



Kantonsrat Zürich  
Kommission für Planung und Bau  
Parlamentdienste  
Neumühlequai 10  
8090 Zürich

Zürich, den 22.09.2011

***Stellungnahme von Pro Amt zur Vorlage 4782 „Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Objektkredites für den Autobahnzubringer A4 Obfelden/Ottenbach“***

Sehr geehrte Damen und Herren,

Die Arbeitsgemeinschaft Pro Amt ist ein gemeinnütziger Verein, welche sich seit 1972 auf ehrenamtlicher Basis für ein wohnliches Knonaueramt einsetzt. Wir danken für die Möglichkeit, zum geplanten Bauvorhaben Stellung zu nehmen. Wir haben die Plangrundlagen und weiteren Unterlagen studiert und nehmen wie folgt Stellung:

**1. Die Umfahrung Ottenbach ist unnötig.**

Die neusten Daten der Verkehrsbelastungen<sup>1</sup> im Raum Obfelden/Ottenbach zeigen, dass eine neue Strassenverbindung (Umfahrung Ottenbach) sich nicht rechtfertigt. Der motorisierte Verkehr im Raum Ottenbach hat im Vergleich zu 2005 sogar leicht abgenommen. Dies zeigt eine Zusammenstellung der verschiedenen Verkehrserhebungen welche sowohl vom Kt. Aargau als auch vom Kt. Zürich durchgeführt wurden. In der Antwort auf die Anfrage von KR Hans Läubli<sup>2</sup> u.a. hat der Regierungsrat versäumt, die Daten des Kantons Aargau einzuziehen. Diese können im Internet abgerufen werden<sup>3</sup>. Es bestehen darüber hinaus auch Anga-

<sup>1</sup> Kt. Zürich Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr (2011); Wirkungskontrolle, Westumfahrung und A4 Knonaueramt, Schlussbericht, September 2011

<sup>2</sup> 813. Dringliche Anfrage (Verkehrsaufkommen Kantonsstrassen Ottenbach und Obfelden) Antwort des RR vom 29. Juni 2011

<sup>3</sup> Verkehrszahlen des Kt. Aargau

[http://www.ag.ch/verkehr/de/pub/auto\\_und\\_lastwagen/verkehrserhebungen/interaktiver\\_belastungsplan.php](http://www.ag.ch/verkehr/de/pub/auto_und_lastwagen/verkehrserhebungen/interaktiver_belastungsplan.php)

ben über die Zwillikerstrasse (Zählstelle Ottenbacherstrasse in Zwillikon Gde. Affoltern<sup>4</sup>) Damit liegen Daten für alle vier Äste der Hauptverkehrsverbindungen vor, welche sich in der Engelkreuzung treffen. (Vgl. Tabelle 1).

*Tabelle 1: Verkehrsbelastungen im Vergleich*

Ottenbach	2005	2008	2009	2010	Quelle
Muristrasse (Ottenbach)	5'620	5'400	5'310	5'665	Kt. ZH Anfrage Läubli
Jonenstrasse (Kantonsgrenze)	6'327	6'105	4'211	4'010	www.ag.ch/verkehr
Zwillikerstrasse (Ottenbacherstr. In Zwillikon)	3'960	4'000	4'690	3'845	www.laerm.zh.ch/
Affolternstrasse (Ottenbach)	6'680	5'990	5'330	7'390	Kt. ZH Anfrage Läubli
<b>Total</b>	<b>22'587</b>	<b>21'495</b>	<b>19'541</b>	<b>20'910</b>	
Belastung Kreuzung =1/2 des Total	11'294	10'748	9'771	10'455	
	100%	95%	87%	93%	

Die Zusammenstellung zeigt, dass der Verkehr seit 2005 nicht zu sondern abgenommen hat. Die Kreuzung ist somit weniger belastet als von 6 Jahren. Die Belastung der Engelkreuzung errechnet sich aus der Summe aller Zufahrtsachsen. Diese wird durch 2 dividiert, da ja alle Fahrzeuge doppelt gezählt werden.

Besonders markant ist die Abnahme auf der **Jonenstrasse** (Zählstelle Kantonsgrenze).

