Machbarkeitsstudie Tram Affoltern

Zentrum Affoltern

Tiefbauamt
Verkehrsbetriebe
Amt für Städtebau
Dienstabteilung Verkehr

Information, 27. Oktober 2016

Stadt Zürich

Stadtverkehr 2025 Zürich macht vorwärts

Inhalt

▪ Begrüssung	P. Meier
▪ Tram Affoltern	A. Türler
▪ Zentrumsentwicklung	N. Pola
▪ Machbarkeitsstudie	F. Leutenegger
▪ Weiteres Vorgehen	F. Leutenegger
▪ Diskussion + Meinungsbildung	Plenum
▪ Abschluss	F. Leutenegger, P. Meier

Inhalt

▪ Begrüssung	P. Meier
▪ **Tram Affoltern**	**A. Türler**
▪ Zentrumsentwicklung	N. Pola
▪ Machbarkeitsstudie	F. Leutenegger
▪ Weiteres Vorgehen	F. Leutenegger
▪ Diskussion + Meinungsbildung	Plenum
▪ Abschluss	F. Leutenegger, P. Meier

Mehr Menschen, mehr ÖV

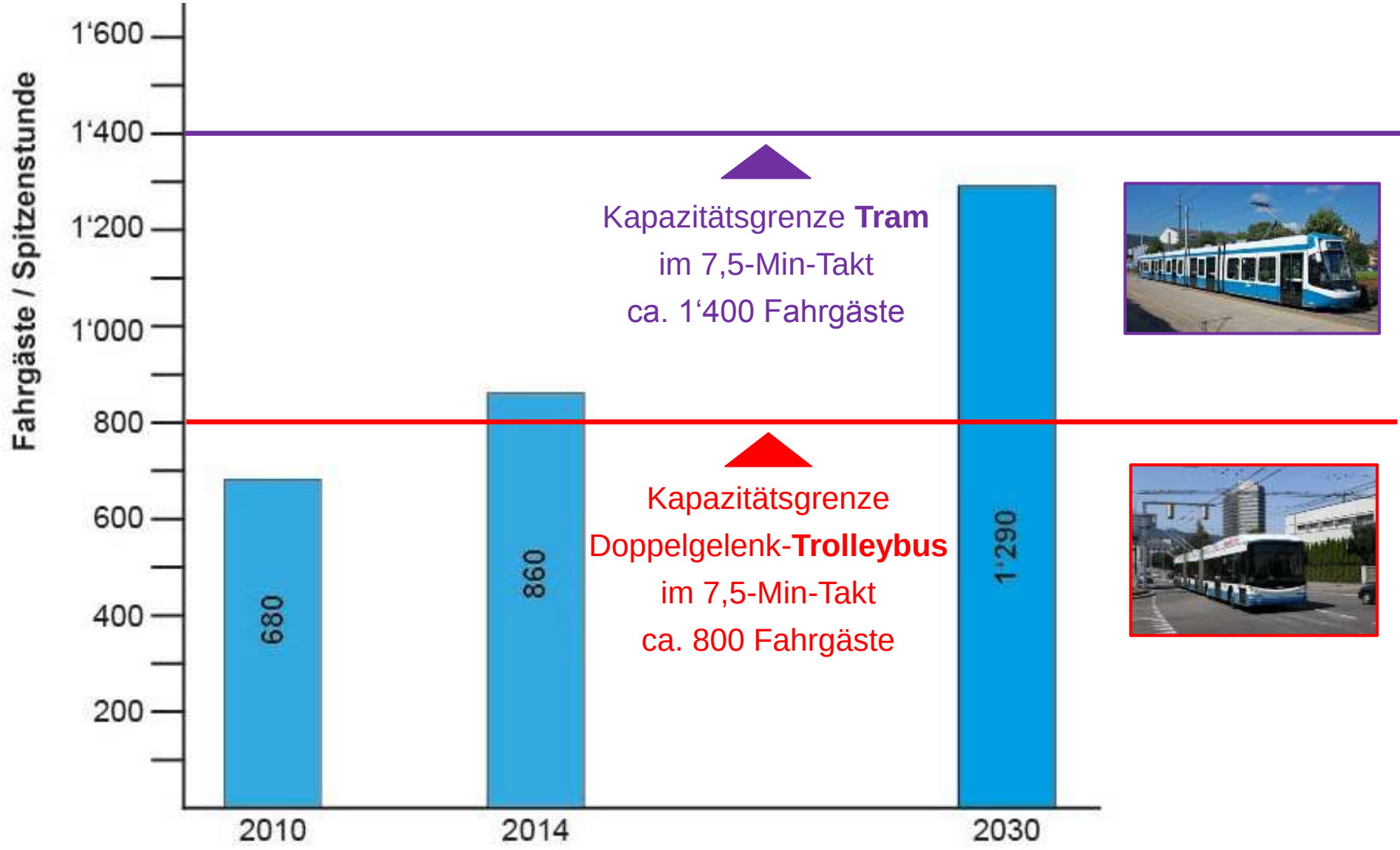
- Bis 2030 werden in der Stadt Zürich rund 500’000 Menschen leben.
- Im VBZ-Netz sollen dann **30% mehr Fahrgäste** befördert werden. Dies erfordert
  - den Ausbau des Tram- und Busnetzes sowie
  - die Steigerung von Effizienz und Kapazitäten.
- In der **VBZ-Netzentwicklungsstrategie 2030** werden die erforderlichen Ausbauschritte definiert.
  Wesentliches Element der Strategie ist das **Tram Affoltern**.

Busse stossen in Affoltern an Grenzen

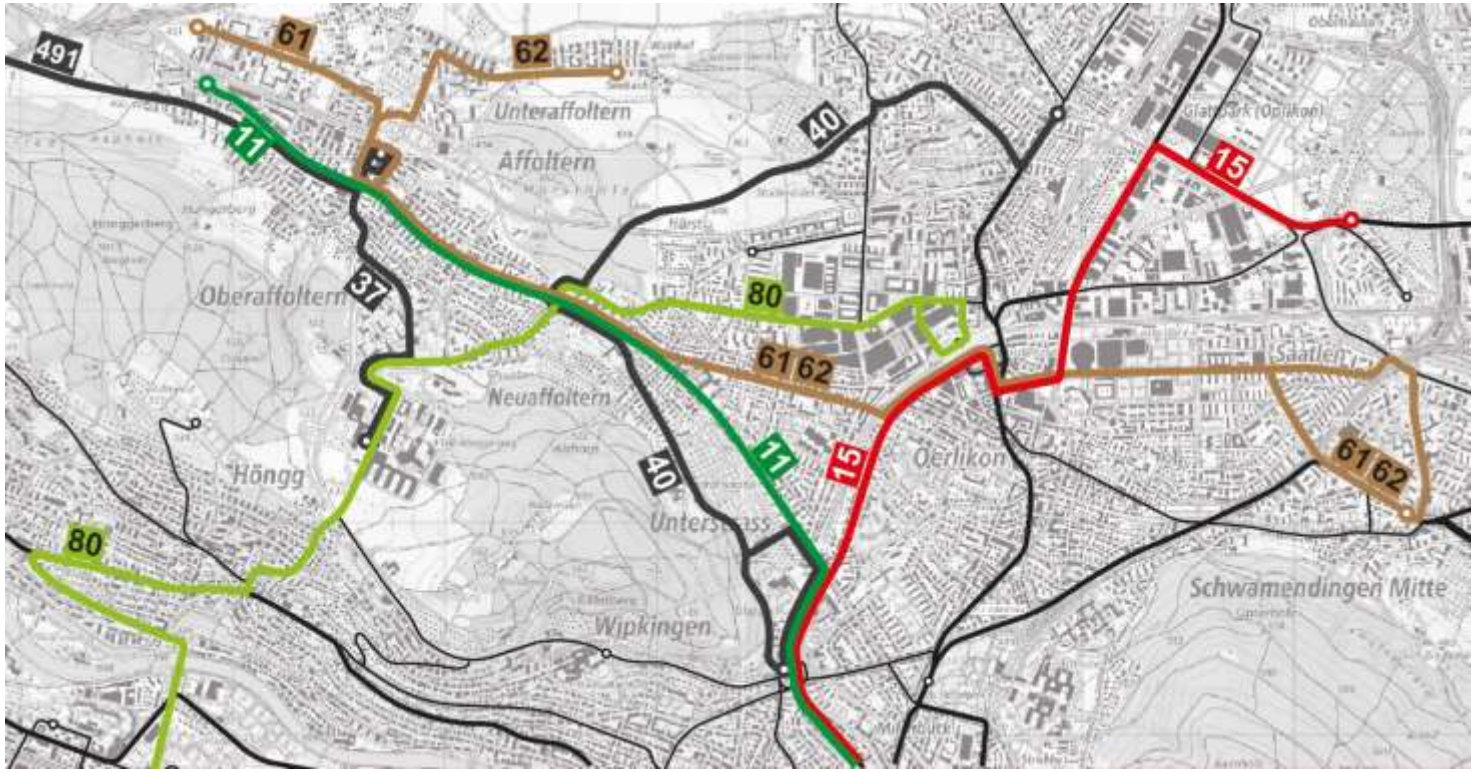
- Fahrten am Morgen sind häufig voll ausgelastet, trotz Taktverdichtungen und Einsatz von Doppelgelenkbussen.
- Busse stehen abends auf der Wehntalerstrasse im Stau. Insbesondere die Linie 32 verkehrt dann sehr unregelmässig.

