

Der eine sieht den Stau, der andere die Natur

Bringt der A-4-Zubringer mehr Ruhe in die Dörfer oder mehr Verkehr? Spaziergänge mit einem Befürworter und einem Gegner.



Regionalplaner Hugo Wandeler steht an der Engelkreuzung in Ottenbach. Foto: Reto Oeschger

Pro Hugo Wandeler war gegen die A 4. Nun findet er: «Wer A sagt, muss auch B sagen.»

Ihm fehlt die Fachstelle für Menschenschutz

Von Helene Arnet

Ottenbach/Obfelden - Hugo Wandeler kennt das Säuliamt wie seinen Hosensack. Er war dort 30 Jahre lang Regionalplaner und bei der Autobahnplanung hautnah dabei. Der Siedlungsplaner war dezidiert A-4-Gegner. Doch nun sagt er, wenn man A gesagt habe, müsse man jetzt auch B sagen. Die A 4 müsse fertig gebaut

werden, sonst würden die siedlungsplanerischen Versprechen, mit denen sie begründet und durchgesetzt worden sei, nicht eingehalten.

Wandeler steht an der Engelkreuzung in Ottenbach. Er muss laut sprechen, damit man ihn versteht. Es ist kurz vor 17 Uhr, und die Autos stauen sich. Das Ortszentrum ist eng, die Lastwagen

müssen, von der Reussbrücke herkommend, manchmal zweimal einschlagen, um die Kurve zu kriegen. Offenbar gelingt das nicht allen. Wandeler drückt auf einen der gelb-schwarzen Pfosten, die das Trottoir begrenzen. Er lässt sich mühelos beugen, da er aus Gummi ist. Kippstangen für den Autoslalom.

Schulschluss in Obfelden

Jetzt ist die Zeit, in der sich die Schulkinder in Obfelden auf den Heimweg machen. Die Durchgangsstrasse ist eng, der Velostreifen wird bei Verengungen unterbrochen. Manche Kinder steigen eilig ab und flüchten sich aufs Trottoir, wenn ein Lastwagen kommt. «Die Strasse kann man nicht verbreitern», sagt Wandeler. «Da müsste man das Dorf neu bauen.»

Die meisten Gemeinden im Säuliamt profitieren von der Autobahn. Der Durchgangsverkehr wurde halbiert. In Ottenbach und Obfelden hat der Verkehr zugenommen, allerdings weniger als befürchtet. «Weniger schnell als befürchtet», winkt Wandeler ab. Er selbst war auch im aargauischen Freiamt planerisch tätig und kennt dessen Reserven: «Das Freiamt hat Siedlungsreserven für 6000 Personen. Diese werden in absehbarer Zeit überbaut sein.» Die Gegner sagen: Wir bauen eine Autobahn für die Aargauer. «Falsch: Wir bauen nicht für, sondern wegen der Aargauer. Von denen viele ursprünglich Zürcher waren, die dorthin gezogen sind.»

Zurzeit fahren täglich 7000 bis 8000 Autos durch die beiden Dorfzentren. Bis 2025 sollen es 15000 sein. Davon träumen die Einwohner von Wetzikon nur. «Wetzikon, das ist die blanke Katastrophe», sagt Wandeler, der

«Ohne Umfahrung wird das Zentrum

von Ottenbach einfach zum Verkehrsknoten.»

Hugo Wandeler

auch dort einst als Ortsplaner tätig war. Doch sei das nicht vergleichbar. In Wetzikon fehle ein Teilstück einer vierspurigen Autobahn. «In Ottenbach und Obfelden kann man mit einer bescheidenen, zweispurigen Strasse zwei Dörfer wirkungsvoll vom Verkehr entlasten.»

Hugo Wandeler scheint ein besonnener Mensch, doch manches bringt ihn auf die Palme: «Es ist ein Fehler im System, dass über dieses Projekt im ganzen Kanton abgestimmt wird.» Das Projekt sei ein integrierender Bestandteil der A 4 im Knonauer Amt und hätte im Rahmen des Autobahnbbaus finanziert und realisiert werden müssen. Was in der Stadt Zürich, im Zürcher Ober- und Unterland kaum jemanden interessiere und niemanden betreffe, sei für die beiden Gemeinden von zentraler Bedeutung.

Mittlerweile sind wir dort angelangt, wo die Gegner Heimvorteil haben. Auf dem Parkplatz neben dem Flachmoor Bibelaas. Mit ausladender Bewegung zeigt Wandeler, wo die Strasse beim ersten Projekt durchgeführt worden wäre. Er selbst hat dem Kanton die neue Linienführung vorgeschlagen, welche das Moor nicht mehr direkt tangiert. «Im Gegenteil: Das Moor wird von

störenden Einflüssen befreit und mit verschiedenen Massnahmen aufgewertet.» Insgesamt sind Aufwertungsmassnahmen im Umfang von zwei Millionen Franken vorgesehen, sodass laut Umweltverträglichkeitsbericht die Bilanz für die Natur und den Artenschutz positiv sei.

