



Gemeinde Ottenbach
z.Hd. Baudirektion des Kt. Zürich,
Tiefbauamt, Projektieren und Realisieren,
Walcheplatz 2, Postfach,
8090 Zürich

Affoltern a/A, den 19.11.2014

Einsprache zum Auflageprojekt „Autobahnzubinger A4 Obfelden/Ottenbach“

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Arbeitsgemeinschaft Pro Amt ist ein Verein mit ideeller Zielsetzung. Sie setzt sich seit über 40 Jahren für die Förderung von Massnahmen zur Erhaltung der Natur und einer wohnlichen Umwelt ein. (siehe www.pro-amt.ch). Die ca. 200 Mitglieder wohnen im Säuliamt oder haben einen engen Bezug zum Säulimat und sind durch die geplanten Veränderungen betroffen.

Wir haben das Projekt studiert und stellen dazu folgende

Anträge:

1. Das Projekt sei in zwei Teilprojekte (Umfahrung Obfelden und Umfahrung Ottenbach) aufzuteilen.
2. Auf das Teilstück zwischen Knoten Bibelaas und Knoten Rickenbach sei zu verzichten. Dafür soll mittels verkehrslenkenden Massnahmen der Verkehr in Ottenbach plafoniert und siedlungsverträglich abgewickelt werden.
3. Es seien aktuelle Verkehrszählungen auf allen Hauptachsen in Obfelden und Ottenbach durchzuführen. Dabei soll auch zwischen Binnenverkehr, Transit- und Ziel- und Quellverkehr unterschieden werden. Diese Zählungen dürfen nicht angekündigt werden, da sonst die Gefahr besteht, dass sie manipuliert werden. Aufgrund der aktuellen Zahlen soll die Notwendigkeit der Umfahrung und die Entlastungswirkung überprüft werden. An folgenden Orten sind aktuelle Erhebungen durchzuführen:

Ottenbach, jeweils am Siedlungsrand:

- Jonenstrasse
- Muristrasse (Reussbrücke)
- Ottenbacherstrasse
- Affolternstrasse
- Rickenbacherstrasse

Obfelden

- Dorfstrasse (Reussbrücke)
- Dorfstrasse (Unterlunnern)
- Dorfstrasse Höhe Kirche

- Kreuzung Kreuzstrasse (alle 4 Äste)
- Muristrasse (beim Hirschen)

Die Erhebungen sollen als Grundlage für verkehrslenkende Massnahmen dienen. Mit Hilfe von Lichtsignalanlagen an den Ortseingängen von Ottenbach und Obfelden soll der Verkehrsfluss dosiert werden. Dabei sind im Sinne einer angebotsorientierten Verkehrsplanung maximale siedlungsverträgliche Verkehrsbelastungen zu definieren.

Eventualiter

Wird trotzdem am Autobahnzubringer Obfelden/Ottenbach festgehalten, so stellen wir folgende Anträge.

Allgemein:

4. Das Projekt sei zur Überarbeitung zurückzuweisen. Dabei sollen folgende Aspekte ergänzt und verbessert werden:
5. Bei der Wahl des Fahrbahnbelages soll auf allen Abschnitten ein Flüsterbelag gemäss Stand der Technik verwendet werden.