→ Es braucht ein Tram!

Nachfrageentwicklung zwischen Birchdörfli und Radiostudio



Das geplante ÖV-Angebot für Affoltern



11 Rehalp – Bellevue – Paradeplatz – HB – Bucheggplatz **– Holzerhurd**

15 Stadelhofen – Bellevue – Central – Bucheggplatz **– Bhf. Oerlikon – Auzelg**

Direkt, pünktlich, schnell, bequem: das Tram Affoltern – City

- **Direktverbindung** zum Hauptbahnhof, ins Stadtzentrum und zum See
- Durchgängige **Eigentrassierung** ermöglicht höhere Reise-geschwindigkeit und pünktlichen Betrieb
- **Mehr Platz für unsere Fahrgäste** dank höherer Fahrzeugkapazitäten
- Grösserer **Reisekomfort**

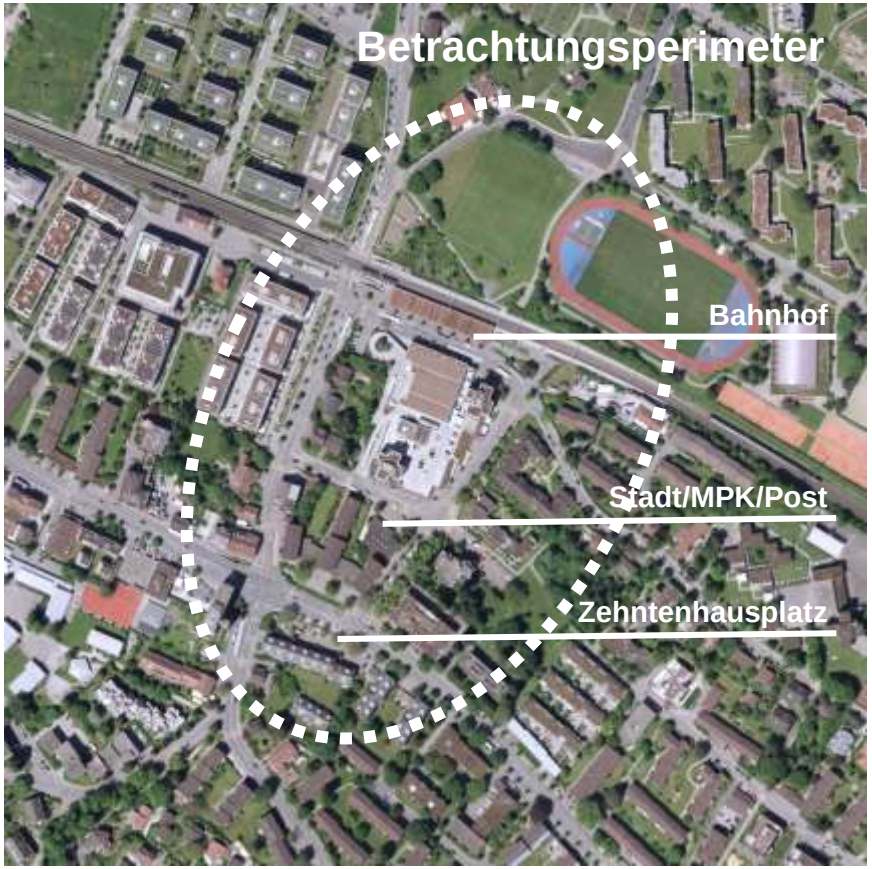
Inhalt

Begrüssung	P. Meier
Tram Affoltern	A. Türler
Zentrumsentwicklung	**N. Pola**
Machbarkeitsstudie	F. Leutenegger
Weiteres Vorgehen	F. Leutenegger
Diskussion + Meinungsbildung	Plenum
Abschluss	F. Leutenegger, P. Meier

Zentrumsentwicklung Affoltern

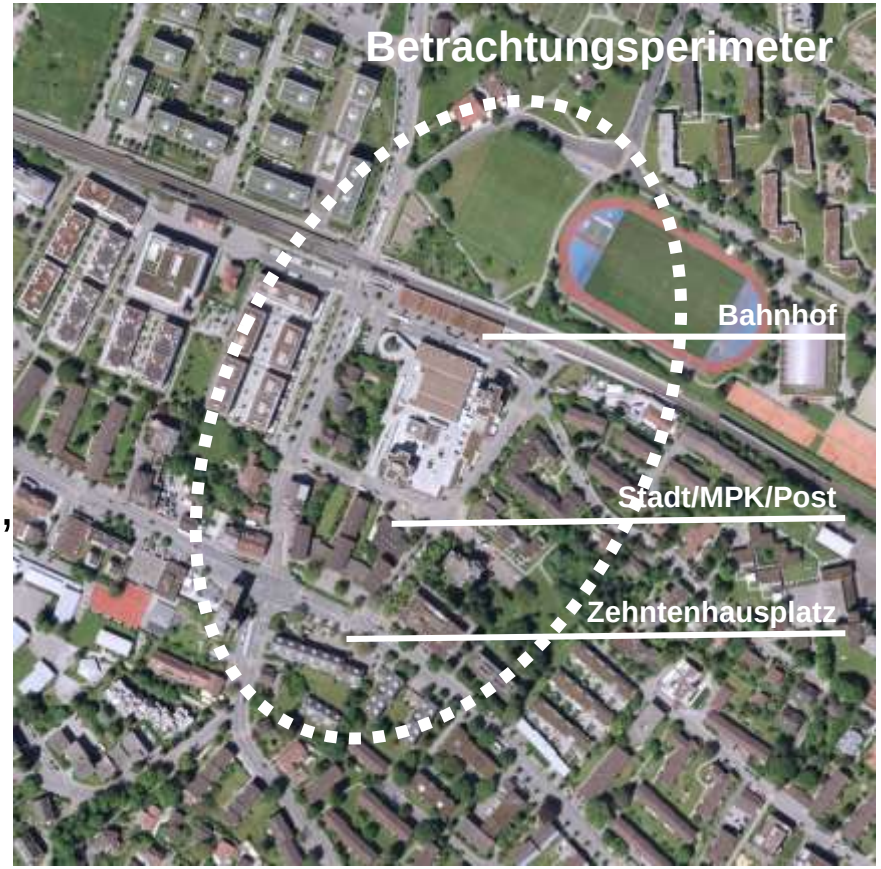
Ziele:

- Klärung der stadträumlichen Ausprägung des Zentrums
- Städtebauliche Leitvorstellungen inkl. Dichte
- Sozialräumliche Entwicklung



Zentrumsentwicklung Affoltern

- Prüfung Entwicklungspotenzial Zentrumsbereich:
  Nutzung / Dichte / öffentlicher Raum / Wegverbindungen / Denkmalpflege / etc.
- Einbindung verschiedener Interessen:
  GrundeigentümerInnen, Bevölkerung, Stadt
- Tram setzt Rahmenbedingungen:
  neue Verkehrsführung / Raumbedarf



Zentrumsentwicklung

Phase I 2016-2018 | **Phase II 2018-2020** | **Phase III ab 2020**

Entwicklungsstudie

Städtebauliche Entwicklungsvorstellung inkl. Mitwirkung

Mitwirkung Quartier
Einbindung GrundeigentümerInnen

Planungsinstrument

Rechtliche Umsetzung

Nutzungsplanung

Projekte

Realisierung

→ Zentrumsentwicklung mit beiden Varianten möglich
→ Unabhängige Weiterbearbeitung von Tramprojekt und Zentrumsentwicklung

