieder tatsächlich von den Verkehrsbeschränkungen betroffen seien. Auch ergebe sich die Betroffenheit der Mitglieder aus dem Zweck der Förderung der Winterthurer Altstadt. Schliesslich höhlten die vorinstanzlichen Anforderungen an die Substanziierung der Legitimation "Sinn und Zweck einer egoistischen Verbandsbeschwerde" aus.

E. 3.3.5

Dem kann nicht gefolgt werden: Eine Mitgliedschaft bei der Beschwerdeführerin 1 setzt keine Geschäftstätigkeit in hinreichender Nähe zu den von den umstrittenen Verkehrsanordnungen betroffenen Strassenabschnitten voraus. Angaben zur Gesamtzahl ihrer Mitglieder macht(e) die Beschwerdeführerin 1 nicht. Das von ihr beigebrachte Geschäftsverzeichnis lässt deshalb nicht einmal folgern, dass darin eine grosse Zahl der Mitglieder verzeichnet wäre. Ohnehin sind nur vereinzelte Geschäfte an den hier interessierenden Strassenabschnitten ansässig. Auch der – weit gefasste bzw. auf das Standortmarketing fokussierte – Gesellschaftszweck lässt nicht zwingend auf eine genügende Betroffenheit einer grossen Anzahl der Mitglieder schliessen. Hinsichtlich der von der Beschwerdeführerin 1 beanstandeten Substanziierungspflichten kann schliesslich auf das oben E. 3.2.3 Ausgeführte verwiesen und ergänzend festgehalten werden, dass der Begriff der egoistischen Verbandsbeschwerde nicht ein besonderes Rechtsmittel eines Verbands bzw. einer Personengesamtheit bezeichnet, sondern lediglich eine Rechtsmittellegitimation der Organisation, welche sich aus der Legitimation der in ihr zusammengeschlossenen Personen ableitet und ihr ermöglicht, für ihre Mitglieder ein Rechtsmittel zu ergreifen; verfolgt werden damit mithin die – letztlich individuellen – Mitgliederinteressen (vgl. Regina Kiener/Bernhard Rüttsche/Mathias Kuhn, Öffentliches Verfahrensrecht, 3. A., Zürich/St. Gallen 2021, N 1454). Von der Voraussetzung – und damit deren Substanziierung –, dass eine Mehrzahl oder zumindest eine grosse Zahl der Mitglieder besonders von der Streitsache betroffen sein muss, kann deshalb auch dann nicht abgesehen werden, wenn deren Nachweis mit Aufwand verbunden sein mag (vgl. Bertschi, § 21 N. 96). Es obliegt vielmehr nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung dem Verband, den als legitimationsbegründend erachteten Sachverhalt darzulegen und somit genaue Angaben über die Zahl seiner Mitglieder zu machen und darzutun, inwiefern die Mehrzahl oder eine grosse Zahl von ihnen durch die streitige Anordnung berührt ist (BGE 133 V 239 E. 9.2 = Pra 2008 Nr. 36).

E. 3.3.6

Die Voraussetzungen für die egoistische Verbandsbeschwerde bzw. die Legitimation eines Verbandes sind kumulativ zu erfüllen; sie sollen denn auch die Popularbeschwerde ausschliessen (BGE 142 II 80 E. 1.4.2; 136 II 539 E. 1.1). Eine Prüfung der weiteren Voraussetzungen erübrigt sich deshalb. Es ist nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz die Beschwerdeführerin 1 nicht als im Rahmen einer egoistischen Verbandsbeschwerde zur Rekurerhebung legitimiert betrachtete. Nämliches gilt, soweit sich die Beschwerdeführerin 1 auf eigene Interessen berief. Sie beschränkte sich insoweit auf die unsubstanzierte Behauptung, die umstrittenen Verkehrsanordnungen schränkten sie in ihrer Zweckausübung ein. Dies genügt offenkundig nicht, um eine besondere Betroffenheit und Nähe zur Streitsache darzutun.

E. 3.3.7

Zusammenfassend hat die Vorinstanz die Rekurslegitimation der Beschwerdeführerin 1 in den Verfahren RK.2022.2 und RK.2022.3 zu Recht verneint. Soweit sich die Beschwerden dagegen richten, sind sie abzuweisen.

E. 3.4

Legitimation des Verbands C zur Anfechtung der Beschlüsse SR.22.437-1 und SR.22.438-1

E. 3.4.1

Der Beschwerdeführer 3 machte in den Rekursverfahren geltend, er sei im Rahmen der egoistischen Verbandsbeschwerde rechtsmittellegitimiert. In diesem Zusammenhang liess er im Wesentlichen dasselbe wie die Beschwerdeführerin 1 ausführen (vgl. dazu oben E. 3.3.1). Er räumte indes ein, dass zu seinen Mitgliedern auch Betriebe ausserhalb der Alt- und Innenstadt Winterthur gehörten. Diese belieferten dort jedoch Geschäfte oder kämen dort ihren Aufträgen nach. Auch müssten sie den Strassenring rund um die Altstadt befahren, um von einem Ende von Winterthur zum anderen zu gelangen.

E. 3.4.2

Beim Beschwerdeführer 3 handelt es sich um einen Verein im Sinn der Art. 60 ff. des Zivilgesetzbuchs vom 10. Dezember 1907 (ZGB, SR 210). Gemäss Art. 2 der Vereinsstatuten bezweckt er die Wahrung und Vertretung der gemeinsamen Interessen der Handel- und Gewerbetreibenden in Winterthur und Umgebung. Er vertritt die Anliegen von kleinen und mittleren Betrieben (KMU) sowie von Mitgliederorganisationen aus Winterthur und der Region in wirtschaftlicher und politischer Hinsicht. Er setzt sich für bestmögliche Rahmenbedingungen ein und stärkt mit gezielten Leistungen die Wettbewerbsfähigkeit seiner Mitglieder. Der Verband besteht gemäss Art. 4 der Vereinsstatuten aus Einzelmitgliedern, Mitgliedern der angeschlossenen Berufsverbände und Ehrenmitgliedern. Als Einzelmitglied können juristische und selbständigerwerbende natürliche Personen aufgenommen werden, wenn sie als KMU im Wirtschaftsraum Winterthur tätig sind oder in anderer Weise den KMU nahestehen. Des Weiteren können Berufsverbände der Arbeitgeber und der Selbständigerwerbenden, welche die Vertretung der Interessen der KMU anstreben, dem Verband angeschlossen werden. Durch den Anschluss eines Berufsverbands werden dessen Mitgliedsfirmen Mitglieder des Verbandes, sofern sie jährlich ordnungsgemäss der Geschäftsstelle gemeldet werden. Schliesslich können "um die Verbandsinteressen verdiente" Personen zu Ehrenmitgliedern ernannt werden.

E. 3.4.3

Die Vorinstanz erachtet es als nicht hinreichend dargetan, dass eine genügend grosse Anzahl der Vereinsmitglieder von den umstrittenen Verkehrsanordnungen persönlich betroffen sei bzw. dadurch einen legitimationsbegründenden Nachteil erleide. Sie spricht deshalb auch dem Beschwerdeführer 3 die Rekursberechtigung ab.

E. 3.4.4

Dem Schluss der Vorinstanz ist zuzustimmen: Zum einen kann dem – unsubstanzierten – Vorbringen in der Beschwerde, wonach in den Rekursverfahren hinreichend dargetan worden sei, welche konkreten Benachteiligungen die Mitglieder des Beschwerdeführers 3 durch die streitbetroffenen Massnahmen erführen, nicht gefolgt werden. Zum anderen ist nicht dargetan und mit Blick auf den weiten örtlichen Wirkungskreis des Beschwerdegegners 3 auch nicht zu vermuten, dass eine grosse Zahl seiner Mitglieder in

hinreichender Nähe zur Streitsache stünde. Mit Bezug auf die ihn in diesem Zusammenhang treffende Substanziierungsobliegenheit kann auf das oben E. 3.3.5 Ausgeführte verwiesen werden.

E. 3.4.5

Nach dem Gesagten ist die Vorinstanz zu Recht nicht auf die durch den Beschwerdeführer 3 erhobenen Rekurse eingetreten. Die Beschwerden sind insoweit abzuweisen.

E. 3.5

Legitimation des Vereins D zur Anfechtung der Beschlüsse SR.22.437-1 und SR.22.438-1

E. 3.5.1

Der Beschwerdeführer 4 ist ein Verein im Sinn der Art. 60 ff. ZGB. Er bezweckt gemäss Art. 2 der Vereinsstatuten die Förderung und Unterstützung einer Verkehrsinfrastruktur in der Region Winterthur, die den Bedürfnissen von Bevölkerung und Wirtschaft Rechnung trägt. Vereinsmitglied kann jede natürliche und juristische Person werden, die den Vereinszweck finanziell oder durch persönliches Engagement unterstützt (Art. 4 der Vereinsstatuten).

E. 3.5.2

Entgegen der Beschwerde ist nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz vorliegend darauf schloss, die Wahrung der privaten Mitgliederinteressen gehöre nicht zu den statutarischen Aufgaben des Beschwerdeführers 4. Überdies trug (und trägt) der Beschwerdeführer 4 nichts zu seiner Mitgliederstruktur bzw. dazu vor, inwiefern eine Mehrheit oder zumindest ein grosser Teil seiner Mitglieder von den umstrittenen Verkehrsanordnungen in persönlichen Interessen betroffen sei.

E. 3.5.3

Die Vorinstanz hat die vom Beschwerdeführer 4 erhobenen Rekurse zu Recht nicht an die Hand genommen. Soweit sich die Beschwerden dagegen richten, sind sie abzuweisen.

E. 3.6

Legitimation von B zur Anfechtung der Beschlüsse SR.22.437-1 und SR.22.438-1

E. 3.6.1

Der Beschwerdeführer 2 ist an der Hochwachtstrasse 02 in Winterthur – und damit nicht an einem der hier interessierenden Strassenabschnitte – wohnhaft. Er liess in den Rekursverfahren zu seiner Legitimation im Wesentlichen vorbringen, er leide an einer chronischen obstruktiven Lungenkrankheit, Asthma sowie orthopädischen Gehbehinderungen und könne deshalb ohne Pause nur minimale Strecken zu Fuss zurücklegen. Folglich sei er auf ein Fahrzeug angewiesen. Aufgrund seiner eingeschränkten Mobilität und seines Wohnorts in Winterthur sei er auf die von den Verkehrsanordnungen betroffenen Strassenabschnitte angewiesen bzw. bediene er sich dieser aus Zeitgründen. Die Einführung der umstrittenen Tempo-30-Zonen würde ihn in seiner Mobilität einschränken, da er regelmässige Fahrten auf den betroffenen Strassen tätige und auf eine schnelle Erreichung des Zielorts und der nahe gelegenen Parkmöglichkeiten angewiesen sei. Die Temporeduktion auf den betroffenen Strassen würde hohe Zeiteinbussen und Verzögerungen bei der Tätigung seiner regelmässigen Einkäufe, Arztbesuche und seiner Anfahrt zu kulturellen Veranstaltungen im Stadtkern von Winterthur verursachen; eine

gleichwertige Alternative mit einer annähernd gleichbleibenden Effizienz bestehe für ihn nicht, weshalb er wie ein Anwohner der betroffenen Strassen und folglich mit grosser Intensität in seinen Interessen beeinträchtigt werde. Das gelte umso mehr, als die Verkehrsanordnungen jeweils nicht als einzelne bestünden, sondern eng mit weiteren verknüpft seien, welche den gesamten Verkehr um die Alt- und Innenstadt Winterthur betreffen.

E. 3.6.2

Die Vorinstanz verneint eine genügende räumliche Nähe des Beschwerdeführers 2 zu den hier interessierenden funktionellen Verkehrsanordnungen; die schnellste Strecke mit dem Auto von seinem Wohnort zur Turmhaldenstrasse betrage etwa einen Kilometer. Allein die – nachvollziehbare – Tatsache, dass er auf ein Auto angewiesen sei, begründe keine beachtenswerte Nähe zum Streitgegenstand; der Beschwerdeführer sei von den angefochtenen Anordnungen nicht mehr betroffen als die allgemeine Bevölkerung.