Auch die **Zwillikerstrasse** hat seit der Eröffnung der A4 eine Abnahme erfahren. Die **Muristrasse** hat seit 2005 eine Zunahme von lediglich 1%. zu verzeichnen. Die 11%ige Zunahme auf der **Affolternstrasse** kann auf Grund dieser Zahlen nicht vom Durchgangsverkehr stammen. (Dieser hat ja abgenommen). Es ist anzunehmen, dass diese Zunahmen mit dem (durch die Autobahn ausgelösten) Neuverkehr sowie der regen Bautätigkeit in Ottenbach seit 2005 zu erklären ist. Ein grosser Teil der Verkehrsbelastung auf der Affolternstrasse ist somit hausgemacht und hat Quelle oder Ziel in Ottenbach.

Der Kommission für Planung Bau ist daher zu raten, diese Zahlen noch genauer zu analysieren und insbesondere auch abzuklären, wie gross der Anteil der Fahr-

<sup>4</sup> Zahlen auf der Webseite der Fachstelle Lärmschutz des Kt. Zürich <http://www.laerm.zh.ch/>

zeuge ist, welche über die Reussbrücke nach Ottenbach und anschliessend über die Affolternstrasse Richtung Obfelden fahren (bzw. umgekehrt).

Eine solche Erhebung müsste entweder über eine Knotenstromanalyse an der Engelkreuzung, eine Umfrage (Anhalten der Fahrzeuge und Befragung) oder über eine Analyse der Nummernschilder erfolgen. Sie brächte aber Klarheit über die mögliche Entlastungswirkung der neuen Strasse.

Aufgrund der Lokalkenntnisse schätzen wir den Anteil der so verkehrenden Fahrzeuge auf ca. 3'000 – 4'000. Für solch geringe Zahl rechnet sich eine Umfahrung sicherlich nicht.

Zudem kann eine Entlastungswirkung von Ottenbach mit dieser Strasse gar nicht erreicht werden. Abgesehen von der Verbindung Reussbrücke – Affolternstrasse verkehren auch mit Umfahrungsstrasse alle übrigen Beziehungen nach wie vor über das Dorfzentrum. Das sind gemäss Berechnungen in Tabelle 1 ca. 7'000 Fahrzeuge (10'455 Fz. minus 3'000 bis 4'000 Fz.)

#### **Fazit:**

Die Umfahrung Ottenbach rechtfertigt sich nicht aus den Verkehrsbelastungen. Es wäre eine Geschenk an den Kanton Aargau und eine Einladung, den Verkehr aus dem Aargau abzuziehen und in den Kanton Zürich zu ziehen.

## **2. Entlastungen im Kt. Aargau**

Eine Analyse der Verkehrsbelastungen im Kt. Aargau<sup>5</sup> zeigen, dass seit der Eröffnung der gesamten Westumfahrung inkl. A4 die Belastungen auf der Achse Aristau – Birri – Merenschwand – Sins abgenommen hat. Die Zählstelle Sins (Nord) weist eine Abnahme um 27% auf.

DTV 2005                7'000 Fz.

DTV 2010                5'078 Fz.

Der Aargau hat also bereits heute deutlich profitiert von den neuen Autobahnverbindungen. Ein Zunahme ist lediglich auf der Querachse von Merenschwand nach Obfelden zu verzeichnen.

## **3. Lösungen in Obfelden sind ohne neue Strassen zu suchen.**

Auf der Dorfstrasse in Obfelden hat sich eine spürbare Verkehrszunahme von 12% ergeben. Auch hier sind aber die Verkehrsbelastungen nicht durch neue Strassen zu bewältigen, sondern durch eine verträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs auf dem bestehenden Strassennetz. Die bereits realisierten Flü-

---

<sup>5</sup> Verkehrszahlen des Kt. Aargau [www.ag.ch/verkehr](http://www.ag.ch/verkehr)

Ma (flankierenden Übergangsmassnahmen) vermögen den Anforderungen einer verträglichen Verkehrsabwicklung noch nicht zu genügen. Dazu sind mehr als nur punktuelle flankierende Massnahmen umzusetzen:

