

Kerngruppe Affoltern

Die Kerngruppe (Quartierentwicklungsgruppe) Affoltern besteht seit 2004. Sie ist ein Verein. Sie besteht zurzeit aus folgenden Institutionen und Personen: Pia Meier (Leitung/ Quartierverein Affoltern), Doris Weber (Quartierverein Affoltern), René Steiger (Gewerbeverein Affoltern), Peter Anderegg (Gewerbeverein Affoltern), Raymond Kräutli (Gemeinschaftszentrum Affoltern), Dominique Tschannen (Quartierkoordination Zürich Nord), Marco Kiefer (Neuzuzüger, N-Joy), Enrico von Ah (Neuzuzüger, Genossenschaftssiedlung Klee), Bruno Käppler (Neuzuzüger, Blumenfeld), Sabine Birchler (Neuaffoltern/Hürst). Ständiger Gast ist das Amt für Städtebau, vertreten durch Michael Charpié.

Ziel der Kerngruppe Affoltern ist es, die Anliegen der Bevölkerung bei der Stadt einzubringen sowie die Bevölkerung über städtische Projekte zu informieren.

Letzte Neuigkeiten

– Zehntenhaus: Ab ungefähr April/Mai 2013 ist es möglich, die Werkstatt im Zehntenhaus für ungefähr 2 bis 3 Jahre zwischen zu nutzen. Grund dafür ist, dass sich Hans von Dach altershalber zurückzieht. Der Quartierverein Affoltern hat bei der Liegenschaftsverwaltung dieses Interesse signalisiert. Diese ist bereit, die Werkstatt dem Quartier gratis zur Verfügung zu stellen, ausser den Betriebskosten. (pm.)

Ein Tram in die City gewünscht

Die Affoltemerinnen und Affoltemer wollen mehrheitlich ein Tram. Dieses soll in die City fahren.

Bereits seit einiger Zeit steht ein Tram nach Affoltern zur Diskussion. Vor mehreren Jahren lehnte die Quartierbevölkerung ein solches mehrheitlich ab. Doch in der Zwischenzeit hat der Wind gedreht. Das Thema wurde immer akuter, weil Affoltern als Folge der intensiven Bautätigkeit stark gewachsen ist und heute das bevölkerungsmässig grösste Quartier ist. Es hat rund 25 000 Einwohnerinnen und Einwohner und ist somit eine Stadt in der Stadt. Eine Umfrage des Quartiervereins Affoltern hat gezeigt, dass die Mehrheit der Affoltemerinnen und Affoltemer heute für ein Tram sind.

Engpässe

Der Hauptgrund ist das grosse Gedränge vor allem auf der Buslinie 32 und in der S-Bahn. Aber auch auf der Linie 80 besteht Platzmangel, vor allem wegen der vielen Studentinnen und Studenten, die zur ETH Höggerberg wollen.

Zwar setzen die VBZ auf der Linie 32 heute vermehrt die neuen Doppelgelenkbusse ein. Diese können bedeutend mehr Leute transportieren als die «normalen» Trolleybusse. Nur ein Problem bleibt gleich,



Die Busse sind überfüllt. Deshalb braucht es ein Tram.

unabhängig von der Busgrösse: Die Busse stecken vor allem zu den Stosszeiten am Abend auf der Wehntalerstrasse im Stau. Bei der S-Bahn gibt es in naher Zukunft Verbesserungen. Die SBB planen ab 2015 den Viertelstundentakt zu Stosszeiten. Doch Affoltern ist ein sehr langgezogenes Quartier, das heisst, nicht alle wohnen in der Nähe des Bahnhofs. Deshalb ist es verständlich, dass eine Mehrheit der Quartierbevölkerung ein Tram wünscht. Wegen des häufig geschlossenen Bahnübergangs Zehntenhausstrasse wird ein Tram Affoltern auf der Wehntalerstrasse fahren.

Das Bedürfnis nach einem Tram Affoltern ist den VBZ bekannt. Das Tram Affoltern wurde vom Kanton ins zweite Agglomerationsprogramm mit Priorität B, das heisst Realisierung ab 2018, aufgenommen. Das Agglomerationsprogramm bildet die Grundlage, um für Investitionen Bundesgelder zu erhalten.