E. 3.6.3

Der Beschwerdeführer 2 wiederholt im vorliegenden Verfahren seine bereits im Rekursverfahren vorgetragenen – von der Vorinstanz verworfenen – Vorbringen betreffend seine Legitimation und macht im Kern sinngemäss geltend, da er auf ein Fahrzeug angewiesen sei, werde er von den hier interessierenden Verkehrsanordnungen "wie ein Anwohner der betroffenen Strassen und folglich mit grosser Intensität in seinen Interessen beeinträchtigt". Er möchte mithin wie ein Anwohner behandelt werden, weil er aus gesundheitlichen Gründen auf ein Auto angewiesen sei. Dem kann nicht gefolgt werden; für die Frage der genügenden Nähe zur Streitsache ist das Motiv für die – hier eben nicht als eine regelmässige ausgewiesene – Nutzung der betreffenden Strassenabschnitte nicht massgeblich. In diesem Zusammenhang bleibt sodann anzumerken, dass der bereits in den Rekursverfahren anwaltlich vertretene Beschwerdeführer 2 auch nicht genügend detailliert ausführte, welche Strassenabschnitte er aus welchen Gründen und in welcher Regelmässigkeit befahre bzw. befahren müsse. Er hat somit nicht hinreichend substantiiert dargelegt, inwiefern ihm die umstrittenen Verkehrsanordnungen einen Nachteil zufügen, der ihn in besonderer Weise bzw. mehr als die Allgemeinheit trifft.

E. 3.6.4

Dass die Vorinstanz auf die vom Beschwerdeführer 2 erhobenen Rekurse in den Verfahren RK.2022.2 und RK.2022.3 nicht eingetreten ist, erweist sich nach dem Gesagten nicht als rechtsverletzend. Die Beschwerden sind insoweit abzuweisen.

E. 3.7

Legitimation von E zur Anfechtung des Beschlusses SR.22.437-1

E. 3.7.1

Der Beschwerdeführer 5 gibt an, ausserhalb Winterthurs wohnhaft zu sein. Zudem sei er Eigentümer einer Liegenschaft in der Winterthurer Altstadt. Er mache bzw. macht sodann geltend, er präsidie den Verwaltungsrat der an der Stadthausstrasse 03 in Winterthur domizilierten U AG und verfüge an der Strehlgasse über Parkplätze, welche dienstags bis freitags von der U AG als Kunden- sowie Personalparkplätze und von ihm auch ausserhalb der Geschäftsöffnungszeiten "tagtäglich" genutzt würden. Die "Neusignalisation u.a. der Technikumstrasse" stelle für ihn eine Verkehrsbehinderung dar, weil keine geeignete Alternative bestehe, um die Parkplätze ohne grossen Zeitverlust zu befahren. Da er und

"seine Kunden" die mit einer Beschränkung belegten Strassen regelmässig nutzen, werde er mit grosser Intensität in seinen Interessen beeinträchtigt.

E. 3.7.2

Nach der Rechtsprechung sind Gesellschafter und Gesellschaften unterschiedliche (vermögensfähige) Rechtspersönlichkeiten. Ein Gesellschafter wird deshalb durch eine an die Gesellschaft gerichtete Verfügung nicht unmittelbar betroffen. Demgemäss sind Aktionäre – auch ein Allein- oder Hauptaktionär – nicht bereits wegen ihrer Stellung und des damit verbundenen wirtschaftlichen Interesses berechtigt, einen Entscheid anzufechten, der die von ihnen beherrschte Gesellschaft betrifft. Gleiches gilt auch für die Organe einer Gesellschaft, etwa den Verwaltungsratspräsidenten einer Aktiengesellschaft (zum Ganzen vgl. BGE 131 II 306 E. 1.2.2; 116 Ib 331 E. 1c; BGr, 27. August 2013, 2C_1158/2012, E. 2.3.3; René Wiederkehr/Kaspar Plüss, Praxis des öffentlichen Verfahrensrechts, Eine systematische Analyse der Rechtsprechung, Bern 2020, Rz. 2202). Ob die U AG oder deren Kunden durch die hier interessierende Verkehrsanordnung betroffen sind oder dadurch Nachteile gewärtigen, ist daher in Zusammenhang mit der Legitimation des – von diesen eben verschiedenen – Beschwerdeführers 5 nicht von Belang.

E. 3.7.3

Eine allfällige Betroffenheit des Beschwerdeführers 5 könnte sich höchstens daraus ergeben, dass die Zufahrt zu den auch von ihm selbst genutzten Parkplätzen an der Strehlgasse unwidersprochen über die Technikumstrasse verläuft. Der schon im Rekursverfahren anwaltlich vertretene Beschwerdeführer 5 macht(e) freilich keine Angaben dazu, welche Strassen(abschnitte) er für die Zu- und Anfahrt zu den Parkplätzen an der Strehlgasse jeweils benutze bzw. benutzen müsse. Namentlich legt(e) er nicht nachvollziehbar dar, dass er auch Strassen(abschnitte) regelmässig befahren müsse, für welche der Stadtrat von Winterthur mit Beschluss SR.22.438-1 eine Tempo-30-Zone anordnete. Diesen Beschluss hat er denn auch nicht angefochten. Es ist deshalb anzunehmen, er fahre vom Archplatz her kommend über die Technikumstrasse und via Neumarkt zur Strehlgasse bzw. zu seinem Parkplatz bzw. verlasse diesen über den Neumarkt, um alsdann in die Technikumstrasse in Richtung Archplatz einzubiegen. Eine entsprechende Route wird denn auch etwa von Google Maps für die An- bzw. Rückreise vom bzw. zum Wohnort des Beschwerdeführers 5 vorgeschlagen. Zu prüfen bleibt, ob die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf diesem Strassenabschnitt von 50 km/h auf 30 km/h zu einer Fahrzeitverlängerung führt, welche einem Nachteil von nicht mehr vernachlässigbarer Intensität gleichkommt. Der betreffende Streckenabschnitt der Technikumstrasse weist eine Länge von knapp 200 m auf (vgl. die im GIS-Browser verfügbaren Informationen [www.maps.zh.ch]). Die Vorinstanz geht gestützt auf ein Verkehrsgutachten der W GmbH vom 19. April 2022 für den insgesamt 600 m langen Abschnitt der Technikumstrasse von einer realen Fahrzeitverlängerung von 2 s/100 m bzw. von insgesamt 6 bis maximal 18 Sekunden aus. Nach in der Beschwerde mit Bezug auf die Verlustzeiten des öffentlichen Verkehrs vertretener Ansicht muss in die Berechnung der Fahrzeitverlängerung der V 85% -Wert anstelle des von der Vorinstanz verwendeten V 50% -Werts einbezogen werden. Zudem sei zu berücksichtigen, dass bei der Einführung von Tempo 30 mit einem erhöhten Aufkommen von Fahrrad- und Fussverkehr zu rechnen sei, was zu zusätzlichen – freilich nicht bezifferten – Verlustzeiten für Pendlerinnen und Pendler führe. Die dem Gutachten zugrundeliegende Geschwindigkeitsmessungen an der Technikumstrasse 84 ergaben für den motorisierten Individualverkehr in Richtung

Holderplatz einen V 85% -Wert von 36 km/h und in Richtung Archplatz von 43 km/h. Das Gutachten geht aufgrund des gerundeten Mittelwerts der Messungen bzw. einer V 85% -Geschwindigkeit von rund 40 km/h von einem theoretischen Reisezeitverlust von 18 Sekunden für den insgesamt 600 m langen Abschnitt der Technikumstrasse aus. Da der Beschwerdeführer 5 jeweils nur einen knappen Drittel dieses Streckenabschnitts befahren muss, beträgt der theoretische Fahrzeitverlust knapp 6 Sekunden pro Weg. Gemäss dem Gutachten dürfte sich dieser Wert durch Rücksichtnahme auf ein- und abbiegende Fahrzeuge, querende Fussgänger und Velofahrende noch verringern; eine Verstetigung des Verkehrsflusses infolge der Einführung von Tempo 30 könne sich gar positiv auf die Reisezeit auswirken. Selbst wenn indes dem Beschwerdeführer 5 gefolgt und entgegen dem Gutachten nicht von einer Verstetigung des Verkehrsflusses, sondern von einer Steigerung der Verlustzeiten infolge zusätzlichem Fahrrad- und Fussverkehr ausgegangen würde, dürfte diese geringfügig ausfallen. Die mit der Temporeduktion verbundene Fahrzeitverlängerung erweist sich deshalb relativ zum gesamten Arbeits- bzw. Anfahrtsweg des Beschwerdeführers 5 zwischen seinem Wohnort ausserhalb Winterthurs und der Strehlgasse in Winterthur als vernachlässigbar und stellt auch bei absoluter Betrachtung eine Beeinträchtigung von sehr geringer Intensität dar. Die Vorinstanz ist mithin zu Recht nicht auf den Rekurs des Beschwerdeführers 5 gegen den Beschluss SR.22.437-1 eingetreten. Soweit dagegen gerichtet, ist die Beschwerde (im Verfahren VB.2023.00220) abzuweisen.

E. 3.8

Legitimation von F zur Anfechtung der Beschlüsse SR.22.437-1 und SR.22.438-1

E. 3.8.1

Der Beschwerdeführer 6 wohnt an der Technikumstrasse 05 in Winterthur und damit direkt an einem von der mit Beschluss SR.22.437-1 festgesetzten Verkehrsanordnungen betroffenen Strassenabschnitte. Als direkter Anwohner kann er unabhängig vom Ausgangs- bzw. Zielort sowie dem Zweck der Fahrt ausschliesslich über den von der umstrittenen Verkehrsanordnung betroffenen Abschnitt der Technikumstrasse zu- bzw. wegfahren, weshalb die besondere Nähe zur Streitsache gegeben und – mangels gegenteiliger Hinweise – eine besondere Intensität der Beeinträchtigung zu vermuten ist. Die Vorinstanz hätte deshalb auf den von ihm erhobenen Rekurs gegen die mit Beschluss SR.437-1 vom 22. Juni 2022 festgesetzte Tempo-30-Zone auf der Technikum- und der Turmhaldenstrasse eintreten sollen. Da die Vorinstanz im Verfahren RK.2022.2 eine materielle Prüfung der Streitsache vorgenommen hat und der Beschwerdeführer 6 im Hauptstandpunkt die Aufhebung der streitbetroffenen Verkehrsanordnung verlangt, stellte eine Rückweisung an die Vorinstanz zwecks materieller Behandlung des Rekurses einen prozessualen Leerlauf dar. Der Beschluss SR.437-1 ist daher direkt durch das Verwaltungsgericht auf seine Rechtmässigkeit hin zu überprüfen (hinten E. 5 ff.).

E. 3.8.2

Dass er auch die vom Beschluss SR.22.438-1 betroffenen Strassen(abschnitte) regelmässig befahre bzw. befahren müsse, machte der Beschwerdeführer 6 im Rekursverfahren RK.2022.3 nicht geltend; vielmehr lassen sich auch seine dortigen Vorbringen lediglich mit der umstrittenen Verkehrsanordnung auf der Technikumstrasse in Verbindung setzen. Die Vorinstanz ist schon deshalb auf den von ihm erhobenen Rekurs im Verfahren RK.2022.3 zu Recht nicht eingetreten. Die Beschwerde im Verfahren VB.2023.00221 ist mithin

abzuweisen, soweit sie durch den Beschwerdeführer 6 erhoben wurde.