Inhalt

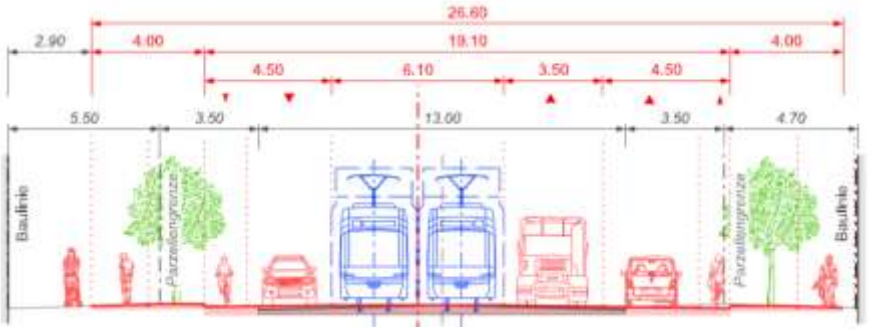
▪ Begrüssung	P. Meier
▪ Tram Affoltern	A. Türler
▪ Zentrumsentwicklung	N. Pola
▪ **Machbarkeitsstudie**	**F. Leutenegger**
▪ Weiteres Vorgehen	F. Leutenegger
▪ Diskussion + Meinungsbildung	Plenum
▪ Abschluss	F. Leutenegger, P. Meier

Ausgangslage

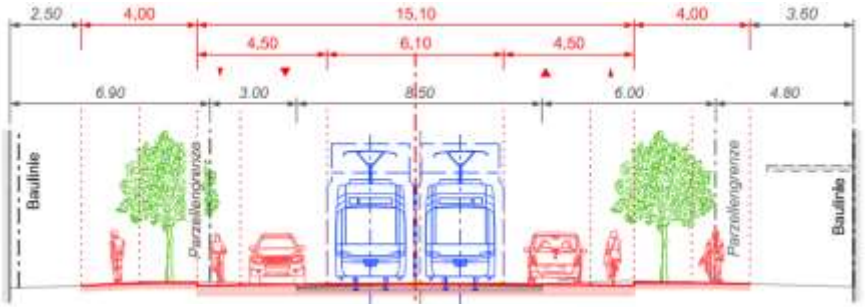
- Machbarkeit abgeschlossen. Geometrisch und verkehrlich machbare Lösungen liegen vor.
- Tram Affoltern-City fährt via Wehntalerstrasse in Richtung Bucheggplatz und Innenstadt.
- Einbezug einer Begleitgruppe in Erarbeitung Machbarkeitsstudie.
- Vertiefung und Optimierung Linienführung und Gestaltung im Rahmen Vorprojekt.
- Variantenentscheid zusammen mit Kanton.

Inhalte Machbarkeitsstudie

- Nachweis technische und geometrische Machbarkeit Linienführung
- Verkehrlich machbare Varianten Schlüsselbereiche
- Raumbeanspruchung für den «Normalquerschnitt»
- Aufzeigen Anpassungsbedarf und tangierte Erschliessung, private Vorzonen und Gebäude
- Landbedarf (Baulinienbereich und allenfalls ausserhalb)
- Kostenschätzung Bau und Betrieb

