

## Protokoll

### Begleitgruppe Zentrumsplatz Affoltern – Themensitzung II VERKEHR

---

Datum	26. September 2022, 17:30 – 19:00
Teilnehmende Begleitgruppe	Olivier Aecherli, IG Zehntenhausplatz Rolf Diener, Quartiertreff Zehntenhaus Kurt Graf, Quartiertreff Zehntenhaus Pia Meier, Kerngruppe Affoltern Robert Salkeld, Quartierverein Affoltern
Teilnehmende Stadt Zürich	Clara Jörger, Projektleiterin Zentrumsplatz TAZ Cynthia Müller, TAZ Marco Rothenfluh, VBZ Thomas Kreyenbühl, VBG
Entschuldigte Begleitgruppe	Maja Hernandez, OJA Affoltern David Meury, OJA Affoltern, Chantico Alba Ledesma, Quartierverein Affoltern Nicolas Mumenthaler, Post Regula Stocker, GZ Affoltern Thomas Weilenmann, Migros Pensionskasse Daniel Zimmermann, IG Zehntenhausplatz
Verteiler	Teilnehmende und Entschuldigte / Website Stadt Zürich Projektteam und Planungsteam
Ort	Quartiertreff Zehntenhaus

---



### **Traktanden**

---

1. Begrüssung, Ziele und Ablauf der Sitzung
  2. Ausgangslage
  3. Studie Bus 491
  4. Fragen und Diskussion
  5. Ausblick auf die nächsten Arbeitsschritte
-

---

## 1. Begrüssung, Ziele und Ablauf der Sitzung

Clara Jörger begrüsst die Anwesenden. Die Sitzung dient dazu, die von der VBZ erarbeitete Studie zur Führung des Bus 491 zu erläutern und den Variantenfächer nachvollziehbar darzulegen. Dabei werden mögliche Auswirkungen auf die Konzeptskizze Zentrumsplatz aufgezeigt. Inhaltliche Fragen zur Studie können mit den Anwesenden geklärt und das weitere Vorgehen besprochen werden.

## 2. Ausgangslage

Die Ausgangslage wird in Erinnerung gerufen: Auf Basis des Leitbildes zum Zentrums Affoltern wurde die Skizze zum Zentrumsplatz und dem Zehntenhausgarten erstellt. Dabei konnte durch die Studie Verkehrsführung in Böden nachgewiesen werden, dass der neue Platz für den Motorisierten Individualverkehr MIV gesperrt werden kann. Im Leitbild ist ein Eintrag "evtl. Bus" über den Platz eingetragen.

## 3. Studie Bus 491

Marco Rothenfluh erläutert die Studie zur Busführung über den Zentrumsplatz (Präsentation vgl. Anhang zum Protokoll).

## 4. Fragen und Diskussion

- **Wer sind die Nutzenden der Buslinie 491? Welche Ziele hat die Kundschaft?**  
Die Auswertungen zu Ein- und Aussteigenden liegen vor, wohin die Reisenden wollen, kann mit den vorhandenen Datengrundlagen nicht festgestellt werden. Beobachtungen vor Ort zeigen, dass es sich v.a. um Umsteigende auf die Linien 61/62/32, sowie in Richtung ETH handelt. Ebenso werden Ziele am Zehntenhausplatz aufgesucht.
- **Wird trotz der heute schon knappen Wendezeit und dem voraussichtlichen Tempo 30 in der Furttalstrasse nicht sowieso geplant, ein weiteres Fahrzeug einzusetzen?**  
Thomas Kreyenbühl bestätigt, dass von Seiten VBG aktuell kein neues Fahrzeug eingeplant wird. Das Einhalten des Fahrplans soll betrieblich mit dem vorhandenen Fahrzeugeinsatz gelöst werden.  
Die Begleitgruppe schätzt die Wahrscheinlichkeit eines zusätzlichen Buses unabhängig von der Planung des Zentrumsplatzes hoch ein. Es sei aus ihrer Sicht lediglich eine Frage der Zeit bis ein zusätzliches Fahrzeug notwendig ist (aktuell Stau und Wartezeiten).  
Thomas Kreyenbühl merkt an, dass sich für die VBG die Ausgangslage ändert,

wenn durch Tempo 30 ein zusätzliches Fahrzeug benötigt wird. Sofern die Finanzierung sichergestellt ist, würde für die Linie 491 ein neues Angebotskonzept mit Anschlüssen am Bahnhof Affoltern (Variante 7) ausgearbeitet werden.

## **Hinweise der Begleitgruppe zu den einzelnen Varianten**

### **Variante 2**

Beim Abbau der zwei MIV-Spuren auf der Zehntenhausstrasse würde die Gefahr bestehen, dass der Knoten Zehntenhausplatz überstaut wird. Das ist weder für den Bus noch für den MIV erwünscht. Mit der 2-spurigen Führung der Zehntenhausstrasse besteht Potential, dass der Bus gegenüber heute keine zusätzliche Verlustzeit erfährt.

### **Variante 3**

Die Anwohnerschaft wird sich gegen einen Busbetrieb wehren, da sie bereits aus ihrer Sicht von zu viel Verkehr belastet sind (= Bestätigung des Nachteils).

### **Variante 4**

Die heutige Wendeschleife wird durch den 32-Bus genutzt und ist dafür ausgelegt. Beobachtungen der Begleitgruppe zeigen, dass die Wendeschleife auch heute schon genutzt wird.

### **Variante 6**

Relativierung Nachteil "Verständlichkeit": stadteinwärtsfahrende Personen aus dem Quartier gehen direkt auf das Tram, einzig die Umsteigebeziehung von Bus auf Tram beim Holzerhurd ist verständlich.

Zusätzlich erkannter Nachteil: Bus auf der Wehntalerstrasse muss mit dem MIV im Mischverkehr geführt werden, da das Tramtrasse als begrünter uBK ausgebildet ist.

### **Variante 7**

Die Begleitgruppe fragt, ob nicht sowieso für die Stabilitätserhöhung der Buslinie 491 Hüttikon / Dällikon nach Regensdorf ein weiteres Fahrzeug eingesetzt werden muss. Die Buslinie 491 wird bereits heute in den Stosszeiten am Bahnhof Regensdorf getrennt, damit beide Bahnhöfe stabil an das jeweilige Quartier angeschlossen werden können. Während den Spitzenzeiten sind im Abschnitt Regensdorf-Hüttikon drei Fahrzeuge (15'-Takt) und im Abschnitt Regensdorf-Zehntenhausplatz ein Fahrzeug im Einsatz (30'-Takt). Ausserhalb der Spitzenzeiten ist die Linie nicht getrennt und es werden zwei Busse für die ganze Verbindung eingesetzt (30'-Takt).

## Fazit und weiteres Vorgehen

Die Variante 1 mit der Führung des Bus 491 über den neuen Zentrumsplatz ist ein Zwischenresultat, langfristig wird eine Verlängerung der Buslinienführung via Bahnhof Affoltern angestrebt. Der 30min-Takt der Linie 491 ist für die Nutzenden des neuen Zentrumsplatzes zumutbar, eine Taktverdichtung oder die Führung weiterer Linien über den Zentrumsplatz ist zu verhindern. Es wird keine Gestaltung des Zentrumsplatzes spezifisch für den Busbetrieb gemacht.

Sobald aus anderen Gründen als dem neuen Zentrumsplatz (T30, Fahrplan usw.) ein Zusatzfahrzeug notwendig wird, muss die alternative Linienführung via Bahnhof Affoltern in Betracht gezogen werden. Diese Festlegungen werden im Planungsbericht zum Zentrumsplatz festgehalten.

Die Begleitgruppe zeigt Interesse daran, zusammen mit der VBG beim ZVV einen Antrag im nächsten Fahrplanverfahren für eine neue Buslinienführung via Bahnhof Affoltern einzureichen (voraussichtlich März 2023). Bei der Entscheidung, ob der Antrag berücksichtigt wird, sind die finanziellen Mittel des Kantons und die Priorisierung gegenüber anderen Projekten ausschlaggebend. Die Umsetzung von Tempo 30 wäre ein gutes Argument und die Finanzierung hätte einen konkreten Aufhänger.