E. 3.9

Legitimation von H, G, J und I sowie K und L zur Anfechtung des Beschlusses SR.22.438-1

E. 3.9.1

Die Beschwerdeführenden 7 und 8 (G und H) sowie die Beschwerdeführenden 11 und 12 (K und L) wohnen an der St. Gallerstrasse 06. Sie machten im Rekursverfahren geltend, sie seien "als Anwohner" durch die Verkehrsanordnungen betroffen. Der von ihnen angefochtene Beschluss SR.22.438-1 vom 22. Juni 2022 statuiert eine Tempo-30-Zone unter anderem auf der St. Gallerstrasse, dort allerdings nur im Abschnitt zwischen der General-Guisan-Strasse und dem Gebäude auf Höhe St.-Gallerstrasse 10. Sie wohnen mithin zwar in unmittelbarer Nähe eines der hier interessierenden Strassenabschnitte, sind aber keine direkten Anwohner, da die streitbetroffene Tempo-30-Zone entgegen dem Rekurs nicht "direkt auf der Höhe ihrer Liegenschaft beginnt". Die Zufahrt zu bzw. die Wegfahrt von ihrem Wohnort muss denn auch nicht über den von der hier interessierenden Verkehrsanordnung betroffenen Abschnitt der St. Gallerstrasse erfolgen. Vielmehr können die Beschwerdeführenden 7, 8, 11 und 12 dafür auch auf der St. Gallerstrasse stadtauswärts fahren. Angesichts des bloss pauschalen und unsubstanzierten Vorbringens der bereits im Rekursverfahren anwaltlich vertretenen Beschwerdeführenden 7 und 8 sowie 11 und 12, wonach sie "als Anwohner die betroffenen Strassen tagtäglich nutzen" würden, erwägt die Vorinstanz zu Recht, die Beschwerdeführenden 7 und 8 sowie 11 und 12 hätten nicht hinreichend dargelegt, welcher konkrete Nachteil ihnen aus der angeordneten Massnahme erwüchse. Diese bringen dagegen im Wesentlichen vor, sie hätten "insbesondere dargelegt, dass die Verkehrsanordnung nicht singulär besteht, sondern eng mit fünf weiteren Verkehrsanordnungen verknüpft ist, welche den gesamten Verkehr um die Alt- und Innenstadt Winterthurs betreffen". Soweit sie geltend machen wollten, sie hätten damit aufgezeigt, dass die Beeinträchtigungen eine gewisse Intensität erreichen, lassen sie ausser Acht, dass es an ihnen gewesen wäre, substanziiert darzulegen, welche Strassenabschnitte sie konkret in welcher Regelmässigkeit befahren bzw. befahren müssen.

E. 3.9.2

Die Beschwerdeführenden 9 und 10 sind an der Gärtnerstrasse 07 in Winterthur wohnhaft. Diese Liegenschaft wird nicht über die St. Gallerstrasse (oder eine andere der hier interessierenden Strassen) erschlossen. Auch die Beschwerdeführenden 9 und 10 sind mithin keine direkten Anwohner. Es kann daher auf das soeben in E. 3.9.1 Ausgeführte verwiesen werden.

E. 3.9.3

Die Beschwerdeführenden 7 bis 10 liessen im Rekursverfahren zu ihrer Legitimation zusätzlich sinngemäss ausführen, sie seien die Inhaber der Y AG, welche an der St. Gallerstrasse 06 domiziliert sei und dort eine Autogarage betreibe. Die geplante Tempo-30-Zone beeinflusse die Zufahrt zu ihrem Wohn- bzw. Arbeitsort ebenso wie diejenige der Kundschaft der Y AG, weshalb sie (auch) als Inhaber der Y AG ein schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung des Beschlusses SR.438-1 hätten. Die geltend gemachten Nachteile, welche die Y AG – mithin eine von den Beschwerdeführenden 7–10 verschiedene (juristische) Person – aufgrund der umstrittenen Verkehrsanordnungen erleiden sollen, sind indes von vornherein nicht geeignet, eine besondere Betroffenheit der Beschwerdeführenden 7–10 darzutun (vgl. oben E. 3.7.2).

E. 3.9.4

Zusammenfassend erweist es sich nicht als rechtsverletzend, dass die Vorinstanz auf den von den Beschwerdeführenden 7–12 erhobenen Rekurs gegen den Beschluss SR.22.438-1 nicht eingetreten ist. Die Beschwerde (im Verfahren VB.2023.00221) ist insoweit abzuweisen.

E. 3.10

Nach dem Gesagten bleibt zu prüfen, ob die Festsetzung einer Tempo-30-Zone auf der Technikum- und der Turmhaldenstrasse gemäss dem Beschluss SR.22.437-1 vom 22. Juni 2022 einer Rechtskontrolle standhält, wie dies die Vorinstanz im Rahmen einer materiellen Eventualbegründung ihres Entscheids RK.2022.2 annimmt.

E. 4.1

Die Beschwerde rügt zunächst, die Vorinstanz habe sich in verschiedener Hinsicht nicht hinreichend mit den im Rekursverfahren vorgetragenen Argumenten befasst. Sinngemäss wirft sie der Vorinstanz mithin eine ungenügende (Eventual-)Begründung vor.

E. 4.2

Aus dem Anspruch auf rechtliches Gehör nach Art. 29 Abs. 2 der Bundesverfassung vom 18. April 1999 (BV, SR 101) fliesst unter anderem das Recht der von einem Entscheid in ihrer Rechtsstellung Betroffenen, dass die (Rechtsmittel-)Behörde ihre Vorbringen tatsächlich hört, prüft und in der Entscheidungsfindung berücksichtigt. Entsprechend ist die Behörde verpflichtet, ihren Entscheid zu begründen. Dabei muss sie sich indes nicht mit allen Parteistandpunkten einlässlich auseinandersetzen und jedes einzelne Vorbringen ausdrücklich abhandeln, sondern kann sich auf die wesentlichen Punkte beschränken. Der Begründungspflicht ist Genüge getan, wenn sich die Betroffenen über die Tragweite des Entscheids Rechenschaft geben und ihn in voller Kenntnis der Sache an die höhere Instanz weiterziehen können. In diesem Sinn müssen wenigstens kurz die Überlegungen genannt werden, von denen sich die Behörde hat leiten lassen und auf die sich ihr Entscheid stützt (vgl. zum Ganzen BGE 138 I 232 E. 5.1; VGr, 10. August 2017, VB.2017.00438, E. 4.1.2; ausführlich Michele Albertini, *Der verfassungsmässige Anspruch auf rechtliches Gehör im Verwaltungsverfahren des modernen Staates*, Bern 2000, S. 344 ff. und 402 ff. mit zahlreichen Hinweisen).

E. 4.3

Diesen Anforderungen genügt (auch) die vorinstanzliche Eventualbegründung ohne Weiteres. Die Vorinstanz erwägt insbesondere sinngemäss, auch unter Berücksichtigung der vom Stadtrat Winterthur am 22. Juni 2022 beschlossenen vier weiteren dauernden Verkehrsanordnungen betreffend die Neusignalisation einer Tempo-30-Zone sei nicht von (unzulässigen) flächendeckenden örtlichen Verkehrsanordnungen auszugehen, welche im Resultat einer generell-abstrakten Verkehrsregel gleichkämen oder einer solchen zumindest sehr ähnlich seien, sondern von der (zulässigen) koordinierten Einführung von Tempo-30-Zonen im geografisch beschränkten Gebiet rund um die Winterthurer Altstadt. Dass sich die Beschwerdegegnerin für die gesonderte Anordnung von Tempo 30 nach Strassenabschnitten entschieden habe, liege vor dem Hintergrund des hohen Komplexitätsgrads sowie der Gestaltungsfreiheit der Behörden im Bereich der Verkehrsplanung in ihrem zulässigen Ermessen. Sodann setzt sich die Vorinstanz mit den Verkehrsgutachten "Tempo 30 Technikumstrasse" und "Turmhaldenstrasse" der W GmbH

vom 19. April 2022 und den dagegen im Rekurs erhobenen Einwänden auseinander; dass sie dabei entgegen der Ansicht des Beschwerdeführers 6 zum Schluss kommt, die Gutachten könnten als Entscheidungsgrundlage verwendet werden, bzw. im Rahmen der Überprüfung des angefochtenen Beschlusses SR.22.437-1 wesentlich auf die Erkenntnisse dieser Gutachten abstellt, begründet keine Verletzung von dessen Anspruch auf rechtliches Gehör. Schliesslich lässt sich dem angefochtenen Entscheid nachvollziehbar entnehmen, dass die Vorinstanz annimmt, die streitbetreffende Verkehrsanordnung sei geeignet und erforderlich, um das damit anvisierte Ziel einer Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit – insbesondere für Fussgänger und Radfahrer – sowie eine Reduktion der Umweltbelastungen zu erreichen, und erweise sich insgesamt als verhältnismässig.

E. 4.4

Aus dem Dargelegten erhellt, dass die Vorinstanz ausführlich und in Auseinandersetzung mit zahlreichen der im Rekurs vorgetragenen Argumente dargelegt hat, weshalb sie den angefochtenen Beschluss als materiell rechtmässig erachtet. Der Vorwurf der mangelnden Begründung ist unzutreffend. Ohnehin besteht ein Anspruch auf rechtsgenügende Begründung nur mit Bezug auf Erwägungen, welche entscheid- bzw. dispositivrelevant sind.

E. 5.1

Gemäss Art. 82 Abs. 1 BV erlässt der Bund Vorschriften über den Strassenverkehr. Er übt die Oberaufsicht über die Strassen von gesamtschweizerischer Bedeutung aus; er kann bestimmen, welche Durchgangsstrassen für den Verkehr offen bleiben müssen (Art. 82 Abs. 2 BV). Der Bund regelt den Strassenverkehr im Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG, SR 741.01) und in den gestützt darauf erlassenen Verordnungen. Auf Strassen, die von den Kantonen dem Verkehr übergeben wurden, gilt das Strassenverkehrsrecht des Bundes. Die Kantone und die Gemeinden sind nicht befugt, den motorisierten Verkehr auf ihrem Hoheitsgebiet per Rechtssatz generell zu beschränken (BGE 150 II 444 E. 3.1 mit Hinweis auf BGE 130 I 134 E. 3.2). Die Kantone dürfen gemäss Art. 3 Abs. 2 SVG einzig für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs erlassen (Satz 1). Sie können diese Befugnis den Gemeinden übertragen unter Vorbehalt der Beschwerde an eine kantonale Behörde (Satz 2). Die Kantone bzw. die von den Kantonen ermächtigten Gemeinden können unter anderem den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr auf Strassen, die nicht dem allgemeinen Durchgangsverkehr geöffnet sind, vollständig untersagen oder zeitlich beschränken, wobei Fahrten im Dienste des Bundes gestattet bleiben (Art. 3 Abs. 3 SVG). Ausserdem können sie für bestimmte Strassen aus gewissen Gründen sogenannte funktionelle Verkehrsanordnungen erlassen (Art. 3 Abs. 4 SVG).

E. 5.2

Der Bundesrat hat die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften auf 50 km/h festgelegt (Art. 4a Abs. 1 lit. a der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 [VRV, SR 741.11] in Verbindung mit Art. 32 Abs. 2 SVG). Die zuständige Behörde kann innerorts tiefere Höchstgeschwindigkeiten für bestimmte Strassenstrecken oder durch die Signalisation einer Tempo-30-Zone oder einer Begegnungszone anordnen (Art. 108 Abs. 5 lit. d und e der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 [SSV, SR 741.21]). Das Signal "Tempo-30-Zone" kennzeichnet Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, in denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden

muss (Art. 22a SSV). Es handelt sich dabei um eine funktionelle Verkehrsbeschränkung im Sinn von Art. 3 Abs. 4 SVG (BGE 150 II 444 E. 3.2 mit Hinweis auf BGE 136 II 539 E. 1.1 und 2.2). Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) regelt die Einzelheiten für die Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten. Es legt für Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen bezüglich Ausgestaltung, Signalisation und Markierung die Anforderungen fest (Art. 108 Abs. 6 SSV).