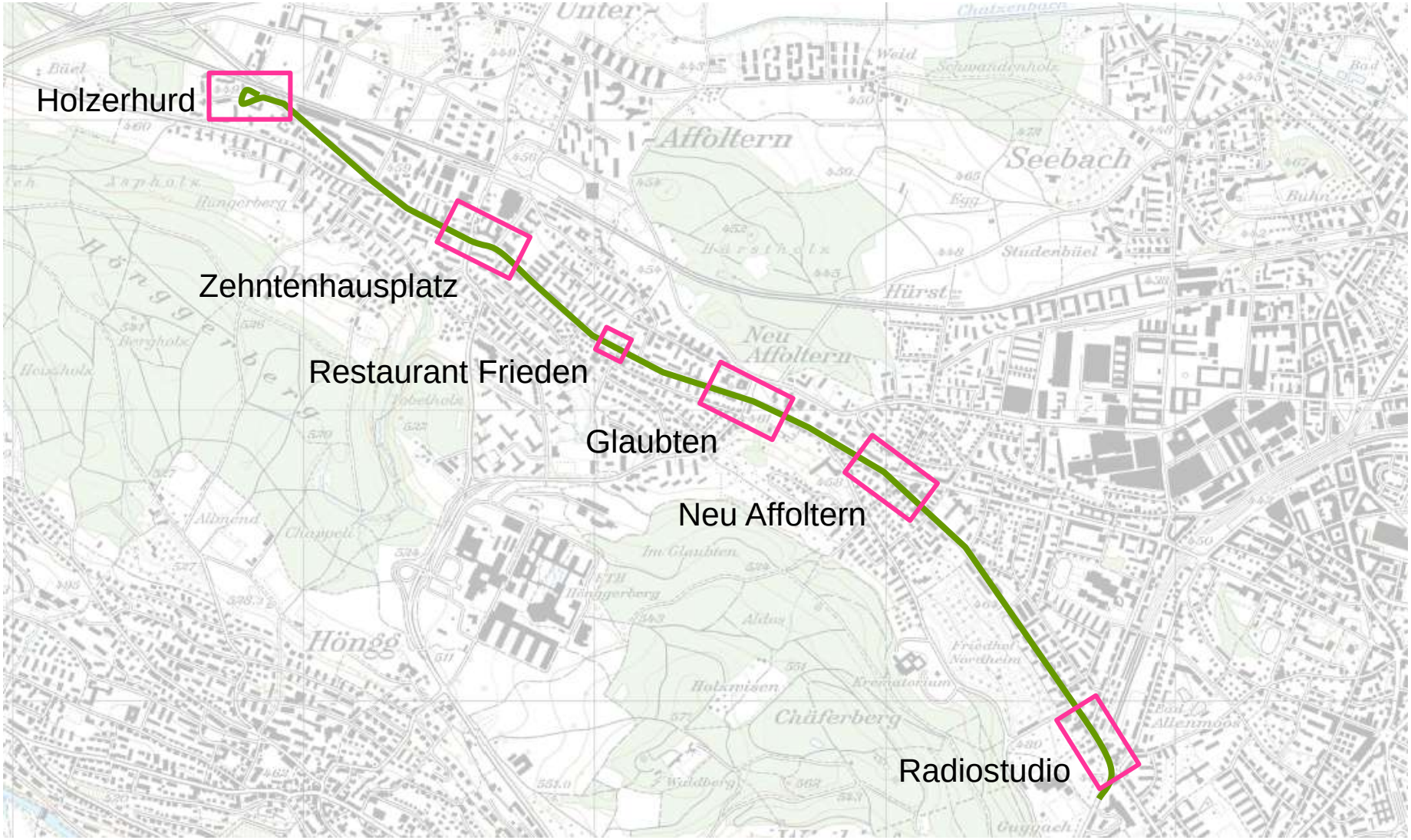


Standardquerschnitt Wehntalerstrasse
zwischen Glaubtenstrasse und Holzerhurd



Standardquerschnitt Wehntalerstrasse
zwischen Birch- und Glaubtenstrasse

Tram Affoltern – Perimeter und Schlüsselstellen



Schlüsselstellen – Radiostudio

heutiger Planstand

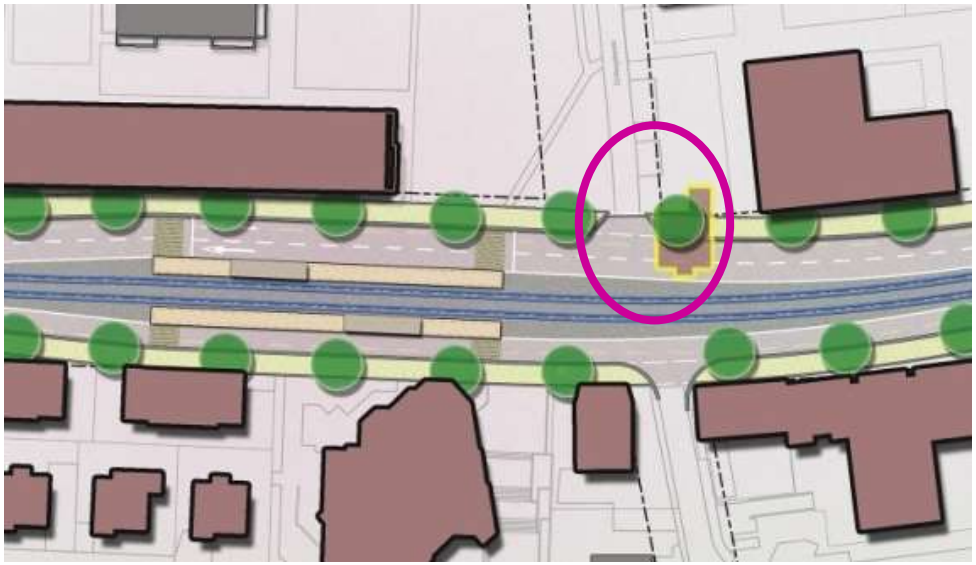
Schlüsselstellen – Neu Affoltern

heutiger Planstand

Schlüsselstellen – Glaubtenstrasse

heutiger Planstand

Engstelle – Situation Frieden



heutiger Planstand

- Restaurant Frieden nicht denkmalgeschützt.
- Gebäude Restaurant Frieden steht fast vollständig vor der Baulinie und im geplanten Strassenraum.
- Erhalt in heutiger Lage nicht möglich.

→ Abbruch oder Verschiebung Gebäude

Schlüsselstelle – Endhalt Holzerhurd «Mitte»

heutiger Planstand

- Variante orientiert sich an heutiger Situation.
- Kompakte Anordnung und geringer Raumbedarf.
- Haltestellenlage auf Südseite. Verbesserung Zugang von Nordseite.
- Erschliessung und Verbindungen Fuss/Velo noch zu optimieren.
- Engstellen bei bestehenden Gebäuden.

Zehntenhausplatz – Variante à Niveau

heutiger Planstand

- Durchgehendes Eigentrassee für öV
- Verzicht auf direkte Abbiegemöglichkeiten im Kreuzungsbereich und Änderung Verkehrsregime Jonas-Furrer-Strasse für Autoverkehr
- Kapazitätsreduktion für Verkehrsstrom stadtauswärts knapp 10%

→ Baukosten (+/- 30%) Gesamtprojekt: ca. 270 Mio. Franken

Zehntenhausplatz – Variante à Niveau

Referenzbeispiel Seebacherplatz

Referenzbeispiel Schaffhauserplatz

Zehntenhausplatz – Variante Unterführung MIV

heutiger Planstand

– Änderung Verkehrsregime Jonas-Furrer-Strasse für Autoverkehr
– Autoverkehr Richtung Unter-Affoltern teilweise via Jonas-Furrer-Strasse
– Mischverkehr Auto/öV im Bereich der Rampen und Gefahr Rückstau

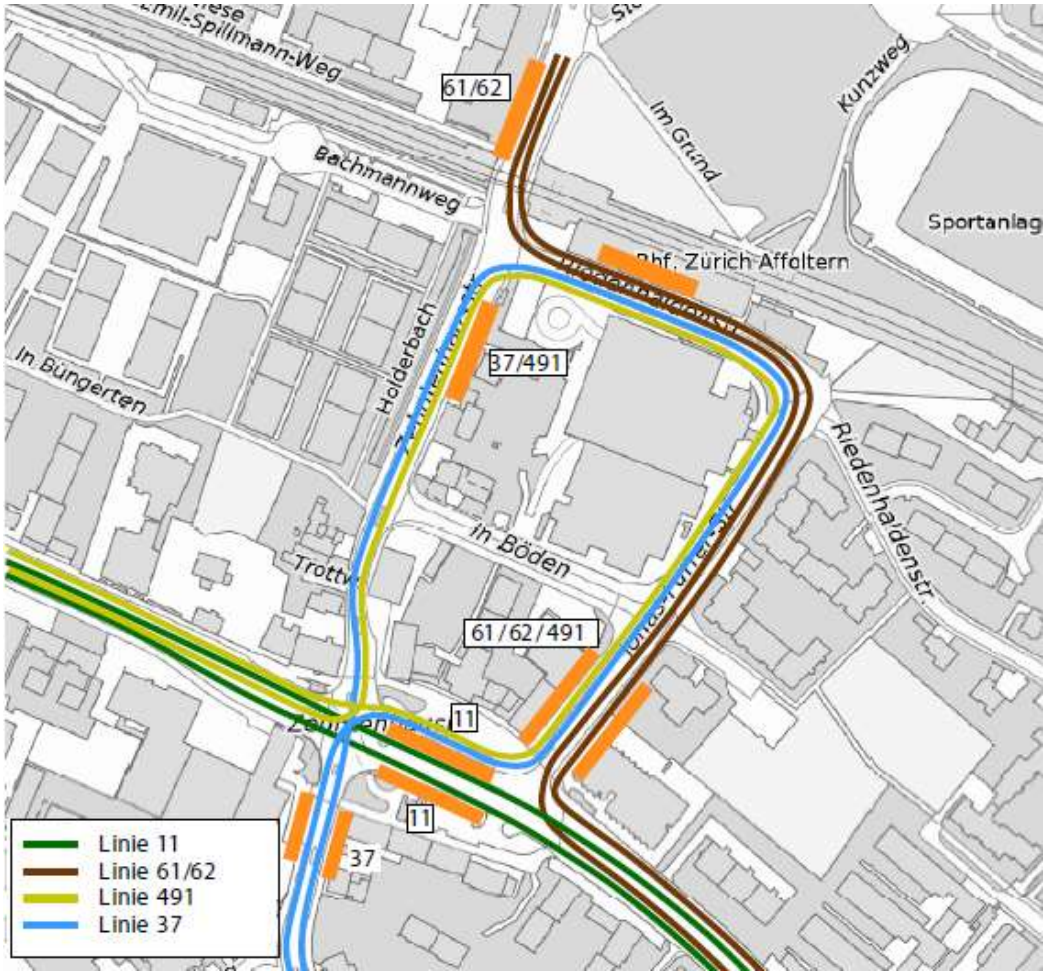
→Baukosten (+/- 30%) Gesamtprojekt: ca. 350 Mio. Franken