Zurück im Ottenbacher Dorfkern. Post, Gemeindehaus, Volg. Im stattlichen Riegelhaus, dem Engel, haben viele Zürcher der-einst erstmals Tofu serviert bekommen. Die einstige Alternativbeiz ist seit zehn Jahren zu. Nebenan steht der Gasthof Post. Sa/So Ruhetag. Leberli und Rösti. Sehr einladend wirkt er nicht. Das Postauto steht im Stau. Wandeler sagt: «Es gibt im Kanton ein Amt für Natur- und Landschaftschutz, doch kein Amt für Menschenschutz.» Der Autobahnzubringer sei eigentlich kein Verkehrsvorhaben, sondern ein entscheidender Beitrag zur Verbesserung der Wohnqualität.

Kreuzung statt Dorfkern

Was geschieht, wenn das Projekt bachab geht? Mit grossen Bewegungen zeichnet er Pläne in die Luft: Mit einem zweistelligen Millionenbetrag könnten die gefährlichsten Stellen etwas entschärft werden, die Zerschneidung der Dörfer durch die Verkehrsachsen würde damit jedoch verstärkt. Lärm, Staub und Abgase würden trotzdem zunehmen. «Das Zentrum von Ottenbach wäre dann einfach ein Verkehrsknoten.»



Adrian Halter auf dem noch grünen Trasse der geplanten Umfahrungsstrasse. Foto: Dominique Meienberg
Kontra Adrian Halter ist in Ottenbach aufgewachsen. Er sagt: «Die Natur geht vor.»

Er findet, die Strasse schade mehr, als sie nütze

Von Helene Arnet

Ottenbach - Adrian Halter steigt in Ottenbach Post aus dem Postauto und trägt Kartonkisten mit Flyern und Rollen mit Karten unter dem Arm. Er müsse die noch kurz in seiner alten WG deponieren, sagt er und verschwindet in einem baufällig wirkenden Haus gleich neben der Engeldkreuzung. Adrian Halter ist der Präsident des gegnerischen Komitees zum A-4-Zubringer Obfelden/Ottenbach. Und die Überlastung dieser Kreuzung ist eines der Hauptargumente der Befürworter der Umfahrungsstrasse Ottenbach.

Der bald 30-jährige Halter ist in Ottenbach aufgewachsen und hat während seines Masterstudiums in Umwelttechnik und

-management in dieser WG gewohnt. «Als die Autobahn aufgegeben ist, hat der Verkehr schon etwas zugenommen», sagt er. «Die ersten Tage bin ich um 6 oder 7 Uhr kurz aufgewacht, doch dann habe ich mich schnell daran gewöhnt.» Zurzeit, es geht gegen halb neun, plätschert der Verkehr vor sich hin. Etwas mehr ZH- als AG-Nummernschilder. «Ein grosser Teil des Verkehrs ist ohnehin hausgemacht», sagt Halter. «Den bringen wir mit der Umfahrungsstrasse nicht weg.»

Künftige Strasse in Grün

Wir spazieren den Hang hinunter in Richtung Reussbrücke. Kurz vor dem Restaurant biegen wir links ab und stehen an dem Ort, an dem sich hauptsächlich die

Geister scheiden. Ein geklester Parkplatz, der zur ehemaligen Weberei Haas gehört. In ihr ist heute ein Einkaufszentrum untergebracht. Auf dem Fabrikschlot ist ein Storchennest zu sehen, und rechts hinter hohem Schilf beginnt das national geschützte Flachmoor Bibelaas.

Die neue Umfahrungsstrasse würde vom aargauischen Freiamt herkommend kurz nach der Reussbrücke abbiegen, das Flachmoor touchieren, den Fabrikkanal überqueren und über Landwirtschaftsland nach Obfelden führen. Neben dem Maisfeld ist ein Streifen Wiese ausgespart. Die künftige Strasse in Grün. «Zwei Spuren Asphalt mitten durchs Feld», sagt Halter. «Wie kann man da behaupten,

das beeinträchtigt die Landschaft nicht!»

Wir spazieren den Weg zwischen Reussufer und Fabrikkanal entlang. Vogelgezwitscher löst den Verkehrslärm ab. Hier könne man gelegentlich die Nachtigall und den Eisvogel beobachten,

«Wenn die neue Strasse dort oben vorbeiführt, ist es hier mit der Ruhe vorbei.»

Adrian Halter

sagt Halter. Das Rauschen des Flusses wird lauter, und wir stehen unvermittelt am Wasser. Die Reuss fliesst hier über ein Wehr. «Das ist das längste Streichwehr des Kantons.»