E. 5.3

Die Gründe, welche eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit erforderlich machen können, werden in Art. 108 Abs. 2 SSV abschliessend aufgezählt: Eine Gefahr ist nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders zu beheben (lit. a); bestimmte Strassenbenützer bedürfen eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes (lit. b), es kann damit auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden (lit. c) oder es kann eine im Sinn der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden, wobei der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren ist (lit. d). Die in Art. 108 Abs. 2 SSV genannten Gründe sind alternativ und damit je für sich genügend (BGE 150 II 444 E. 6.4).

E. 5.4

Art. 32 Abs. 3 SVG sieht vor, dass die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde grundsätzlich bzw. unter Vorbehalt von durch den Bundesrat vorgesehenen Ausnahmen nur aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden kann. Art. 108 Abs. 4 SSV nimmt darauf Bezug und präzisiert, dass vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten durch ein Gutachten abgeklärt wird, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind, wobei insbesondere zu prüfen ist, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann. Als bundesrätliche Ausnahme im Sinn von Art. 32 Abs. 3 SVG schreibt der auf den 1. Januar 2023 in Kraft getretene Art. 108 Abs. 4 bis SSV (AS 2022 498) kein solches Gutachten für die Anordnung einer Tempo-30-Zone mehr vor. Auch die Verordnung des UVEK von 28. September 2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3; nachfolgend: ZonenV UVEK) wurde entsprechend angepasst (AS 2022 499). Allerdings betrifft diese Ausnahme nur "nicht verkehrsorientierte" Strassen (vgl. Art. 2a Abs. 5 SSV in der seit 1. Januar 2023 in Kraft stehenden Fassung [AS 2022 498]). Mit dem Verzicht auf das Erfordernis eines Gutachtens für nicht verkehrsorientierte Strassen wurde eine verfahrensrechtliche Nebenbestimmung abgeschafft; das Verfahren zur Einführung einer Tempo-30-Zone wurde dadurch leicht abgeändert und vereinfacht. Diese und die weiteren damit zusammenhängenden verfahrensrechtlichen Änderungen sind nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung sofort und in vollem Umfang anwendbar (BGE 150 II 444 E. 3.3.1 mit Hinweisen). Auch soweit es sich bei den per 1. Januar 2023 in Kraft getretenen Normen um Änderungen des materiellen Rechts handelt, ergibt sich nichts anderes (BGE 150 II 444 E. 3.3.2 mit Hinweisen).

E. 5.5

Materielle Erleichterungen ergeben sich für Tempo-30-Zonen auf nicht verkehrsorientierten Strassen namentlich dahingehend, dass sich deren Anordnung in Abweichung von Art. 108

Abs. 1 und 2 SSV nur nach Art. 3 Abs. 4 SVG richtet (Art. 108 Abs. 4 bis SSV). Für die mit der Anordnung einer Tempo-30-Zone einhergehenden Geschwindigkeitsreduktion auf einer nicht verkehrsorientierten Strasse müssen mithin keine qualifizierten Gründe bzw. öffentlichen Interessen im Sinn des Art. 108 Abs. 2 SSV mehr gegeben sein (BGE 150 II 444 E. 3.3.2). Vielmehr kann auf nicht verkehrsorientierten Strassen eine entsprechende funktionelle Verkehrsanordnung erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere, in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern (Art. 3 Abs. 4 Satz 1 SVG). Wird auf einem Abschnitt einer verkehrsorientierten Strasse aufgrund der Voraussetzungen nach Art. 108 Abs. 1, 2 und 4 SSV die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, so kann dieser Abschnitt gemäss Art. 2a Abs. 6 SSV in der seit dem 1. Januar 2023 geltenden Fassung (AS 2022 498) in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden (BGE 150 II 444 E. 6.5 mit Hinweisen). Die Einschränkung des Art. 2a Abs. 6 SSV der bis 31. Dezember 2022 geltenden Fassung (AS 2001 2719), wonach ein Hauptstrassenabschnitt nur ausnahmsweise bzw. bei besonderen örtlichen Gegebenheiten (z. B. in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet) in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden dürfe, wurde mithin aufgegeben.

E. 5.6

Wie dargelegt dürfen die Kantone bzw. – bei entsprechender Kompetenzdelegation gemäss Art. 3 Abs. 2 Satz 2 SVG – die Gemeinden Abweichungen von der bundesrechtlich festgelegten allgemeinen Höchstgeschwindigkeit nicht generell, sondern gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG und Art. 108 Abs. 1 SSV nur für "bestimmte Strassenstrecken" anordnen. Mithin ist stets eine Einzelfallprüfung erforderlich. Ergibt diese, dass die bundesrechtlichen Voraussetzungen für eine örtliche Geschwindigkeitsbeschränkung erfüllt sind, so erweist sich die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit als bundesrechtskonform. Die Gesamtzahl der Anordnungen oder deren Anteil am kommunalen oder kantonalen Strassennetz spielt dabei entgegen der Beschwerde und wie bereits die Vorinstanz zutreffend erwägt keine Rolle (BGr, 20. März 2018, 1C_117/2017 und 1C_118/2017, E. 4.2).

E. 5.7

Funktionale Verkehrsanordnungen wie die hier interessierenden sind regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden. Den zuständigen Behörden kommt dabei ein erheblicher Gestaltungsspielraum zu (BGr, 18. Juli 2017, 1C_121/2017, E. 3.4.2 mit Hinweisen). Das Verwaltungsgericht prüft angefochtene Entscheide nur auf Rechtsverletzungen (einschliesslich Ermessensmissbrauch, Ermessensüber- oder -unterschreitung) sowie die unrichtige oder ungenügende Erstellung des Sachverhalts hin (§ 50 Abs. 1 in Verbindung mit § 20 Abs. 1 lit. a und b VRG). Die Angemessenheit einer Anordnung kann das Verwaltungsgericht nur ausnahmsweise prüfen, wenn eine – mit Bezug auf Verkehrsanordnungen fehlende – Gesetzesbestimmung dies vorsieht (§ 50 Abs. 2 VRG).

E. 6.1

Gemäss dem neuen bzw. geltenden Recht ist nach dem oben E. 5.4 f. Gesagten bei einer geplanten Herab- oder Heraufsetzung der bundesrätlich festgesetzten

Höchstgeschwindigkeit auf einer Strassenstrecke zuerst die Frage zu beantworten, ob es sich bei jener um eine verkehrsorientierte handelt oder nicht.

E. 6.2

Als verkehrsorientiert gelten nach Art. 1 Abs. 9 SSV (in der seit 1. Januar 2023 in Kraft stehenden Fassung [AS 2022 498]) alle Strassen innerorts, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte bestimmt sind. Ob eine Strasse als verkehrsorientiert zu qualifizieren ist, ist nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung vorweg und unabhängig von der Frage zu klären, ob die Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden darf (BGE 150 II 444 E. 5.1, auch zum Folgenden). Die erleichterte Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit wirkt gleichsam als Reflex der Einordnung als nicht verkehrsorientierte Strasse. Soll die Verkehrsorientierung gestützt auf genügende sachliche Gründe aufgegeben werden und hat dies die zuständige Behörde verbindlich beschlossen, hat sich das Gutachtenserfordernis nach der geplanten und nicht nach der bisherigen Einordnung der Strasse zu richten; die neue Funktion einer Strasse ist im Hinblick auf die Anforderungen für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit zu berücksichtigen. Allerdings muss die neue Funktion der Strasse sachlich begründet und von der zuständigen Behörde verbindlich beschlossen sein; die Aufgabe der bisherigen Funktion darf mithin nicht bloss dem Namen nach erfolgen.

E. 6.3

Bei der Turmhaldenstrasse handelt es sich um eine Gemeindestrasse. Sie ist als kommunale Sammelstrasse klassiert, und ihr kommt nicht die Funktion einer Erschliessungsachse im Strassennetz zu. Von der umstrittenen Verkehrsordnung betroffen ist der etwa 125 m lange Abschnitt zwischen der Technikumstrasse und der bestehenden Tempo-30-Zone "Breite". Dieser ist gemäss einem Verkehrsgutachten der W GmbH vom 19. April 2022 (nachfolgend: "Gutachten Turmhaldenstrasse") nicht verkehrs- sondern siedlungsorientiert. Er stellt eine wichtige Achse sowohl für den Fuss- als auch für den Veloverkehr dar. So ist die Turmhaldenstrasse als kommunale Veloroute klassiert, und es verläuft darauf ein Schulweg. Zudem quert eine wichtige Veloroute – der sogenannte "Cityring", welcher den Veloverkehr auf einer durchgehenden Route um die Altstadt von Winterthur führt, – die Turmhaldenstrasse im hier interessierenden Bereich. Die Fahrbahnbreite der Turmhaldenstrasse beträgt zwischen 5,0 und 5,6 m. Durch die dichte Bebauung ist die Sicht teilweise eingeschränkt, insbesondere im Bereich, wo die städtische Veloroute "Cityring" die Turmhaldenstrasse quert. Das Fussgängeraufkommen ist hoch; auch ist viel Fahrradverkehr zu verzeichnen. Gemäss der gutachterlichen Verkehrsmessung befahren rund 1'000 Motorfahrzeuge pro Tag den Streckenabschnitt mit einer Geschwindigkeit von durchschnittlich 24 km/h; der V 85% -Wert beträgt 30 km/h. Nach dem Gesagten ist der hier interessierende Abschnitt der Turmhaldenstrasse als nicht verkehrsorientiert zu qualifizieren. Er kann deshalb in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden, ohne dass hierfür ein Grund im Sinn des Art. 108 Abs. 2 SSV gegeben sein muss (oben E. 5.5). Auch besteht für die Statuierung der entsprechenden dauernden Verkehrsordnung keine Gutachtenspflicht mehr. Damit laufen die seitens des Beschwerdeführers 6 gegen das Gutachten Turmhaldenstrasse vorgebrachten Einwände an sich ins Leere. Wie sich noch zeigen wird, sind sie indes auch unbegründet und genügt das Gutachten für die Beurteilung der Rechtmässigkeit der umstrittenen Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (unten E. 7 und E. 9).

E. 6.4

Die Technikumstrasse ist im Richtplan des Kantons Zürich als Hauptverkehrsstrasse verzeichnet und stellt gemäss dem Verkehrsgutachten "Tempo 30 Technikumstrasse" der W GmbH vom 19. April 2022 (nachfolgend: "Gutachten Technikumstrasse") eine der Hauptverkehrsachsen der Stadt Winterthur dar. Das Verkehrsaufkommen liegt auf dem hier interessierenden, rund 600 m langen Abschnitt vom Archplatz bis zur Turmhaldenstrasse bei rund 17'000 bis 20'000 Motorfahrzeugen pro Tag, wovon etwa 7 % auf Schwerverkehr (inklusive städtische Busse) entfallen. Sie hat als Hauptverkehrsstrasse vorrangig Verbindungsfunktion. Entsprechend ist sie als verkehrsorientierte Strasse zu qualifizieren. Folglich sind die Erleichterungen für die Anordnung einer Tempo-30-Zone gemäss Art. 108 Abs. 4 bis SSV mit Bezug auf den hier interessierenden Abschnitt der Technikumstrasse nicht anwendbar. Vom Erfordernis eines Gutachtens nach Art. 32 Abs. 3 SVG kann daher ebenso wenig wie von einem besonderen Grund für die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit gemäss Art. 108 Abs. 2 SSV abgesehen werden.

E. 7.1

Die Beschwerde rügt unsubstanziert, die Gutachten der W GmbH vom 19. April 2022 erfüllten "die in Art. 108 Abs. 4 SSV vorausgesetzten Anforderungen an ein Gutachten zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit in formeller Hinsicht nicht" und verstiessten gegen die allgemein geltenden Grundsätze des Verwaltungsverfahrensrechts. Soweit damit an den bereits im Rekursverfahren erhobenen Vorwürfen festgehalten werden sollte, wonach die Verfasserin der Gutachten befangen und letztere "politisch motiviert" gewesen seien, kann auf die zutreffenden Erwägungen der Vorinstanz, mit welchen sich die Beschwerde nicht oder jedenfalls nicht hinreichend auseinandersetzt, verwiesen werden (§ 70 in Verbindung mit § 28 Abs. 1 Satz 2 VRG). Demzufolge ist die W GmbH nicht befangen.