Zehntenhausplatz – Variante Unterführung MIV

Referenzbeispiel Bahnhofquai

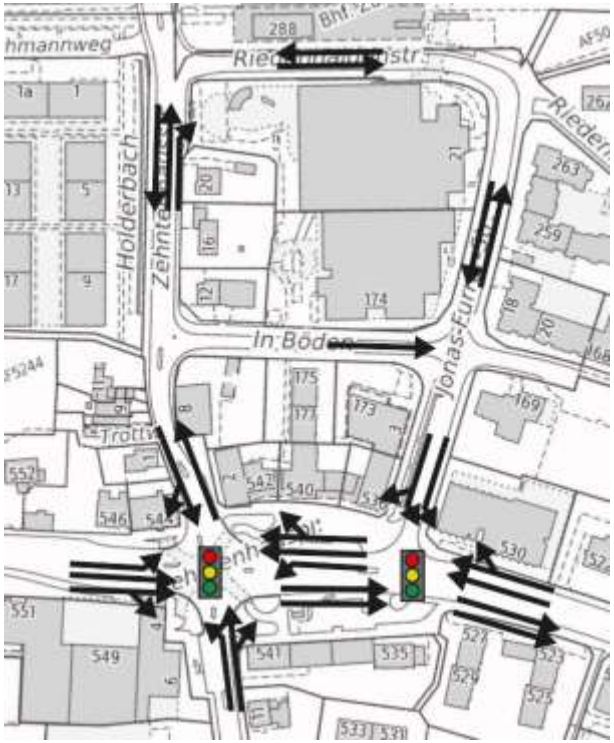
Referenzbeispiel Alfred-Escher-Strasse

Zehntenhausplatz – Haltestellen öV

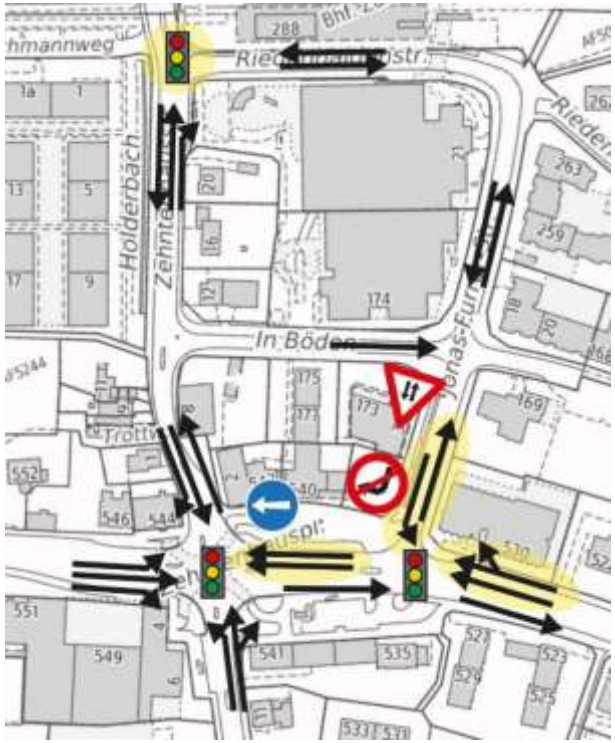


Zehntenhausplatz – Verkehrsführung

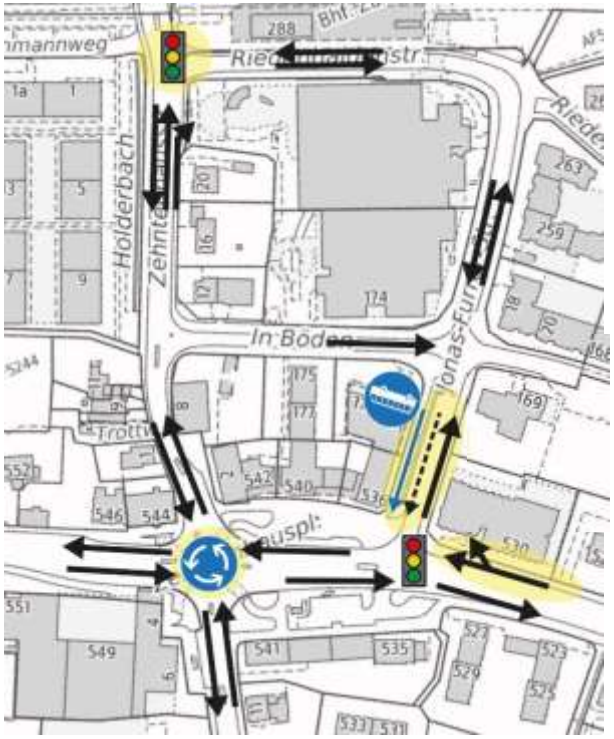
Heute



Variante à Niveau



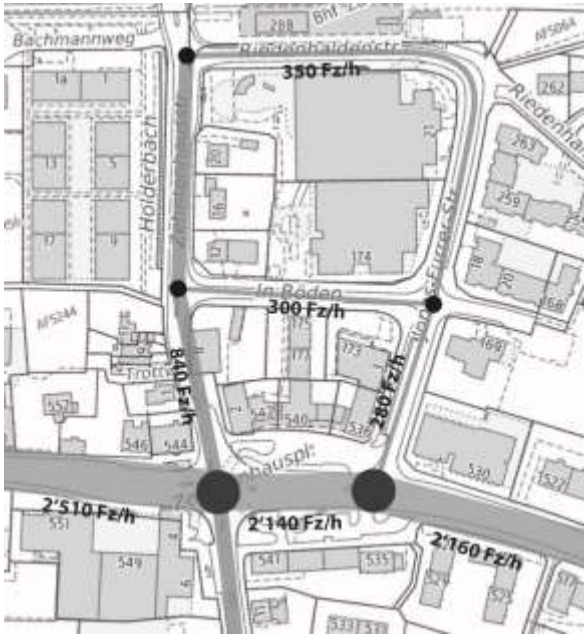
Variante Unterführung



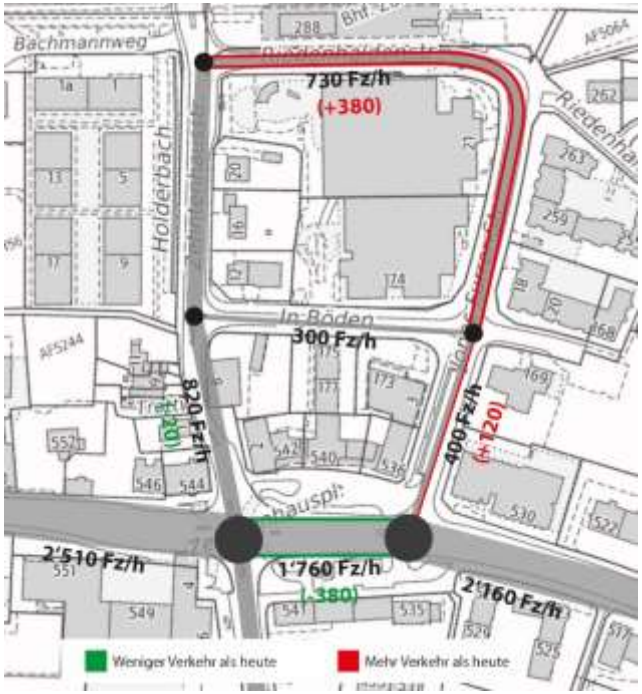
Option: Ausfahrt Jonas-Furrer-Strasse für Autoverkehr offen lassen

