



Stadt Affoltern am Albis
Abteilung Bau und Infrastruktur
Obere Bahnhofstrasse 7
8910 Affoltern am Albis

Affoltern 14.01.2024

Nutzungsplanung: Teilrevision Bau- und Zonenordnung, Sonderbauvorschriften im ZENA-Areal

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir begrüssen die Arealentwicklung auf dem ZENA-Areal und hoffen, dass sich hier ein attraktives und nachhaltiges Quartier entwickelt. Die angedachten Bestimmungen stimmen zuversichtlich. Wir Grünen Bezirk Affoltern unterstützen diese mit einer kleinen Ergänzung zur Biodiversität. Die Anbindung des ZENA-Areals ans Dorf ist aber für den Fuss- und Veloverkehr ungenügend und verbesserungsbedürftig. Immerhin werden ca. 100 Wohnungen und zusätzlich Gewerbeflächen entstehen, welche entsprechende Verkehrsströme des Fuss- und Veloverkehrs auslösen. Wir nehmen daher fristgerecht Stellung zur Vernehmlassung «ZENA-Areal» mit folgenden Anträgen:

Antrag 1

In den Sonderbauvorschriften gemäss § 79 PBG für die Wohnzone mit Gewerbeerleichterung im ZENA-Areal ist in Art. 6a 4 I eine Ergänzung anzubringen. Es soll nicht nur eine Grünflächenziffer von mindestens 30% festgelegt werden, es sind darüber hinaus auch Anforderungen an den ökologischen Wert dieser Flächen zu formulieren. Wir schlagen folgende Formulierung vor:

Grünflächenziffer: min. 30 %. Davon ist ein angemessener Umfang als ökologisch wertvolle Grünfläche herzurichten.

Begründung

Die erforderlichen Grünflächen sollen einen Beitrag zur Biodiversität im Siedlungsgebiet leisten. Mit einer Minimalfläche allein wird dem Aspekt «Biodiversität» nicht genügend Rechnung getragen. Es braucht auch eine qualitative Anforderung.

Die Formulierung orientiert sich an der [Vorlage PBG-Revision «klimaangepasste Siedlungsentwicklung»](#), welche aktuell in der parlamentarischen Beratung ist. Unabhängig vom Ausgang dieser Beratung, kann die gewählte Formulierung im Rahmen der Sondernutzungsplanung bereits heute aufgenommen werden. Werden die Ergänzungen des PBG rechtskräftig, gilt diese Qualitätsanforderung für alle neu bebauten Grundstücke. Das dürfte aber noch eine Weile dauern.

Gemäss Visualisierung des ZENA-Projektes dürfte der Aspekt Biodiversität im jetzigen Vorprojekt erfüllt sein. Der ökologische Wert soll aber auch im definitiven Bauprojekt bzw. in der Umsetzung, basierend auf einer Bestimmung in den Sondernutzungsbestimmungen eingefordert und überprüft werden können.

Ökologische Anforderungen sollen darüber hinaus künftig bei allen Projekten mit Sondernutzungsbestimmungen aufgenommen werden.

Antrag 2

Die Erschliessung des ZENA-Areals für den Fuss- und Veloverkehr ist zu verbessern. Der Verkehrsrichtplan ist entsprechend anzupassen.

Begründung

Im Dokument «Teilrevision der Bau- und Zonenordnung, SONDERBAUVORSCHRIFTEN ZENA-AREAL, Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV, 18. September 2023» Seite 12 wird festgehalten: «Aus dem kommunalen Verkehrsrichtplan ergeben sich keine massgebenden Einschränkungen auf das ZENA-Areal.»

Es wird somit kein Handlungsbedarf erkannt.