Die Post bringt Anlieferungsverkehr über den Zentrumsplatz, was nicht erwünscht ist. Bei der Jurierung und der Überarbeitung des Siegerprojektes muss ein entsprechendes Anlieferungskonzept eingefordert werden.

## 5. Ausblick auf die nächsten Arbeitsschritte und Termine

5. Dezember 2022	Schlussjurierung	MPK/Post
Januar 2023	Einarbeiten der Ergebnisse Wettbewerb in die Konzeptskizze / Vorstudie	Stadt ZH/ Planer*innen
Ca. Februar/März 2023	Workshop 2	Begleitgruppe

Für das Protokoll  
Clara Jörger, 12.10.2022

## Anhang: Präsentation



# Partizipative Entwicklung Zentrumsplatz

# Variantenfächer Wendefahrt Linie 491

Zürich, 26.09.2022

Wir bauen, um zu gestalten  
Mobilität und Räume für Menschen

# Programm

Begrüssung, Ziele und Ablauf

Clara Jörger TAZ

Ausgangslage

Clara Jörger TAZ

**Studie Bus 491**

Marco Rothe fluh VBZ

**Fragen und Diskussion**

Begleitgruppe

Ausblick auf die nächsten Arbeitsschritte

Clara Jörger TAZ

# Anwesende Begleitgruppe

**Robert Salkeld**

**Kurt Graf**

**Rolf Diener**

**Pia Meier**

**Chantico Alba Ledesma**

**Olivier Aecherli**

Quartierverein Affoltern,

Quartiertreff Zehntenhaus

Quartiertreff Zehntenhaus

Kerngruppe Affoltern

Quartierverein Affoltern

IG Zehntenhausplatz

## **Entschuldigt:**

**Daniel Zimmermann**

**Regula Stocker**

**Thomas Weilenmann**

**Nicolas Mumenthaler**

**David Meury**

**Maja Hernandez**

IG Zehntenhausplatz

GZ Affoltern

Migros Pensionskasse

Post

OJA Affoltern

OJA Affoltern



# Städtische Verwaltung und Verkehrsbetriebe Glattal VBG

**Thomas Kreyenbühl**

Leiter Angebot VBG

**Marco Rothenfluh**

Verkehrsbetriebe VBZ

**Cynthia Müller**

Tiefbauamt, Verkehrsstudie Im Böden

**Clara Jörger**

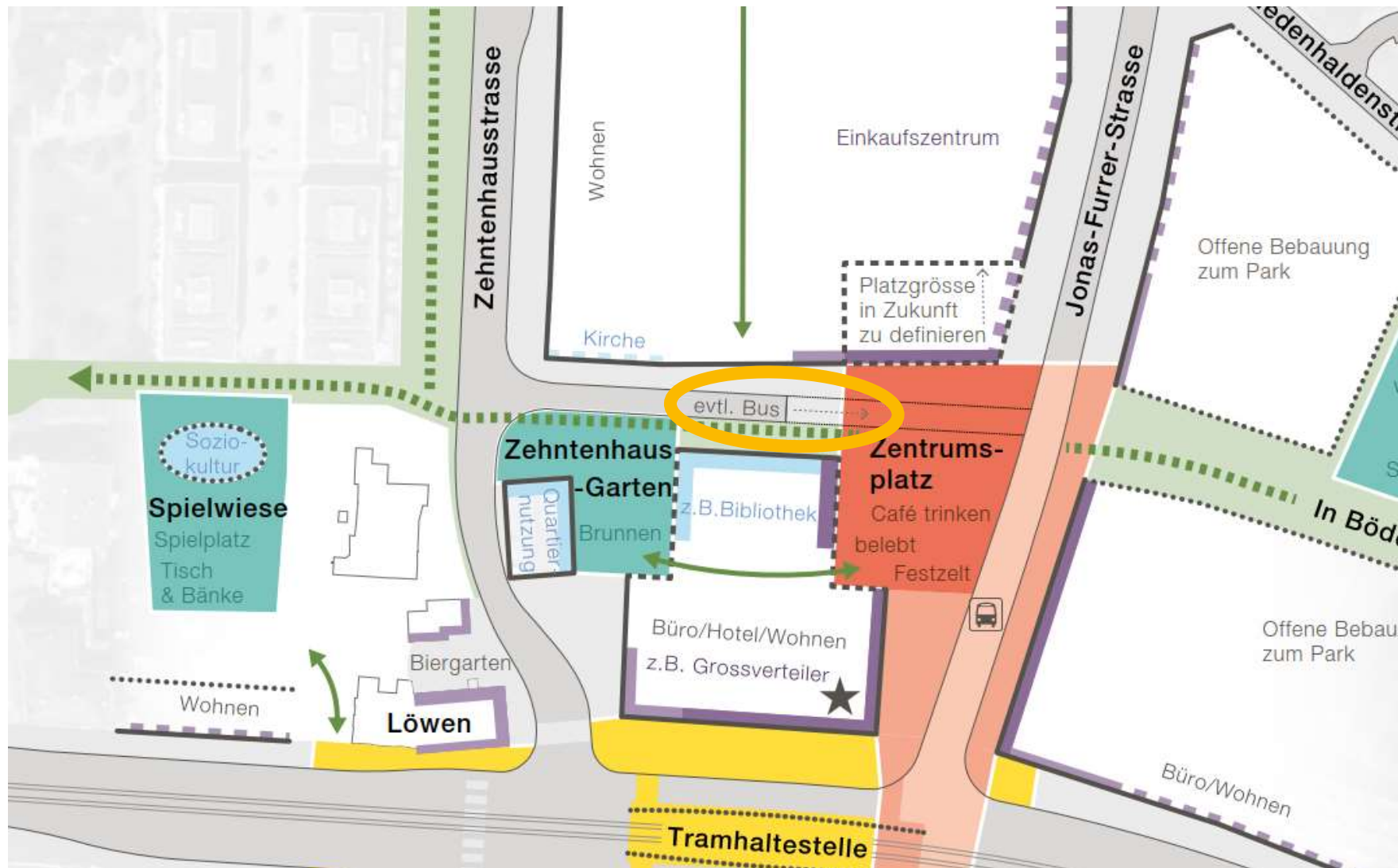
Tiefbauamt, PL Zentrumsplatz und Protokoll

# Ziel der heutigen Sitzung

- Studie Bus 491 erläutern und den Variantenfächer nachvollziehbar darlegen
- Auswirkungen auf die Konzeptskizze Zentrumsplatz aufzeigen
- Inhaltliche Fragen zur Studie beantworten
- Weiteres Vorgehen

