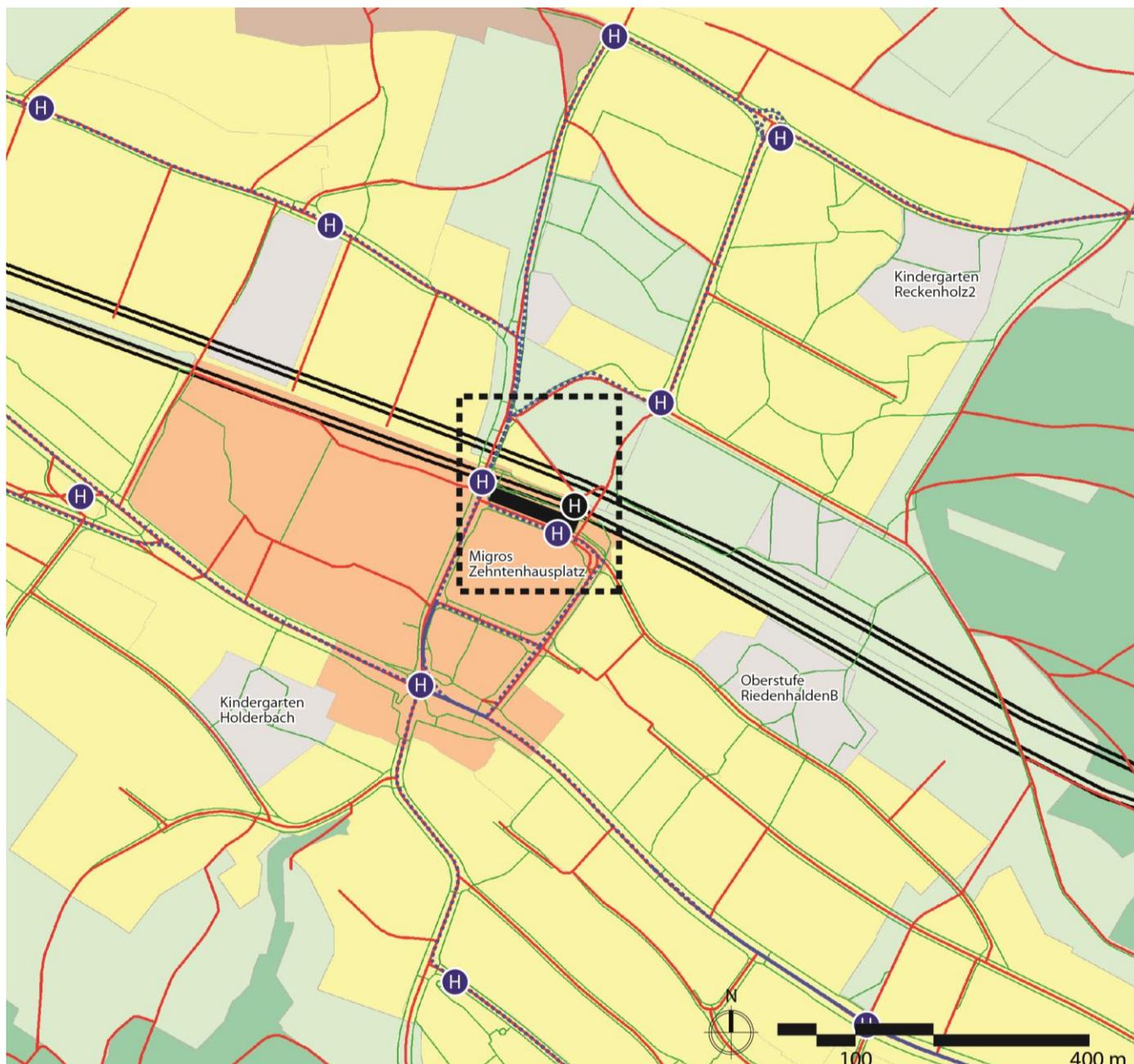


Die Zugänglichkeit der Bahnhöfe ist ein wichtiges verkehrliches Anliegen. Ausgelöst durch eine Motion (GR Nr. 2011/222), wird im Hinblick auf die Eröffnung der Durchmesserlinie (2015) und darüber hinaus aufgezeigt, wie diese zu den S-Bahnstationen und den anliegenden VBZ-Haltestellen für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden kann.