Diese Einschätzung basiert auf falschen und unvollständigen Plangrundlagen, welche auf der gleichen Seite auszugsweise dargestellt sind. Die kommunale Veloroute auf dem Bahnweg ist **NICHT** bestehend, wie in der Legende aufgeführt, sondern **FEHLEND**. Es gibt keine direkte Veloverbindung zwischen dem Bahnübergang Giessenstrasse und dem ZENA-Areal. Es braucht eine zweimalige Bahnquerung, einmal auf dem Niveauübergang, einmal beim Gerbiweg. Hier ist die Durchfahrt mit einer Umlaufsperrung versehen. Das widerspricht einer attraktiven, sicheren und direkten Veloführung, welche gemäss Merkblatt «[Kommunale Velonetzplanung](#)» des Kantons Zürich erforderlich ist. Die Verbindung ist im kommunalen Verkehrsplan falsch als «bestehend» eingetragen. Mit der Neunutzung des ZENA-Areals drängt sich hier eine Verbesserung auf. Die Veloverbindung ist daher im Plan als «geplant» aufzunehmen.

Antrag 3

Es ist eine durchgehende Fussgänger- und Veloführung westlich entlang der Bahn zu realisieren.

Begründung

Wie oben beschrieben, ist die Verbindung nicht nur im Verkehrsplan aufzunehmen, sondern auch zu projektieren und umzusetzen. Nicht nur für den Veloverkehr, sondern auch für den Fussverkehr ist die Verbindung sinnvoll. Die Schule Ennetgraben wäre besser erreichbar und auch die Verbindung entlang der Bahn Richtung Hedingen würde damit verbessert. Das Schulhaus Ennetgraben wird für Sport- und Kulturbesuche auch von vielen Leuten aus Hedingen aufgesucht.

Antrag 4

Der Knoten Untere Bahnhofstrasse Zwillikerstrasse ist zu verbessern. Ein entsprechender Antrag ist beim Kanton einzureichen.

Begründung

Die Anbindung des ZENA-Areals erfolgt weitgehend über den Knoten Untere Bahnhofstrasse/Zwillikerstrasse. Dieser Knoten ist sowohl für die Fussgänger als auch für die Velofahrenden sehr schwierig und muss dringend verbessert werden. Dies käme auch allen Schüler*innen zugute, welche das Schulhaus Ennetgraben mit dem Velo aufsuchen. Auch die Verbindung nach Zwillikon würde damit verbessert.

4.1 Verbesserung Veloführung

Der Knoten wird im Velonetz Alltag des Kantons als Schwachstelle aufgeführt.

Dazu sind folgende Einträge vorhanden:

Schwachstelle ([siehe GIS ZH Velonetz Alltag](#))

- *Auf der Unteren Bahnhofstrasse ist keine Veloinfrastruktur vorhanden. Der DTV beträgt auf diesem Abschnitt knapp 6000 Fahrzeuge*
- *Der Veloweg von Zwillikon her endet am Knoten Zwilliker-/Seewadelstrasse und es gibt keine weiterführende Veloinfrastruktur. Bahnunterführung genügen breit.*

Der Kanton sieht also Handlungsbedarf beim Velo. Das Grossprojekt ZENA soll als Anlass genommen werden, beim Kanton eine Sanierung der Situation einzufordern.

4.2 Verbesserung Fussgängerführung

Der Fussgängerstreifen über die Untere Bahnhofstrasse ist gefährlich. Die Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs sind in diesem Bereich sehr hoch und dürften oft über 50 km/h liegen. Die von der Zwillikerstrasse ausmündenden Fahrzeuge Richtung Kronenplatz achten mehr auf den motorisierten Verkehr als auf die querenden Fussgänger. Die aktuelle Fussgängerführung ist mit Umwegen verbunden. Wer von der Betpurstrasse zum Schulhaus Ennetgraben will, muss ca.

100m Umwege gehen. Es ist zu erwarten, dass die Schüler*innen künftig die Verbindung durch das ZENA-Areal nehmen werden. Die im Plan eingezeichnete Wegführung ist aber nicht auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Es ist auch fraglich, ob die dortigen Anwohnenden Freude haben, wenn täglich hunderte von Schüler*innen durch ihre Siedlung gehen.

