



Öffentliche Veranstaltung «Verkehr in Affoltern»

18. Januar 2007 im Hotel Kronenhof, Zürich Affoltern

Protokoll

Zürich, Mai 2007

Impressum

Herausgeber

Amt für Städtebau (AfS)
Simone Gabi, Projektleiterin
Telefon 044 412 2906
simone.gabi@zuerich.ch

Tiefbauamt der Stadt Zürich (TAZ)
Christoph Suter, Projektleiter
Telefon 044 412 27 98
christoph.suter.taz@zuerich.ch

Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ)
Armin Huber, Leiter Marktmanagement Stadt Zürich
Telefon 044 434 46 69
E-Mail armin.huber@vbz.ch

Druck

Geoprintshop

Auflage

150 Exemplare

Inhalt

- 1 Grusswort von Martin Waser**
- 2 Über die Veranstaltung**
- 3 Fragen und Antworten rund um den Verkehr**
- 4 Begriffserklärungen**
- 5 Dank an alle Beteiligten**
- 6 Weitere Informationen**

1 Grusswort von Stadtrat Martin Waser

Es ist augenfällig: Affoltern verändert sich. Im Quartier sind verschiedene Reaktionen spürbar: die einen sind eher gleichgültig, die anderen freuen sich über neue, attraktive Wohnungen. Es gibt aber auch Unsicherheit: Wer wird hier wohnen? Genügt die Infrastruktur - Strassen, Erholungsräume, Einkaufsmöglichkeiten?

Der heutige Abend soll dazu dienen, dieser Unsicherheit entgegenzuwirken und aufzuzeigen, welche städtischen Planungen laufen.

Die Älteren unter uns erinnern sich, dass Affoltern schon einmal einen Entwicklungsschub erlebte: Um 1948 entstanden auf einen Schlag etwa 2000 Wohnungen für 6 800 neue Einwohnerinnen und Einwohner. In den folgenden Jahrzehnten wuchsen auch die Siedlungen im Furttal, mit entsprechenden Auswirkungen aufs Verkehrsaufkommen in Affoltern.

Das nun angelaufene Siedlungswachstum auf städtischem Gebiet ist aus raumplanerischer Sicht begrüssenswert. Wächst die Stadt nach innen, werden die ländlicheren Gebiete weniger zersiedelt. Der geplante Wohnungsmix zieht die unterschiedlichsten Leute an - nicht zuletzt auch Affoltemer, die innerhalb des Quartiers zügeln und sich eine grössere oder modernere Wohnung wünschen.

Affoltern ist zwar weniger im Fokus als etwa Zürich-West oder Neu-Oerlikon. Dies bedeutet jedoch nicht, dass wir in Affoltern weniger planen und handeln. Ende 2005 wurden drei Fussgängerstreifen am Zehntenhausplatz eingeweiht, wir passen den Platz für Quartierfeste an, und die VBZ verdichteten den Fahrplan der Buslinie 32.

Vielfach werde ich auf die Bahnlinie mit ihrer Trennwirkung angesprochen. Die wahre Schneise in Affoltern ist aber die Wehntalerstrasse, nicht die Bahnlinie. Wir wollen keine Unsummen ausgeben für Unter- oder Überführungen, die nur den Autoverkehr und den Stau an andere Orte verlagern. Bessere Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr sind jedoch anzustreben.

Der grosse Wurf findet wahrscheinlich weiter nördlich statt: im Zusammenhang mit dem Ausbau der Autobahn ist eine 600 Meter lange Überdeckung geplant, die Affoltern besser mit dem Naherholungsgebiet verbindet.

Wir können nicht hexen, haben aber Ideen und Pläne, die wir Ihnen heute vorstellen. Wir sind gespannt auf die Fragen, Anmerkungen und Reaktionen aus dem Quartier.

Martin Waser, Zürich, 18. Januar 2007

2 Über die Veranstaltung

In Affoltern wird viel geplant und gebaut - entsprechend gross ist das Bedürfnis nach Informationen über das aktuelle Geschehen. Die Gebietsverantwortung des Amtes für Städtebau koordiniert die Entwicklung der Bebauung und der Freiräume. Basierend auf dem Verkehrsrichtplan nimmt das Tiefbauamt in Affoltern verschiedene Verkehrsprojekte in Angriff.