Verkehrliche Anbindung

-  S-Bahn mit Haltestelle
-  Tram mit Haltestelle
-  Bushauptnetz mit Haltestelle
-  Radroute
-  Fussweg

Zonen gemäss BZO und Entwicklungsgebiete

-  Wohnen W2/W3
-  Wohnen W4/W5
-  Zentrumszone (WG5-7)
-  Kernzone
-  Quartiererhaltungszone
-  Industrie mit Handel und DL
-  Industrie
-  Zone für öffentl. Bauten u. Anlagen
-  Erholungs-/ Freihalte-/ Reservezone
-  Entwicklungsgebiet gem. AFS

Objektblatt - Bahnhof Affoltern

Der Bahnhof Affoltern liegt nördlich des Käferbergs an der Stadtgrenze zu Regensdorf. Sein Umfeld ist geprägt von Einkaufen und Quartierleben. Er übernimmt zusammen mit der Wehntalerstrasse die wichtige Erschliessungsfunktion für das Quartier mit einer Umsteigemöglichkeit beim Zehntenhausplatz.

Analyse

Defizite im Zustand 2014

Das Bahnhofsumfeld ist stark mit motorisiertem Individualverkehr belastet. Dies erschwert teilweise die Zugänglichkeit aber auch das Umsteigen auf den Busverkehr.

FUSSVERKEHR	
GRUNDSATZ	DEFIZITE
Konfliktarme Zu- und Abgänge	<ul style="list-style-type: none"> - keine gesicherte Querungsmöglichkeit zur Bushaltestelle Bus 37 südlich der Riedenhaldenstrasse ⑤ - Nordperron, Westzugang: Schmäler gemeinsamer Zugangsbereich für den Hauptstrom der Fussgänger (ca. 75-90%) und Zugang zu den Veloabstellplätzen ② - von Südosten auf Nordperron: umständlicher Weg durch Unterführung
Ausreichende Platzverhältnisse	<ul style="list-style-type: none"> - Südperron, Westzugang: Hauptstrom Fussgänger zwischen Gleis und Unterführung > Zugang zwischen Unterführung und Bahnschranke sehr schmal (ca. 1m) ⑤ - Bushaltestelle Nord Zehntenhausstrasse: Die Warteinsel der Bushaltestelle ist sehr schmal ausgebaut, es ist nur erschwert möglich, an wartenden Passagieren vorbei zu gehen. Es muss auf die Fahrbahn ausgewichen werden. ①
Objektive, subjektive Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> - keine gesicherte Querungsmöglichkeit zur Bushaltestelle Bus 37 südlich der Riedenhaldenstrasse ⑤ - Veloabstellplätze Nordzugang Ost: schlecht ausgeleuchtet und in Büschen (subjektiv unangenehm) ④ - keine Markierung des Gehweges über Bahngleise beidseitig bei der Bahnschranke. Zudem ist keine klare Trennung zwischen Trottoir und Fahrbahn auszumachen (Problem BehiG) ⑥
Einfache Orientierung	- nicht auf Anhieb klar, wo welcher Bus fährt
VELOVERKEHR	
Konfliktarme und direkte Wege	- Zugang Nordperron gemeinsam mit Fussgänger, enge Platzverhältnisse ②
Genügend Abstellmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> - genügend Abstellplätze vorhanden - Die Abstellplätze wirken düster, weil mit Büschen und Sträuchern rundum eingewachsen und kaum einsehbar. ④
Einfache Orientierung	- von Westen her: Zugang nur für Nordperron klar erkennbar