Hier habe er sich früher am Wochenende oder an schönen Sommerabenden mit seinen Freunden getroffen. «Bei hohem Wasserstand konnten wir von hier oben runterspringen und durch die Wellen schwimmen.» Wer hier aufwachse, kenne die Tücken des Flusses. «Wenn die

Strasse dort oben vorbeiführt, ist es hier mit der Ruhe vorbei», sagt Adrian Halter. Die versprochenen Aufwertungsmassnahmen seien gut und recht. «Die kann man aber auch ohne Strasse machen.» Und: «Den Verlust von Natur kann man nicht rückgängig machen, auch nicht mit Kompensationsmassnahmen.»

Erst riecht es nach Lauch, dann nach Sellerie, dann nach Kohl. Wir stehen am Rande des Maisfeldes auf dem grünen Streifen, der dereinst die Umfahrungsstrasse sein soll. Weshalb setzt sich Halter, der heute in Wädenswil wohnt, derart gegen diese Umfahrungsstrasse ein? «Ich bin grundsätzlich gegen neue Strassen. Neue Strassen bringen immer mehr Verkehr und fördern die Zersiedlung», lautet seine erste Antwort.

Pförtneranlage reicht

Halter engagiert sich bei den Grünen. Er hat in Ottenbach bei den Gemeinderatswahlen vor zwei Jahren kandidiert und dabei einen Achtungserfolg erzielt. In dieser geschützten Landschaft

inmitten im Naherholungsgebiet sei eine Umfahrungsstrasse besonders deplatziert. «Wir werden nicht von ungefähr von Pro Natura und Birdlife unterstützt.»

Zurück an der Engelkreuzung. Die Frage drängt sich auf: Brauchen die Obfelder und Ottenbacher nicht vielmehr ein Wohnliches Dorf als ein intaktes Naherholungsgebiet? «Der Verkehr richtet sich nach dem Angebot. Deshalb müssen wir das Angebot einschränken.» Adrian Halter stellt sich eine Pförtneranlage vor dem Ortseingang in Ottenbach vor, die nur so viel Verkehr reinlässt, wie die Kreuzung schlucken kann.

Reduzierte Variante

Und in Obfelden? Hier springt er über seinen Schatten: «Wir könnten uns mit einem reduzierten Projekt einverstanden erklären, das nur die Massnahmen in Obfelden beinhaltet.» Dafür müsse aber erst das Gesamtprojekt vom Tisch sein. «Die Entlastung, die das vorliegende Projekt den Dörfern bringt, wiegt aber die Belastung von Natur und Landschaft einfach nicht auf.»

Abstimmung 23. September Autobahnzubringer A4 Obfelden/Ottenbach

Ende 2009 wurden die A4 im Knonauer Amt und der Uetlibergtunnel eröffnet. Die Autobahn entlastet die meisten Dörfer im Säuliamt erheblich vom Durchgangsverkehr, nur Obfelden und Ottenbach müssen wegen des Zubringerverkehrs aus dem Westen (Freiamt) mehr Verkehr schlucken. Das Autobahnprojekt sah daher von Beginn an eine Umfahrung der beiden Dörfer vor. Der neue Autobahnzubringer biegt nach der Reussbrücke vor der Dorfeinfahrt Ottenbach ab und führt erst auf einer neuen Strasse, dann auf einer bestehenden, aber ausgebauten Strasse durch den Obfelder Ortsteil Bickwil zum

Anschluss Affoltern. In Bickwil wird die Strasse abgesenkt. Die Gesamtkosten betragen 65,4 Millionen Franken, davon übernimmt der Bund 25,8 Millionen Franken. Wir stimmen über den Kostenanteil des Kantons – 38,9 Millionen – und der beiden Gemeinden – 0,7 Millionen – ab. Das Projekt wurde vor allem aus natur- und heimat-schützerischen Gründen mehrfach überarbeitet. So sah es ursprünglich auch eine Umfahrung von Obfelden vor, was sich aber als nicht umweltverträglich erwies. Auf Gemeindegebiet von Ottenbach wird ein geschütztes Flachmoor gestreift. Die vorliegende Linien-

führung wird nun laut Fachleuten das Naturschutzgebiet kaum mehr beeinträchtigen. Die überwiegende Mehrheit der betroffenen Region steht hinter dem Projekt. Der Kantonsrat befürwortete es mit 94 zu 74 Stimmen. SVP, CVP, FDP, EVP, BDP und die SP sowie die EDU des Bezirks Affoltern befürworteten die Vorlage. Die kantonale SP, Grüne, GLP und EDU Kanton Zürich und diverse Natur- und Landschaftsorganisationen (u. a. Pro Natura, Birdlife, Stiftung Landschaftsschutz, VCS) lehnen die Vorlage ab. (net) Pro: www.sicherer.schulweg.ch, Kontra: www.reusslandschaft.ch