Am 18. Januar 2007 hat Stadtrat Martin Waser, gemeinsam mit dem Tiefbauamt, den Verkehrsbetrieben Zürich und dem Amt für Städtebau, die Bevölkerung zu einer öffentlichen Veranstaltung zum Thema Verkehr eingeladen. Über 350 Personen haben teilgenommen.

An der Veranstaltung wurden die Planungsgrundlagen und -abläufe sowie Verkehrsstudien vorgestellt. Zudem informierte das Tiefbauamt über den aktuellen Stand von Verkehrsprojekten von Bund und Kanton, beispielsweise über den Ausbau des Nordrings und über Strassenraumumgestaltungen. Die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) haben im Sommer 2006 das Liniennetz 2025 erstmals präsentiert. Im Hinblick auf die markante Siedlungsentwicklung in den Gebieten Ruggächer und Wolfswinkel wird die VBZ das Feinverteileretz in Affoltern langfristig anpassen und bis 2015 ein Angebotskonzept erstellen.

Neben den Informationsblöcken gab es Gelegenheit, ausführlich Fragen zu stellen und Bemerkungen zu den Planungen und Projekten der Stadt zu platzieren.

Das Veranstaltungs-Team hat die Fragen während der Veranstaltung schriftlich aufgenommen, nicht alle konnten sofort beantwortet werden. Das vorliegende Protokoll liefert nun, wo immer dies möglich ist, Antworten.

3 Fragen und Antworten rund um den Verkehr

Mehrbelastung durch die Neubebauung: Verkehr auf der Wehntalerstrasse

Wie hoch ist der erwartete Mehrverkehr auf der Wehntalerstrasse durch die neuen Überbauungen? Wieviel % des Gesamtverkehrs macht das aus?

Die 4500 neuen Einwohnenden lösen nach unseren Abschätzungen ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von etwa 2800 Autos pro Tag aus. Dieser Verkehr verteilt sich natürlich auf verschiedene Strassenzüge, je nach Wohn- und Arbeitsort. Die Verkehrsbelastung der Wehntalerstrasse beträgt ca. 23'000 Autos pro Tag. Der Mehrverkehr macht also lediglich ca. 10% der heutigen Verkehrsbelastung aus.

Gibt es/ wird es Geschwindigkeitskontrollen auf der Wehntalerstrasse geben?

An der Wehntalerstrasse in Affoltern gab, gibt und wird es auch in Zukunft Geschwindigkeitskontrollen geben. Zudem sind auch immer mehr Rotlichtanlagen in der Lage, die Geschwindigkeiten zu messen. Alle diese Geräte können die Geschwindigkeit jedoch nur punktuell und nicht auf einer Länge von mehreren hundert Metern messen.

Der Hauptverkehr auf der Wehntalerstrasse bewegt sich nach Oerlikon. Wird es ab dem Nordring eine Ausfahrt zum Glattpark (früher: Oberhauserriet) geben?

Ein neuer Autobahnanschluss Thurgauerstrasse/Oberhauserriet zur Erschliessung von Glattpark und Zürich Nord, inklusive Messe, ist schon lange ein Anliegen der Stadt Zürich. Ein entsprechender Eintrag im kantonalen Richtplan ist vorhanden. Wahrscheinlich kann dieser Eintrag erst langfristig in die Realität umgesetzt werden.

Ist auf der Wehntalerstrasse eine Busspur stadteinwärts geplant?

Handlungsspielraum bietet sich heute wegen des hohen Verkehrsaufkommens lediglich zwischen Glaubten und Neu-Affoltern (Verzweigung Wehntaler-/Regensbergstrasse), wo Busspuren in beide Richtungen nach erster Prüfung möglich und zweckmässig sind. Mittelfristig ist aus Sicht des öffentlichen Verkehrs auch ein Eigantrasse im restlichen Bereich der Wehntalerstrasse wünschbar.