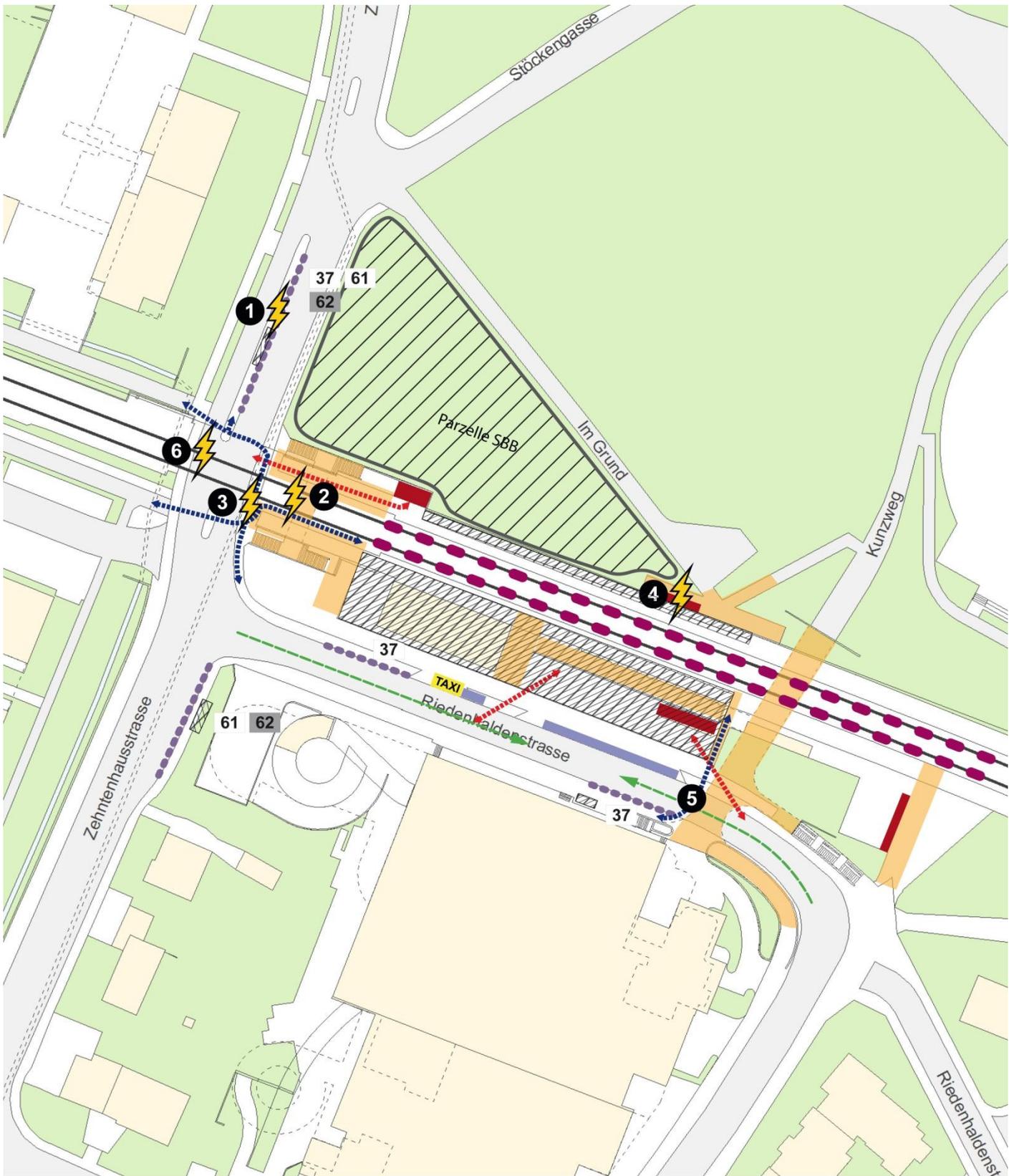
Illustrierte Beispiele von Defiziten



Defizit ⑤: Zugang Südperron von Westen her nicht klar erkennbar.



Defizit ②: Schmäler Zugang Nordperron (West), für Fuss- und Veloverkehr gemeinsam.

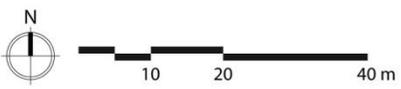


- Zugänge / Unterführungen
- Überdachte Fläche
- Perronkanten
- Haltekanten Tram/Bus
- Bahnhofsvorfahrt / Kiss+Ride

- Parkplätze
- Wichtige Zugangswegen für Fussgänger
- Wichtige Zugangswegen für Velofahrer
- 10 ⚡ Konflikt / Defizit mit Nr.

