

## **Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

25.01.2006

### **66. Interpellation von Dr. Bernhard im Oberdorf betreffend Sonneggstrasse, Velospuren**

Am 24. August 2005 reichte Gemeinderat Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP) folgende Interpellation GR Nr. 2005/312 ein:

Die Sonneggstrasse ist nach langer Zeit neu gestaltet und für den Verkehr wieder normal befahrbar. Es fällt auf, dass die Velospuren in beiden Richtungen je rund einen Viertel der Fahrbahn beanspruchen, für den motorisierten Verkehr verbleibt somit nur noch rund die Hälfte. Das erlaubt kein Kreuzen mehr.

In diesem Zusammenhang bitte ich um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Warum hat man die Fahrspur für den motorisierten Verkehr derart eingeengt?
2. Wie stellt sich der Stadtrat nun ein Kreuzen vor, ohne dass auf die Velofahrbahnen ausgewichen werden muss?
3. Wenn für das Kreuzen des motorisierten Verkehrs die Velospuren dennoch befahren werden müssen: Wie gedenkt der Stadtrat dafür zu sorgen, dass hier kein Konflikt unter den Verkehrsteilnehmern entsteht, wenn sich die Radfahrer in Sicherheit wiegen.
4. Was unternimmt der Stadtrat, damit sich die Velofahrer nicht in falscher Sicherheit wiegen?
5. Was unternimmt der Stadtrat, damit der motorisierte Verkehr durch diese Spuranordnung nicht behindert wird?

Auf den Antrag der Vorsteherin des Polizeidepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

#### **Einleitung**

Die Sonneggstrasse liegt in der im Mai 2000 eingeführten gleichnamigen Tempo-30-Zone. Sie ist als Sammelstrasse klassiert und Teil einer übergeordneten Veloroute. Gleichzeitig ist sie eine wichtige Verbindungsachse zwischen Schaffhauserplatz-Weinbergstrasse und Universität-Rämistrasse. Die Verkehrsmenge und die zu hohen Geschwindigkeiten in der Sonneggstrasse waren und sind ein Thema; das hat sich auch mit der Einführung von Tempo 30 nicht geändert, wie entsprechende Messungen bestätigten. Daher wurde im Juli 2000 versuchsweise eine so genannte „Kernfahrbahn“ markiert.

#### **Kernfahrbahnen für die Sicherheit**

Radstreifen stellen den Radfahrenden eine eigene Verkehrsfläche zur Verfügung und erhöhen dadurch deren Sicherheit. Oft ist die Fahrbahn aber zu schmal für die Markierung eines Radstreifens, der eine gewisse Mindestbreite bedingt, um nicht eine falsche Sicherheit vorzutäuschen. In der ehemals sechs (heute noch fünfeinhalb) Meter breiten Sonneggstrasse standen pro Fahrtrichtung Fahrstreifen von je drei Metern Breite zur Verfügung - zu wenig, um Fahrradfahrende innerhalb der zugewiesenen Fahrbahnhälfte zu überholen.

Kernfahrbahnen helfen, solche Situationen deutlicher sichtbar zu machen und so mögliche Konflikte zu vermeiden. Deshalb entscheiden sich immer mehr Städte und Gemeinden dafür. Das Kernstück ist die fehlende Mittellinie: Bereits das Wissen darum, dass das Kreuzen von Motorfahrzeugen bei normaler Geschwindigkeit nicht mehr in jedem Fall möglich ist, bewirkt eine erhöhte Vorsicht.

Zusammengefasst sprechen folgende Argumente für eine Kernfahrbahn:

1. Radstreifen geben den Velofahrenden einen erhöhten Schutz.
2. Werden keine Radfahrenden behindert, dürfen die Radstreifen auch von andern Fahrzeugen benützt werden.
3. Wegen der fehlenden Mittellinie wird besser auf den Gegenverkehr geachtet, was bei den motorisierten Verkehrsteilnehmenden zu einer gewissenhafteren Fahrweise führt.
4. Die Geschwindigkeiten stabilisieren sich dadurch auf einem etwas tieferen Niveau.
5. Dadurch erhöht sich auch die Sicherheit für querende Fussgängerinnen und Fussgänger.
6. Da am Verkehrsregime als Ganzes grundsätzlich nichts geändert wird, werden die zu bewältigenden Verkehrsmengen nicht tangiert.

**Zu Frage 1:** Durch das Markieren der Radstreifen und das Weglassen der Mittellinie wurde die Fahrspur für den motorisierten Verkehr eingeengt, um den Schutz der Velofahrenden zu verbessern und das Geschwindigkeitsniveau zu senken, da verschiedene Tempomessungen ergeben haben, dass die Höchstgeschwindigkeit in der Sonneggstrasse oft nicht eingehalten wird. Kernfahrbahnen erfordern keine besonderen Bestimmungen, vielmehr gilt wie bisher, dass der motorisierte Verkehr die mit einer unterbrochenen Linie markierten Radstreifen mitbenützen darf, sofern der Fahrradverkehr nicht behindert wird (Art. 40 Abs. 3 Verkehrsverordnung VRV). Im Prinzip wird durch die Kernfahrbahn also lediglich eine bereits bestehende Situation besser erkennbar gemacht, was die Sicherheit für alle Beteiligten erhöht.

**Zu Frage 2:** Es entspricht Sinn und Zweck einer Kernfahrbahn, dass beim Kreuzen der Radstreifen mitbenützt werden muss.

**Zu Frage 3:** Das Strassenverkehrsrecht regelt die Situation klar und ohne dass für Kernfahrbahnen besondere, neue Bestimmungen nötig wurden. Auch schon vor der Umgestaltung der Sonneggstrasse (d.h. ohne den Radstreifen) mussten die Motorfahrzeuge beim Kreuzen den Strassenraum von allenfalls vorhandenen Velofahrenden in Anspruch nehmen. Neu ist lediglich, dass die Situation nun klarer sichtbar ist, was ganz allgemein zu einer Erhöhung der Sicherheit führt.

**Zu Frage 4:** Radstreifen sollen das subjektive Sicherheitsgefühl für die Zweiradfahrenden erhöhen. Sofern sich die Motorfahrzeuglenkenden an die Verkehrsregeln halten, wiegen sie sich nicht in einer falschen Sicherheit. Auch für die Motorfahrzeuglenkenden ist mit der neuen Signalisation noch klarer erkennbar, dass sie (genau wie vorher auch) nur unter Inanspruchnahme des Raumes der Velofahrenden kreuzen können.

**Zu Frage 5:** Wie sich aus den Erläuterungen zu den vorangehenden Fragen ergibt, wird der motorisierte Verkehr durch die Kernfahrbahn nicht mehr und nicht weniger behindert als zuvor. Dies haben verschiedene Untersuchungen im In- und Ausland ergeben. Schliesslich sind auch von der Sonneggstrasse selbst bislang keine anders lautenden Meldungen bekannt.

Mitteilung an die Vorsteherin des Polizeidepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Dienstabteilung Verkehr und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug  
der Stadtschreiber