Autoerschliessung der Neubaugebiete

Wie wird mit dem Problem umgegangen, dass die Fronwaldstrasse ein potenzieller Schleichweg für den Durchgangsverkehr ist? Warum wird der Bahnübergang Fronwaldstrasse nicht optimiert?

Hier zeigt sich das Abwägen der Vor- und Nachteile in der Verkehrsplanung. Der Bahnübergang bildet einen Streckenwiderstand und führt somit dazu, dass die Fronwaldstrasse nicht so attraktiv wird für Schleichverkehr. Dies entspricht auch den Festlegungen aus dem Richtplan, der die Fronwaldstrasse als gewöhnliche Quartierstrasse ausweist. Je kürzer die Barrierschliesszeiten, desto eher verlagert sich Autoverkehr von anderen Routen auf die Fronwaldstrasse. Da der Bahnübergang Zehntenhausstrasse auf kurze Schliesszeiten optimiert ist, weisen die anderen Bahnübergänge längere Schliesszeiten auf.

Wie sollen angesichts der Neubebauungen die Parkplatzprobleme, insbesondere für Besucher, gelöst werden?

Die Parkplatzverordnung der Stadt Zürich schreibt für Neubebauungen vor, wie viele Parkfelder mindestens erforderlich und wie viele maximal zulässig sind. Alle neuen Überbauungen müssen also ein Minimum an Parkplätzen für Einwohnende und Besuchende auf ihren Grundstücken bereitstellen.

Warum gibt es keine neue Strassenbeziehung nach Seebach?

Eine solche wäre nicht zweckmässig, da sie Autoverkehr von Wehntalerstrasse und Autobahn übernehmen würde. Dies entspricht nicht dem Prinzip, den Verkehr so lange wie möglich auf Autobahnen und Hauptstrassen zu kanalisieren.

Wie soll die Auto-Beziehung von Rümlang nach Höngg aussehen, insbesondere wenn 2013 der 15 Minuten Takt der SBB eingeführt wird?

Die Hauptstrasse von Rümlang nach Zürich verläuft ohnehin via Seebach, so dass mit Fahrtziel Höngg via Bucheggplatz gefahren werden kann. Diejenigen, die auf den Nebenstrassen via Affoltern auf Stadtzürcher Gebiet hineinfahren, müssen die Qualitätseinbusse am Bahnübergang in Kauf nehmen oder via Mühlackerstrasse fahren.

Wie sieht es mit der Erreichbarkeit verschiedener Gebiete bei Notfällen, zum Beispiel bei Ambulanz-Einsatz, aus? Insbesondere für die Bewohnerinnen Schwandenholz?

Die Zufahrt für Rettungsfahrzeuge ab Wehntalerstrasse ist via Mühlackerstrasse jederzeit gewährleistet. Als Alternativen stehen ebenfalls Routen via Seebach zur Verfügung.

Wie wird das CeCe Areal erschlossen?

Es gibt zwei Grundstückzufahrten: ab Blumenfeldstrasse und direkt ab Wehntalerstrasse, auf der Höhe der Halle. Mit der Entwicklung des CeCe-Areals nimmt der Verkehr auf der Blumenfeldstrasse zu. Damit die Wechselwirkung zur nahegelegenen Kreuzung Wehntalerstr./Furttalstr. nicht kritisch wird, kann mittelfristig an der Blumenfeldstrasse nur noch Rechtsabbiegen und Rechtseinbiegen zugelassen werden. Dies ermöglicht auch das Anlegen von Fussgängerstreifen zur Bushaltestelle. Mit der zweiten Grundstückzufahrt weiter östlich stehen alle Abbiegebeziehungen zur Verfügung.

Wie soll der Einzelhandel, zum Beispiel Migros, von den Neuzuzüglern profitieren, wenn diese durch die Bahn-Barrieren abgeschnitten sind und auf Einkaufsmöglichkeiten ausserhalb Affolterns ausweichen?

Die Barrierschliesszeiten sind ein Aspekt unter vielen, die das Einkaufsverhalten in Ruggächer beeinflussen. Für Zu Fuss Gehende ist die Unterquerung der Bahnlinie jederzeit möglich.