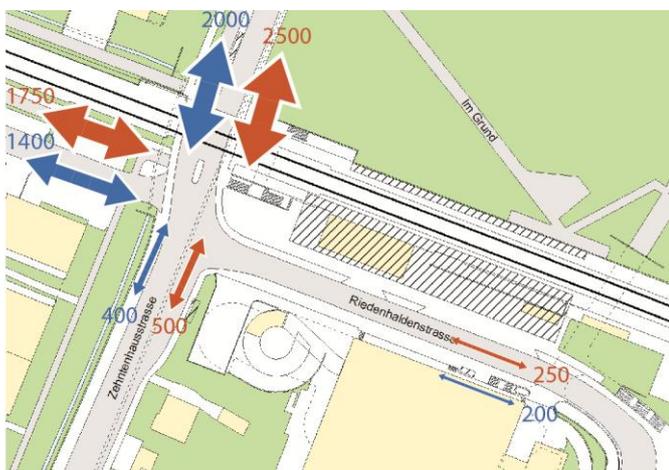
- Veloabstellplätze

abschliessbar	48
gedeckt	70
offen	60
- TAXI Taxistandplätze 1



KENNZAHLEN			
ANGEBOT		STAND 2014	GEPLANT BIS 2018
Linien, Abfahrten je Stunde	Fernverkehr Bahn	-	-
	S-Bahn	S6	S6, S21
	Städtischer ÖV	Tram: -	Tram: -
		Bus: 37, 61, 62 → 24 Abfahrten	Bus: 37, 61, 62 → 22 Abfahrten (Verkürzung Buslinie 37)
Regionalbus	-	-	
NACHFRAGE		STAND 2012	PROGNOSE BAHNREISENDE
Ein- und Ausstiege je Werktag	SBB	4'000	Modell SBB 2010 – 2020: + 24% 2010 – 2030: + 37%
	VBZ	3'000	
Umstiege Bahn ↔ Bus, Tram Basis: GVM-ZH 2012		1'900	Modell GVM-ZH 2010 – 2030: + 56%

Verteilung Personenströme SBB



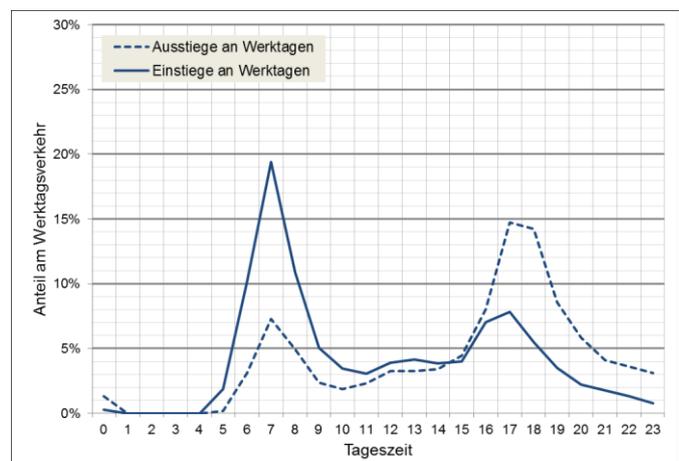
Anzahl Personen pro Werktag

- █ 2012
- █ 2020

Schätzung TAZ basierend auf Ein- und Ausstiege SBB, Beobachtung und Verkehrsmodell



Ein- und Ausstieg von SBB-Reisenden



Geplante Entwicklungen

Im Umfeld des Bahnhofs haben in den letzten Jahren grössere Entwicklungen für Wohnen stattgefunden. Das künftige ÖV-Angebot verdichtet sich mit der S21 in den Hauptverkehrszeiten.

GEPLANTE ENTWICKLUNGEN		
BEREICH	2015 BIS 2018	NACH 2018
Infrastruktur	Prüfung verschiedener Veloanliegen aus der Kerngruppe Affoltern und der Quartierkoordination der sozialen Dienste	
ÖV-Angebot	- Neu S21 in Hauptverkehrszeiten - Verkürzung Buslinie 37, Linie 62 verkehrt neu als Ersatz bis Waidhof	Tram Affoltern als neue Verknüpfung VBZ/SBB
Siedlungsentwicklung		
Stadtentwicklung		

Massnahmen

Handlungsbedarf

Die Nutzung des Bahnhofs Affoltern erfährt in den nächsten Jahren ein moderates Wachstum. Neben der Verbesserung der Zugänge zu den Perrons besteht weiterer Handlungsbedarf:

- › Sicheres Queren in der Riedenhaldenstrasse ermöglichen
- › Aufwertung Veloabstellplätze (Pflanzen zurückschneiden, diebstahlsichere Veloabstellplätze)

Massnahmenübersicht

MASSNAHMEN BEREITS IN PLANUNG		
Beschreibung	Defizit	Wirkung
Verbesserung Fussgängerführung Stöckengasse (Trottoirbau)		Verkehrssicherheit für Fussgänger wird erhöht.
Verlängerung Buslinie 62 bis Waidhof	⑤	Riedhaldenstrasse muss zum Zugang zur Bushaltestelle nicht mehr gequert werden.