Zurzeit sind die Verantwortlichen der VBZ daran, das neue Linienkonzept 2030 zu erstellen. Öffentlich vorgestellt wird die aktualisierte Netzentwick-

lungsstrategie der VBZ voraussichtlich im Frühjahr 2013 und nicht wie ursprünglich geplant Ende 2012. Wo genau das Tram Affoltern in dieses neue Linienkonzept integriert ist, ist zurzeit offen.

Direkt in die City

Noch offen ist zurzeit ebenfalls, wohin dieses Tram fahren soll. Es gibt zwei Optionen, einerseits nach Oerlikon, andererseits in die Innenstadt. Eine Delegation, bestehend aus Vertretern des Quartiervereins Affoltern, der Kerngruppe (Quartierentwicklungsgruppe) Affoltern und des Gewerbevereins Affoltern, sprach kürzlich bei den Planern der Stadtverwaltung vor. Die Quartiervertreter sind der Meinung, dass die Bevölkerung mehrheitlich eine direkte Verbindung in die City wünscht. Gründe dafür sind Arbeit, Ausbildung, Einkaufen, See und Flanieren.

Dieses Anliegen wurde bei der Stadtverwaltung inklusive der VBZ deponiert. Schliesslich wird über die Finanzierung einer Tramlinie aber der ZVV beziehungsweise der Kanton entscheiden. (pm.)

Unterführung Blumenfeldstrasse im 2014

Beim Bahnübergang Blumenfeldstrasse ist eine Unterführung für Velofahrer und Fussgänger vorgesehen.



Fussgänger und Velofahrer sollen hier nicht mehr warten müssen.

Vor allem im Hinblick auf den Bau des neuen Primarschulhauses Blumenfeld an der gleichnamigen Strasse ist eine Bahnunterführung Blumenfeldstrasse für Fussgänger und Velofahrer geplant. Der Schulweg soll dadurch gesichert werden. Zurzeit gehen nämlich viele Erwachsene und Kinder unter den geschlossenen Schranken durch. Zudem soll

durch die Unterführung der Anschluss der Siedlungen nördlich der Gleise an die Buslinie 32 beziehungsweise eventuell an eine Tramlinie Affoltern verbessert werden.

Das Projekt wurde im Sommer 2012 im „Tagblatt der Stadt Zürich“ ausgeschrieben. Vor-

gesehen ist aus Sicherheits- und Kostengründen eine gerade Unterführung unter den Bahngleisen, das heisst vom CeCe-Areal zur Siedlung Blumenfeld. Von dort gelangen die Kinder dann über die Blumenfeldstrasse ins Schulhaus. Gegen diese Ausschreibung (§

13 Strassengesetz) sind gemäss Tiefbauamt der Stadt Zürich keine Einwendungen eingegangen.

Zurzeit wird das Projekt vom Tiefbauamt weiter bearbeitet. Neue Informationen sind ungefähr im April 2013 zu erwarten. (pm.)



Der Emil-Spillmann-Weg ist jetzt gut begehbar.

Emil-Spillmann-Weg ist fertig

Der Emil-Spillmann-Weg entlang der Gleise zwischen Caesar-Ritz-Strasse und Zehntenhausstrasse ist fertig. Kurz vor Weihnachten 2012 sind auch noch die letzten Bäume und Sträucher gepflanzt worden. Es lohnt sich zur Abwechslung bei Dunkelheit dort durchzugehen, denn die Beleuchtung der Lärmschutzwand vermittelt eine spezielle Atmosphäre. Nach wie vor ein Gefahrenpunkt ist der Übergang über die Blumenfeldstrasse in

Richtung Bahnhof Affoltern. Wegen der Sträucher und der Lärmschutzwand sind Velofahrerinnen und Velofahrer auf dem Weg durch die Autofahrer auf der Blumenfeldstrasse nicht oder sehr spät sichtbar. Deshalb soll dort anstelle des Signals „Kein Vortritt“ ein „Stopp“ für die Velofahrer eingerichtet werden. Nun sollte es auf dem Weg keine Pfützen mehr haben, ebenso sollte für den Unterhalt gesorgt sein. (pm.)



Rekurs gegen Begegnungszone In Böden zurückgezogen.

