



Podium A4-Zubringer Obfelden/Ottenbach, 4. September 2012
Eröffnungsreferat von Herrn Regierungspräsident Markus Kägi

Es gilt das gesprochene Wort!

Sehr geehrte Damen und Herren

Es ist schon wieder vier Monate her. Am 5. Mai habe ich am Infotag zur historischen Kraftwerksanlage von Ottenbach teilgenommen. Der Anlass war der Abschluss der Sanierungsarbeiten am Streichwehr und den Uferverbauungen. Ich habe damals gesagt, das kleine Stück Flusslandschaft sei wie ein Modell unseres Kantons. Industriegeschichte und Natur fänden da zusammen. Und das Erstaunliche sei, wie harmonisch sich dieser Zusammenhang gestalte.

In einem ganz ähnlichen Licht sollten wir auch den A4-Zubringer Obfelden/Ottenbach betrachten. Diese Gegend ist in ihrer Vielfalt für den Kanton Zürich als Ganzes repräsentativ. In diesem Kanton gibt es Strassen, Verkehr und Mobilität. Es gibt Wälder, Gewässer und Felder. Es gibt Naturschutzgebiete und Kulturdenkmäler. Es gibt Siedlungen, und es gibt Schulhäuser und Schulwege. Es gibt Lastwagen, Autos, Velos und Trottinets. Und vor allem gibt es Menschen mit ihrem Wunsch, sicher und ruhig zu leben und trotzdem mobil zu sein.

Es kommt in diesem Kanton viel darauf an, diese ganze Vielfalt so zu organisieren, dass klare Strukturen dort gewahrt bleiben, wo sich sonst ein grau-grüner Brei bilden würde. In den Legislaturzielen des Regierungsrats ist ein Ziel formuliert mit dem Wortlaut: „Der Schutz von Landschaften, Ortsbildern, Kulturgütern und Natur ist sichergestellt.“ Das gilt für den ganzen Kanton, aber es tönt trotzdem so, wie wenn es genau für diese Region geschrieben worden wäre.

Die A4 im Knonaeramt, die wir am 13. November 2009 eröffnet haben, hat hier im Südwesten des Kantons viel zur räumlichen Klärung und verkehrsmässigen Entflechtung beigetragen. In den meisten Dörfern ist der Durchgangsverkehr stark zurückgegangen. Je deutlicher der Erfolg der A4 und der Westumfahrung aber ist, desto mehr fällt auf, dass an vereinzelt Orten negative Folgen zu verzeichnen sind. In Obfelden und Ottenbach ist das der Fall. Das Problem muss gelöst werden. Das

ist nicht zuletzt eine Frage des Anstands. Wir haben die A4 nicht gebaut, damit wir jetzt unter den Gemeinden Gewinner und Verlierer haben.

Der A4-Zubringer Obfelden/Ottenbach stellt eine wichtige Korrektur dieser unbefriedigenden Situation dar. Allerdings ist er selbst ein Teil dieses komplexen Umfelds, in welchem er zu liegen kommt. Das ist etwas anderes, als wenn man einen Verkehrsweg in der einsamen Pampa realisiert. Was an diesem Ort die beste Lösung ist, bemisst sich nicht danach, ob es ein genialer Wurf ist, der in fünf Minuten auf dem Tisch liegt und bei allen Interessierten spontanen Applaus auslöst. Die beste Lösung muss aufgrund von sorgfältigen Abwägungen gefunden werden.

Während des rund zehnjährigen Planungs- und Projektierungsprozesses für den A4-Zubringer wurden zahlreiche Varianten, Untervarianten und Aspekte sowohl für eine Gesamtumfahrung als auch für einen Ausbau der bestehenden Ortsdurchfahrten untersucht. Geprüft wurden die Umweltverträglichkeit, die Verkehrssicherheit, die Entlastungswirkung und die Kosten. Was jetzt vorliegt, ist tatsächlich die beste Lösung. Natürlich kann man immer noch über alternative Lösungen nachdenken, aber es gibt schlechterdings nichts mehr, das nicht bereits durchexerziert und mit guten Gründen verworfen worden wäre.

Projektiert ist in Obfelden bzw. im Ortsteil Bickwil der Ausbau der Ortsdurchfahrt mit Absenkung und Überdeckung. Und in Ottenbach ist eine Umfahrung geplant, weil die „Engel“-Kreuzung im Dorfkern den Schwerverkehr kaum noch bewältigen kann. Die Umfahrung nimmt zudem Rücksicht auf die ehemalige Fabrikanlage „Haas“, die unter Denkmalschutz steht.