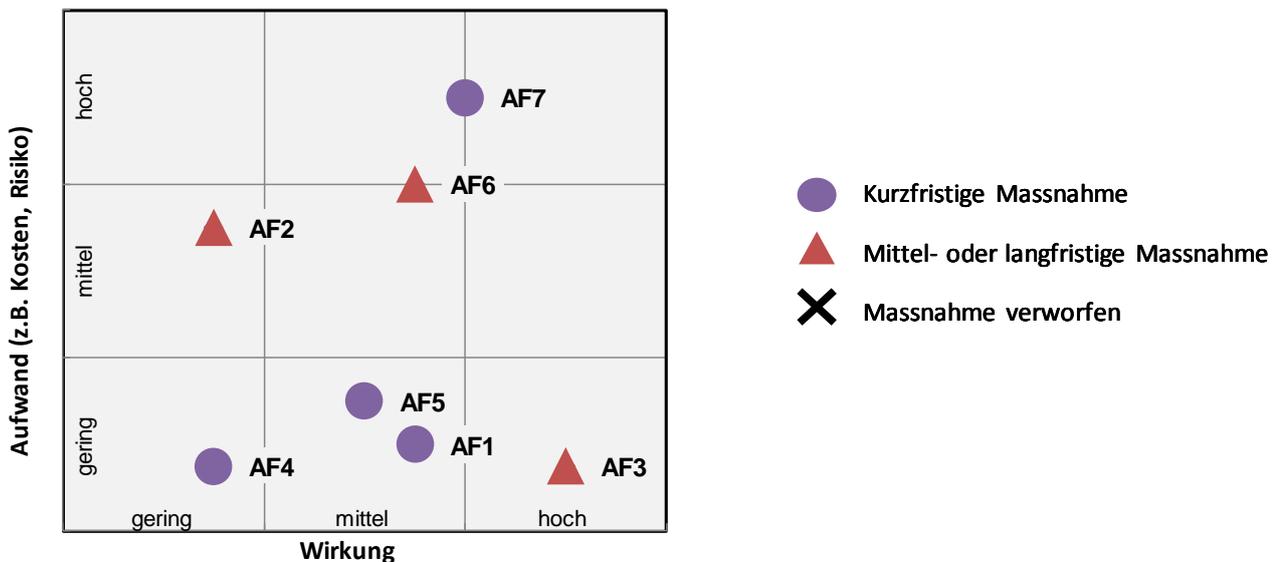
MASSNAHMENIDEEN			
Massnahme	Beschreibung	Defizit	Wirkung und Aufwand
AF1	Nordöstliche Veloabstellplätze in Zehntenhausstrasse verschieben	②	Wirkung: Die Fuss- und Veloverkehrsströme können entflochten werden. Aufwand: Verschiebung von den Veloabstellplätzen nördlich der Unterführung. Genauen Standort mit SBB klären.
AF2	Bushaltestelle gemäss BehiG ausbauen	①	Wirkung: Erhöhung Komfort für wartende Fahrgäste, Verkehrssicherheit wird gesteigert und die Zugänglichkeit verbessert. Aufwand: Bushaltestelle wird gemäss Behindertengleichstellungsgesetz ausgebaut (BehiG); Verbreiterung Warteinsel oder Busbucht
AF3	Westlicher Nebenzugang auf Perron optimieren	③	Wirkung: Engstelle mit Gefahrenpotenzial wird optimiert.. Aufwand: Geringe baulichen Anpassungen beim Treppenaufgang
AF4	Veloabstellplätze im Nordosten aufwerten	④	Wirkung: Subjektive Sicherheit steigert sich. Aufwand: Gering; Büsche zurückschneiden, Beleuchtung verbessern (Details mit SBB klären)
AF5	Bahnübergang SBB verbessern	⑥	Wirkung: Bahnübergang für Fussgänger mit taktilen Leitlinien zu Fahrbahn abgrenzen. Aufwand: Markierung vornehmen
AF6	Begegnungszone Riedenhaldenstrasse prüfen	⑤	Wirkung: Erweiterung der Begegnungszone „Im Bödeli“, Allgemeine Verkehrssicherheit wird gesteigert. Aufwand: Verkehrstechnisches Gutachten erstellen und entsprechende, bauliche Massnahmen entwerfen
AF7	Verlegung Bushaltestelle stadtauswärts auf nördliche Seite der Gleise prüfen		Wirkung: In Fahrtrichtung Unteraffoltern verkürzen sich die Umsteige- wege, Gleise müssen nicht mehr gequert werden (vgl. Postulat: GR Nr. 2014/ 263). Aufwand: Bau einer neuen Haltestelle nördlich der Gleise, bedingt vor- aussichtlich Landerwerb auf SBB Areal.