Teilstück Umfahrung Ottenbach

6. Die Variante mit Linienführung nordöstlich der Liegenschaft Haas sei entsprechend den Anträgen von NHK, KDK und ENHK auf den gleichen Planungsstand zu bringen.
7. Die Eingriffe in Natur und Landschaft sind ausreichend zu kompensieren.
8. Im Bereich zwischen Fabrik Haas und Knoten Affolternstrasse soll die Projektierungsgeschwindigkeit auf 60 km/h ausgerichtet und später entsprechend signalisiert werden.
9. Auf der Rickenbacherstrasse soll zwischen Ortsausgang Ottenbach und dem Ortseingang Rickenbach die Projektierungsgeschwindigkeit auf 60 km/h ausgerichtet und später entsprechend signalisiert werden.
10. Die Querungen der Flur- und Wanderwege sollen mit Querungshilfen ausgestattet werden.
11. Ab km 340 bis ca. km 600 soll die Strasse weiter nach Westen verlegt werden. Anschliessend soll die Strasse bis km 1600 inkl. Knoten Rickenbacherstrasse tiefer gelegt werden und die Flur- und Radwegquerungen mit Brücken geführt werden.
12. Ab Knoten Rickenbacherstrasse bis Ende Kiesgrube Mülibach soll die Fahrbahn weiter (5 Meter Abstand) westlich verlegt werden um die dem Kiesbiotop benachbarten Lebensraumpotenziale gemäss Fachstelle Naturschutz Zürich nicht zu zerstören. Dabei soll der Flurweg auf östlicher Seite erhalten bleiben.
13. Die Anzahl Parkplätze im Bereich Reussbrücke/Haas darf nicht erhöht werden. Die Parkplätze sollen bewirtschaftet werden. Es sollen auch Veloabstellplätze zur Verfügung gestellt werden.
14. Auf der Ortsdurchfahrt Ottenbach sollen zusätzliche Netz Widerstände eingebaut werden. So sollen auf der gesamten Muristrasse verkehrsberuhigende Massnahmen gebaut und die Geschwindigkeit auf 30km/h reduziert werden. Falls die Erfolgskontrolle eine zu geringe Wirkung der im Projekt enthaltenen FLAMA's ergibt müssen für die Muristrasse überhaupt und für die die Affolternstrasse zusätzliche Verschärfungsmassnahmen geplant werden.

15. Für die Realisierung der flankierenden Massnahmen in Ottenbach ist ein Betrag von mindestens 3 Mio Franken bereit zu stellen.
16. Die Fussgängerquerung beim Vorplatz Turbinenhaus ist mit einem Fussgängerstreifen auszustatten.

Ausbau Rickenbacherstrasse

17. In Rickenbach soll eine Strassenquerung mit Mittelinsel für Fussgängerinnen und Fussgänger gebaut oder zumindest ein Fussgängerstreifen signalisiert werden.
18. Der Flurweg entlang Chriesibrägelbach südwestlich des Knoten Rickenbacherstrasse soll mit einem unbefestigten Belag versehen werden und nur für Land- und Forstwirtschaftlichen Zwecke von Motorfahrzeugen befahren werden dürfen.

Teilstück Ortsdurchfahrt Bickwil/Obfelden

19. Der Radweg zwischen Bickwil und Ottenbacherstrasse (Langweidstrasse) ist neu zu führen – ohne Beeinträchtigung (Einbau Hartbelag) des bestehenden Wanderweges. Wird der Wanderweg verlegt, so ist die Fachstelle Fuss- und Wanderwege beizuziehen.
20. Es sind zusätzliche Massnahmen zu treffen, dass die ÖV-Erschliessung für alle Siedlungsgebiete erhalten oder verbessert werden kann. Dies betrifft insbesondere die Verschiebung der Haltestelle in Bickwil.
21. Für die Realisierung der flankierenden Massnahmen in Obfelden ist ein Betrag von mindestens 3 Mio Franken bereit zu stellen.

Begründungen:

Antrag 1 + 2

Der Abschnitt Umfahrung Ottenbach widerspricht der Naturschutzgesetzgebung und damit dem geltenden Recht. Es ist daher nicht bewilligungsfähig.

Das Projekt Bauprojekt beeinträchtigt gleich mehrere Objekte von nationaler Bedeutung: ein Flachmoor, ein Amphibienlaichgebiet und die schützenswerte Reusslandschaft.

Das Ausstellen einer nachträglichen Ausnahmebewilligung für den Bau des Autobahnzubringers und die erst darauf folgende Anpassung der Schutzverordnung widersprechen dem geltenden Recht und dienen einzig dazu, Verzögerungen beim Baubeginn zu verhindern. Nach Fertigstellung des Bauwerkes macht es keinen Sinn mehr die Anpassung anzufechten. Ein Schutzgebiet soll aber nicht aufgrund der Wünsche der Strassenplaner, sondern aufgrund der bestehenden schützenswerten Güter erstellt werden.

Eine Aufteilung des Projektes erlaubt es, den Abschnitt der Umfahrung Ottenbach, welcher umweltrechtlich nicht bewilligungsfähig ist, nicht auszuführen oder allenfalls zurückzustellen, bis eine siedlungs- und umweltverträgliche Lösung gefunden ist.

Antrag 3

Das Projekt basiert auf Grundlagen von 2008, also vor Eröffnung der N4. Diese wurden im technischen Bericht hochgerechnet und als IST-Zustand 2013 verwendet.

Folgende Abweichungen der DTV bestehen zu den aktuellen Zählungen von 2013.

	Bezeichnung	prognostizierter Ist-Zustand 2013 ¹	Effektive Zählung 2013 ²	Differenz
2004	Affolternstrasse, Ottenbach	13380	8160	-5220
2993	Muristrasse, Obfelden	10230	6318	-3912
208	Dorfstrasse, Obfelden	19250	16133	-3117
ZS 743	Jonenstrasse Ottenbach (Kantonsgrenze)	6430	4317 ³ (2011)	-2113
5591	Ottenbacherstrasse, Obfelden	4090	3048	-1042
ZS 744	Muristrasse, Ottenbach	7510	6611 ⁴	-899
2587	Muristrasse, Ottenbach	7510	6739	-771
ZS 745	Zürichstrasse, Merenschwand	5470	5482 ⁵ (2011)	12
3590	Ottenbacherstrasse, Zwillikon	3400	3982	582
1393	Tambrigstrasse, Obfelden	1010	1873	863
1904	Dorfstrasse, Obfelden	4180	5219	1039

Es kann festgestellt werden, dass insbesondere diejenigen Strassen, welche durch die Umfahrung entlastet werden sollen, aktuell signifikant tiefere Belastungen aufweisen als im technischen Bericht angegeben. Dadurch fehlt dem Projekt die Begründung durch ein aktuelles Verkehrsmodell. Die NHK kommt zum Schluss „Ohne Aktualisierung des Verkehrsmodells anhand der tatsächlich eingetretenen Verkehrsveränderungen fehlt dem Projekt die Basis. Falls sich bei der angekündigten Aktualisierung im Herbst 2014 erweisen sollte, dass sich die Frequenzen gegenüber dem Stand vor der Eröffnung der A4 nicht wesentlich erhöht haben, hält es die NHK für zumutbar, auf die neue Umfahrungstrasse zu verzichten.“⁶

Im August 2012 hat die IG „erholen statt überholen“ eine Zählung durchgeführt, in der nach Kantonskennzeichen unterschieden wurde. Je nach Zählort und Richtung wurden bis zu 65% Zürcher Kennzeichen gezählt, was auf einen sehr hohen Anteil von Hausgemachtem Verkehr deutet, welcher auch mit dem Autobahnzubringer weiterhin durch die Dörfer fahren wird.⁷

Der Nutzen dieser Umfahrung ist umstritten. Ottenbach wird im Vergleich zur heutigen Situation wenig bis gar nicht entlastet, da die Umfahrung nur zwei Äste der Kreuzung verbindet. Die Umfahrung generiert gemäss Modellrechnungen zusätzlich rund 2500 Fahrten über die Reuss. Das wäre auch eine grosse Belastung für die Orte Birri und Bickwil.

Die Umfahrung Birri – Muri ist, entgegen einer Darstellung in der Präsentation zur Infoveranstaltung⁸, nur teilweise im Richtplan des Kanton Aargau verzeichnet. Die Umfahrung Birri ist erst auf Stufe „Vororientierung“, die Verlängerung bis Muri als zur Diskussion stehendes Vorhaben eingetragen.⁹

Im Bezug auf die Beeinträchtigung im Abschnitt Bibelaas hält die NHK fest: „Der kulturhistorisch enge Zusammenhang von Technik [...], Kanal und Feuchtgebiet zeigt sich hier exemplarisch. Dieses kulturhistorische Ensemble würde durch die Umfahrungsstrasse in Einzelteile zerlegt und in der räumlichen Wirkung und Bedeutung empfindlich geschmälert. [...] Das heute noch ersichtliche, inventarisierte geomorphologische Entstehungsbild würde durch die Umfahrungsstrasse zerstört und die Flusslandschaft würde beeinträchtigt.