# Konzeptskizze Zentrumsplatz

# Ausgangslage Leitbild

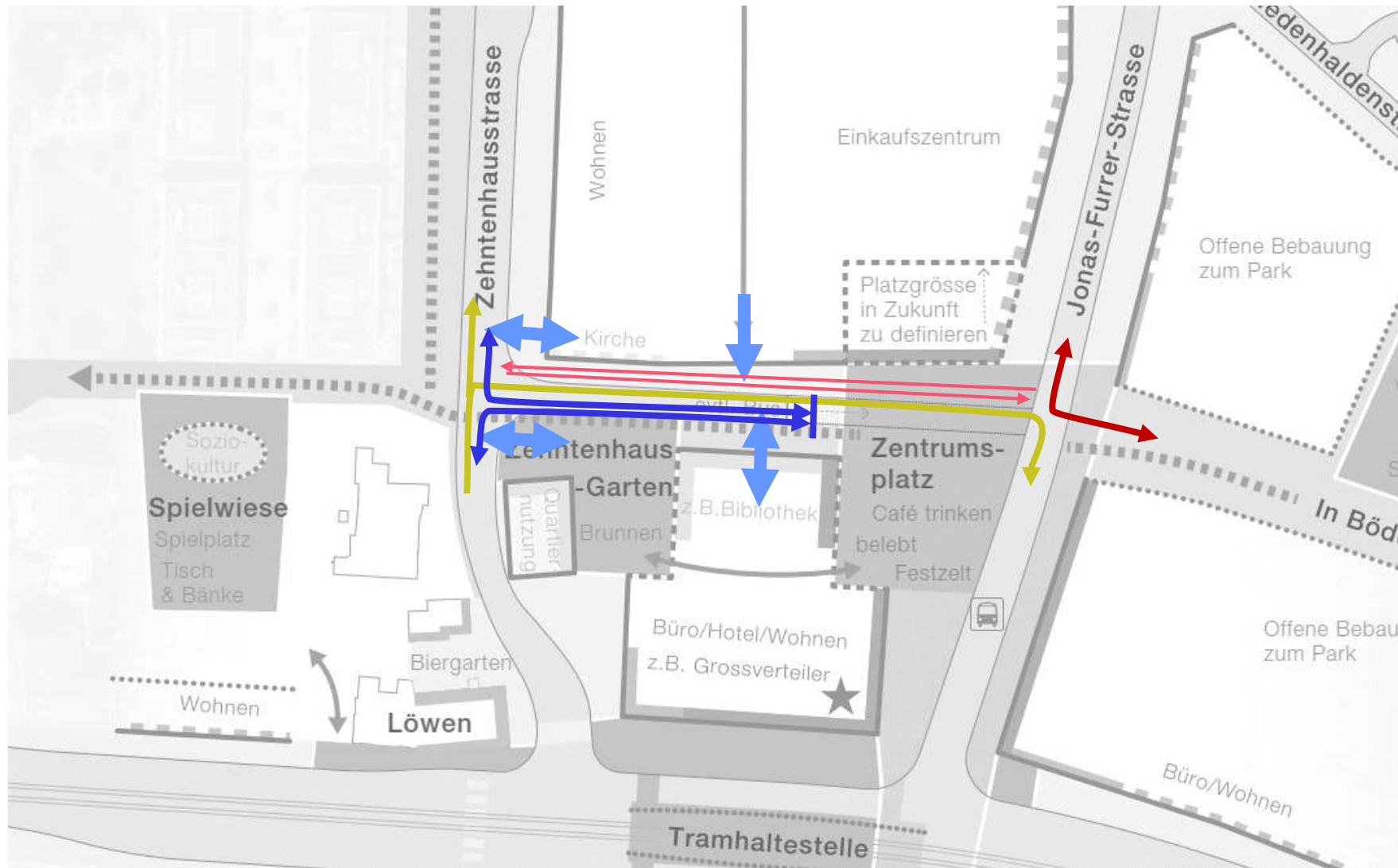




# Verkehrskonzept In Böden



# Verkehrskonzept In Böden (Stand: September 2022)



**Bus**

**Velo /  
Velovorzugsroute**

**Erschliessung  
angrenzende Grundstücke**

**Motorisierter  
Individualverkehr**



**Begegnungszone  
(neu: Gegenverkehr)**

**Begegnungszone  
mit Fahrverbot,  
ausg. ÖV und Velo\***

\*Die Signalisation des Zentrumsplatz muss noch abschliessend vorgenommen werden. Hier ist ein Vorschlag dargestellt.



# Linienführung Busse

# Hintergrund

## Diskussion an letzter Begleitgruppensitzung

Die Wendeschleife über In Böden ist nicht nachvollziehbar und nicht gewünscht.

Wieso sind die Bushaltestellen nicht beim Bahnhof angeordnet, sondern beim Zehntenhausplatz?

Der Taktfahrplan ist zu unstet, als dass man eine ganze Platzgestaltung davon abhängig machen sollte.

Wieso ist die Linie 491 auf den Bahnhof Regensdorf orientiert, obwohl die Lastrichtung der Frequenzen in Richtung Zürich liegt?

→ Es fehlte bisher eine nachvollziehbare Variantenstudie zur Busführung um den Vorschlag der VBZ als Bestvariante anzuerkennen.