Ausbau des Nordrings

Wenn die Überdeckung des Nordrings erfolgt, wie sieht es mit dem Lärmschutz Richtung Seebach aus?

Es sind zusätzlich Lärmschutzwände geplant.

Wird es Mehrverkehr Stadteinwärts geben?

Die Stadt Zürich sorgt mit Lichtsignalanlagen dafür, dass der heutige Verkehr auf den Stadtzufahrten auf dem heutigen Niveau begrenzt wird. Es gibt keinen zusätzlichen Verkehr.

Das Angebotskonzept Affoltern 2015 der VBZ

Grundsätzlich: Die VBZ verfolgt langfristig ausgerichtete, nachfrageorientierte Ziele, insbesondere sollen die künftigen Entwicklungen des Liniennetzes mit den Zielen der Stadtentwicklung abgestimmt sein und die Kundenbedürfnisse durch Ausrichtung auf künftigen Nachfrageveränderungen optimal befriedigt werden. Ausserdem werden die verschiedenen ÖV-Verkehrsträger im Raum Zürich funktional aufeinander abgestimmt und optimal vernetzt.

Der einzelne Fahrgast soll auf seiner Fahrt nachstehende Vorteile vorfinden: Hoher Kundennutzen, Ziel schnell und ohne Umsteigen erreichen, gute Vernetzung sowohl im VBZ-Netz als auch mit den übrigen Verkehrsträgern, kundenorientierte Dienstleistung mit hoher Qualität, hohe Pünktlichkeit.

Verlauf der Buslinien

Warum werden die Buslinien 62 und 80 getauscht?

Im Rahmen der Studie «Lebensqualität auf der ganzen Linie: Das VBZ-Netz 2025» hat sich aus der Analyse von Wunschlinien und aufgrund der Modellrechnungen ergeben, dass mit der Verknüpfung der Linien 62 und 94 in Oerlikon ein zusätzliches Nachfragepotenzial generiert werden kann. Die Buslinie 80 gewährleistet eine optimale Verbindung zum Zentrum Schwamendingen.

Die Verlegung der Buslinie 62 in die Mühlackerstrasse bedeutet eine Verschlechterung für Affoltern. Warum macht man das?

Im Hinblick auf die bauliche Entwicklung besteht im Gebiet Ruggächer ein hohes Nachfragepotenzial. Um gleichzeitig die Bedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner Unteraffolterns zu berücksichtigen, werden derzeit weitere Varianten geprüft.

Warum wird die Buslinie 62 erst ab 2008 eingesetzt?

Die bisherige Siedlungsentwicklung in Affoltern wurde durch eine Angebotserweiterung auf der Linie 32, mit Intervallverdichtung von 6 auf 5 Minuten in der Hauptverkehrszeit (HVZ), aufgefangen. Die Umlegung der Linie 62 per Dezember 2008 wird seitens VBZ noch einmal geprüft.

Wird es eine Busspur für die Buslinie 62 auf der Zehntenhausstrasse geben?

Bevorzugungsmassnahmen für die Buslinie 62 im Gebiet um den Bahnhof und im Zentrum Affoltern sind in Planung.

Wann genau wird der Doppelgelenkbus auf der Linie 32 eingesetzt?

Die Auslastung der Tram- und Buslinien richtet sich nach vorgegeben Qualitätsstandards:

Tagsüber sollen den Fahrgästen Sitzplätze angeboten werden, in den Hauptverkehrszeiten sollen im Mittel nicht mehr als zwei Personen pro Quadratmeter stehen, im Spitzenkurs zu den Spitzenzeiten nicht mehr als vier Personen pro Quadratmeter. Die Fahrgastzahlen werden durch ein automatisches Fahrgastzählsystem erfasst, das aufzeigt, dass obige Werte in Affoltern vorderhand nicht erreicht werden. Doppelgelenkbusse können frühestens im Rahmen der nächsten Trolleybusbeschaffung (voraussichtlich 2012) gekauft und anschliessend eingesetzt werden.

Vorschlag - Alternative zu Buslinie 32 über Bucheggplatz: Route der Buslinie 72 ändern via Mühlackerstrasse.