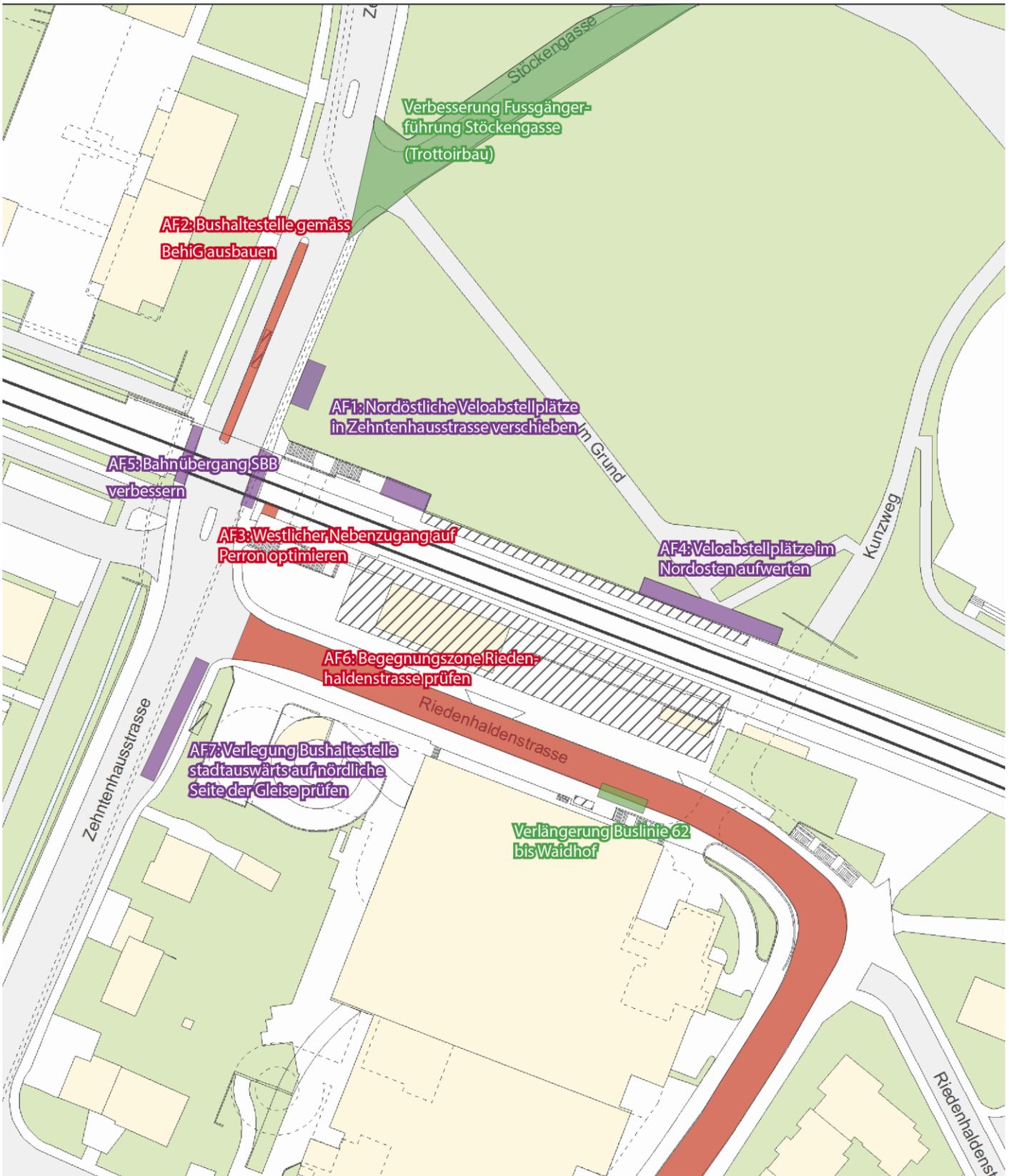
BEWERTUNG DER WIRKUNG (MASSNAHMENIDEEN)								
Massnahme	Beschreibung	FUSSVERKEHR				VELOVERKEHR		
		Konfliktarme Zugänge	Platzverhältnisse	Sicherheit	Orientierung	Konfliktarme Wege	Abstellmöglichkeiten	Orientierung
AF1	Nordöstliche Veloabstellplätze in Zehntenhausstrasse verschieben							
AF2	Bushaltestelle gemäss BehiG ausbauen							
AF3	Westlicher Nebenzugang auf Perron optimieren							
AF4	Veloabstellplätze im Nordosten aufwerten							
AF5	Bahnübergang SBB verbessern							
AF6	Begegnungszone Riedenhaldenstrasse prüfen							
AF7	Verlegung Bushaltestelle stadtauswärts auf nördliche Seite der Gleise prüfen							