- Generell ist eine gestalterische Aufwertungen entlang der gesamten Dorfstrasse vorzunehmen. Dazu ist ein Betriebs- und Gestaltungskonzept zu erarbeiten.
- Der Haltestellenabstand der heute bestehenden Postauto-Haltestellen ist zu gross. Mit einer optimierten ÖV-Erschliessung lässt sich ein Umsteigen auf den ÖV fördern.
- Der öffentliche Verkehr ist noch stärker zu priorisieren. Busbuchten sind aufzuheben. Fahrbahnhaltestellen, welche ein Überholen des Postautos nicht ermöglichen, bieten dem Postauto freie Fahrt.
- Ausrichtung der neuen Achse auf Tempo 30, damit eine sichere und siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrsgeschehens besser erreicht werden kann.
- In einer ersten Phase ist als provisorische Massnahme eine Temporeduktion auf Tempo 30 auf die Schulzeiten zu prüfen.

#### **4. Ortsdurchfahrt Bickwil**

Markant ist auch die Verkehrszunahme auf der Muristrasse in Bickwil.

DTV 2005            2'730 Fz.

DTV 2010            5'100 Fz.

Auf der Muristrasse sind somit Verbesserungen nötig. Diese sind auf dem bestehenden Strassennetz umzusetzen. Auch hier sind gestalterische Aufwertungen, Verkehrsberuhigungsmassnahmen und tiefere Geschwindigkeiten vorzusehen. 5'100 Fahrzeuge sind gegenüber dem Zustand vorher viel. Es ist aber eine Verkehrsmenge, welche mit einer guten Gestaltung auf der bestehenden Ortsdurchfahrt abgewickelt werden können.

#### **5. Das Projekt Autobahnzubringer A4 Obfelden/Ottenbach basiert auf falschen Prognosen**

Mit der Eröffnung des Anschlusses Affoltern gewinnt die Verbindung aus dem Freiamt Richtung Affoltern an Attraktivität. Gemäss „Netzstrategie Knonaueramt“<sup>6</sup> und Technischem Bericht<sup>7</sup> wurden folgende Verkehrsbelastungen prognostiziert.

---

6 Netzstrategie Knonaueramt, Grundlagen und Argumente für die Umfahrung Ottenbach / Obfelden

7 Technischer Bericht, Optimierte Umfahrung Ottenbach 2009 vom 17.4.2009

	Zählung 2005	Prognose ohne Um- fahrung 2015	Prognose mit Umfah- rung 2015	Zählungen 2010
über die Reussbrücke in Ottenbach	5'500	8410	11800	5665
über die Reussbrücke in Obfelden	3'300 <sup>8</sup>	5470	5030	4850
<b>Total</b>	<b>8800</b>	<b>13880</b>	<b>16830</b>	<b>10515</b>

Gemäss diesen Zahlen sollte somit der Autobahnanschluss Affoltern bis 2015 5'000 zusätzliche Fahrten aus dem Freiamt auslösen. Würde die Umfahrung Ottenbach gebaut, würden zusätzlich 3'000 Fahrten generiert – zusammen also 8'000 zusätzliche Fahrten, sprich fast eine Verdoppelung gegenüber 2005. Die Prognosen haben sich als falsch erwiesen, bzw. es ist zu hoffen und zu warten, dass diese grossen Zuwachsraten bis 2015 nicht eintreffen. Es ist somit angezeigt, das Projekt unter den neuen Realitäten neu zu beurteilen. Es macht keinen Sinn Strassen auf Vorrat zu bauen. Die Umfahrung Ottenbach schafft neue Verkehrskapazitäten. Erst diese erhöhen die Attraktivität und lösen den Verkehrszuwachs aus. Die Erkenntnis, dass neue Strassen neuen Verkehr generieren, muss nicht nochmals bewiesen werden.

## 6. Konkrete Mängel an der Umfahrung Ottenbach

### 6.1. Kanton als privater Parkplatzbauer unzulässig: 110 neu erstellte Parkplätze

Bestandteil des Auflageprojektes 2009 ist die Erstellung von 110 Parkplätzen. (95 für Fabrikladen Haas, 14 für Camping / Restaurant Reussbrücke). Die neuen PP für Camping / Rest. Reussbrücke werden als solche ausgewiesen. Die neuen Parkplätze für den Fabrikladen Haas sind als Ersatz deklariert. Es sind jedoch weit mehr, als durch die neue Strassenführung verloren gehen. Gegenüber der heute wenig strukturierten Parkierung dürfte es sich um eine Erweiterung um ca. 30% handeln. In beiden Fällen ist es nicht Aufgabe des Kantons Parkplatzerweiterungen für private Geschäftsliegenschaften zu planen und zu realisieren, dies um so mehr, als diese voraussichtlich auf dem Enteignungsweg realisiert werden müssen.