Die Führung einer zusätzlichen Trolleybuslinie nach Affoltern kann angesichts des vorhandenen Nachfragepotenzials wirtschaftlich nicht gerechtfertigt werden, umso weniger als die Verbindung Affoltern - Hardbrücke bereits mit der S-Bahn S6 abgedeckt ist.

Vorschlag: Buslinie 32 bei Limmatplatz trennen, eine bessere Verbindung zum Hauptbahnhof erreichen.

Eine Trennung der Buslinie 32 am Limmatplatz hätte zu Folge, dass sämtliche bisher durchfahrenden Fahrgäste am Limmatplatz das Fahrzeug wechseln müssten. Angesichts der hohen Zahl der Durchfahrenden am Limmatplatz würde nur ein geringer Teil der Kunden profitieren, eine weitaus grössere Zahl müsste durch den Umsteigevorgang erhebliche Nachteile in Kauf nehmen.

Alternative zu obigem Vorschlag: Zur Verbesserung der Pünktlichkeit der Trolleybuslinie 32 wird mittelfristig auch im Sinne der Raumsicherung ein Eigenstrasse auf der Wehntalerstrasse angestrebt, um die Behinderungen durch den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren.

Vorschlag: Kurzlinie Holzerhurd (Mühlackerstrasse – Holzerhurd)

Die kurze Streckenlänge erschwert ein kundengerechtes Angebot, welche zudem einen wirtschaftlichen Betrieb erschwert.

Ist ein Bus zum Katzensee sinnvoll?

Ja, sofern eine solche Buslinie auf ein saisonales Angebot beschränkt wird. Voraussetzung ist die Erbringung der Transportleistung durch ein privates Transportunternehmen, das flexibel auf wetterabhängige Schwankungen der Nachfrage reagieren kann.

Bahnübergänge

Wie löst die VBZ für die Buslinien das Stau-Problem an den Bahnübergängen?

Die Durchfahrt an Bahnübergängen muss in Zusammenarbeit mit TAZ und SBB optimiert werden.

Ist eine Gleichschaltung der SBB Barrieren möglich?

Die VBZ sind mit den SBB in Kontakt - Abstimmungsmöglichkeiten der geplanten Buslinie mit der S-Bahn werden geprüft.

Wenn eine Busbrücke über die Bahn-Barrieren gebaut wird, warum kann diese nicht vom Individualverkehr verwendet werden?

Zunächst ist die Busbrücke eine Idee im Rahmen des Erschliessungskonzeptes, es handelt sich nicht um ein konkretes Projekt. Sollte sich die Möglichkeit einer Busbrücke als machbar erweisen, sollen der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr bevorzugt werden. Durch eine Busbrücke soll kein zusätzlicher Schleichverkehr entstehen.

Warum müssen die Buslinien 62 und 37 über den Bahnübergang geführt werden?

Die Buslinien 37 und 62 verbinden die Erschliessungsgebiete südlich und nördlich der Bahnlinie und sind gezwungen, diese mit möglichst geringem Zeitverlust zu kreuzen.

Ist die Führung der Buslinie 29 über Fronwaldstrasse/ Bahnlinie machbar?

Die Führung der Buslinie 29 über die Fronwaldstrasse wird aufgrund der neusten Erkenntnisse noch einmal einer gründlichen Abklärung unterzogen. Die Ergebnisse liegen gegenwärtig noch nicht vor.

Warum plant man nicht eine Buslinie Rümlang - Affoltern - Höngg, um weniger Individualverkehr an den Bahnübergängen zu haben?

Die Marktanalyse hat ergeben, dass das Nachfragepotenzial für eine solche Linienführung für einen wirtschaftlichen Betrieb der Buslinie zu gering wäre.

Erschliessung mit öffentlichem Verkehr

Was wird für die Bedürfnisse der BewohnerInnen im Waidhof getan?

Das Busangebot im Waidhof ist auf das S-Bahnangebot am Bahnhof Affoltern abgestimmt und wird auch anhand des automatischen Fahrgastzählsystems regelmässig auf die Auslastungswerte überprüft. Sobald eine Zunahme der Nachfrage festgestellt wird, wird auch das Angebot entsprechend angepasst.