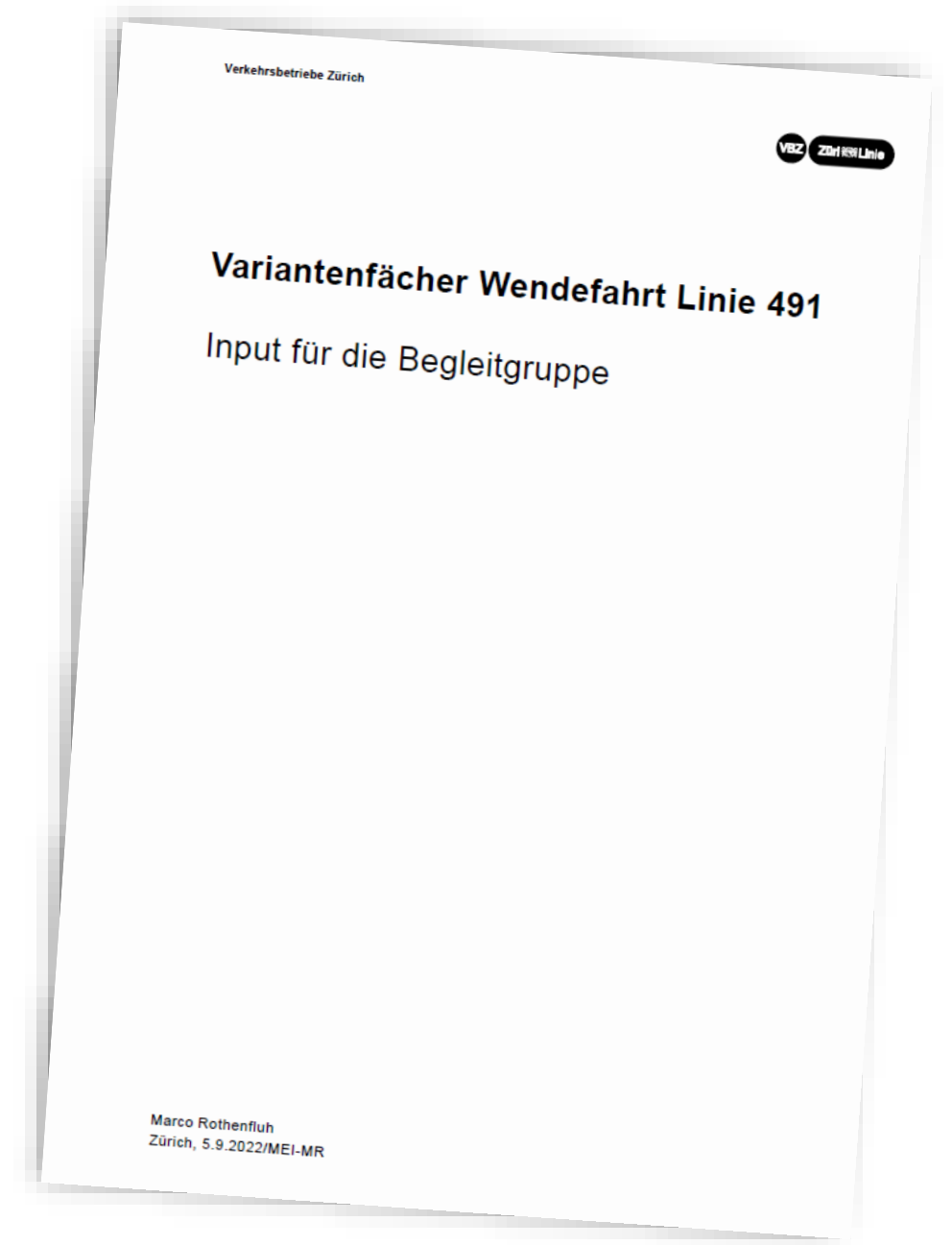
# Verkehrsstudie

Vor- und Nachteile verschiedener Wendemöglichkeiten aufzuzeigen

Referenzvariante mit Tram Affoltern

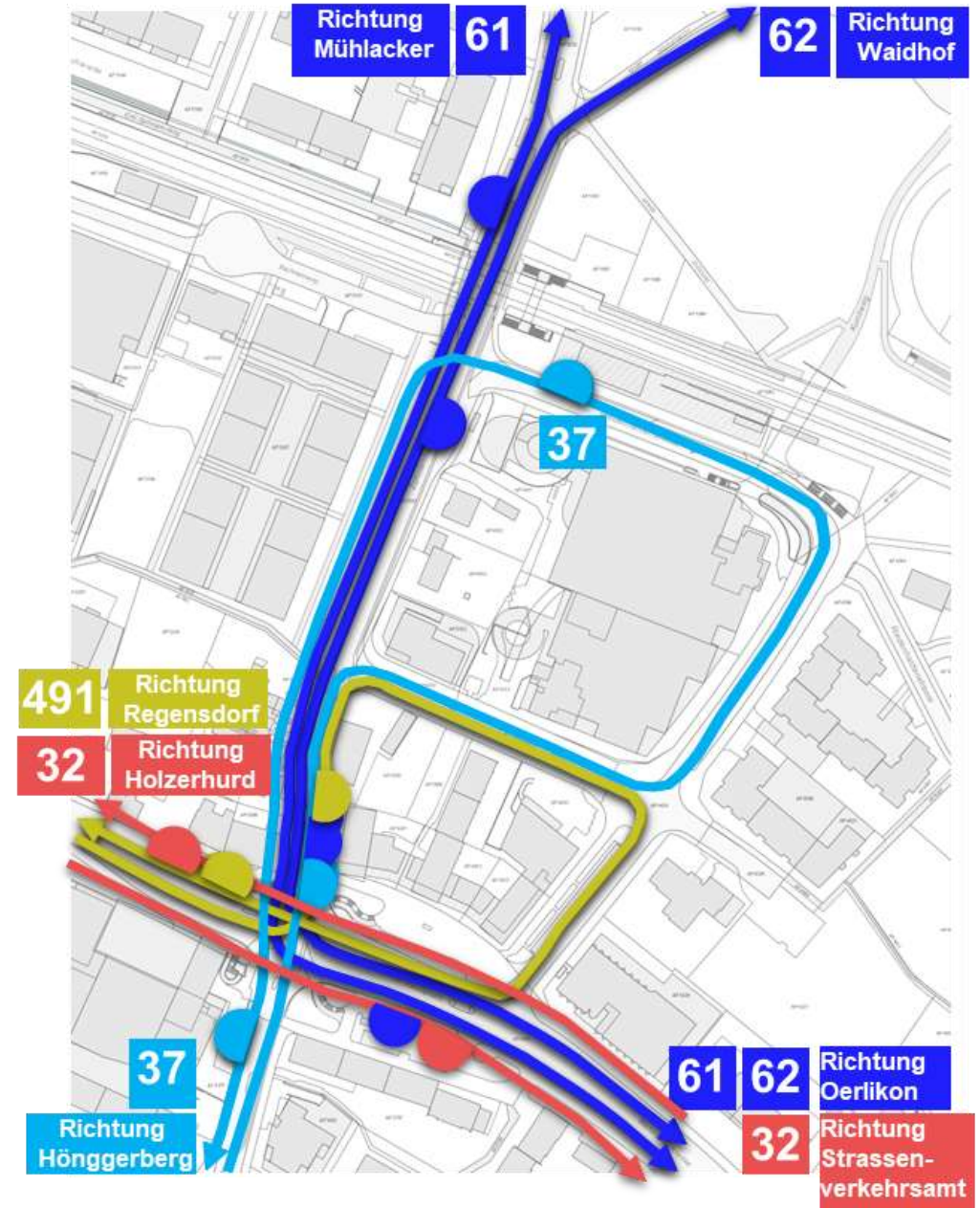
Abwägung der Kosten/Nutzen ist eine politische Frage

Empfehlung aus fachlicher Sicht



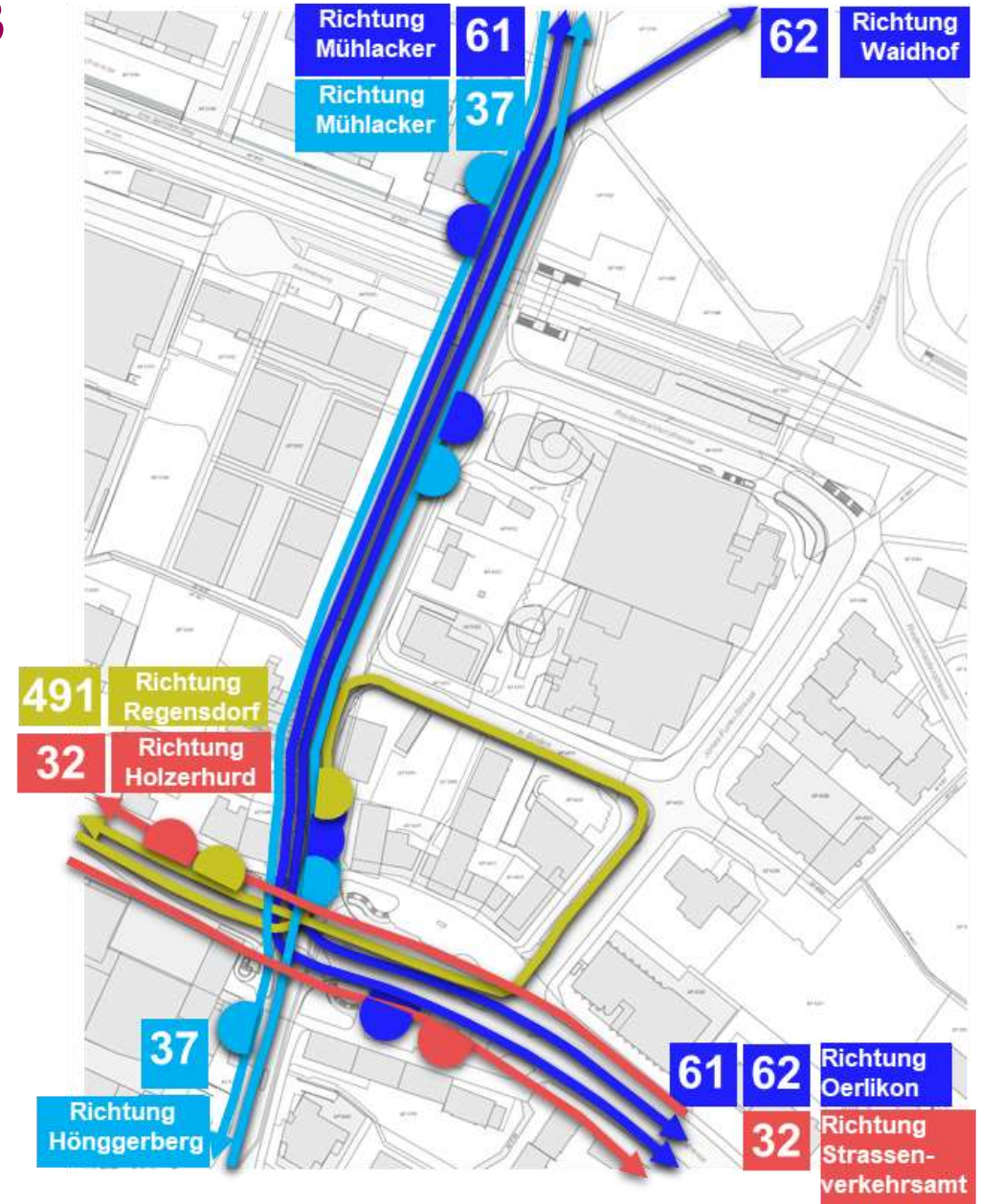
# Linienführung heute

L37 und L491 wenden heute via In Böden



# Linienführung ab Dezember 2023

Verlängerung der L37 bis Mühlacker



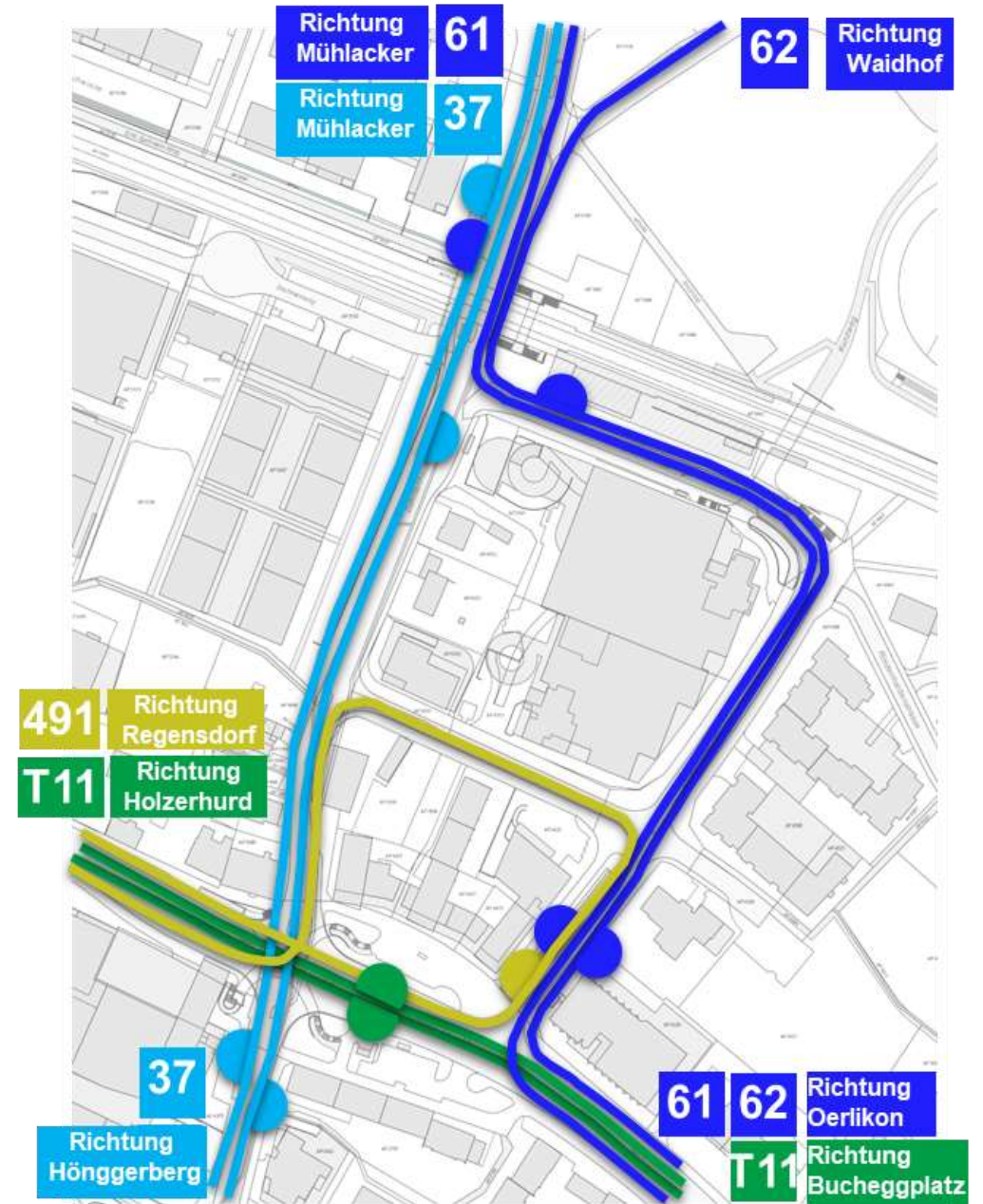


# Linienführung mit Tram Affoltern

L32 durch T11 ersetzt

L61 / L62 via Jonas-Furrer-Strasse und Riedenhaldenstrasse

Keine Haltekante Zehntenhausplatz in der Zehntenhausstrasse möglich



# Variantenübersicht

Var 1: Wenden via In Böden (Referenzvariante)

Var 2: Wenden via Riedenhaldenstrasse (Bahnhof Affoltern)

Var 3: Wenden via Bächlerstrasse

Var 4: Wenden via Schlaufe Hungerbergstrasse

Var 5: Wenden via Schlaufe Holzerhurd

Var 6: Wenden via Holzerhurd / Hungerbergstrasse

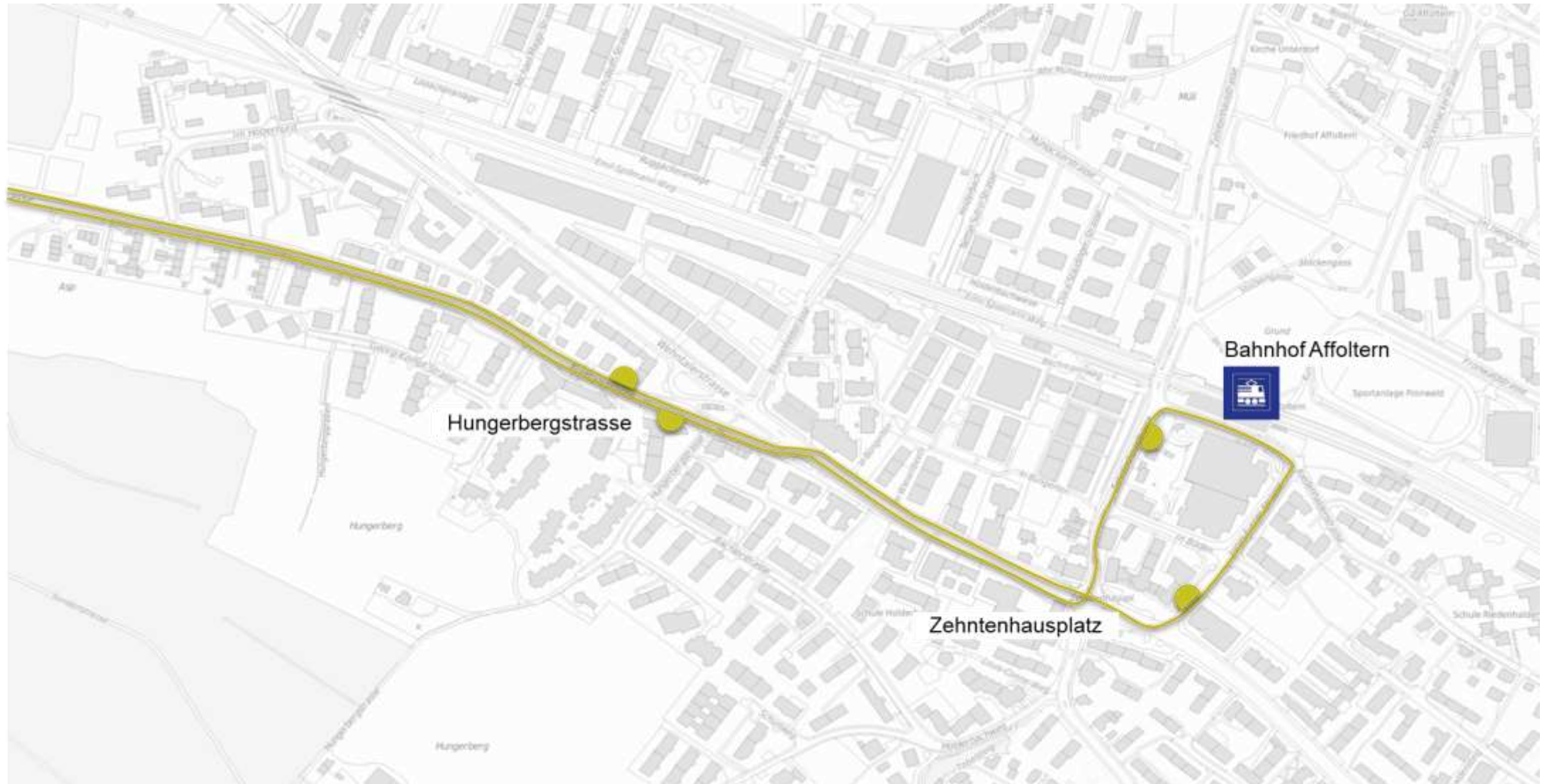
Var 7: Anschlüsse am Bahnhof Affoltern

# Var 1: Wenden via In Böden (Referenzvariante)





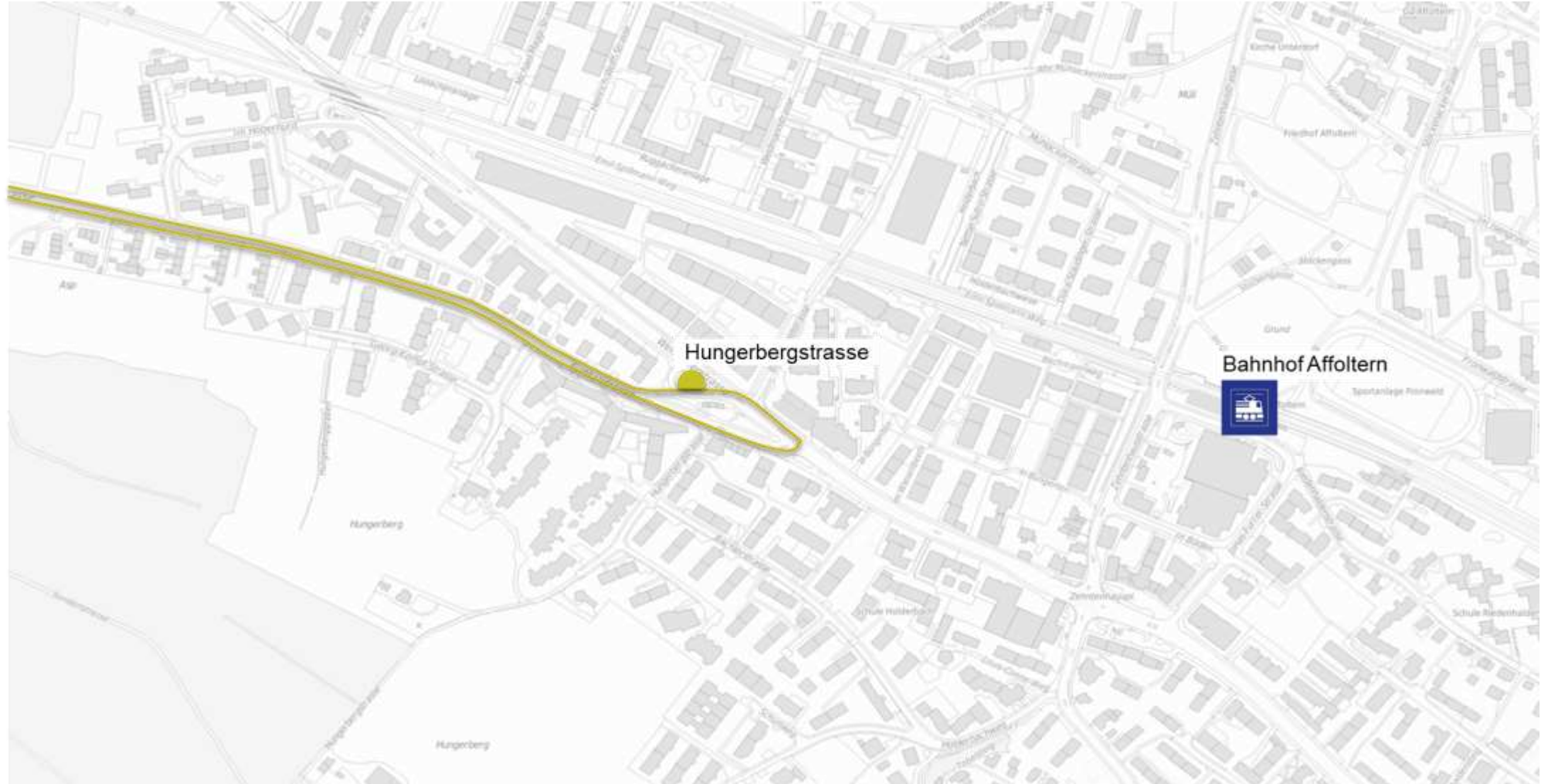
## Var 2: Wenden via Riedenhaldenstrasse (Bahnhof Affoltern)



## Var 3: Wenden via Bächlerstrasse



## Var 4: Wenden via Schlaufe Hungerbergstrasse

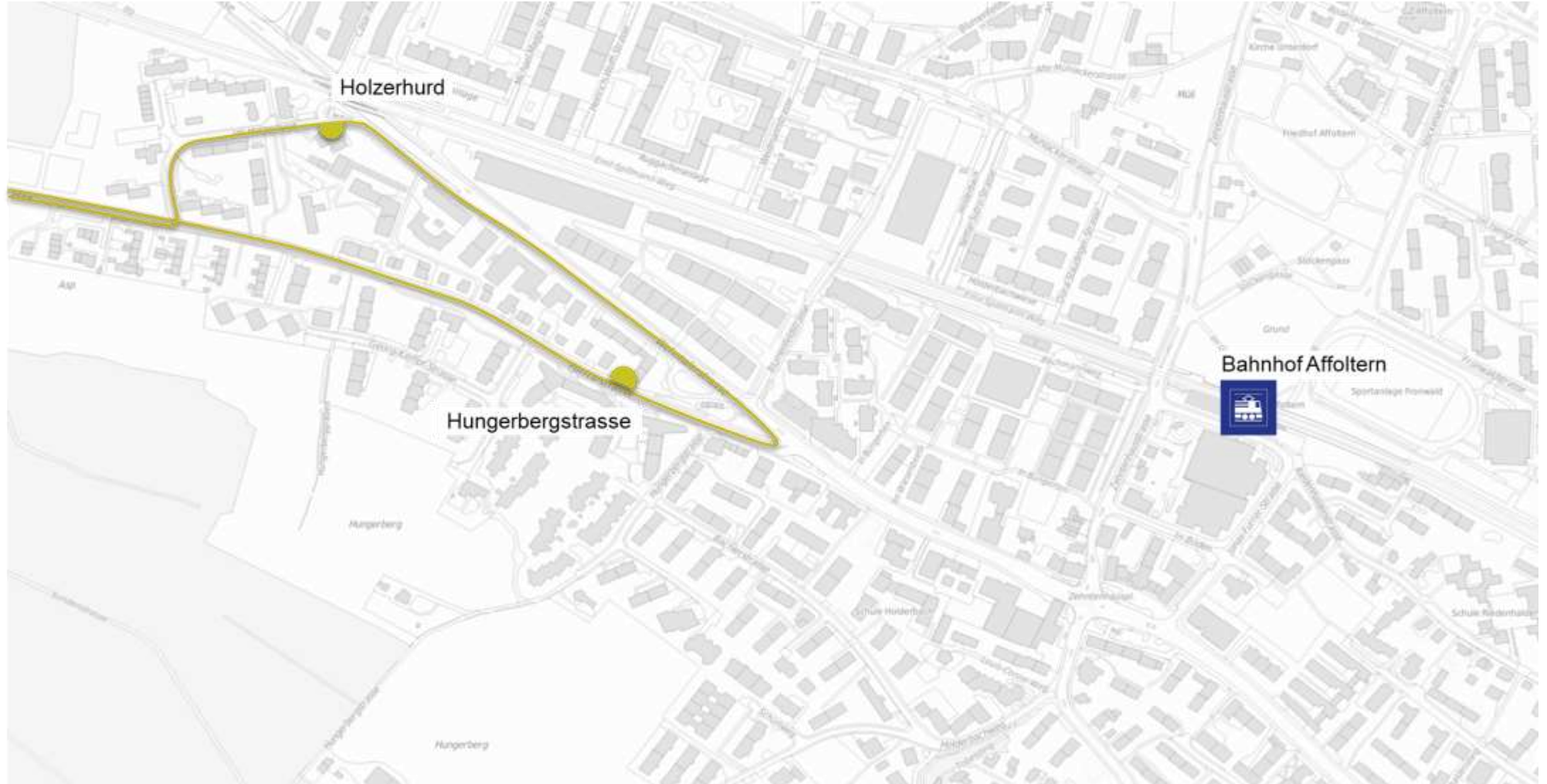




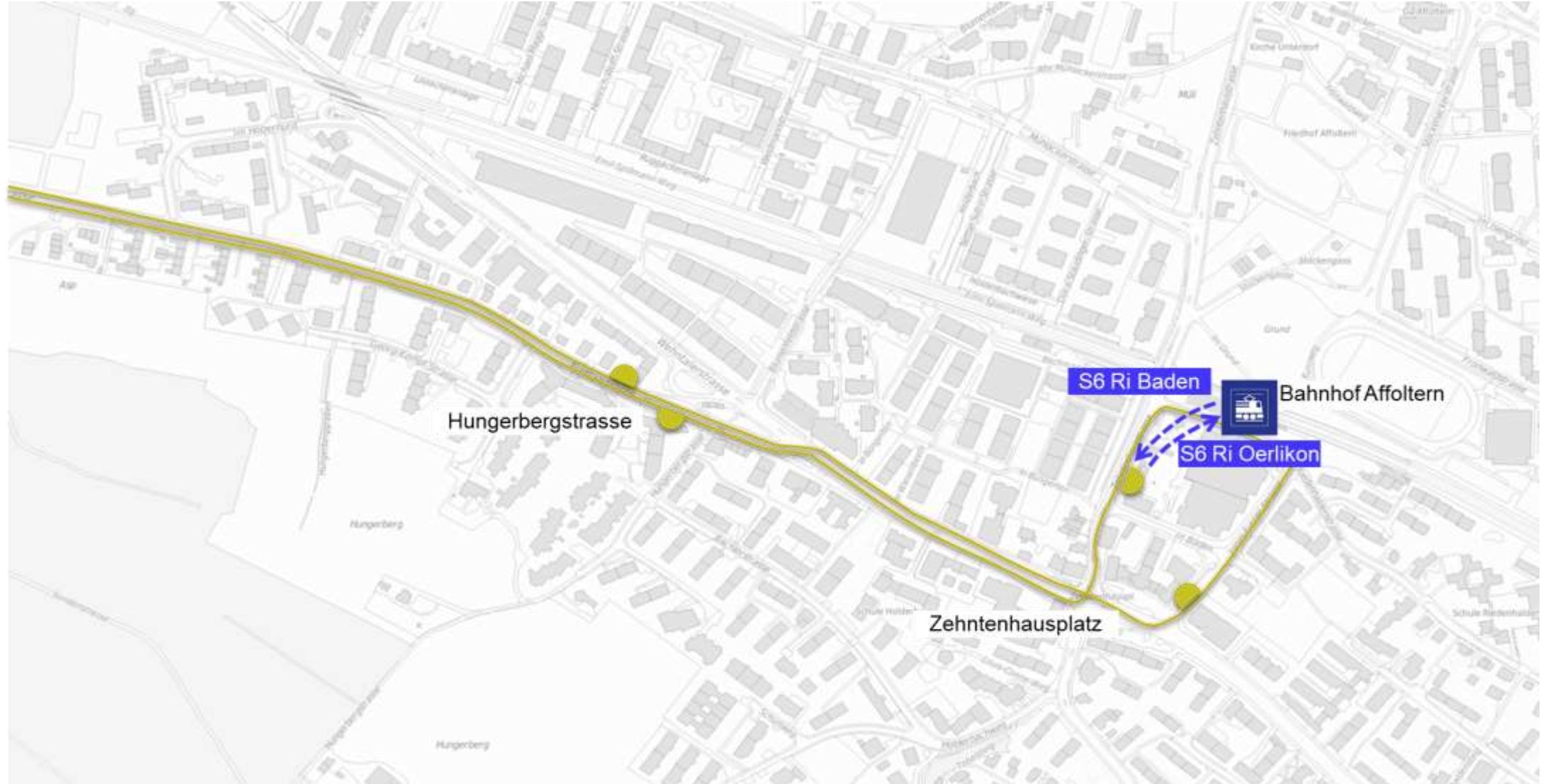
## Var 5: Wenden via Schlaufe Holzerhurd



## Var 6: Wenden via Holzerhurd / Hungerbergstrasse



# Var 7: Anschlüsse am Bahnhof Affoltern










# Bewertung

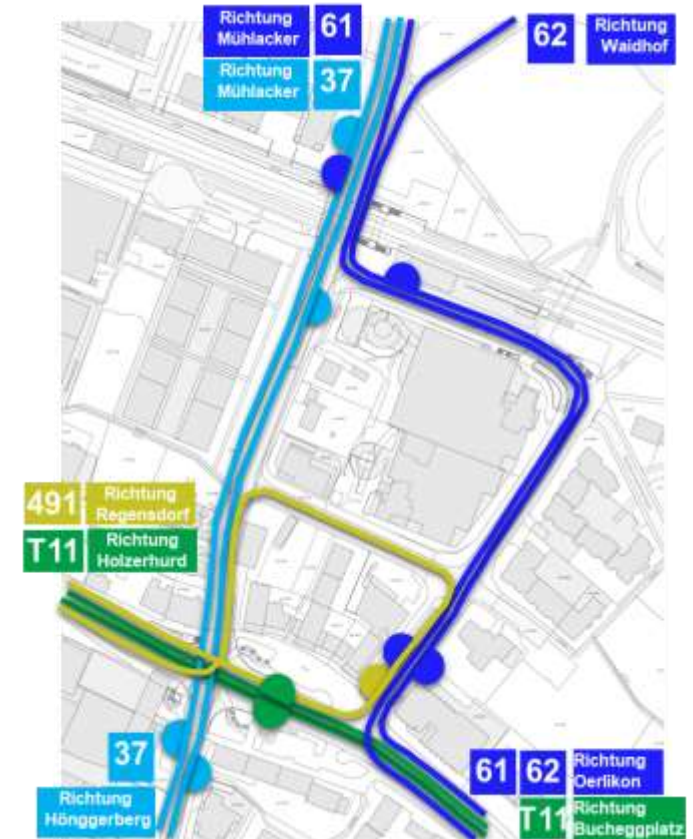
Bewertung im Vergleich zur Referenzvariante mit Tram Affoltern und der Wendefahrt via In Böden

## Qualitative Bewertung

### Bewertungsskala

	Deutliche Verbesserung
	Leichte Verbesserung
	Keine Veränderung gegenüber Referenz
	Leichte Verschlechterung
	Deutliche Verschlechterung

Referenzvariante mit Tram Affoltern



# Bewertung

Kriterien	Variante						
	Var1 In Böden (Referenz)	Var 2 Riedenhaldenstrasse	Var 3 Bächlerstrasse	Var4 Schlaufe Hungerberg	Var5 Schlaufe Holzerhurd	Var6 Holzerhurd / Hungerbergstr.	Var7 Anschlüsse neu am Bhf Affoltern
Länge Wendefahrt (Betriebssicht)	→	Zusätzliches Fahrzeug benötigt	Wendefahrt weniger verspätungsanfällig	Vorzeitiges Wenden	Vorzeitiges Wenden	Vorzeitiges Wenden ohne Wendeschlaufe	Zusätzliches Fahrzeug benötigt
Umsteigebeziehung / Erreichbarkeiten (Kundensicht)	→	Kurze Wege zum Bhf Affoltern	Weitere Wege zu DL Nutzungen	Nur L491 → L32/T11	Nur L491 → L32/T11	Nur L491 → L32/T11	Kurze Wege & Anschlüsse am Bhf Affoltern
Infrastrukturelle Anpassungen / Kosten	→	Nutzung bestehender Haltekanten	Massnahmen für Befahrbarkeit nötig	Anpassung Zufahrt & Wendeschlaufe	Anpassung Zufahrt & Wendeschlaufe	Anpassung Zufahrt & Knoten	Nutzung bestehender Haltekanten
Auswirkungen andere Verkehrsteilnehmende	→	keine Busdurchfahrt In Böden, Neue Konflikte am Bhf	Interaktion Fussverkehr / Parkplätze	Weniger Konflikte mit MIV	Weniger Konflikte mit MIV	Neue Abbiegebeziehung an Knoten	keine Busdurchfahrt In Böden, Neue Konflikte am Bhf
Auswirkungen Anwohnende	→	keine Busdurchfahrt In Böden	Durchfahrt Quartierstrasse	Keine sensiblen Wohngebiete	Zufahrt durch "Im Holzerhurd"	Zufahrt durch "Im Holzerhurd"	keine Busdurchfahrt In Böden
Risiken	→	höhere Akzeptanz, keine Busdurchfahrt In Böden	Akzeptanz Anwohnende	Verhinderung Pocket Park Hungerbergstr.	Umbau Wendeschlaufe	Umbau Wendeschlaufe	höhere Akzeptanz + Kundennutzen



# Erkenntnisse Studie Variantenfächer

**Variante 2** (Bhf Affoltern) führt zu Sprungkosten und hat aus Betriebs- und Kundensicht keine wesentlichen Vorteile gegenüber Variante 7

**Variante 3** (Bächlerstrasse) leicht kürzer und weniger störungsanfällig. Infrastrukturelle Anpassungen nötig. Rückfallebene für andere Varianten

**Varianten 4 – 6** mit deutlichen Nachteilen aufgrund wegfallender Umsteigebeziehungen und nicht gesicherten baulichen Anpassungen

Verbesserung des Angebots mit **Variante 7** möglich, jedoch müssen die Mehrkosten eines zusätzlichen Fahrzeugs finanziert werden

- Ein zusätzliches Fahrzeug verursacht betriebliche Mehrkosten von rund 25%
- Möglichkeit eine Verlängerung bis Bhf Affoltern im nächsten Fahrplanverfahren einzugeben. Erfolgchancen unklar.

# Erkenntnisse Studie Variantenfächer

## Variante 1 mit Wendefahrt via In Böden:

- + Effizienter Fahrzeugeinsatz, dank geringer Standzeit
- + Funktionierende Umsteigebeziehungen auf die L37, L61 und L62 und T11 am Zehntenhausplatz
- + Neue Haltekante in der Jonas-Furrers-Strasse ermöglicht kurze Wege zu den Dienstleistungsnutzungen im Zentrum von Affoltern
- + Finanzierung der neuen Haltekante über Projekt Tram Affoltern sichergestellt
- Knappe Wendezeit, Verspätungsanfälligkeit
- Nur Anschlüsse morgens auf die S21 stadteinwärts
- In Böden und Zentrumsplatz nicht vom öV befreit (Busdurchfahrt jedoch nur noch alle 30 min)

# Stadtplätze mit Verkehr

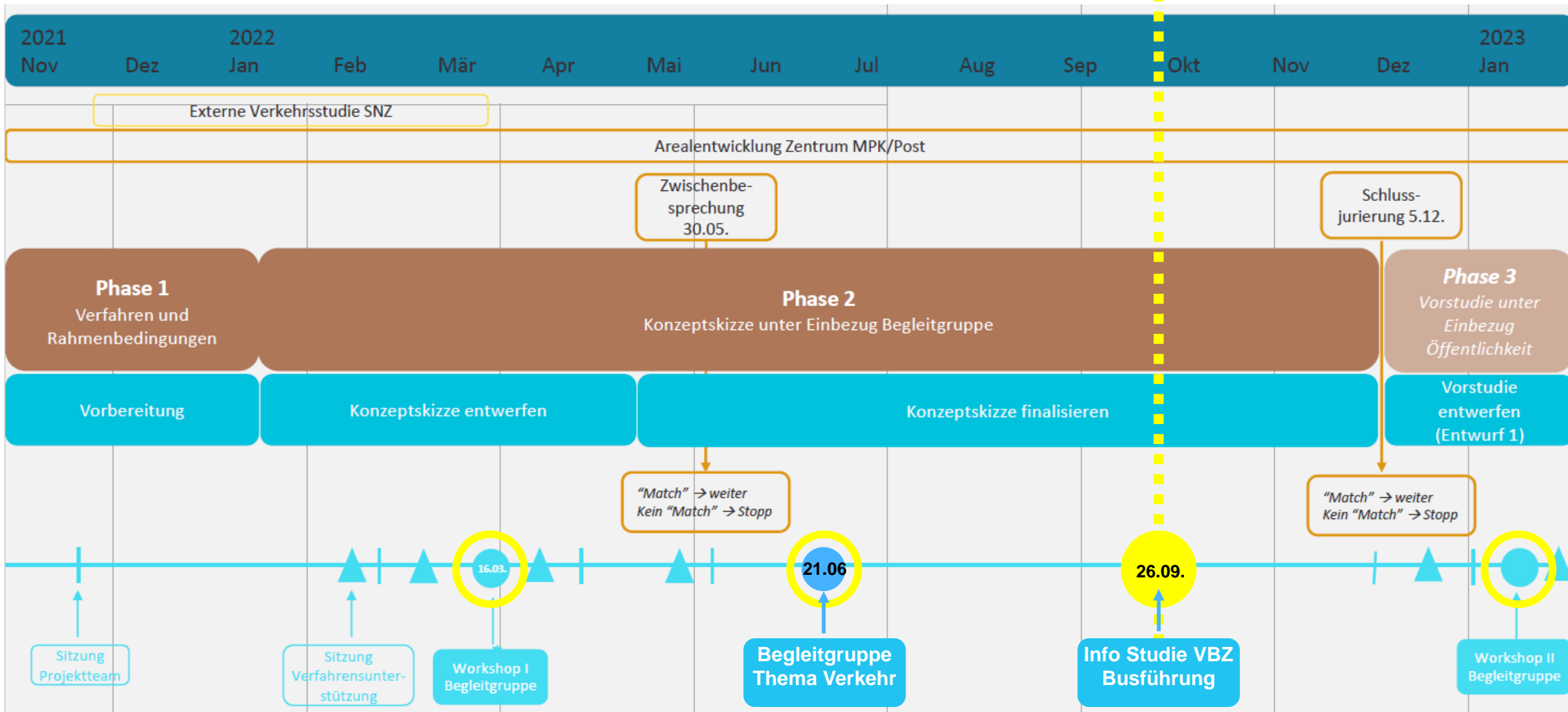


# Fazit

- **Variante 1** (Referenzzustand) erscheint heute aus betrieblicher und stadträumlicher Sicht am sinnvollsten. Der Betrieb eines **zusätzlichen Fahrzeugs** ist sehr aufwändig und muss finanziert werden.
- Die **Nutzungsmöglichkeit** des Zentrumsplatz ändert sich mit oder ohne Bus nicht wesentlich.
- Die Stadt baut **keinen massgeschneiderter Platz** für eine Buslinie sondern plant langfristig und an neue Begebenheiten anpassbar. **Notzufahrt und Anlieferung** müssen in jedem Fall gewährleistet sein.
- Der öffentliche Verkehr kann einen **Platz auch beleben** und bringt eine gewisse Nachfrage.
- Elektrobusse führen zu nachhaltig geringeren **Lärmemissionen**.
- Bei **Veranstaltungen an Wochenenden** kann die alternative Wendemöglichkeit via Bahnhof Affoltern sichergestellt werden.

**Jetzt ist Zeit für Ihre Fragen**

# Weiteres Vorgehen



**Vielen Dank für Ihr  
Interesse und einen  
schönen Abend!**