IM QUARTIER

Bauarbeiten

Die Kanalisation im Bereich Am Glattbogen zwischen Wallisellenstrasse und Glatt sowie in der Wallisellenstrasse wird erneuert. Die Arbeiten beginnen am Montag, 2. Mai, und dauern voraussichtlich bis Oktober. Während der gesamten Bauzeit fährt der motorisierte Individualverkehr in einem Einbahnstrassenregime über Am Glattbogen in Richtung Wallisellenstrasse.

Musikfest

Dieses Jahr feiert das GZ Hirzenbach das Sommerfest zusammen mit der MKZ Musikschule Konservatorium Zürich. Es steht im Zeichen der Musik. Neben Konzerten und Jams gibt es Tanzaufführungen, Spiel- und Werkangebote, Ponyreiten, eine Schmiede und vieles mehr. Das Programm findet man ab Mai auf der Website des GZ (www.gz-zh.ch/gz-hirzenbach).

Meistertitel

Volero Zürich ist l Schweizer Meister geworden. Die Zürcherinnen bezwangen Sm'Aesch Pfeffingen mit 3:0 und bleiben das Mass aller Dinge im Schweizer Frauenvolleyball. Dieser Schweizer-Meister-Titel entspricht des Weiteren auch dem siebten Double in Folge für Volero Zürich; eine Zahl, die nicht nur im Schweizer, sondern auch im internationalen Volleyball seinesgleichen sucht.

Gastkünstler

Zum dritten Mal macht das GZ Hirzenbach beim Projekt «Kinderkultur-Gastatelier» mit. Bis 28. Mai ist der Künstler Peti Wiskemann zu Gast im GZ Hirzenbach. Er zeichnet und skizziert im Café oder im Freien und bringt am Mittwochnachmittag mit den Kindern Geschichten aus dem Alltag aufs Papier. Interessierte können ihm jederzeit bei der Arbeit zuschauen. Die Vernissage seines «Hirzenbacher-Journals» findet am 28. Mai um 14 Uhr statt.

Fernwärme

Entsorgung + Recycling Zürich erhöht unter anderem in Zürich Nord die Anschlussdichte. Dazu sollen in den nächsten vier Jahren rund 170 neue Fernwärmeanschlüsse gebaut werden. Gleichzeitig ist in Zürich Nord der Ersatz von rund 60 Erdgasanschlüssen durch Fernwärmeanschlüsse geplant. Die Investitionskosten betragen rund 21,16 Millionen Franken.

Quartierumgang

Der Quartierverein Seebach lädt am 7. Mai von 14 bis 16.30 Uhr Neuzuzüger und alteingesessene Quartierbewohner zu einem Quartierumgang ein. Treffpunkt ist beim Bahnhof Seebach um 14 Uhr. Gemeinsam wird eine Art Postenlauf absolviert, bei dem der Spass im Vordergrund steht. Der Anlass wird bei jeder Witterung durchgeführt.

Für das Tram muss kein Gebäude abgerissen werden

Im 32er hat es in den Stosszeiten keinen Platz: Die Buslinie hat ihre Kapazitätsgrenze erreicht. Weil Affoltern aber weiter wächst, will die Stadt ein Tram bauen. Nun hat sie ihre Pläne vorgestellt.

Pascal Wiederkehr

Stadtrat Andreas Türler. *Fotos: pw.*

Stadtrat Filippo Leutenegger.

Pia Meier, Quartierverein.

Die ehemals beschauliche Gemeinde Affoltern ist heute ein beliebtes Zürcher Quartier. Nicht einmal 100 Jahre ist es jedoch her, als der Stadtbezirk 1941 nur 3000 Einwohner hatte. Nur 74 Jahre danach waren es 2015 bereits 25 800 Einwohner, im Vergleich zu 18 500 im Jahr 2000 ein Wachstum von 40 Prozent. Obwohl viele freie Flächen bereits verbaut sind, rechnet die Stadt damit, dass bis 2030 durch die vom Kanton Zürich geforderte Verdichtung bis zu 31 600 Menschen im Quartier leben werden.

Während Affoltern weiter wächst, hat der öffentliche Verkehr nicht im gleichen Mass mit dieser Entwicklung Schritt halten können. Trotz Doppelgelenk-Trolleybus ist die Linie 32 morgens und abends voll besetzt. «Bei der letzten Umfrage haben 80 Prozent Ja zum Tram gesagt», eröffnete Pia Meier, Präsidentin des Quartiervereins Affoltern, die Informationsveranstaltung im Hotel Kronenhof. Auch die Detaillisten entlang der Wehntalerstrasse seien für das Tram.