Zehntenhausplatz – Verkehrsbelastungen

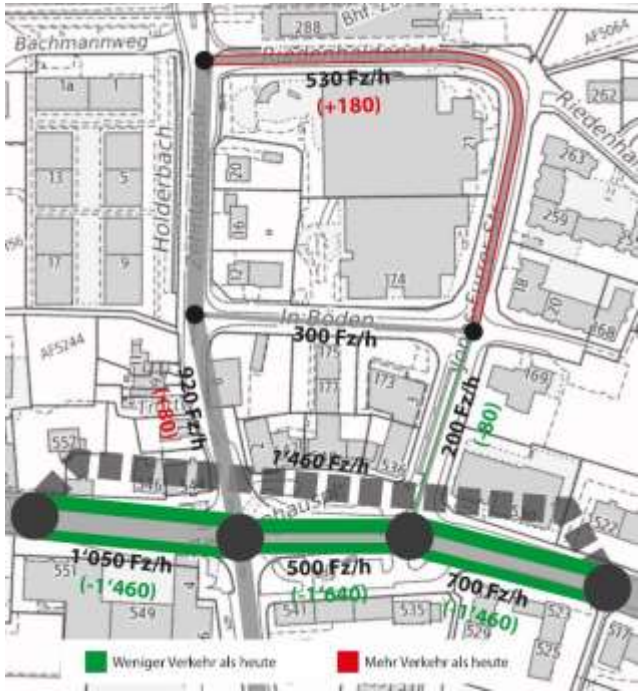
heute



Variante à Niveau



Variante Unterführung

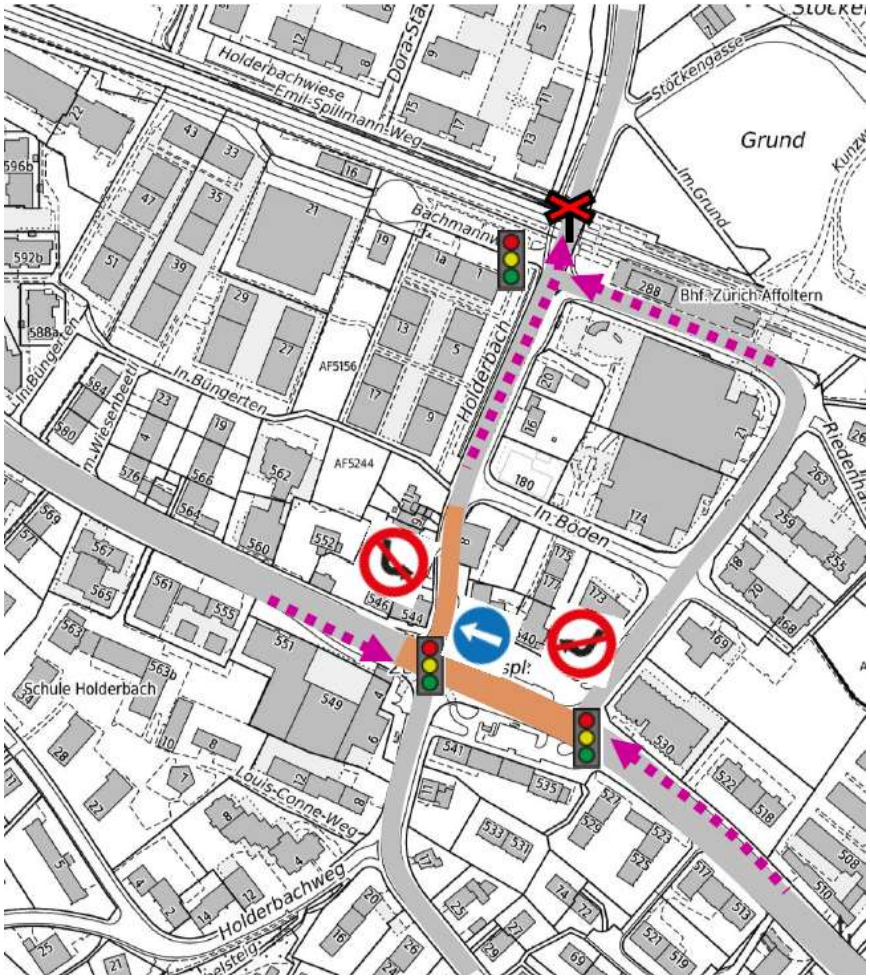


Verkehrsbelastungen Abendspitzenstunde 17.00-18.00 Uhr

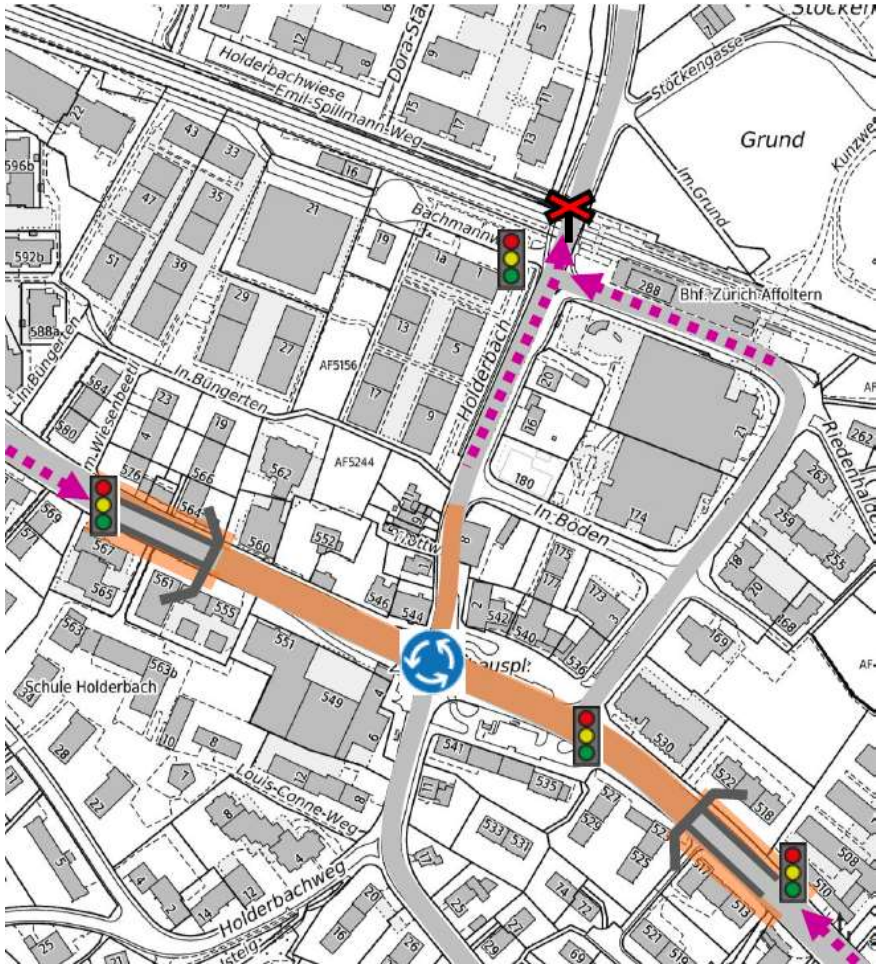
- Entlastung Zehntenhausplatz durch Unterführung ca. 60-70%, in Variante à Niveau ca. 10%
- für Zehntenhausstrasse keine Veränderung, bzw. geringe Mehrbelastungen von ca. 10%
- Grössere Zunahmen für Jonas-Furrer-Strasse und Bereich Bahnhof (in Variante Unterführung abhängig von Verkehrsregime Jonas-Furrer-Strasse)

Zehntenhausplatz – Prinzip Staumanagement

Variante à Niveau



Variante Unterführung



Folgende Bereiche sind möglichst rückstaufrei zu halten:

- Knotenbereiche
- Bereich Mischverkehr Tram/Auto entlang der Unterführung

möglichst staufreie Bereiche

Rückstau

Zehntenhausplatz – Variante à Niveau

Beurteilung öV und Fussverkehr

heutiger Planstand

öV:

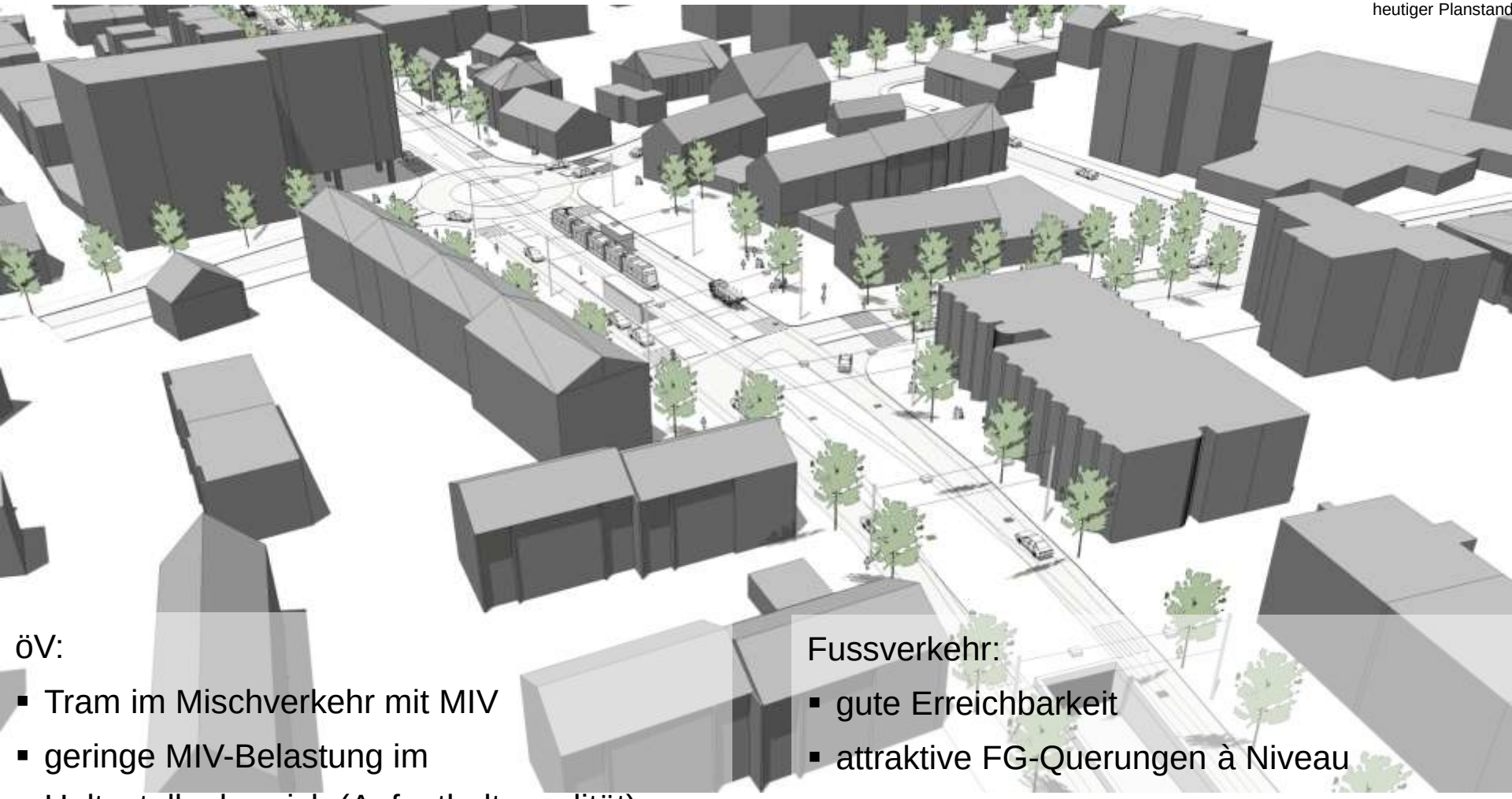
- durchgehendes Eigentrassee
- direkte Zugänge zu Haltestellen
- Inselhaltestellen (kleinere Wartebereiche)
- Nur teilweise Priorisierung öV am Knoten