4.3 Verbesserung Lärmschutz

Entlang der unteren Bahnhofstrasse bestehen diverse Gebäude mit Überschreitung der Immissions- (gelb und orange) und sogar der Alarmgrenzwerte (rot). Es besteht also auch bezüglich Lärmschutz Handlungsbedarf. (siehe Lärmsanierung Affoltern https://www.zh.ch/content/dam/zhweb/bilder-dokumente/themen/umwelt-tiere/laerm-schall/strassenlaerm/laermsanierungen/affoltern-am-albis/002_Uebersichtsplan.pdf)



4.4 Lösungsansatz Tempo 30

Grundsätzlich ist die Verkehrsführung im Knoten Untere Bahnhofstrasse/Zwillikerstrasse zu bearbeiten. Auf der Unteren Bahnhofstrasse ist Tempo 30 einzuführen.

Die Stadt Affoltern soll ein entsprechendes Gesuch beim Kanton einreichen. Damit kann einerseits die Gefährlichkeit des Knotens für den Fuss- und Veloverkehr als auch für den motorisierten Verkehr verbessert werden. Tempo 30 kann rasch eingeführt werden. Ein Umbau des Knotens wäre sinnvoll, wird aber sicherlich nicht sofort umgesetzt.

Antrag 5

Neue Verbindung von der Wiesengrundstrasse zum Schulhaus



Mit einer neuen Bahnunterführung und einer Verbindung vom Schulhaus Ennetgraben direkt zur Wiesengrundstrasse könnten diverse Probleme gelöst werden. Als neue Hauptverbindung vom Dorf zum Schulhaus Ennetgraben könnte der schwierige Knoten Untere Bahnhofstrasse / Zwillikerstrasse umgangen bzw. von den Velos umfahren werden. Mit einer neuen Fussgängerschutzinsel könnte die Sicherheit für die Fussgänger aus dem unteren Dorfteil wesentlich verbessert werden.

Auch die Veloführung von der Zwillikerstrasse her ins Unterdorf könnte neu an der Eingangstreppe zum Ennetgraben vorbei zur Wiesengrundstrasse geführt werden. Zusammen mit der neu zu erstellenden Veloverbindung entlang der Bahn von der Giessenstrasse bis zum Schulhaus Ennetgraben kann ein sinnvolles und funktional gutes Konzept für den Fuss und Veloverkehr erstellt werden. Es schafft eine Verbindung zum Sportplatz und sowie nach Verbindung nach Hedingen.

Zusatzantrag

Antrag Tempo 30 auf dem gesamten Hauptstrassennetz

Mit der Diskussion um Tempo 30 auf der Unteren Bahnhofstrasse muss ohnehin der Kontakt zu den zuständigen Stellen im Kanton gesucht werden. Es macht daher Sinn, die Optik etwas zu vergrössern.

Aus Sicherheits- und Lärmschutzgründen müsste nicht nur der engere Bereich beim ZENA-Areal mit Tempo 30 versehen werden, sondern es müsste Tempo 30 auf dem gesamten Hauptstrassennetz in der Stadt Affoltern eingeführt werden. Der Kanton ist mittlerweile offen für Tempo 30. Die Anträge müssen aber von den Gemeinden eingereicht und mit Vehemenz vertreten werden. Ottenbach mit deutlich geringeren Lärmwerten hat nun auf dem gesamten Strassennetz Tempo 30 erreicht. Dies dank unermüdlichem Einsatz der Gemeinde (und privaten Einsprechenden). Affoltern hat deutlich mehr Lärmgrenzwertüberschreitungen. Die Lärmsanierung mit Schallschutzfenstern wurde vom Bundesgericht (Luzernerstrasse Kriens) in einem wegweisenden Urteil als ungenügende Sanierung qualifiziert. Schallschutzfenster sind Ersatzmassnahmen und kommen erst zum Einsatz, wenn die Lärmsanierung an der Quelle (Temporeduktion und lärmarme Beläge) nicht zum Ziel führt.

Wir hoffen, dass unsere Anträge vertieft geprüft und berücksichtigt werden.

Für weitere Informationen und Hintergrundinformationen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen



Thomas Schweizer
Präsident Grüne Bezirk Affoltern

schweizer.th@bluewin.ch

079 434 36 23