Positive Haltung zum Tram

Die Stimmung im vollen Saal des Hotels am Zehntenhausplatz war dann auch mehrheitlich positiv. «Auf der Wehntalerstrasse stehen die Busse regelmässig im Stau», sagte Stadtrat Andreas Türler. Der Vorsteher des Departements Industrielle Betriebe, zu dem die VBZ gehören, stellte gemeinsam mit Stadtrat Filippo Leutenegger, Vorsteher Tiefbauamt, die Machbarkeitsstudie zum Tram Affoltern vor.

Türler: «Der Bus ist an die Grenzen seiner Kapazität gelangt.» Die Nachfrage zwischen den Haltestellen Radiostudio und Birchdörfli lag zu den Stosszeiten 2014 etwa bei 860 Fahrgästen. Im 7,5-Minuten-Takt liege die Kapazitätsgrenze der Linie 32 jedoch bei 800 Personen. «Eine Taktverdichtung und Busspuren bringen wenig», erklärte Türler. Die Fahrgäste würden alle in das gleiche Fahrzeug drängen, statt den nächsten Bus abzuwarten. «Damit verzögert sich die Abfahrt und ein praktisch leerer Bus fährt dem völlig überfüllten hinterher.» Ein Tram habe hingegen entscheidende Vorteile: Die Kapazitätsgrenze beim 7,5-Minuten-Takt liege bei 1400 Fahrgästen. Die geschätzte Nachfrage bis 2030 von 1290 Fahrgästen in den Spitzenzeiten könne damit abgefangen werden.

Aus diesem Grund planen die VBZ in ihrer Netzentwicklungsstrategie 2030, die Buslinie 32 durch ein Tram zu ersetzen und die Tramlinie 11 von Rehalp nach Holzerhurd zu führen. Im Gegenzug soll die Linie 15 nicht mehr am Bucheggplatz enden, sondern bis Auzelg weiterfahren. Türler: «Affoltern erhält damit eine direkte Verbindung in das Stadtzentrum und an den See.» Diese sei notwendig, um den Kreis 11 nachhaltig entwickeln zu können. Das Tram werde zudem ein eigenes Trassee erhalten, was die Pünktlichkeit verbessere. Doch gerade dieses eigene Trassee warf bei einigen Zuhörern Fragen auf: «Die Wehntalerstrasse ist stark befahren. Wo soll es für ein Tram noch Platz haben?»

«Es braucht einen Gesamtumbau der Strasse», erklärte Leutenegger. Man habe eine Lösung gefunden, bei der kein Gebäude abgerissen werden müsse. Auch nicht das Hochhaus an der Wehntalerstrasse 312. Leutenegger: «Die Schlüsselstellen liegen beim Radiostudio, in Neuaffoltern, im Glaubten, beim Restaurant Frieden, am Zehntenhausplatz und bei der Endhaltstelle in Holzerhurd.» Das Restaurant Frieden stehe mitten in der geplanten Fahrbahn und könne deshalb als einziges Gebäude nicht an der heutigen Lage erhalten werden. «Entweder das Haus wird abgebrochen oder auf Rollen nach hinten verschoben», so Leutenegger.

Anpassung Verkehrsregime

Weil der Kanton vorschreibt, dass die Kapazität auf der Wehntalerstrasse weitestgehend erhalten werden muss, steht die Stadt auch beim Zehntenhausplatz vor einem Problem. Sie hat deshalb zwei Varianten ausgearbeitet. Eine Unterführung für den Autoverkehr und eine Anpassung des Verkehrsregimes. «Die Variante mit der Unterführung ist rund 80 Millionen Franken teurer», erklärte Leutenegger. Ohne Unterführung würde das Gesamtprojekt etwa 270 Millionen Franken kosten. Dafür müsste ein Teil des Verkehrs in die Quartierstrassen verlagert werden. Zudem würde die Verkehrskapazität auf der Wehntalerstrasse um zehn Prozent reduziert.

Jetzt liegt der Ball beim Kanton, weil dieser das Projekt gemeinsam mit dem Bund finanziert. Bis wirklich ein Tram nach Holzerhurd fährt und den vollen Bus ersetzt, wird die Bevölkerung abstimmen dürfen. Falls sie Ja sagt, könnte von 2023 bis 2027 gebaut werden. Der Start des Vorprojekts sei schon in diesem Jahr möglich, sofern alle Details rechtzeitig geklärt würden, so Leutenegger. «Aber behaften sie mich nicht darauf.»

