

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

vom 7. März 2001

402. Interpellation von Theo Hauri und Peter Mächler betreffend Tempo-30-Zonen in Affoltern, Aufhebung von Parkplätzen. Am 6. Dezember 2000 reichten die Gemeinderäte Theo Hauri (SVP) und Peter Mächler (SVP) folgende Interpellation GR Nr. 2000/591 ein:

Im Zuge der Einführung von Tempo 30 in Zürich-Affoltern wurde an der Kreuzung Stöckenackerstrasse/Wolfswinkel ein markanter Kreisel erstellt. Ohne ersichtlichen Grund wurden dabei fünf öffentliche Parkplätze, welche vorwiegend dem benachbarten Gemeinschaftszentrum dienten, aufgehoben.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welches ist die Stellungnahme des Stadtrates zur Ansicht, dass der an der wenig befahrenen Kreuzung Stöckenackerstrasse/Wolfswinkel realisierte Kreisel nicht nur überdimensioniert, sondern unnötig ist?
2. Wie hoch waren die Baukosten für den Kreisel und wie hoch sind die jährlichen Folgekosten?
3. Wie begründet der Stadtrat diese unverhältnismässige Ausgabe, zumal von erhöhter Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer nicht gesprochen werden kann?
4. Wie begründet der Stadtrat die unnötige Aufhebung der fünf Parkplätze?
5. Wo genau werden die fünf aufgehobenen Parkplätze im Quartier Zürich-Affoltern vollumfänglich kompensiert?

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

Zu den Fragen 1 und 3: Grosse, offene Kreuzungsflächen erlauben hohe Durchfahrsgeschwindigkeiten, welche leider oft auch mit hohem Risiko unangemessen schnell befahren werden. Der neue Kreisel stellt daher eine Verkehrssicherheitsmassnahme dar, indem er für einen ruhigen Verkehrsfluss auf einem tiefen, der Quartiersituation angepassten Geschwindigkeitsniveau sorgt. Der Stadtrat vertritt daher die Auffassung, dass nicht der neue Kreisel, sondern die «alte» Kreuzung Stöckenackerstrasse/Wolfswinkel überdimensioniert war.

Entgegen der Auffassung der Interpellanten wird die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden durch den Kreisel erhöht. Der Kreiselaufbau basiert auf einer seriösen Gefahrenquantifizierung. Die Quantifizierung von Gefahren beinhaltet die Risikoabschätzung, die Gefahrenbewertung und das Risikomanagement. Zum Risikomanagement gehört auch der Vergleich von Vor- und Nachteilen einer möglichen Massnahme. Der Stadtrat muss den Schutz von Menschenleben klar höher werten, als die Bedürfnisse der motorisierten Verkehrsteilnehmenden.

Das Fahren mit Tempo 30 kann man lernen, selbst wenn es anfangs etwas ungewohnt sein mag. Das Quartiertempo muss dabei erst einmal verinnerlicht werden. Diesen Gewöhnungsprozess unterstützt und begleitet die Verwaltung mit ständiger Information. Nicht mit repressiven Massnahmen, sondern mit Bewusstseinsbildung. Alle Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker sollen mit Hilfe der neuen Strategie zur Erkenntnis kommen, dass ein langsam fliessender Strassenverkehr weniger Risiko, vor allem für Kinder und ältere Menschen, bedeutet, und auch ein Beitrag zum Wohlbefinden der Bevölkerung ist.

Zu Frage 2: Die Baukosten beliefen sich auf Fr. 126 449.70. Jährliche Folge- bzw. Kapitalkosten entstehen keine.

Zu den Fragen 4 und 5: Die Aufhebung der fünf Blaue-Zone-Parkplätze im Bereich der Kreiselausfahrt Stöckenackerstrasse war aus fahrspurtechnischen Gründen notwendig. Die Massnahme ist auch aus der Sicht der Ausnutzung vertretbar, haben Beobachtungen doch gezeigt, dass die Parkfeldausnutzung in diesem Strassenzug sowohl am Tag wie in der Nacht sehr schwach war. Die Zurverfügungstellung von Alternativen drängte sich nicht auf.

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

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber