

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

vom 11. Mai 2011

---

**483. Schriftliche Anfrage von Dr. Daniel Regli und Theo Hauri betreffend Entwicklungsleitbild Unteraffoltern, Wohnbautätigkeit und Verkehrserschliessung.** Am 26. Januar 2011 reichten die Gemeinderäte Dr. Daniel Regli (SVP) und Theo Hauri (SVP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2011/32, ein:

Am 19. Januar 2011 fand im GZ Affoltern ein Informationsanlass des Amtes für Städtebau AfS statt. Interessierten Quartierbewohnern/-innen wurde das Entwicklungsleitbild Unteraffoltern vorgelegt. Dieses zeigt auf, wie die Stadtregierung die bauliche Entwicklung der nächsten Jahre plant. Angesichts der extremen Bautätigkeit, die Affoltern nördlich der Bahnlinie S6 in den letzten Jahren zu verzeichnen hatte, erstaunt die ansehnliche Zahl von neu geplanten Wohnliegenschaften. Wie üblich meldeten sich auch am Anlass des AfS kritische Stimmen aus dem Quartier, welche die defizitäre öffentliche Erschliessung (Schulhaus, Verkehr) beanstandeten. In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie viele Einwohnerinnen und Einwohner hat Affoltern nördlich der Bahnlinie S6 nach dem Bezug der 340 Wohnungen der Überbauung Klee? Bitte um Angabe aller Personen, die insgesamt zwischen Waidhof und der Siedlung Aspholz wohnen.
2. Wie viele Wohnungen sollen laut AfS entstehen in den geplanten Wohnbauten Aspholz Nord, an der Nordseite der Mühlackerstrasse zwischen Aspholzstrasse und Zehntenhausstrasse, an der alten Mühlackerstrasse, an der Blumenfeldstrasse, Am Bach, an der Katzenseestrasse, an der Horensteinstrasse und an der Bärenbohlstrasse? Bitte um Nennung der einzelnen Liegenschaften und der Anzahl Wohnungen.
3. Gibt es Absichten, in weiteren Gebieten Affolterns nördlich der Bahnlinie S6 Wohnbauten zu verwirklichen (Bärenbohlstrasse Ost, Wolfswinkel, Schwandenholzstrasse)? Falls ja, wie viele Wohnbauten sind dort mit wie vielen Wohnungen sind maximal möglich?
4. Welche Fortschritte macht die Gesamtverkehrsplanung Affoltern nördlich der Bahnlinie S6 seit Entgegennahme des Postulats GR Nr. 2009/561 durch den Stadtrat? Welche neuen Erkenntnisse liegen vor? Welche Massnahmen sind geplant, um das weiterhin markant wachsende Verkehrsaufkommen zu bewältigen?
5. Wie soll das erhöhte Verkehrsaufkommen beim Bahnübergang Zehntenhausstrasse zu Hauptverkehrszeiten bewältigt werden, wenn ab Dezember 2015 der Viertelstundentakt der S6 eingeführt wird?
6. Wie entkräftet der Stadtrat die oft geäusserte Einschätzung, dass Verkehrsverhinderungspolitik beim Bahnübergang Zehntenhausstrasse den Autofahrern den MIV verleiden soll, um sie reif zu machen für autofreies Wohnen?
7. Welche Motive macht der Stadtrat geltend für die fehlende simultane Entwicklung Affolterns nördlich der Bahnlinie S6 in Bezug auf Bautätigkeit und Verkehrsinfrastruktur?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Der Stadtrat hat am 9. Mai 2001 die Mobilitätsstrategie beschlossen. Er will die Mobilität ganzheitlich betrachten und die wechselseitigen Beziehungen zwischen den Verkehrsmitteln berücksichtigen. Die notwendigen Verkehrsinfrastrukturen sollen nachhaltig weiterentwickelt und, wo nötig, so ergänzt werden, dass eine stadtgerechte Mobilität gefördert wird. Eine begrenzende Grösse im städtischen Kontext ist der knappe Raum. Der Individualverkehr muss diesen mit anderen Nutzenden wie dem öffentlichen Verkehr, den Fussgängerinnen und Fussgängern und den Velofahrerinnen und Velofahrern teilen. Zu berücksichtigen sind auch die oft vernachlässigten Bedürfnisse der schwächeren Verkehrsteilnehmenden und der Gestaltungsqualität. Aus diesen Gründen setzt die Mobilitätsstrategie der Stadt das Ziel, zusätzlichen Verkehr mit öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr aufzufangen.

In Zürich Affoltern ist die kantonal klassierte Wehntalerstrasse das Rückgrat des

motorisierten Individualverkehrs (MIV) wie auch des öffentlichen Busverkehrs, im Richtplan ist zudem eine Tramlinie vorgemerkt. Die Wehntalerstrasse verbindet das Furttal und die Autobahn (Nordumfahrung) mit der Innenstadt und Zürich Oerlikon. Während der Spitzenzeiten ist sie sehr stark ausgelastet. Die Dosierung des Verkehrs stadteinwärts bei der Furttalstrasse ermöglicht im inneren Teil der Wehntalerstrasse auch zu Spitzenzeiten einen geregelten Verkehrsablauf für die Busse der VBZ und den MIV. Die Verkehrszunahme ist vor allem auf den Schleichverkehr wegen der überlasteten Nordumfahrung zurückzuführen und weniger auf die Neuzuzüger.

**Zu Frage 1:** Gemäss Statistik Stadt Zürich wohnen im Gebiet nördlich der Bahnlinie rund 6850 Personen (Stand 2010).

**Zu Frage 2:** Das Entwicklungsleitbild Zürich Unteraffoltern zeigt eine mögliche Überbauung für das Gebiet Zürich Unteraffoltern und das Gebiet nördlich der Mühlackerstrasse auf. Insgesamt sind in den im Entwicklungsleitbild aufgezeigten Baukuben maximal etwa 320 Wohnungen möglich, Zürich Unteraffoltern etwa 110 Wohnungen, Mühlackerstrasse etwa 210 Wohnungen (Details siehe beigelegtem Plan Wohnbautätigkeit).

**Zu Frage 3:** Ausserhalb des Gebietes des Entwicklungsleitbildes Zürich Unteraffoltern sind nur noch wenige kleinere Baugebiete innerhalb der Bauzone nicht überbaut. Das grösste davon befindet sich südlich des Friedhofs (Stöckengasse). Dieses liegt in der Wohnzone W3 (maximal etwa 75 Wohnungen).

Südlich des Weges «im Grund» beim Bahnhof Zürich Affoltern liegen einige nicht überbaute Parzellen in der Zone W2 (maximal etwa 20 Wohnungen).

Im östlichen Teil des Schwandenholz – auf Seebacher Gebiet – besteht eine kleinere Baulandreserve in der Zone W2 (maximal etwa 40 Wohnungen).

Kleinere Baulandreserven befinden sich auch in überbauten Gebieten mit älterem Gebäudebestand, namentlich südwestlich Wolfswinkel entlang der Zehntenhausstrasse und des Fronwaldweges (insgesamt maximal etwa 55 Wohnungen).

Im Isengrind befindet sich eine mögliche Baulandreserve auf einem Grundstück, auf welchem in den 1980er-Jahren ein Ausnützungstransfer stattgefunden hat. Die heutige BZO lässt eine höhere Ausnützung zu. Die mögliche Ausnützung müsste unter Berücksichtigung der bestehenden Überbauung berechnet werden.

In diesen Gebieten sind der Stadt derzeit keine Bauprojekte bekannt.

**Zu Frage 4:** Die VBZ überprüfen 2011/2012 ihr Liniennetzkonzept 2025, vor allem in Bezug auf die Prioritäten der bisher nach 2025 vorgesehenen Tramnetzausbauten, worunter auch die beiden Tramlinien von Zürich Oerlikon und vom Bucheggplatz nach Zürich Affoltern enthalten sind. Das Tiefbauamt hat für Anfang 2011 einen Vorbereitungsauftrag für das Gesamtverkehrskonzept vorbereitet, der nun nach dem Beschluss des Budgets 2011 vorangetrieben werden kann. Nach diesen Vorbereitungsarbeiten werden einerseits das Gesamtverkehrskonzept und andererseits ein Projekt für die anstehende Sanierung der Wehntalerstrasse samt Umsetzung der flankierenden Massnahmen in Absprache mit dem Kanton zum Ausbau der Nordumfahrung angegangen.

**Zu Frage 5:** Das heutige Verkehrsvolumen kann mit dem zusätzlichen Bahnangebot verkräftet werden. Massgebend ist die Leistungsfähigkeit der Wehntalerstrasse, welche, wie erwähnt, mit einer Drosselung des Verkehrs gut befahrbar gehalten wird. Eine ungebremste Zufahrt vom Norden her Richtung Wehntalerstrasse würde den zuverlässigen Betrieb der Wehntalerstrasse gefährden. Eine Zunahme des Verkehrs am Bahnübergang ist nicht erstrebenswert. Diesem Umstand wird im Gesamtverkehrskonzept Rechnung getragen werden.

**Zu Frage 6:** Zürich Affoltern nördlich der Bahnlinie hat einen optimalen Anschluss an die

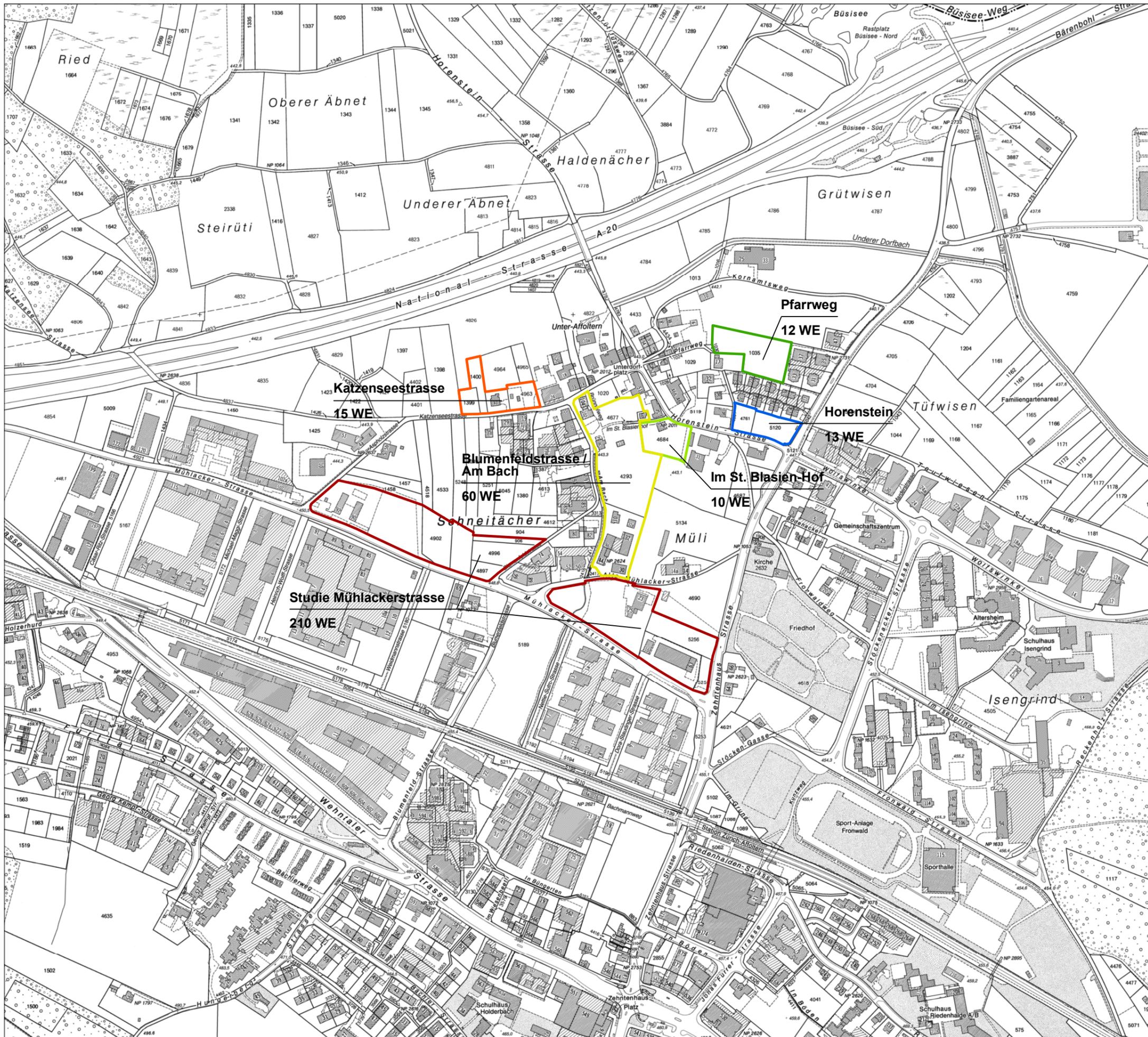
Autobahn. Für Fahrten in die Stadt wird auch in Zukunft während der Spitzenzeiten keine staufreie Autofahrt möglich sein. Der für eine staufreie Fahrt notwendige Ausbau der Strasseninfrastruktur wäre nicht nur sehr teuer, er würde das Gebiet nördlich der Bahnlinie auch mit massivem, zusätzlichem nicht quartiergebundenem Verkehr belasten und damit den Zielen des Stadtrates klar zuwiderlaufen.

**Zu Frage 7:** Die Verkehrsinfrastruktur wird ausgebaut, die Busse der Linien 61 und 62 verkehren in Absprache mit dem Quartier mit getrennten Nummern, die S-Bahn bietet ab 2015 während der Hauptverkehrszeiten in Lastrichtung doppelt so viele Fahrten nach Regensdorf, Zürich Oerlikon und zum Hauptbahnhof, die Nordumfahrung wird ausgebaut und kann danach ihre kanalisierende Wirkung wieder besser entfalten. Zürich Affoltern nördlich der Bahnlinie ist, wie bereits erwähnt, optimal an diese Autobahn angebunden. Allfällige weitere Massnahmen werden im Rahmen der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts diskutiert werden.

Vor dem Stadtrat  
der Stadtschreiber  
**Dr. André Kuy**

Gebietsentwicklung Unteraffoltern  
**Wohnbautätigkeit**

- Studie Mühlackerstrasse
- Katzenseestrasse
- Studie Am Bach
- Im St. Blasie-Hof
- Pfarrweg
- Horenstein



M 1:5'000