Fussverkehr:

- FG- Querungen à Niveau
- Trennwirkung MIV bleibt
- Engstelle Hochhaus bzw. Rest. Löwen

Zehntenhausplatz – Variante Unterführung MIV

Beurteilung öV und Fussverkehr



öV:

- Tram im Mischverkehr mit MIV
- geringe MIV-Belastung im Haltestellenbereich (Aufenthaltsqualität)
- Querung zur Haltestelle ohne LSA

Fussverkehr:

- gute Erreichbarkeit
- attraktive FG-Querungen à Niveau
- weniger Verkehr, Aufenthaltsqualität Platz
- Rampen- u. Verflechtungsbereiche als neue Barrieren

Zehntenhausplatz – Variante à Niveau

Beurteilung Städtebau

Platz:

- Aufwertung Platz möglich
- Veränderung städtebauliche Situation und Wahrnehmung des Stadtraums (Nebeneinander mit Tram, Fussgänger etc.)
- MIV Belastung bleibt
- Engstelle Hochhaus bzw. Rest. Löwen

Umfeld:

- Aufwertung der Achsen (Fussgänger, Velo, Bäume) möglich
- Entwicklungsmöglichkeiten entlang Wehntalerstrasse bleiben bestehen
- Gewisse Einschränkungen in den Vorzonen wg. grösserem Strassenquerschnitt

Zehntenhausplatz – Variante Unterführung MIV

Beurteilung Städtebau

Platz:

- Aufwertung Platz möglich
- Reduktion Trennwirkung Verkehrsbelastung
- höhere Attraktivität für Nutzungen am Platz
- Nutzbare Fläche etwa gemäss Istsituation
- Gewisse (nicht nutzbare) Restflächen

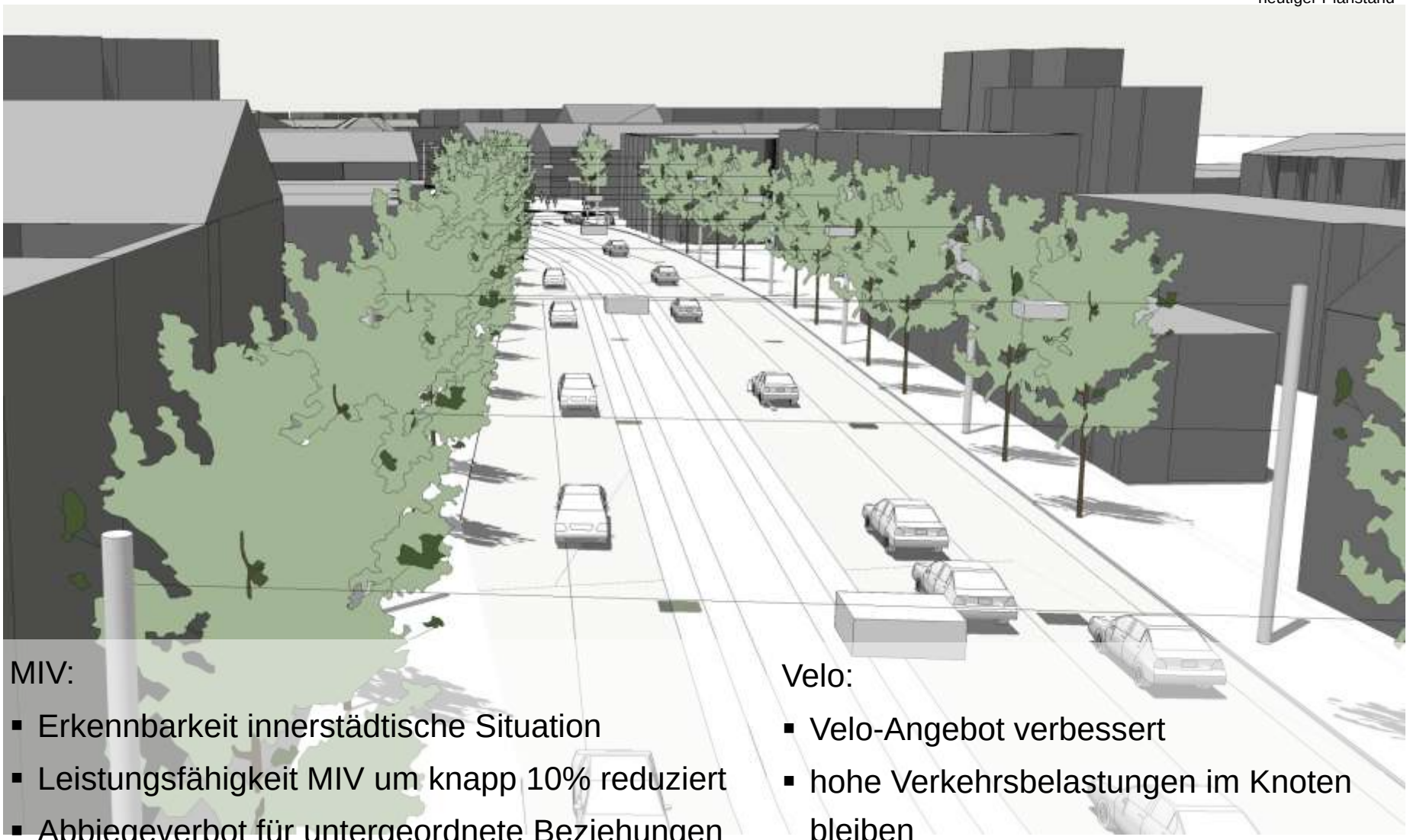
Umfeld:

- unklares, unruhiges Raumbild (Wechsel von Verflechtungs-, Rampen-, Platzbereich)
- Trennwirkung durch Rampenbauwerke (MIV-orientierte Lösung)
- Erschliessung Grundstücke schwierig
- Entwicklung entlang Rampen und Verflechtungsstrecken eingeschränkt

Zehntenhausplatz – Variante à Niveau

Beurteilung MIV und Veloverkehr

heutiger Planstand



MIV:

- Erkennbarkeit innerstädtische Situation
- Leistungsfähigkeit MIV um knapp 10% reduziert
- Abbiegeverbot für untergeordnete Beziehungen führt zu Umwegfahrten

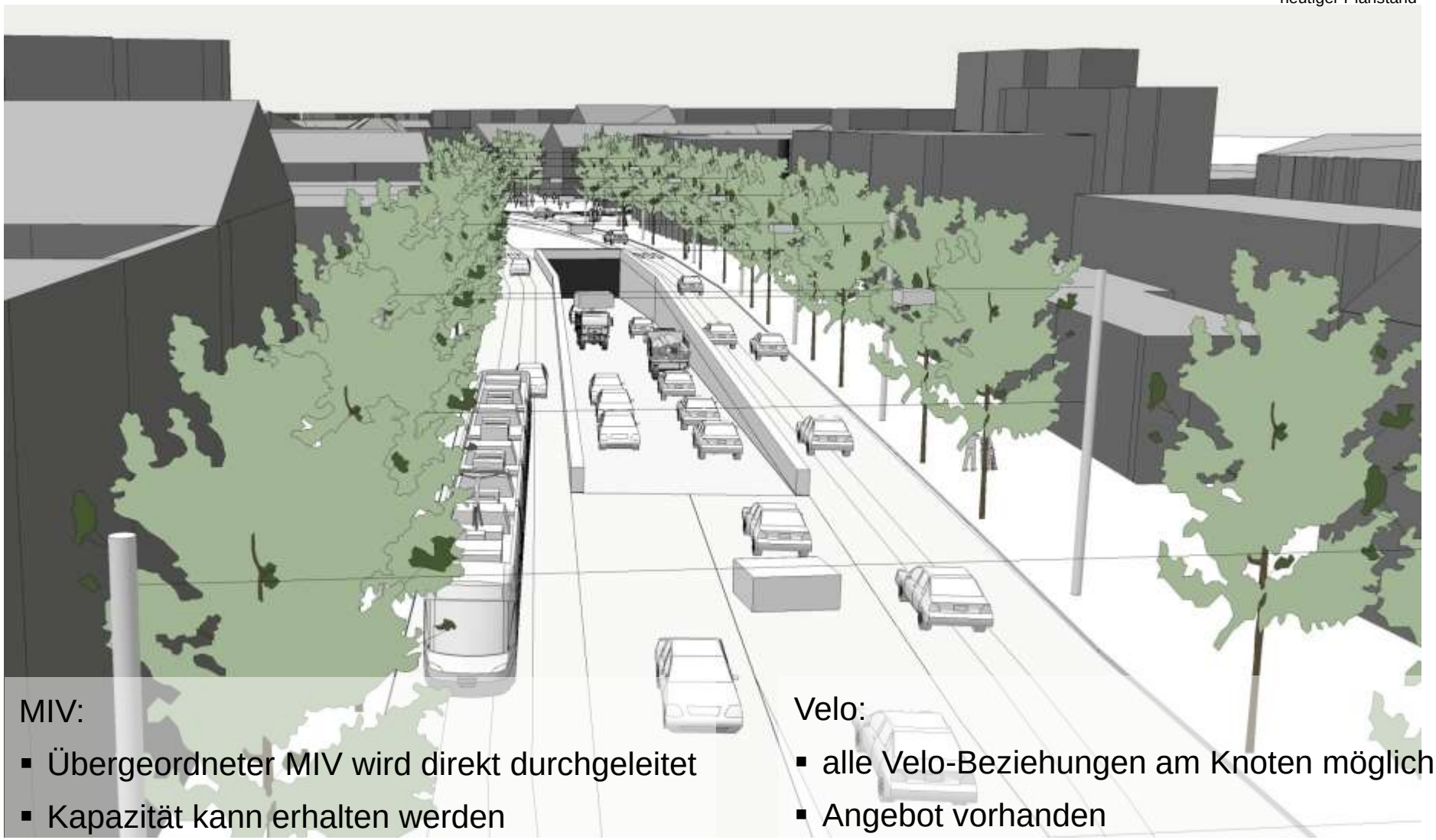
Velo:

- Velo-Angebot verbessert
- hohe Verkehrsbelastungen im Knoten bleiben

Zehntenhausplatz – Variante Unterführung MIV

Beurteilung MIV und Veloverkehr

heutiger Planstand



MIV:

- Übergeordneter MIV wird direkt durchgeleitet
- Kapazität kann erhalten werden
- Verflechtungsbereiche bei den Rampen

Velo:

- alle Velo-Beziehungen am Knoten möglich
- Angebot vorhanden
- weniger MIV in Knotenbereichen

Beurteilung Varianten Zehntenhausplatz – Fazit (1)

Beide Varianten:

- Verbesserungen für Fuss- und Veloverkehr entlang Wehntalerstrasse und bei Querungen
- Aufhebung Verkehrsbeziehungen am Zehntenhausplatz und teilweise Verlagerung in Jonas-Furrer- u. Riedenhaldenstrasse

Variante à Niveau:

- durchgängige Eigentrassierung für Tram und dadurch Vorteil für Busverkehr
- Kapazitätsreduktion für Autoverkehr in Spitzenzeiten um ca.10%
- Erhöhung Verkehrssicherheit durch optimierte Verkehrssteuerung

Beurteilung Varianten Zehntenhausplatz – Fazit (2)

Variante Unterführung MIV:

- im Bereich der Rampen Tram im Mischverkehr und dadurch Gefahr von Behinderungen durch Autos
- unerwünschte Trennwirkung aufgrund der Rampen- und Verflechtungsbereiche.
- Kosten rund 80 Mio. CHF höher als für die Variante à Niveau

Fazit

- Für das Tram Affoltern – City liegt eine machbare Gesamtlösung vor. Sie ermöglicht
  - ein attraktives, zuverlässiges öV-Angebot,
  - Verbesserungen für den Velo- und Fussverkehr,
  - eine siedlungsorientierte Gestaltung des Strassenraumes entlang der Wehntalerstrasse.
- Für den Bereich Zehntenhausplatz stehen zwei machbare Lösungen zur Diskussion. Für die weiteren Schlüsselstellen wurde die Machbarkeit ebenfalls nachgewiesen.
- Die Variante Unterführung weist höhere Kosten auf als die Variante à Niveau.
- Die Zentrumsentwicklung kann unabhängig und parallel zum Tramprojekt geplant werden.

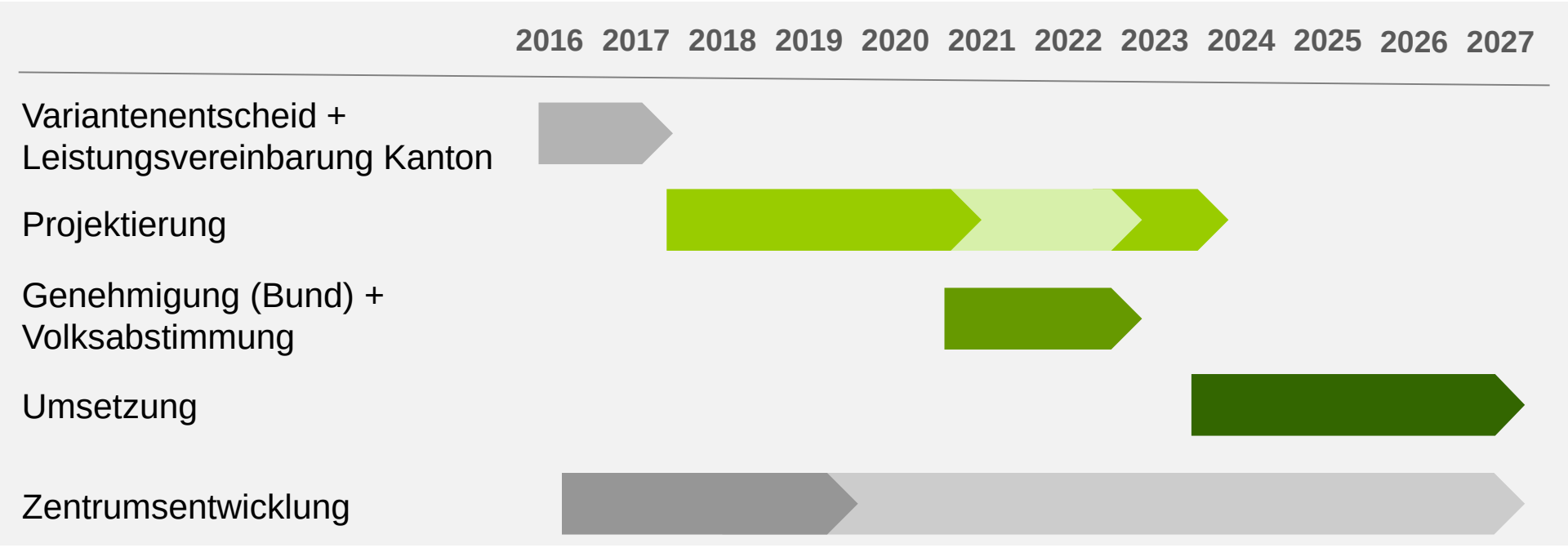
Stellungnahme Kanton

- Beide Varianten für den Bereich Zehntenhausplatz sind machbar.
- Die Kosten sind ein entscheidender Faktor. Eine teurere Lösung muss einen wesentlich grösseren Nutzen ausweisen können.
- Meinung des Quartiers ist wichtig.

Inhalt

Begrüssung	P. Meier
Tram Affoltern	A. Türler
Zentrumsentwicklung	N. Pola
Machbarkeitsstudie	F. Leutenegger
Weiteres Vorgehen	**F. Leutenegger**
Diskussion + Meinungsbildung	Plenum
Abschluss	F. Leutenegger, P. Meier

Weiteres Vorgehen – vorgesehene Termine



Nächste Schritte:

- Stadtratsbeschluss zum Variantenentscheid
- Brief an Kanton