Begegnungszone wird realisiert

Es ist geplant, zwischen Zehntenhausplatz und Bahnhof Affoltern ein Zentrum für Affoltern einzurichten. Dazu gehört auch eine Begegnungszone In Böden. Das heisst zwischen Zehntenhaus- und Jonas-Furrer-Strasse soll eine Begegnungszone mit Tempo 20 eingerichtet werden. In einer solchen Zone haben Fussgänger Vortritt; es gibt keine Fussgängerstreifen. Zudem soll ein Einbahnregime eingeführt werden, das heisst Autofahrer

können von der Ausfahrt des Einkaufszentrums nicht mehr Richtung Zehntenhausstrasse sondern nur noch Richtung Jonas-Furrer-Strasse fahren. Das Tiefbauamt der Stadt Zürich wollte die Begegnungszone auf Wunsch des Quartiers im Herbst 2012 umsetzen. Allerdings gingen zwei Rekurse ein. Kürzlich haben sich Rekurrent und Tiefbauamt geeinigt, so dass die Begegnungszone im Frühling/Sommer 2013 realisiert werden kann. (pm.)

Keine Busspuren auf der Wehntalerstrasse

Busspuren auf der Wehntalerstrasse sind nur auf Kosten des MIV oder der Bäume möglich.



Die Busse auf der Wehntalerstrasse warten oft im Stau.

SP-Gemeinderäte haben 2012 Vorstösse für eine Busspur auf der Wehntalerstrasse eingebracht. Begründet wurde dies mit Kapazitätsengpässen und Stau.

Der Stadtrat meinte dazu: Die Einrichtung von Busspuren auf der Wehntalerstrasse wäre die optimale Lösung zur Stabilisierung des öffentlichen Verkehrs. Sie könnte jedoch erst umgesetzt werden, wenn die entste-

henden Leistungseinbussen für den MIV mit anderen Massnahmen aufgefangen werden können. Ob und wann diese möglich sind, ist derzeit offen. Der Stadtrat strebt deshalb anstelle von Busspuren die rasche Realisierung einer neuen Tramlinie an.

Zur Stausituation liegen bei den Verkehrsbetrieben die Auswertungen der Leitstelle

zu den Verspätungen im Februar 2012 vor. Diese zeigen, dass sich in der Morgenspitze die Lösung stadteinwärts mit einer Dosierung des Zufahrtsverkehrs über Verkehrsregelungsanlagen und die Führung des Busses auf einer separaten Busspur am Stau vorbei recht gut bewährt. Die Fahrzeuge der Linie 32 verkehren dank der Bevorzugung bis zum

Zehntenhausplatz pünktlich, erst ab dem Zehntenhausplatz ergeben sich leichte Verspätungen. In der Abendspitze verkehren die Fahrzeuge im Bereich Glaubtenstrasse zwar im Mittel pünktlich, aber je nach Verkehrssituation sehr unregelmässig zu früh oder zu spät. Vor dem Zehntenhausplatz ergeben sich regelmässig Behinderungen.

Die Fahrbahnbreite ist wegen der bestehenden Baumreihen auf 13 Meter fixiert. Will man diese um eine weitere Spur verbreitern, muss mindestens eine der beiden Baumreihen gefällt werden. Das kann allerdings nur für eine definitive Lösung (Tram oder Bus) und nicht für eine Übergangslösung in Frage kommen, so der Stadtrat. (pm.)



Wenn der Nordring ausgebaut wird, werden in Affoltern flankierende Massnahmen ergriffen.

2015 frühestens Ausbau vom Nordring

Bereits seit einigen Jahren ist der Ausbau der Nordumfahrung auf sechs Spuren geplant. Zudem soll eine dritte Gubrist-Röhre erstellt werden. Wegen Rekursen, vorallem aus Weiningen - diese Gemeinde wünscht eine Überdeckung - wurde das Projekt verzögert. Die Überdeckung der Autobahn in Affoltern zwischen Katzensee- und Horensteinstrasse (ungefähr 580 Meter) ist von Stadt, Kanton und Bund bereits bewilligt.

Kurz vor Weihnachten 2012 haben sich Bund, Kanton und Weiningen über das Vorgehen und die Eckwerte für eine Por-

talverlängerung des Gubristtunnels bei Weinigen geeinigt. Dies in Erfüllung der Motion der Verkehrskommission des Nationalrats. Dabei handelt es sich aber nur um eine Absichtserklärung, wie das UVEK mitteilt. Diese habe keinen Einfluss auf das laufende Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht. Optimistisch geschätzt könne frühestens 2015 mit dem Bearbeiten begonnen werden.

Die Autobahn wird auf Affolterer Seite erweitert. Die Bauzeit beträgt sieben Jahre. Weitere Informationen unter www.astra.admin.ch. (pm.)