Schwamendingen war einst gegen das Tram

96 Prozent der Bevölkerung im Kreis 12 sind zufrieden mit der Nähe zum öffentlichen Verkehr. 36 Prozent nutzen laut der Bevölkerungsbefragung 2015 täglich entweder Tram, Bus oder S-Bahn. Wäre es aber nach den Schwamendingern gegangen, würde heute möglicherweise kein 7er und kein 9er das Quartier mit dem Stadtzentrum verbinden. Im September 1978 bewilligten die Zürcherinnen und Zürcher mit 60,8 Prozent Ja Stimmen total 123 Millionen Franken den Bau eines Trams vom Milchbuck bis Stettbach und Hirzenbach. Schwamendingen war als einziger Stadtkreis dagegen. Die Gegner sammelten gar Unterschriften für die Volksinitiative «Züri-Tram nöd eso». Diese scheiterte 1980 klar mit 67 Prozent. Nur der Kreis 12 stimmte knapp dafür. Am 1. Februar 1986 fuhren die Tramlinien 7 und 9 erstmals nach Schwamendingen. (pw.)

AUS DEM GEMEINDERAT

Affoltern will das Tram und braucht es auch

Am Dienstag vor einer Woche bin ich, wie auch genügend andere, nach Affoltern gependelt. Dies aufgrund der Quartierinformation zum Tram Affoltern. Doch für den Weg dorthin hat sich schon die erste Frage gestellt: Den übervollen 61/62 oder das Velo, natürlich ohne passende Velostreifen nehmen? Schwierige Entscheidung, doch habe ich mich für den übervollen Bus entschieden.

Dank der Reise im überfüllten Bus konnte ich die Argumente, dass das Tram Affoltern benötigt wird, voll und ganz nachvollziehen. Denn Affoltern wächst und wächst, und auch die Neuzugezogenen haben ein Mobilitätsbedürfnis. Dieses Bedürfnis muss vollständig mit dem öffentlichen sowie dem Velo- und Fussverkehr abgefangen werden. Denn der motorisierte Individualverkehr kann nicht mehr zur Mobilität beitragen – der raumintensivste Verkehrsträger hat zwar seine Daseinsberechtigung, doch haben wir nicht genügend Raum für ein Wachstum des MIV.

Doch kommen wir zum Projekt Tram Affoltern: Der Stadtrat verspricht uns ein eigentrassiertes Tram, doch plötzlich kommen zwei Aber. Das eine ganz offen: Beim Radiostudio muss ein 160 Meter langes Stück mit dem MIV geteilt werden (ob dieses Muss wirklich ein Muss ist, wird sich noch zeigen). Das zweite kam aber nebenbei und war wohl eher ein Versprecher des Stadtrats. Es sei logisch, dass die Linksabbieger sich ebenfalls auf dem Tramtrasse einreihen müssen. Nein, ist es nicht! Die Idee des Eigentrasses ist, dass das Tram ohne Behinderung durch andere Verkehrsträger (sei es MIV oder Velo) vorwärtskommt und so schnell und qualitativ hochstehend das Quartier erschliessen kann.

«Der Stadtrat hat zwar das Quartier informiert, doch bin ich mir sicher, dass viele Informationen verheimlicht werden»

Sven Sobernheim,
Gemeinderat GLP 11

Verschiedene Varianten

Eine weitere Diskussion, die sich stellt, ist, was mit dem Restaurant Frieden passiert. Da der Stadtrat hier eine Entscheidung scheut, sagt er zwar, dass der «Frieden» im Weg sei: Er müsse abgerissen oder verschoben werden. Punkt. Liebe Stadträte: Wollen Sie den «Frieden» nun abreissen oder verschieben? Und mit welchen Argumenten? Dieser Schauplatz zeigt gut das Grundproblem bei dieser Quartierinformation. Der Stadtrat hat zwar das Quartier informiert, doch bin ich mir sicher, dass viele Informationen verheimlicht und unter den Tisch gekehrt werden, und dort, wo eine Entscheidung her müsste, werden verschiedene Versionen präsentiert.

Dasselbe beim Zehntenhausplatz. Es gibt zwei Varianten. Entweder will der Stadtrat mit Autorampen und Kreisel das Quartier durchschneiden oder er will das Tram auf Niveau und (wahrscheinlich unnötigerweise) den MIV mitten durchs Quartier führen. Doch welche Variante will er? Keine Antwort. Mit welchen Argumenten? Keine Antwort. Das Einzige, was der Stadtrat den ganzen Abend wiederholt hat, ist, dass der Kanton und der ZVV das Tram wollen. Was sie nicht sagten, ist, dass sie wohl das Tram nicht wollen. Somit bleibt nur ein Fazit: Wir müssen weiter Druck machen, damit das Tram Affoltern kommt. Denn Affoltern will das Tram und braucht es auch!