Erläuterung der Bewertungskategorien:

VERÄNDERUNG GEGENÜBER DEM REFERENZZUSTAND (2015)				
Deutlich schlechter		Unverändert	Besser	Deutlich besser

Übersicht: Einschätzung von Aufwand und Wirkung (Massnahmenideen)



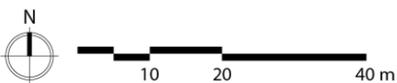


Referenzsituation

-  Veränderung gegenüber Zustand 2012
-  Neue Haltekante Tram/Bus

Weitere Projekte / Massnahmenideen

-  **Massnahme bereits in Planung**
-  **Kurzfristige Massnahme**
-  **Mittel-oderlangfristige Massnahme**



Massnahmenkonzept

Das Massnahmenkonzept basiert auf dem Referenzzustand. Darauf aufbauend sind folgende drei Kategorien von Massnahmen vorgesehen:

- **Massnahmen bereits in Planung:** Diese Massnahmen sind Projektvorhaben des Tiefbauamts der Stadt Zürich oder der SBB. Sie beinhalten zum Beispiel laufende Vorstudien.
- **Kurzfristige Massnahmen:** Massnahmen, die in einem ersten Umsetzungsschritt bis Ende 2017 umgesetzt werden sollen.
- **Mittel- oder langfristige Massnahmen:** Aufwändige Massnahmen, welche in den Aktionsplan «Stadtverkehr 2025» einfließen und mittel- oder langfristig umgesetzt werden.

WEITERVERFOLGTE MASSNAHMEN				
Massnahme	Beschreibung	Geschätzte Kosten in CHF	Priorität im Gesamtkontext	Bemerkung
-	Verbesserung Fussgängerführung Stöckengasse (Trottoirbau)		hoch	
-	Verlängerung Buslinie 62 bis Waidhof		hoch	Bessere Buserschliessung Gebiet Unteraffoltern im Rahmen vom Fahrplanwechsel 2015
AF1	Nordöstliche Veloabstellplätze in Zehntenhausstrasse verschieben	15'000	sehr hoch	
AF4	Veloabstellplätze im Nordosten aufwerten	10'000	mittel	
AF5	Bahnübergang SBB verbessern	20'000	hoch	
AF7	Verlegung Bushaltestelle stadtauswärts auf nördliche Seite der Gleise prüfen	10'000	hoch	vgl. Postulat: GR Nr. 2014/ 263
AF2	Bushaltestelle gemäss BehiG ausbauen	10'000	hoch	Mit Strassensanierung koordinieren
AF3	Westlicher Nebenzugang auf Perron optimieren	-	gering	Situation wird beobachtet. Bei Bedarf kleine bauliche Anpassungen beim Treppenaufgang.
AF6	Begegnungszone Riedenhaldenstrasse prüfen	70'000	gering	Erweiterung Begegnungszone „Im Böden“ mit Verkehrsgutachten prüfen.