Neuaffoltern führt ein Mauerblümchendasein. Nun sollen aber Massnahmen ergriffen werden.

Neuaffoltern wird aufgewertet

Bereits vor einigen Jahren wurden die Bäume beim Parkplatz in Neuaffoltern gefällt. Grund dafür war, dass sie krank waren. Ursprünglich war geplant, diese zu ersetzen. Als jedoch Aufwertungsmassnahmen ins Gespräch kamen, entschied die Stadt, diese abzuwarten. Geschehen ist in der Zwischenzeit allerdings nichts. Die Stadt entschied den Platz nicht aufzuwerten, bis definitiv beschlossen sei, welche Massnahmen auf der Wehntalerstrasse ergriffen würden aufgrund des Trams Affoltern. Vor allem müsse zuerst entschieden werden, ob das Tram Affoltern auf

der Wehntalerstrasse Richtung Bucheggplatz oder auf der Regensbergstrasse Richtung Oerlikon fährt. Auch andere Anliegen aus dem Quartier wie die Aufwertung des kleinen Pärkli im Spickel Regensberg-/Wehntalerstrasse wurden verschoben. Dies obwohl bereits Gespräche mit dem Tiefbauamt geführt wurden.

Der Quartierverein Affoltern hat beim Tiefbauamt reklamiert, denn die Neuaffoltermer wollen nicht mehr warten. Nun soll das Gebiet in Bälde mit provisorischen Massnahmen sicherer gemacht werden, so das Tiefbauamt. (pm.)

Unterführung Zehntenhausstrasse

Eine Unterführung Zehntenhausstrasse ist seit den 1970er Jahren ein Thema. Es fanden verschiedene Informationsveranstaltungen statt. Zahlreiche Neuzuzügerinnen und Neuzuzüger fragen jedoch immer wieder nach den Gründen, weshalb es keine Unterführung beim Bahnhof Affoltern gibt. Deshalb sollen diese hier einmal mehr aufgeführt werden:

1971 1. Volksabstimmung: Zustimmung zum 4-spurigen Ausbau der Zehntenhausstrasse und einer Überführung der Bahngeleise. Der Landerwerb ist problematisch und eine Volksinitiative für eine 2-spurige SBB-Unterführung (vor allem durch Affoltemer lanciert) verhindert die sofortige Umsetzung. Es wird lediglich eine Fussgängerunterführung realisiert.

1977 2. Volksabstimmung: Ablehnung der oben erwähnten Volksinitiative und Zustimmung zum Gegenvorschlag des Stadtrats (dieser wurde im Einvernehmen mit dem Quartierverein erarbeitet). Dieser Gegenvorschlag sieht einen auf 2 Spuren reduzierten Ausbau der Zehntenhausstrasse und eine Überführung über die Bahngeleise vor. Eine Realisierung wird wiederum durch verschiedene Einsprachen verhindert. Mitte der 80er Jahre fordert eine weitere Volksinitiative eine Unterführung anstelle der geplanten Überführung.

1987 3. Volksabstimmung: Ablehnung der oben erwähnten Volksinitiative und Zustimmung zum Gegenvorschlag des Gemeinderats mit dem vorläufigen Verzicht auf bauliche Massnahmen. Der Gegenvorschlag verlangt aber vom Stadtrat, zusammen mit der SBB ein Projekt zur Sanierung des Niveauübergangs auszuarbeiten auf den Zeitpunkt der Taktverdichtung der SBB. 1993 Beschluss Gemeinderat: Ablehnung eines Kredits für das vorgelegte, oben erwähnte Projekt (2-spuriger Ausbau Zehntenhausstrasse mit SBB-Unterführung). 1995 Beschluss Gemeinderat: Bewilligung eines Kredits für die Sanierung der Zehntenhausstrasse, allerdings mit Beibehaltung des Niveauübergangs.