E. 7.2.1

Weiter erachtet die Beschwerde jedenfalls das Gutachten Technikumstrasse für unvollständig. Es genüge den Anforderungen des Art. 3 ZonenV UVEK und folglich auch Art. 32 Abs. 3 SVG in Verbindung mit Art. 108 SSV nicht.

E. 7.2.2

Der die Anforderungen an ein Verkehrsgutachten näher umschreibende Art. 3 ZonenV UVEK wurde per 1. Januar 2023 aufgehoben (AS 2022 499). Das Bundesgericht hatte in seiner Rechtsprechung zu den (inzwischen ausser Kraft gesetzten) Anforderungen gemäss Art. 3 ZonenV UVEK jeweils darauf hingewiesen, dass diese vor dem Hintergrund des Zwecks der Geschwindigkeitsbeschränkung und der örtlichen Gegebenheiten zu verstehen seien (BGE 150 II 444 E. 6.3 mit Hinweisen, auch zum Nachstehenden). Auch nach dem Wegfall von Art. 3 ZonenV gilt gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung weiterhin, dass ein Gutachten die Voraussetzungen einer Geschwindigkeitsbeschränkung (Art. 108 Abs. 1 f. SSV) an den örtlichen Gegebenheiten zu prüfen hat. Bereits aus Art. 32 Abs. 3 SVG in Verbindung mit Art. 108 Abs. 4 SSV ergibt sich, dass das Verkehrsgutachten abzuklären hat, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind, wobei insbesondere zu prüfen ist, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann. Auch gilt immer noch, dass das Gutachten nicht isoliert zu betrachten ist sowie dass zur Ergänzung und Konkretisierung der im Gutachten enthaltenen Informationen auf andere Erhebungen zurückgegriffen werden

kann. Entscheidend ist nach wie vor, dass die zuständige Behörde die erforderlichen Informationen besitzt, um die Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV zu prüfen. Die Abgrenzung zwischen nicht verkehrsorientierten bzw. siedlungsorientierten und verkehrsorientierten Strassen war bereits bis anhin und ist nach wie vor grundsätzlich gradueller Natur, was sich auch in Bezug auf die Anforderungen an ein Gutachten gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG in Verbindung mit Art. 108 Abs. 4 SSV auswirkt (BGE 150 II 444 E. 6.5 mit Hinweisen, auch zum Folgenden). Die Anforderungen an den Inhalt und den Umfang des Gutachtens hängen vom Zweck der Geschwindigkeitsbegrenzung und von den örtlichen Gegebenheiten ab (BGE 136 II 539 E. 3.2). Umfangreiche Untersuchungen können beispielsweise bei Nationalstrassen oder verkehrsreichen Kantonsstrassen nötig sein. Dagegen genügt bei wenig befahrenen, verkehrsorientierten Quartierstrassen unter Umständen eine Beschreibung der Örtlichkeit. Weiterhin gilt auch, dass die Anforderungen umso strenger sind, je stärker verkehrsorientiert der Strassenabschnitt ist, bzw. umso geringer, je weniger verkehrsorientiert der Strassenabschnitt ist. Entsprechend ist der Ermessensspielraum der zuständigen Behörde bei der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit umso grösser, je weniger stark verkehrsorientiert der zu beurteilende Strassenabschnitt ist. Der gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG in Verbindung mit Art. 108 Abs. 1, 2 und 4 SSV gestützt auf ein Gutachten zu fällende Entscheid über die Abweichung von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit setzt weiterhin eine umfassende Interessenabwägung samt Variantenprüfung voraus. Das Gutachten muss grundsätzlich weiterhin alle Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV zum Gegenstand haben. Es reicht jedoch, wenn diejenigen Voraussetzungen, welche nicht ausschlaggebend sind, darin kurz und summarisch behandelt werden. Das Gutachten soll einer Beschwerdeinstanz immerhin ermöglichen, bei einer unterschiedlichen Gewichtung der einzelnen Voraussetzungen die Interessenabwägung gesamthaft zu würdigen.

E. 7.2.3

Das Gutachten Technikumstrasse skizziert zunächst die bestehenden Verhältnisse und die Verkehrsbedeutung der Technikumstrasse und nennt die Ziele, welche mit dem Einbezug des hier interessierenden Strassenabschnitts in eine Tempo-30-Zone erreicht werden sollen. Nach Ausführungen zu den gesetzlichen Grundlagen der Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit sowie der Praxis der Beschwerdegegnerin folgt eine Analyse des Strassenabschnittes. Dabei wird mit Bezug auf die Kriterien "Netzhierarchie", "Strassenumfeld/Strasseneindruck", "Fuss- und Veloverkehr", "Öffentlicher Verkehr" und "Verkehrsablauf [motorisierter Individualverkehr] MIV", "Verkehrssicherheit" und "Lärmsituation" je einzeln geprüft, inwiefern eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h mit Vor- oder Nachteilen verbunden wäre. Das Gutachten stützt sich bei den entsprechenden Einschätzungen u. a. auf eine Fotodokumentation, diverse Pläne oder Informationen daraus, auf Verkehrsmessungen, welche auf Höhe der Technikumstrasse 44 und 84 durchgeführt wurden, eine Auswertung der Unfallstatistiken sowie auf Lärmberechnungen. Im Rahmen einer Gesamtabwägung erachtet es Tempo 30 im untersuchten Perimeter als besser geeignet als die aktuell signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und erläutert jeweils mit Bezug auf die einzelnen Voraussetzungen gemäss Art. 108 Abs. 2 SSV, weshalb bzw. inwieweit diese erfüllt seien. Schliesslich äussert es sich zur Notwendig-, Zweckmässig- und Verhältnismässigkeit der Massnahme und dazu, ob diese auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden soll. Die Vorinstanz schliesst deshalb zu Recht, dass das Gutachten Technikumstrasse den Anforderungen von Art. 32 Abs. 3 SVG in Verbindung mit Art. 108

Abs. 4 SSV genüge.

E. 7.2.4

Was die Beschwerde dagegen vorbringt, verfängt nicht: So wird geltend gemacht, das Gutachten stütze sich massgeblich auf zwölf fotografische Abbildungen, um Defizite bei der Verkehrsführung und der Verkehrssicherheit aufzuzeigen. Auf diesen Fotografien sei praktisch kein motorisierter Verkehr ersichtlich, was ein unrealistisches Bild des Verkehrsaufkommens zu Spitzenlasten sei. Die leeren Strassen sollten suggerieren, dass nur wenige Verkehrsteilnehmer von der Verkehrsanordnung betroffen seien. Ausserdem würden namentlich Fussgänger und Velofahrer bei grober Missachtung von Verkehrsregeln abgebildet. Dies solle die angeblichen Verkehrssicherheitsdefizite begründen. Wie soeben in E. 7.2.3 dargelegt, stützt sich das Gutachten Technikumstrasse indes auf verschiedene Grundlagen, worunter eine Fotodokumentation. Dass die entsprechenden Fotografien zu einem Zeitpunkt aufgenommen wurden, zu welchem keine oder nur wenige Motorfahrzeuge im jeweiligen Abschnitt verkehrten, mindert ihre Aussagekraft entgegen der Ansicht des Beschwerdeführers 6 nicht. Vielmehr würden sich die örtlichen Verhältnisse schlechter erkennen lassen, wenn die Aufnahmen bei hohem Verkehrsaufkommen gemacht worden wären. Über die insgesamt hohe Verkehrslast – und damit auch die Anzahl der von der umstrittenen Verkehrsanordnung Betroffenen – geben denn auch die Ergebnisse der Verkehrsmessung zuverlässig Auskunft. Schlüsse zur (mangelnden) Verkehrssicherheit zieht das Gutachten Technikumstrasse sodann nicht aus den konkret abgebildeten Verkehrssituationen, sondern aus der Nutzungsintensität des Fussverkehrs, der nicht lichtsignalgeschützten Querung der Technikumstrasse durch einen Schulweg, der fehlenden durchgehenden Veloinfrastruktur und insbesondere der Unfallstatistik. Weiter rügt die Beschwerde, das Gutachten sei in einem zentralen Punkt unvollständig, weil es sich nicht mit der Anwendung von Art. 2a Abs. 6 SSV (in der bis 31. Dezember 2022 geltenden Fassung [AS 2001 2719]) auseinandersetze, gemäss welchem ein Hauptstrassenabschnitt nur ausnahmsweise in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden dürfe. Abgesehen davon, dass Art. 2a SSV in der geltenden – und hier anwendbaren – Fassung (AS 2022 498) diese Einschränkung nicht mehr ausdrücklich nennt (oben E. 5.5 am Ende), nimmt das Gutachten Technikumstrasse auf die genannte Bestimmung Bezug und äussert sich auch hinreichend zu den örtlichen Gegeben- bzw. Besonderheiten, welche sich daraus ergeben, dass die Technikumstrasse Teil des die Altstadt von Winterthur umschliessenden Strassenrings ist, welcher nach dem Abbruch der Stadtbefestigungen im 19. Jahrhundert als grosszügiger Boulevard angelegt worden war. Zusammenfassend geht der sinngemässe Vorwurf, wonach das Gutachten Technikumstrasse die tatsächlichen Verhältnisse nicht hinreichend abbilde, weshalb auch die streitbetroffene Verkehrsanordnung auf einer unzureichenden Sachverhaltsabklärung beruhe, fehl. Für die Durchführung des vom Beschwerdeführer 6 beantragten Lokaltermins besteht kein Anlass. Wie sich noch zeigen wird (nachfolgend E. 8), kann die der umstrittenen Verkehrsanordnung zugrunde liegende Interessenabwägungen anhand des Gutachtens nachvollzogen bzw. überprüft werden. Auch von der Einholung eines neuen Gutachtens – oder anderweitigen Beweiserhebungen – kann deshalb abgesehen werden. Nämliches gilt mit Bezug auf die Beurteilung des Einbezugs des hier interessierenden Abschnitts der Turmhaldenstrasse in eine bestehende Tempo-30-Zone (hinten E. 9).