Wird die Verbindung zwischen Schwandenholz und Seebach verbessert?

Der Wunsch nach einer Verbindung Affoltern – Seebach ist den VBZ seit langem bekannt und wurde auch angestrebt. Leider war es bisher (abgesehen von den Schülerfahrten) nicht möglich, von der Polizei eine definitive Durchfahrtsbewilligung für die VBZ durch das Schwandenholz zu erhalten, da die Gefahr von vermehrtem Durchgangsverkehr besteht. Um die Bewohner der Wohngebiete in Affoltern und Seebach davor zu schützen, verzichteten die VBZ in ihrem Angebotskonzept auf einen regelmässigen Linienverkehr durch das Schwandenholz. Ein solcher würde bauliche Massnahmen bedingen.

Gibt es eine neue Haltestellengestaltung rund um Glaubten und eine Gestaltung des Quartierplatzes Glaubten?

Bisher liegen keine Pläne vor, da der Raum bisher für zukünftige Strassenprojekte reserviert war. Der Gedanke wird aber mit grossem Interesse aufgenommen und im Zuge der bevorstehenden Revision des Richtplanes weiter verfolgt.

Welche weiteren Gestaltungen an Bushaltestellen stehen an?

Eine Wartehalle an der Bushaltestelle am Zehntenhausplatz Richtung Holzherud/Regensdorf ist von den VBZ seit Jahren geplant. Die Platzverhältnisse sind jedoch nicht ausreichend und eine Einigung im Landerwerb nicht zu erreichen.

Wo wird der Umsteigebahnhof in Oerlikon sein und was bringt er für Affoltern?

Das Umsteigezentrum, welches im Rahmen des Entwicklungsplanes Bahnhof Oerlikon 2000 vom Stadtrat beschlossen wurde und voraussichtlich 2013 bzw. 2014 realisiert wird, ist im Bereich der Unterführung Schaffhauserstrasse beim Bahnhof Oerlikon geplant. Es bringt für Affoltern Direktverbindungen zu anderen Quartieren und soll die Umsteigesituation verbessern.

Zusammenarbeit mit der SBB

Die Züge der SBB sind heute schon überlastet, der 15 Minuten Takt kommt erst 2015. Was ist für die Zwischenzeit vorgesehen?

Die Taktverdichtung der S-Bahn steht im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnhofs Oerlikon und ist daher erst 2015 möglich. In der Zwischenzeit sind die oben genannten Angebotsverbesserungen bei Tram und Bus vorgesehen.

Ist es möglich, die S-Bahn Linie abzusenken?

Technisch würde das Hauptproblem darin bestehen, ein tiefergelegtes Trassees zu bauen, währenddem der Bahnbetrieb auf dem heutigen Trassees aufrechterhalten werden muss. Zudem ist eine Tieferlegung des Trassees mit ungeheuren Kosten verbunden, da ein langer Gleisabschnitt angepasst werden müsste.

Fuss- und Veloverkehr

Wie wird der Langsamverkehr in der Blumenfeldstrasse mit dem Auto-Verkehr des CeCe Areals koordiniert?

Das Verkehrsaufkommen in der Blumenfeldstrasse wird nicht so gross sein, dass es den Fuss-/Veloverkehr beeinträchtigt. Zudem ist ein Trottoir vorhanden.

Wie wird die Begegnungszone In Böden im Detail aussehen und wo genau liegt sie?

Die Begegnungszone ist zwischen Zehntenhausstrasse und Jonas-Furrer-Strasse geplant. Zur Ausgestaltung kann zum aktuellen Zeitpunkt noch keine Aussage gemacht werden, da bauliche Massnahmen notwendig und verschiedene Ämter beteiligt sind.

4 Begriffserklärungen

Begegnungszone. Mit der Begegnungszone wird den zu Fuss Gehenden die Verkehrsfläche in Wohn- und Geschäftsbereichen dauernd für nutzungsorientierte Bedürfnisse (gehen, flanieren, Spiel und Sport) zur Verfügung gestellt. Die FussgängerInnen haben gegenüber dem Fahrzeugverkehr den Vortritt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h, das Parkieren ist nur an den durch Signale und Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt.