2008 wurde eine unabhängige Studie mit den Varianten Zehntenhausstrasse, Blumenfeldstrasse und Fronwaldstrasse durchgeführt und im Quartier präsentiert. Bei der Zehntenhausstrasse wurden drei verschiedene Varianten geprüft. Aus dieser Studie konnte folgender Schluss gezogen werden: Eine Unter-/Überführung bei den Bahnübergängen Blumenfeldstrasse und Fronwaldstrasse widerspricht dem heutigen Verkehrsregime und der Siedlungsplanung. Zudem sind die beiden Strassen keine sinnvollen Buskorridore. Die Fronwaldstrasse ist als Tempo-30-Zone festgelegt und gestaltet. Die Blumenfeldstrasse ist ebenfalls eine Tempo-30-Zone und führt zudem mitten durch Wohnsiedlungen. Die drei möglichen Unterführungen im Gebiet Bahnhof Affoltern passen eher zum heutigen Verkehrsregime, weisen aber bedeutende städtebauliche Konflikte auf, so die Stadt. Sie stehen alle durch verschiedene Abhängigkeiten im Konflikt mit bereits vollzogenen und geplanten Aufwertungsmassnahmen. Als Fazit der Situationsanalyse wird festgestellt, dass bei allen Varianten für eine Unter-/Überführung zur Aufhebung der heutigen Niveauübergänge die Nachteile gewichtiger sind als die Vorteile. Dies vor allem weil die heutige Belastungssituation beim Bahnübergang innerstädtischen Verhältnissen entspricht und die prognostizierten Entwicklungen einen direkten Handlungsbedarf nicht aufzeigen, so die Schlussfolgerung.

Als weiteres Vorgehen wird vorgeschlagen, Massnahmen zu prüfen, die den Streckenwiderstand in der Bärenbohlstrasse erhöhen. Mit diesen Massnahmen soll der quartierfremde Verkehr auf der Zehntenhaus- und Mühlackerstrasse reduziert werden. Zudem ist die Blumenfeldstrasse zu einer attraktiven Fuss- und Veloachse aufzuwerten. Zu diesem Zweck wird die Planung einer Fuss-/Velo-Unterführung lanciert. (pm.)

Informiert über Affoltern

Wer sich über die aktuellen Entwicklungen und Geschehnisse im Quartier Affoltern informieren will, hat verschiedene Möglichkeiten: (1) Zeitung lesen: Zürich Nord (2) das Internetportal Affoltern mit umfassenden Infos über Angebote und Entwicklungen besuchen: www.affoltern.ch, und dort (3) den monatlich erscheinenden elektronischen Veranstaltungskalender abonnieren via «Newsletter» oben rechts, (4) die vorliegenden Affoltemer News abonnieren (E-Mail an affoltemernews@gmx.ch). Dort aufgeführt sind auch die (5) Ansprechpersonen, die direkt kontaktiert werden können. (dt.)

Thematische Ansprechpartner

Kerngruppe

Pia Meier, Tel. 079 430 24 32,
piameier@bluewin.ch

Quartierverein

Doris Weber, Tel. 044 248 20 68,
doris.weber@bluewin.ch
www.qvaffoltern.ch

Gewerbe

René Steiger, Tel. 044 371 90 37,
info@atelier-rs.ch
Peter Anderegg, Tel. 044 371 07 11,
info@augenkontakt.ch
www.gv-affoltern.ch

Zehntenhaus

Kurt Graf,
kurt-graf@bluewin.ch

Stadtplanung

Michael Charpié, Amt für Städtebau, Tel. 044 412 41 44,
michael.charpie@zuerich.ch.

Verkehrsplanung

Markus Buechler, Tiefbauamt, Tel. 044 412 27 67,
markus.buechler@zuerich.ch

Öffentlicher Verkehr

«Angebot» Claudia Horn, Verkehrsbetriebe Zürich, Tel. 044 434 46 65,
claudia.horn@vbz.ch;
Öffentlicher Verkehr «Qualität» Martin Odermatt, Tel. 044 434 46 53,
martin.odermatt@vbz.ch

Landschaftsentwicklungskonzept

Jürgen Faiss, Grün Stadt Zürich, Tel. 044 412 42 13,
juergen.faiss@zuerich.ch

Gemeinwesen & Initiativen

Dominique Tschannen, Quartierkoordination, Tel. 044 318 82 79,
dominique.tschannen@zuerich.ch

Alle diese Personen stehen für Anliegen zur Verfügung.
www.affoltern.ch/

Impressum Affoltemer News

Herausgeberin:
Kerngruppe Affoltern*
Redaktion: Pia Meier, Quartierverein Affoltern, Tel. 079 430 24 32, Postfach 343, 8046 Zürich.
Dominique Tschannen, Quartierkoordination, Tel. 044 318

82 03, Schwamendingerstrasse 41, 8050 Zürich.
Abo: Tel. 044 318 82 79,
affoltemernews@gmx.ch.

Die nächsten Affoltemer News sind im Sommer 2013 geplant.