E. 8.1

Mit dem Einbezug des hier interessierenden Abschnitts der Technikumstrasse in eine Tempo-30-Zone verfolgt die Beschwerdegegernerin gemäss dem Gutachten Technikumstrasse folgende Ziele: eine Verbesserung der Siedlungsqualität, die Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, eine Anpassung des Verkehrsverhaltens an die besonderen Bedürfnisse des Ortes, um eine sichere Erschliessung der angrenzenden Nutzungen zu ermöglichen, sowie eine Lärmreduktion durch Verkehrsberuhigung. Wie bereits erwähnt (oben E. 7.2.3) prüft das Gutachten Technikumstrasse die Eignung der streitbetroffenen Massnahme, indem es mit Bezug auf verschiedene Kriterien eruiert, inwiefern diesen mit der Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h bzw. deren Beibehaltung bei 50 km/h besser bzw. schlechter entsprochen wird. Es kommt dabei zum Schluss, dass die Kriterien Strassenumfeld/Strasseneindruck, Fuss- und Veloverkehr, öffentlicher Verkehr und Verkehrssicherheit für die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h und gegen die Beibehaltung des geltenden Temporegimes sprächen, während sich aus Sicht des Kriteriums der Netzhierarchie bzw. der verkehrlichen Bedeutung der Technikumstrasse (deren wesentlicher Durchleitungsfunktion) die Beibehaltung der zulässigen Maximalgeschwindigkeit von 50 km/h und nicht eine Temporeduktion empfehle. Als neutral erweisen sich gemäss dem Gutachten Technikumstrasse die Kriterien Verkehrsaufkommen/Geschwindigkeiten, Leistungsfähigkeit MIV, Reisezeiten/Verkehrsverlagerungen. Das Kriterium der Lärmbelastung spreche gegen die Beibehaltung von Tempo 50. Allerdings habe die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nur einen geringen Effekt auf die Lärmbelastung, weshalb die Geschwindigkeitsreduktion in Bezug auf dieses Kriterium als neutral zu beurteilen sei. Im Rahmen einer Gesamtbetrachtung erweise sich Tempo 30 im untersuchten Perimeter als besser geeignet als Tempo 50. Das Gutachten äussert sich sodann zu den einzelnen Voraussetzungen des Art. 108 Abs. 2 SSV. Hinsichtlich des Erfordernisses einer Gefahr, welche nur schwer und nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (lit. a), führt es zusammenfassend aus, die vorhandenen Sicherheitsdefizite, wie fehlende oder nicht ausreichend gesicherte Querungsstellen und lückenhafte Veloinfrastruktur, würden aufgrund der hohen Verkehrsdichte ein nicht zu vernachlässigendes Unfallpotenzial bergen. Eine höhere Fehler- und Zeittoleranz durch geringere Geschwindigkeiten sei eine Schlüsselgrösse, um insbesondere den hohen Anteil der schwachen Verkehrsteilnehmer, namentlich Fussgänger und Velofahrer, zu schützen. In Anbetracht des hohen Schwerverkehrsanteils führe eine Herabsetzung der Geschwindigkeit ausserdem zu einer Verminderung der Unfallschwere. Ein besonderes Schutzbedürfnis im Sinn des Art. 108 Abs. 2 lit. b SSV sei sodann mit Bezug auf Kinder gegeben, welche die Technikumstrasse auf Höhe der Turmhaldenstrasse auf ihrem Schulweg querten, welcher Übergang nicht lichtsignalgeschützt sei und mehrere grosse Sicherheitsdefizite aufweise. Weiter weise die Technikumstrasse eine hohe Verkehrsbelastung auf. Die darauf bestehende dichte Knotenfolge mit Lichtsignalanlagen und der unregelmässige Fussgängerstreifen auf Höhe der Turmhaldenstrasse hätten spürbare Auswirkungen auf den Verkehrsablauf. Namentlich aufgrund der Lichtsignalanlagen sei der grösste Teil der Motorfahrzeuge mit kurzen Raumabständen gepulkt unterwegs. Ungleichmässige Geschwindigkeiten verursachten häufige Brems-, Anfahr- und Haltemanöver. Für die subjektive Wahrnehmung der Autofahrenden seien gleichmässige Verkehrsströme ohne grosse Geschwindigkeitsdifferenzen auf einem niedrigeren, aber homogenen Niveau daher positiver als höhere Spitzengeschwindigkeiten mit mehr Stopps. Das Gutachten

Technikumstrasse bejaht mithin die Voraussetzung des Art. 108 Abs. 2 lit. c SSV. Zum Erfordernis der Verminderung einer im Sinn der Umweltgesetzgebung verminderten Umweltbelastung gemäss Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV äussert sich das Gutachten Technikumstrasse nur zurückhaltend und allgemein, indem es anführt, durch die Einführung von Tempo 30 könnten die übermässigen Umweltbelastungen "nur gering vermindert" werden. Das Gutachten Technikumstrasse hält schliesslich zusammenfassend fest, die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h sei eine notwendige, zweck- und verhältnismässige Massnahme. Sie erhöhe die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, verbessere den Verkehrsfluss im Perimeter und reduziere die Lärmbelastung. Negative Auswirkungen auf den Verkehrsablauf und die Reisezeiten, auch jene der Busse des öffentlichen Verkehrs, seien nicht zu erwarten. Da die Verkehrssicherheit sowohl während der Haupt- als auch während der Nebenverkehrszeiten verbessert werden solle, werde eine dauerhafte Tempo-30-Signalisation empfohlen. Die Massnahme sei denn auch einfach und kostengünstig umzusetzen. Auf die Gesamtleistungsfähigkeit für die massgebenden Verkehrsspitzen und auf das übergeordnete Verkehrssystem inner- und ausserhalb des Stadtgebiets sowie den öffentlichen Verkehr habe die Einführung einer Tempo-30-Zone keinen Einfluss. Sie sei auch mit Art. 104 Abs. 2 der Kantonsverfassung vom 27. Februar 2005 (KV, LS 101) vereinbar. Das Gutachten empfiehlt schliesslich, die Technikumstrasse weiterhin vortrittsberechtigt zu führen und die bestehenden Fahrbahnmarkierungen zu erhalten. Auf ergänzende bauliche Massnahmen, wie seitliche Einsätze oder vertikale Versätze, sei zu verzichten, um Konflikte mit dem öffentlichen Verkehr zu vermeiden und den Verkehrsablauf nicht zu behindern.

E. 8.2

Die Beschwerde beanstandet die gutachterliche Einschätzung mit Bezug auf verschiedene dieser Kriterien als unrichtig. So wird sinngemäss vorgebracht, entgegen dem Gutachten Technikumstrasse führe die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nicht zu höchstens geringen Verlustzeiten des öffentlichen Verkehrs. Es sei zu Unrecht nicht berücksichtigt worden, dass bei einer Temporeduktion mit einem erhöhten Aufkommen von Velo- und Fussverkehr zu rechnen sei, welches wiederum das Vorankommen der öffentlichen Verkehrsmittel beeinträchtigen würde. Gemäss den nachvollziehbaren Ausführungen des Gutachtens Technikumstrasse hat der hier interessierende Abschnitt der Technikumstrasse aufgrund der Nähe zur Altstadt Winterthurs, welche ein vielfältiges Angebot an Verkaufsstellen, Dienstleistungen, Betreuung, Bildung und Freizeit bietet, eine sehr grosse Bedeutung für den Fussgängerverkehr. Diese Nutzungsintensität bewirke – so das Gutachten Technikumstrasse – einen starken Publikumsverkehr längs der Strasse sowie einen hohen Querungsbedarf, der sich auch abseits der gesicherten Übergänge als flächiges Queren zeige. Die Technikumstrasse und ihre Querungsstellen gehörten zu den fussgängerreichsten Wegen in der Stadt Winterthur. Für den Veloverkehr sei die Technikumstrasse die zentrale Achse zwischen den südwestlichen Stadtquartieren Sulzerareal, Töss etc. und der Innenstadt. Eine Veloinfrastruktur sei jedoch nur abschnittsweise vorhanden, weshalb sich Velos die Fahrbahn partiell mit dem öffentlichen Verkehr oder dem motorisierten Individualverkehr teilen oder sich mit diesen verflechten müssten. Der parallel verlaufende Cityring entlang des Frohbergwegs und der Rosenstrasse entlaste die Technikumstrasse vom Veloverkehr, nehme aber nur einen kleinen Teil des massgebenden Ziel- und Quellverkehrs der Altstadt auf. Die nicht näher begründete gegenteilige Behauptung des

Beschwerdeführers 6, wonach die umstrittene Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit zu einer massgeblichen Zunahme des Fuss- und/oder Veloverkehrs führen sollte, vermag die gutachterlichen Feststellungen nicht zu erschüttern. Namentlich ist nicht dargetan, weshalb der auf die örtlichen Verhältnisse bzw. Nutzungen zurückzuführende Ziel- und Quellverkehr oder der übrige Fuss- und Veloverkehr entgegen der gutachterlichen Einschätzung derart zunehmen sollte, dass die hier zu überprüfende Interessenabwägung infrage gestellt werden könnte. Das Gutachten Technikumstrasse legt zudem nachvollziehbar dar, dass sich aus den durchgeführten Verkehrsmessungen ergibt, dass der Verkehrsablauf dort keine hohen Geschwindigkeiten zulässt. Es zeigt schlüssig auf, dass die Leistungsfähigkeit der Technikumstrasse im hier interessierenden Perimeter massgeblich von den Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen am Arch- und Holderplatz abhängt und im Übrigen durch jene an der Zürcher- und der General-Guisan-Strasse bestimmt werde, was die regelmässigen und langen Staus an den Knotenpunkten, insbesondere zu Spitzenzeiten, belegte. Da aufgrund der Knotendichte kaum schneller als 30 km/h gefahren werden könne, entstünden praktisch keine Verlustzeiten für den öffentlichen Verkehr. Die Einführung von Tempo 30 verbessere dagegen die Qualität und Sicherheit des Haltestellenzugangs.

E. 8.3

Weiter macht die Beschwerde – unsubstanziert – geltend, die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vereitere die Durchleitungsfunktion der Technikumstrasse, indem sie zu Verzögerungen bei der Durchfahrt führe und ein enormes Staupotenzial verursache. Wie sich jedoch aus dem Gutachten und dem soeben in E. 9.2 Dargelegten ergibt, sind der Verkehrsablauf und die Leistungsfähigkeit im hier interessierenden Strassenabschnitt massgeblich von den lichtsignalgesteuerten Knoten – und nicht von der signalisierten Höchstgeschwindigkeit (so ausdrücklich auch das Verkehrsgutachten) – abhängig. Weshalb bei Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit bzw. Einbezug des hier interessierenden Strassenabschnitts in eine Tempo-30-Zone die Leistungsfähigkeit der Technikumstrasse entgegen der verkehrsgutachterlichen Einschätzung sinken oder eine erhöhte Staugefahr bestehen sollte, lässt sich der Beschwerde nicht nachvollziehbar entnehmen. Es besteht deshalb und auch sonst kein Anlass, von der diesbezüglichen Einschätzung des Gutachtens abzuweichen. Nachdem mithin nicht anzunehmen ist, die umstrittene Verkehrsanordnung vermindere die Leistungsfähigkeit des streitbetreffenen Strassenabschnitts, läuft auch die Rüge der Verletzung des Art. 104 Abs. 2 bis KV ins Leere.

E. 8.4.1

Schliesslich wendet der Beschwerdeführer 6 sinngemäss ein, der streitbetreffenen Verkehrsanordnung fehle es in verschiedener Hinsicht an der Eignung und Erforderlichkeit zur Erreichung der damit verfolgten Ziele; sie sei nicht verhältnismässig. Er führt in diesem Zusammenhang zunächst in grundsätzlicher Weise an, die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit erfolge vorliegend nicht aus objektiven Gründen sowie einer bestehenden Notwendigkeit, sondern diene offensichtlich der Durchsetzung politischer Zwecke. Die Beschwerdegegnerin verfolge damit bloss das vorgängig beschlossene – politische – Ziel, auf ihrem Gebiet möglichst weitgehend Tempo 30 einzuführen. Sie habe also zuerst die Verkehrsbeschränkung beschlossen und dann die dafür erforderlichen Schutzinteressen gesucht. Dabei lässt er ausser Acht, dass die Festlegung eines politisch ausgehandelten Zielbildes nicht mit dem (faktischen) Beschliessen einer konkreten

Anordnung gleichgesetzt werden kann; der blosse Umstand, dass die Abklärung der Verkehrssituation und die darauf gestützte Festsetzung der streitbetroffenen Verkehrsanordnung vor dem Hintergrund politisch ausgehandelter Zielsetzungen erfolgt sein mag, lässt die Verkehrsbeschränkung nicht als unzulässig bzw. die diesen zugrunde liegenden Schutzinteressen nicht eo ipso als vorgeschoben erscheinen. Entscheidend ist vielmehr, ob Gründe im Sinn des Art. 108 Abs. 2 SSV für die Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung ausgewiesen sind und die Massnahme im Rahmen einer Gesamtbetrachtung der auf dem Spiel stehenden Interessen als verhältnismässig erscheint (dazu sogleich E. 8.4.2 f.).