Weitere Projektbestandteile sind der kombinierte Rad- und Gehweg und der Ausbau der Rickenbacherstrasse. Dazu kommen flankierende Massnahmen. Sie dienen der Lenkung des Verkehrs und der Verkehrssicherheit, z.B. mit Tempo-30-Zonen und Fussgängerschutzinseln. Profitieren soll auch der öffentliche Verkehr. Er soll nicht mehr durch Staus in den Ortsdurchfahrten behindert werden.

Ein weiterer wichtiger Punkt: die Umweltverträglichkeit. Auch in dieser Hinsicht wurde das Projekt während seiner mehrjährigen Erarbeitung laufend verbessert. Es sind umfassende Umweltschutzmassnahmen sowie Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen vorgesehen. Durch das Projekt wird die Situation namentlich im „Bibelaas“ sogar verbessert, z.B. durch das Anlegen von Amphibienweihern und durch die Erstellung eines Vernetzungskorridors zum Gebiet

Gmeimatt. Das „Bibelaas“ bekommt den Wasserhaushalt zurück, der für ein echtes Flachmoor unerlässlich ist.

Der Reuss-Auenwald wird aufgewertet und bei der Kiesgrube Mülibach in Richtung Bickwiler Hoger vernetzt. Am Waldrand werden Feucht- und Magerwiesen angelegt. Das sind nur ein paar Beispiele unserer Massnahmen. Allein zugunsten der Biodiversität sind 43 Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen geplant. Und auch der Verzicht auf die ursprünglich geplante Umfahrung von Obfelden-Bickwil zeigt, dass wir den Naturschutz ernst nehmen.

Das gilt auch für die Landwirtschaft und den Umgang mit einer weiteren kostbaren Ressource: dem Boden. Das gesamte Strassenprojekt beansprucht rund 5,5 Hektaren Bodenfläche. Davon sind rund 4,1 Hektaren Fruchtfolgeflächen. Diese werden durch Aufwertungsmassnahmen bei minderen Böden in der betroffenen Region ausgeglichen.

So viel in aller Kürze. Ihnen, meine Damen und Herren, muss ich das ganze Projekt ja kaum *en détail* beschreiben! Der Regierungsrat steht voll und ganz dahinter und ist überzeugt, den Anliegen der Verkehrserschliessung, des Siedlungsschutzes, der Kosten, der Sicherheit sowie des Heimat- und Umweltschutzes bestmöglich Rechnung zu tragen. Das Projekt geniesst auch sonst eine breite Unterstützung, ob auf kommunaler, regionaler, kantonaler oder nationaler Stufe.

Die Gesamtkosten für den Autobahnzubringer betragen 65,4 Millionen Franken. Weil er ein wesentlicher Bestandteil der flankierenden Massnahmen zur A4 im Knonaueramt ist, wird er vom Bund mit 25,8 Millionen Franken mitfinanziert. Dieser Bundesbeitrag bezieht sich allerdings exklusiv auf das vorliegende Projekt und ist das Ergebnis intensiver Verhandlungen mit dem zuständigen Bundesamt. Im Fall einer Ablehnung am 23. September wäre offen, ob und inwieweit sich der Bund an einer neuen Entlastungsmassnahme beteiligen würde.

Es könnte Jahre dauern, bis ein solches neues Projekt erarbeitet wäre. Bei einer Ablehnung des vorliegenden Projekts müssten 20 bis 30 Millionen Franken für zwingende Verbesserungsmassnahmen an den Ortsdurchfahrten in Obfelden und Ottenbach eingesetzt werden. Das würde weit gehend auf Symptombekämpfung hinauslaufen, denn an den Verkehrsproblemen selbst würde sich nichts ändern.

Der A4-Zubringer Obfelden/Ottenbach, wie er jetzt projiziert ist, ist ein ausgereiftes Projekt, das für den konkreten Problemlösungsbedarf massgeschneidert ist und respektvoll mit allem umgeht, was unseren Kanton und die Region hier im äussersten Südwesten ausmacht. Es fehlt nur noch etwas, aber etwas Wichtiges: ein Ja am 23. September!

Ich danke Ihnen!