<sup>8</sup> Die Zahlen gemäss Technischer Bericht, Optimierte Umfahrung Ottenbach 2009 vom 17.4.2009 stimmen nicht mit den Zahlen gemäss Anfrage Läubli überein. Die Differenz ist vermutlich ein Fehler im Technischen Bericht

## 6.2. Erholungszone wird zerstört

Der Fabrikkanal ist ein beliebtes Naherholungsgebiet, das durch die Strassenführung der Umfahrung und die Verkehrsbelastung seinen Wert verliert. Auch das nahe Reussufer im Bereich Rickenbach wird in der Erholungsfunktion beeinträchtigt. Ottenbach wird damit von der Reuss abgeschnitten.

## 6.3. Aus Sicht des Natur- und Heimatschutzes nicht zu vertreten

Im Bereich Naturschutz lassen wir die Kantonalen Fachstellen sprechen: *„Die Umfahrung von Ottenbach berührt das Flachmoor von nationaler Bedeutung Nr. 7 «Bibelaas», das Objekt Nr. 1305 «Reusslandschaft» des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN), die Auengebiete von nationaler Bedeutung Nrn. 92 und 95 «Still Rüss-Rickenbach» und das Industrieensemble der ehemaligen Textilfabrik A.F. Haas», Schutzobjekt von kommunaler bzw. überkommunaler Bedeutung. Das Amt für Raumplanung und Vermessung (ARV), die NHK und die KDK sehen jedoch weiterhin keine ausreichende Verbesserung gegenüber der ursprünglichen Variante. Die Linienführung südwestlich der Fabrik beeinträchtigt aus ihrer Sicht nach wie vor das Natur- und Landschaftsschutzgebiet von nationaler und überkommunaler Bedeutung sowie ein Objekt des Denkmalschutzes von überkommunaler Bedeutung (Kraftwerksanlage mit Turbinenhaus). Die NHK erachtet eine ortsbaulich und landschaftlich verträgliche Führung der Strassenlinie im engen Bereich zwischen Flachmoor «Bibelaas» und Turbinenhaus als nicht möglich....*

*Aus Sicht der KDK wird die Beeinträchtigung des geschützten Turbinenhauses durch die Tieferlegung der Strasse zwar gemildert. Diese Verbesserung werde durch das Heranrücken der Strasse an das Gebäude zu einem grossen Teil wieder aufgehoben.“<sup>9</sup>*

Die Formulierungen der Fachstellen lassen an Deutlichkeit kaum zu wünschen übrig. Die ablehnende Haltung kann auch nicht gemildert werden durch die Aussagen, dass im Vergleich zum ursprünglichen Projekt Verbesserungen erreicht worden seien. Ein solches Projekt ist umweltrechtlich nicht bewilligungsfähig.#

## 7. Fazit

Selten zeigt sich so deutlich wie im vorliegenden Umfahrungsprojekt, wie mit viel Aufwand mehr Probleme geschaffen als gelöst werden. Jede Attraktivitätssteigerung der Zufahrtsachse führt zu Neuverkehr, welcher dann wiederum bewältigt werden muss. Die Spirale der Verkehrserzeugung wird hier sogar von den Verkehringenieuren selber ausgewiesen.

---

9 Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich Sitzung vom 7. Mai 2009#

Die Kosten der Umfahrung stehen in keinem sinnvollen Verhältnis zum Nutzen. Der Bund hat einen Kostenbeitrag von CHF 25 Mio. für die Probleme im Raum Ottenbach – Obfelden gesprochen. Das Geld soll für Verkehrsberuhigung und die Aufwertung der Ortsdurchfahrten eingesetzt werden.

Pro Amt / Thomas Schweizer 21.9.2011