E. 8.4.2

Aus dem Gutachten Technikumstrasse und dem bisher Ausgeführten erhellt, dass verschiedene Voraussetzungen des Art. 108 Abs. 2 SSV vorliegend als erfüllt zu betrachten sind. So kann sich die Massnahme auf lit. c der genannten Bestimmung stützen, nachdem es sich beim streitbetroffenen Streckenabschnitt unbestrittenermassen um einen solchen mit grosser Verkehrsbelastung handelt und die Geschwindigkeitsreduktion den Verkehrsablauf darauf verbessern kann. Das Gutachten Technikumstrasse benennt sodann verschiedene Sicherheitsdefizite namentlich in Zusammenhang mit der Infrastruktur für Fussgänger und Velofahrer, welche angesichts der örtlichen Besonderheiten – der streitbetreffene Strassenabschnitt ist gleichzeitig ein verkehrlicher Transitraum und ein Begegnungs- und Aufenthaltsraum – anders als durch eine Geschwindigkeitsreduktion nicht oder nicht zeitnah gelöst werden könnten. Es weist sodann aus, dass im hier interessierenden Perimeter in den Jahren 2016 bis 2018 insgesamt 63 Unfälle zu verzeichnen waren, bei welchen 25 Personen leicht und 1 Person schwer verletzt wurde. Die häufigsten Unfallarten waren Auffahrunfälle (38 %), Unfälle beim Überholen und Fahrstreifenwechsel (17 %), Selbst- oder Schleuderunfälle (16 %) und Ein- und Abbiegeunfälle (13 %). Die Beschwerdegegnerin weist zutreffend darauf hin, dass dies auf nicht der Situation angepasste Geschwindigkeiten hindeutet. Dem Gutachten Technikumstrasse ist sodann zu entnehmen, dass in elf Unfälle Velofahrer und in zwei weitere E-Bike-Fahrer involviert waren, wobei neun der Velofahrer leicht und einer schwer und von den E-Bike-Fahrern einer leicht verletzt wurde. Fussgänger waren in fünf Unfälle involviert; dabei wurden vier Personen leicht verletzt. Entgegen der Ansicht des Beschwerdeführers 6 sind Unfallstatistiken ein geeignetes Mittel, um bestehende Sicherheitsdefizite aufzuzeigen, können dadurch doch objektiv gefährliche Stellen im Verkehrsnetz eruiert werden (BGr, 18. Juli 2017, 2C_121/2017, E. 3.3.2, auch zum Nachstehenden). Die genauen Unfallursachen sind dabei nicht weiter von Belang. Die Beschwerdegegnerin weist schliesslich zutreffend darauf hin, dass sich aus öffentlich zugänglichen Quellen (map.geo.admin.ch) ohne Weiteres erschliesst, dass der hier interessierende Abschnitt der Technikumstrasse unfallträchtig ist bzw. Unfallschwerpunkte aufweist. Es erweist sich vor diesem Hintergrund nicht als rechtsverletzend, dass die Vorinstanz davon ausging, dem Schutzbedürfnis der Verkehrsteilnehmenden, insbesondere jenem der Velofahrer und Fussgänger, werde mit dem geltenden Verkehrsregime nicht genügend Rechnung getragen. Auch ist mit Blick auf die örtlichen Verhältnisse nicht zu beanstanden, dass sie dem Kriterium der Verkehrssicherheit für den hier interessierenden Streckenabschnitt eine grosse Bedeutung zumass. Die Beschwerdegegnerin macht sodann zutreffend geltend, dass bei tieferen Geschwindigkeiten einerseits die Wahrscheinlichkeit von Verkehrsunfällen abnimmt und diese andererseits weniger schwer ausfallen. So verringern sich sowohl der Brems- als auch der Anhalteweg markant, wenn ein Fahrzeug statt 50 km/h nur 30 km/h

schnell fährt. Auch lässt sich ohne Weiteres nachvollziehen, dass Fahrzeuglenkende bei tieferer Geschwindigkeit mehr Zeit haben, um komplexe Knotensituationen zu erfassen, und erheblich besser auf inkorrektes Verhalten von anderen, auch schwächeren Verkehrsteilnehmenden reagieren können. Angesichts der örtlichen Verhältnisse ist auch ausserhalb der Hauptverkehrszeiten Fuss- und Veloverkehr in nicht vernachlässigbarem Ausmass anzunehmen. Deshalb sowie mit Blick auf die mit der Geschwindigkeitsherabsetzung allenfalls verbundenen, geringen Fahrzeitverlängerungen für den motorisierten Individualverkehr erweist es sich nicht als unverhältnismässig oder anderweitig rechtsverletzend, dass die Beschwerdegegnerin die streitbetroffene Verkehrsanordnung in zeitlicher Hinsicht nicht einschränkte. Mit Bezug auf den Einwand, wonach eine lokale Geschwindigkeitsbeschränkung ohne flankierende bauliche und gestalterische Massnahmen kein sinnvolles Mittel zur Verkehrsberuhigung darstelle, indem sie die effektiven Fahrgeschwindigkeiten kaum beeinflusse und somit die Verkehrssicherheit namentlich für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden verschlechtere, welche sich in falscher Sicherheit wiegten, weshalb vorliegend bauliche Massnahmen wie die Installation von Verkehrsinseln oder gesicherten Fussgängerübergängen und die Kennzeichnung von offiziellen Velowegen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erforderlich bzw. besser geeignet seien, kann auf die zutreffenden Erwägungen der Vorinstanz verwiesen werden, denen die Beschwerde nichts Substanziertes entgegengesetzt (§ 70 in Verbindung mit § 28 Abs. 1 Satz 2 VRG).

E. 8.4.3

Schliesslich bringt der Beschwerdeführer 6 vor, die umstrittene dauernde Verkehrsanordnung führe nicht zu einer umfassenden Lärmsanierung bzw. eigne sich nicht für eine befriedigende Lärmsanierung im betroffenen Gebiet. Dies trifft zu. Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit bzw. der Einbezug des betroffenen Abschnitts der Technikumstrasse in eine Tempo-30-Zone lässt sich denn auch nicht auf Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV stützen, und der mit der Temporeduktion verbundenen Steigerung der Wohn- und Aufenthaltsqualität kann im Rahmen der Interessenabwägung höchstens eine untergeordnete Bedeutung zugemessen werden. Dass die Vorinstanzen insoweit eine rechtsfehlerhafte Gewichtung vorgenommen hätten, ist indes nicht ersichtlich und wird vom Beschwerdeführer 6, welcher ausdrücklich nur eine unangemessene Ermessensausübung durch die Vorinstanz geltend macht, auch nicht dargetan.

E. 8.5

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass auch die der streitbetroffenen Verkehrsanordnung auf dem hier interessierenden Abschnitt der Technikumstrasse zugrunde liegende Interessenabwägung anhand des Gutachtens Technikumstrasse nachvollzogen werden kann. Eine rechtsverletzende Ermessensausübung in Zusammenhang mit dem Einbezug des betreffenden Strassenabschnitts in die umliegenden Tempo-30-Zonen ist der Beschwerdegegnerin nicht vorwerfbar.

E. 9.1

Gemäss dem Gutachten Turmhaldenstrasse möchte die Beschwerdegegnerin mit der Einführung einer reduzierten Höchstgeschwindigkeit auf dem streitbetroffenen Abschnitt der Turmhaldenstrasse primär die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen. Wie teilweise bereits dargelegt (oben E. 6.3) handelt es sich bei der Turmhaldenstrasse gemäss den nachvollziehbaren gutachterlichen Feststellungen um eine

siedlungs- bzw. nicht verkehrsorientierte kommunale Sammelstrasse, welche einen niedrigen Ausbaustandard aufweist. Im hier interessierenden Abschnitt bestehe ein erhöhtes Fussgänger- und Veloaufkommen. Der rollende Verkehr sei häufig mit flächigem Queren und vor der Bar "Das schmale Handtuch" teils mit Aufenthalt von Fussgängern auf der Strasse konfrontiert. Das Gutachten Turmhaldenstrasse erachtet den Einbezug des hier interessierenden Strassenabschnitts zwischen der Technikumstrasse und der bestehenden Tempo-30-Zone "Breite" in letztere aufgrund der Lage und Funktion im Strassennetz als zielführend. Mit dieser Massnahme lasse sich auch der unerwünschte bzw. nicht der Strassenfunktion entsprechende Durchgangsverkehr zurückdrängen. Aufgrund der historischen Grundstückstrukturen und der Wegführung mit einer dichten Abfolge von Grundstückszugängen sei der Strassenraum verwinkelt und eng. Dank dem Einbezug in die Tempo-30-Zone könne eine Einheit von Strassenumfeld/-eindruck und der Signalisation hergestellt werden. Weiter erläutere das Gutachten Turmhaldenstrasse die (grosse) Bedeutung des streitbetreffenen Strassenabschnitts für den Fuss- und Veloverkehr. Dieser sei dem motorisierten Individualverkehr mindestens ebenbürtig. Tempo 30 wirke sich positiv auf das Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer und auf die Aufenthaltsqualität aus. Da auf der Turmhaldenstrasse keine Buslinien verkehrten, sei der Einbezug in die Tempo-30-Zone mit Bezug auf das Kriterium des öffentlichen Verkehrs als neutral zu beurteilen. Die Verkehrsmessung ergab einen V 85% -Wert von 30 km/h. Eine allfällige Anpassung bzw. Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit hat gemäss dem Gutachten Turmhaldenstrasse weder Einfluss auf die Leistungsfähigkeit der Strasse noch bewirkt sie spürbare Reisezeitverlängerungen oder führt zu Verkehrsverlagerungen. Tempo 30 entspreche – so das Gutachten Turmhaldenstrasse weiter – der bereits bestehenden verkehrlichen Situation und werde daher auch mit Blick auf den motorisierten Individualverkehr empfohlen. Zur Verkehrssicherheit führt das Gutachten Turmhaldenstrasse insbesondere aus, der enge Strassenraum lasse keine ausreichenden Breiten zur Verkehrstrennung zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu. Fussgänger und Autos begegneten sich häufig auf derselben Verkehrsfläche. Die Kreuzung der Veloroute "Cityring" mit der Turmhaldenstrasse sei wenig übersichtlich; aufgrund der Bebauung könnten die Sichtweiten nicht eingehalten werden. Mit zunehmendem Veloverkehr würden die Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmenden häufiger und das Kreuzen tendenziell konfliktanfälliger. Die hohe Anzahl an Interaktionen zwischen dem Fuss- und Velo- sowie dem motorisierten Verkehr erforderten reduzierte Geschwindigkeiten, um in der Situation angepasstes Verkehrsverhalten im Sinn der Koexistenz zu erreichen. Auch mit Blick auf die Verkehrssicherheit werde die Einführung von Tempo 30 empfohlen. Im Rahmen einer – tabellarisch zusammengefassten – Gesamtabwägung erweist sich Tempo 30 gemäss dem Gutachten Turmhaldenstrasse als besser geeignet, nachdem fünf Kriterien für Tempo 30 und gegen Tempo 50 sprechen (Netzhierarchie, Strassenumfeld/-eindruck, Fuss- und Veloverkehr, Verkehrsaufkommen/Geschwindigkeiten und Verkehrssicherheit), während sich für drei Kriterien eine neutrale Beurteilung ergibt (öffentlicher Verkehr, Leistungsfähigkeit des motorisierten Individualverkehrs, Reisezeiten/Verkehrsverlagerungen). Das Gutachten Turmhaldenstrasse bejaht sodann die Voraussetzung einer Gefahr, welche nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist, gemäss Art. 108 Abs. 2 lit. a SSV. Es führt in diesem Zusammenhang aus, aufgrund des schmalen Strassenquerschnitts und des hohen Querungsbedarfs begegneten sich Fussgänger, Velos und Autos häufig auf der gleichen Verkehrsfläche. Konfliktträchtig sei insbesondere die Situation mit dem