Flankierende Massnahmen. Um den Nutzen einer Umfahrungsstrasse zu sichern, sind flankierende Massnahmen (Rückbau, Pförtnerungen) vorzusehen: Auf den zu beruhigenden Strassenabschnitten, damit die Entlastungswirkung tatsächlich und dauerhaft eintritt (Nachsorge), sowie auf den potentiellen neuen Einfallssachsen, damit ein Überschwappen des Verkehrs in gefährdete Gebiete verhindert wird (Vorsorge).

Fussgängerbereich. Begriff aus der Richtplanung. In diesen Bereichen sollen die zu Fuss Gehenden so weit wie möglich prioritär behandelt werden.

Langsamverkehr. Gesamtheit der Fortbewegung zu Fuss (gehen, wandern) oder auf Rädern bzw. Rollen (Velos, fahrzeugähnliche Geräte), angetrieben durch menschliche Muskelkraft.

MIV. Motorisierter Individualverkehr: Autos, Lastwagen, Lieferwagen, Motorräder.

ÖV. Öffentlicher Verkehr

Richtplan. Das Gesetz verpflichtet Kanton und Gemeinden, eine Richtplanung durchzuführen. Im kantonalen Verkehrsrichtplan sind u.a. Autobahnen, Staatsstrassen, und Bahnen festgelegt. Der kommunale Verkehrsplan der Stadt Zürich ist dem kantonalen Richtplan untergeordnet. Er gliedert sich in vier Teilpläne: Strassennetz/Parkierung, Öffentlicher Verkehr/Güterverkehr, Fussverkehr und Veloverkehr. Der Verkehrsplan schafft die planerischen Voraussetzungen für eine spätere Realisierung (z. B. Landsicherung). Über die Verwirklichung ist damit noch nicht endgültig entschieden.

Zufahrtdosierung (Pförtnerung). Mit der Zufahrtdosierung wird die Zufahrt der Fahrzeuge an einer Kreuzung oder auf einer Autobahnauffahrt geregelt. Sie ist am Stadtrand gebräuchlich: Mittels Lichtsignalanlagensteuerung wird nur soviel Autoverkehr zugelassen, wie an den nachfolgenden Kreuzungen verarbeitet werden kann.

5 Dank an alle Beteiligten

Für die Vorbereitung und Durchführung der Veranstaltung haben sich zahlreiche Personen eingesetzt, denen wir an dieser Stelle herzlich danken:

Fachpersonen: Daniela Bächli, GSZ; Peter Bär, UGZ; Gabriele Bühler, TAZ; Lorenzo Cavallasca, VBZ; Sven Fäh, DAV; Lukas Koller, DAV; Heinz Koradi, TAZ; Alexander Meier, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich; Andreas Meister, VBZ; Susanne Reumüller, VBZ; Antonius Sutter, DAV

Mitglieder der Kerngruppe Affoltern: Peter Anderegg, Raymond Kräutli, Georg L'Homme (GWA Zürich Nord), Pia Meier, Daniel Regli, René Steiger

Hotel Kronenhof in Zürich Affoltern: Silke Bargemann, Thomas Lohmann

Das Veranstaltungs-Team bedankt sich für Ihr Interesse:
Simone Gabi, AfS; Armin Huber, VBZ; Peter Noser, AfS; Karin Schulte, STEZ (Moderation); Christoph Suter, TAZ

6 Weitere Informationen

Dieses Protokoll und weitere Informationen zu Affoltern stehen Ihnen auf der städtischen Internetseite zur Verfügung:

http://www.stadt-zuerich.ch/internet/hbd/home/planen_bauen/entwicklungsgebiete/affoltern.html

Dort finden Sie auch die Präsentation "Verkehr in Affoltern" des Tiefbauamtes vom 18.1.2007.

Das Tiefbauamt Zürich sieht vor, die Resultate der Studie zu den Bahnquerungen in Affoltern im Herbst 2007 zu präsentieren.

Die VBZ Beschäftigt sich derzeit mit weiteren Varianten zur Erschliessung von Unteraffoltern und wird darüber informieren.