kreuzenden "Cityring". Hier seien auch die Sichtverhältnisse eingeschränkt. Aufgrund der hohen Anzahl Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmenden und den beengten Verhältnissen sei ein jederzeit konfliktvermeidendes Verhalten praktisch nicht möglich. Sodann weise der Strassenraum keine genügenden Breiten für eine strikte Trennung zwischen Fussgängern und fahrendem Verkehr auf. Aufgrund der eingeschränkten Ausweichmöglichkeiten und stellenweiser Unübersichtlichkeit bestünden erhebliche Konfliktpotenziale für die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Die Turmhaldenstrasse sei zudem ein Schulweg. Damit sei auch die Voraussetzung des Art. 108 Abs. 2 lit. b SSV für die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit erfüllt. Das Gutachten Turmhaldenstrasse bejaht sodann das Vorliegen der Voraussetzungen des Art. 108 Abs. 2 lit. c und d SSV, wobei es diesen eine im Vergleich zu den vorgenannten gemäss Art. 108 Abs. 2 lit. a und b SSV geringere Bedeutung zuschreibt. Mit Bezug auf die Notwendigkeit und Zweckmässigkeit sowie die Verhältnismässigkeit der umstrittenen Massnahme führt das Gutachten aus, Fahrzeuglenker seien gemäss Art. 32 Abs. 1 SVG verpflichtet, die Geschwindigkeit den örtlichen Verhältnissen anzupassen. Eine Strasse müsse deshalb "selbsterklärend" sein, was eine Übereinstimmung von baulicher Gestaltung, Verkehrsregime und Verkehrsablauf bedinge. Mit einem tieferen und damit besser an die örtlichen Verhältnisse angepassten Geschwindigkeitsniveau könne die Sicherheit vor allem für den Langsamverkehr erhöht werden. Tempo 30 erlaube mehr Rücksicht und eine bessere Kommunikation zwischen motorisiertem und nicht motorisiertem Verkehr. Auch würden kritische Situationen bei eingeschränkten Sichtweiten entschärft. Eine höhere Verkehrssicherheit, eine bessere Verträglichkeit mit dem Siedlungsraum, die Aufenthaltsqualität und eine gewisse Lärminderung seien unbestrittene Vorteile der Geschwindigkeitsreduktion. Letztere beeinflusse die Reisezeiten und -wege nicht massgeblich. Die Massnahme könne zudem kostengünstig umgesetzt werden. Weil die Verkehrssicherheit zu allen Zeiten gewährleistet sein solle, sei eine zeitliche Beschränkung der Geschwindigkeitsbeschränkung nicht sinnvoll.

E. 9.2

Der Beschwerdeführer 6 macht geltend, die Reduktion der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit und der Wunsch, den Durchgangsverkehr zurückzudrängen, vereitere die Zweckmässigkeit der Sammelstrasse, führe zu Verzögerungen bei der Durchfahrt und verursache enormes Staupotenzial. Aufgrund der Funktionalität der Turmhaldenstrasse sei die Verhältnismässigkeit der streitbetroffenen Verkehrsanordnung nicht gewahrt. Tempo 30 führe auch nicht zu einer zweckmässigen Erhöhung der Verkehrssicherheit; ohnehin mache das Gutachten keine näheren Angaben zu den konkreten Defiziten in der Verkehrssicherheit sowie zu allfälligen Unfallstatistiken.

E. 9.3

Die Kritik ist unberechtigt: Der Turmhaldenstrasse kommt gerade keine Durchleitungsfunktion zu, weshalb die potenzielle Verdrängung des – eben unerwünschten bzw. der Funktion der Strasse zuwiderlaufenden – Durchgangsverkehrs nicht gegen den Einbezug in eine Tempo-30-Zone spricht. Inwiefern die umstrittene Verkehrsanordnung entgegen der aus den Ergebnissen der Verkehrsmessung gezogenen Schlüsse des Gutachtens Turmhaldenstrasse Reisezeitverlängerungen oder Staugefahr befürchten liesse, ist nicht nachvollziehbar. Gleiches gilt für das pauschale Vorbringen, wonach die Geschwindigkeitsreduktion die Verkehrssicherheit nicht erhöhe. Die Beschwerdegegnerin führt vielmehr zutreffend aus, dass Autofahrerinnen und Autofahrer bei tieferer

Geschwindigkeit mehr Zeit haben, komplexe Knotensituationen zu erfassen, und auch erheblich besser auf sich nicht korrekt verhaltende Fussgänger, insbesondere Kinder, reagieren können. Nämliches gilt für Begegnungen zwischen Motorfahrzeugen und Velos, was hier insbesondere mit Bezug auf die unübersichtliche Querung der Veloroute "Cityring" sowie die auf der Turmhaldenstrasse nicht durchgängig vorhandene bzw. genügende Veloinfrastruktur bei gleichzeitig hohem Fussgänger- und Veloaufkommen ins Gewicht fällt. Weiter verkürzt sich der Bremsweg bei tieferen Geschwindigkeiten, was die Sicherheit namentlich für den Fuss- und Veloverkehr und mithin für schwächere Verkehrsteilnehmende massgeblich erhöht. Unzutreffend ist schliesslich der sinngemässe Vorwurf, wonach das Gutachten Turmhaldenstrasse sich nicht zur Unfallsituation äussere. Überdies weist die Vorinstanz zutreffend darauf hin, dass es im öffentlichen Interesse liegt, allfällige Sicherheitsrisiken im Strassenverkehr präventiv zu mindern, und nicht abgewartet werden muss bzw. soll, bis sich die Einschätzung der hohen Gefährlichkeit einer Situation in den Unfallstatistiken niederschlägt.

E. 9.4

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Interessenabwägung, welcher der Anordnung einer Tempo-30-Zone auf dem hier interessierenden Abschnitt der Turmhaldenstrasse bzw. dessen Einbezug in die bestehende Tempo-30-Zone "Breite" zugrunde liegt, anhand des Gutachtens Turmhaldenstrasse nachvollzogen werden kann. Die Vorbringen in der Beschwerde sind nicht geeignet, diese Interessenabwägung bzw. die gestützt darauf von der Beschwerdegegnerin in Anwendung der Art. 32 Abs. 3 sowie Art. 3 Abs. 4 SVG in Verbindung mit Art. 108 Abs. 1, 2 und 4 SSV angeordnete dauernde Verkehrsanordnung als rechtsverletzend erscheinen zu lassen. Erst recht hält die umstrittene Massnahme einer Rechtskontrolle bloss unter dem Blickwinkel des Art. 3 Abs. 4 SVG stand.

E. 10.1

Schliesslich macht der Beschwerdeführer geltend, die Beschwerdegegnerin strebe mittelfristig eine (bauliche) Umgestaltung (auch) des hier interessierenden Abschnitts der Technikumstrasse an, mit welcher die bestehenden Verkehrssicherheitsdefizite bekämpft werden sollten. So sollten auf Höhe der Turmhaldenstrasse eine Lichtsignalanlage installiert und die bestehende Fussgängerunterführung aufgehoben werden. Die entsprechenden baulichen Massnahmen des Strassenprojekts und die angefochtene Verkehrsanordnung seien nicht ausreichend koordiniert worden. Die Beschwerdegegnerin hätte die notwendigen baulichen Massnahmen im Licht des verwaltungsgerichtlichen Leitentscheids RB 2005 Nr. 36 (= VGr, 7. April 2005, VB.2004.00558) gleichzeitig mit der Einführung der Tempo-30-Zone verfügen bzw. eröffnen müssen. Eine Koordinationspflicht ergebe sich auch mit Blick auf die jüngste verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung zum Koordinationserfordernis bei der Umsetzung eines Lärmsanierungskonzepts sowohl durch Verkehrsanordnungen als auch durch ein Strassenprojekt (VGr, 20. April 2023, VB.2022.00528).

E. 10.2

Im erstgenannten (Leit-)Entscheid RB 2005 Nr. 36 (= VGr, 7. April 2005, VB.2004.00558) hat sich das Verwaltungsgericht mit der Frage der Koordination und gemeinsamen Eröffnung von Verkehrsanordnungen mit den verkehrsberuhigenden baulichen Massnahmen bei der Festsetzung von Tempo-30-Zonen auseinandergesetzt. Es hielt dabei fest, dass eine Verkehrsberuhigungsmassnahme, welche einerseits eine Tempo-30-Zone als

funktionelle Verkehrsanordnung und andererseits bauliche Massnahmen (wie etwa Belagskissen oder Einengungen) vorsehe, sowohl einer Verfügung der für funktionelle Verkehrsanordnungen zuständigen Behörde als auch einer solchen der für bauliche Massnahmen zuständigen Gemeindebehörde bedürfe. Daraus ergebe sich eine Teilung des Rechtsmittelwegs im Rekursverfahren und drohe die Gefahr sich widersprechender oder nicht aufeinander abgestimmter Entscheide, weshalb sich die Frage eines koordinierten Vorgehens der beteiligten Instanzen stelle (E. 2.3.3). Zwar könnten bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung grundsätzlich unabhängig von der Einführung einer Tempo-30-Zone von der Gemeinde erstellt werden. Seien sie aber gleichzeitig mit der Einführung einer Tempo-30-Zone zu vollziehen, bestehe ein derart enger Sachzusammenhang zwischen der funktionellen Verkehrsanordnung und den dazu notwendigen baulichen Massnahmen, dass sie nicht getrennt und unabhängig voneinander angeordnet werden sollten. Anders verhielte es sich etwa dann, wenn sich bauliche Massnahmen zur Ausgestaltung von Tempo-30-Zonen erst bei nachträglicher Überprüfung der Wirksamkeit der blossen Signalisation als notwendig erwiesen (E. 2.4.2). Die gebotene Koordination sei mindestens so weit zu gewährleisten, als die Festsetzung der notwendigen baulichen Massnahmen gleichzeitig mit der Einführung von Tempo-30-Zonen verfügt bzw. eröffnet werden müsse. Dies gelte jedenfalls dann, wenn die baulichen Massnahmen im Zeitpunkt der verfügten Einführung einer Tempo-30-Zone bereits vorgesehen seien (E. 2.4.3).

E. 10.3

Eine mit der dem soeben genannten Leitentscheid zugrunde liegenden vergleichbare Sachlage ist hier nicht gegeben. Die Beschwerdegegnerin hat vielmehr entsprechend der Empfehlung im Gutachten Technikumstrasse auf ergänzende bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung verzichtet. Dass sie allenfalls weitere Massnahmen wird treffen müssen, sollte sich die angestrebte Verkehrsberuhigung bzw. eine genügende Verbesserung der Verkehrssicherheit mit der blossen Signalisation einer Tempo-30-Zone nicht erreichen lassen, lässt nicht auf eine rechtsverletzende Ausübung des ihr im Rahmen der Anordnung von Verkehrsbeschränkungen zustehenden (weiten) Ermessens schliessen (vgl. BGr, 18. Juli 2017, 1C_121/2017, E. 3.5.1 am Ende; vgl. auch VGr, 10. Februar 2022, VB.2021.00337, E. 4.2 und E 5.4.1).

E. 10.4

Die hier zu beurteilende Konstellation ist sodann nicht mit jener vergleichbar, welche dem Urteil des Verwaltungsgerichts vom 20. April 2023 (VB.2022.00528) zugrunde lag, hat sich das Gericht dort doch mit der Frage der Koordinationspflicht bei der Umsetzung des Konzepts einer umfassenden Lärmsanierung mittels Temporeduktionsmassnahmen und Strassenprojekten befasst. Hingegen hat es mit Bezug auf funktionelle Verkehrsanordnungen, welche aus Gründen der Verkehrssicherheit oder -lenkung mit einem Strassenprojekt verbunden werden – was hier freilich gerade nicht der Fall ist (soeben E. 10.3) –, an der bisherigen Rechtsprechung zum getrennten Rekursverfahren festgehalten (E. 5.6).

E. 11

Nach dem Gesagten sind die vereinigten Beschwerden abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

E. 12

Ausgangsgemäss sind die Gerichtskosten den Beschwerdeführenden unter solidarischer Haftung aufzuerlegen (§ 65a Abs. 2 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 Satz 1 sowie § 14 VRG). Bei der Festsetzung der Höhe der Gerichtskosten ist die Verfahrensvereinigung zu berücksichtigen. Eine Parteienschädigung ist den unterliegenden Beschwerdeführenden nicht zuzusprechen (§ 17 Abs. 2 VRG).

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.