Die Bedeutung dieser Flusslandschaft mit ihren verschiedenen kulturhistorischen Elementen widerspiegelt sich in einer beachtlichen Ansammlung von entsprechenden Inventar- und Schutzbjekten“.¹⁰

„Die NHK beurteilt jedoch den Bau einer Strasse an einem Ort, an dem dermassen viele Schutzbjekte vereinigt sind und der aus landschaftlicher Sicht so empfindlich ist, als inakzeptabel.“¹¹

Das ALN kommt zu folgendem Schluss¹²: „Das Projekt beinhaltet in der Betriebsphase im Bereich des Flachmoors Bibelaas Auswirkungen, welche Moorlebensräume und biotopspezifischen (Pflanzen und) Tierarten negativ betreffen. Dabei stufen die Fachstelle Naturschutz Wirkungen wesentlich nachteiliger ein als dies der im UVB der Fall ist. Ökologische Wissenslücken können nicht dahingehend interpretiert werden, dass keine Gefährdung besteht. Es ist fraglich, ob diese Auswirkungen unerheblich sind und ob nach NHG Art. 6 die grösstmögliche Schonung sichergestellt ist und gleich- oder höherwertige Interessen entgegenstehen.“ Das ALN kann dem Projekt nur zustimmen, wenn sämtliche ihrer Anträge berücksichtigt werden, was jedoch im vorliegenden Projekt nicht der Fall ist.

Die geplanten Kompensationsmassnahmen sind nicht ausreichend. Die Kompensationsfläche in der Lunnernallmend darf nicht vollständig angerechnet werden, da sie die Erfüllung einer langjährigen Pendenza zur Schaffung von Pufferzonen darstellt¹³ und auch ohne Bau des Autobahnzubringers realisiert werden muss. Genauso verhält es sich beim Flachmoor Bibelaas. Es kann nicht sein, dass der Regierungsrat seine gerichtlich festgelegte Aufgabe über Jahre nicht erfüllt und nun die Umsetzung als Kompensationsmassnahme für andere Eingriffe in die Natur verkaufen will. Des Weiteren überschneidet sich das Schutzgebiet Bibelaas mit dem Standort 0011/D.N001 aus dem Kataster der belasteten Standorte¹⁴, welcher als sanierungsbedürftig eingestuft wurde. Die Sanierung dieses Standortes kann also nicht als Kompensation angesehen werden.

Antrag 5

Der Lärm ist gemäss Art 11 USG¹⁵ an der Quelle zu bekämpfen und Lärmemissionen einer neuen ortsfesten Anlage müssen so weit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist. (Art. 7 LSV¹⁶) Ein lärmarmer Belag gemäss Stand der Technik kann die Lärmemissionen wirkungsvoll eindämmen.¹⁷

Antrag 6

Das Amt für Raumplanung und Vermessung (ARV), die NHK und die KDK sehen 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 mehrere Objekt des Denkmalschutzes von überkommunaler Bedeutung (Kraftwerksanlage mit Turbinenhaus, Fabrikgebäude, ...¹⁸). Die NHK erachtet eine ortsbaulich und landschaftlich verträgliche Führung der Strassenlinie im engen Bereich zwischen Flachmoor «Bibelaas» und Turbinenhaus als nicht möglich.

„Die Kantonale Denkmalpflege erachtet die vorgeschlagene Linienführung der Umfahrungsstrasse Ottenbach als schwerwiegende Beeinträchtigung des Nahbereichs der ehemaligen Fabrikanlage Haas mit Turbinenhaus und Kanalanlage (überkommunale Schutzobjekte). [...] Die Kantonale Denkmalpflege stellt fest, dass das vorliegende Projekt die geforderten erhöhten gestalterischen Anforderungen gemäss § 238 PBG gegenüber den unmittelbar betroffenen überkommunalen Schutzobjekten (Turbinenhaus Vers.-Nr.0221 mit Fabrikkanal, ehem. Fabrik Haas Vers.- Nr. 0225) nicht erfüllt.“¹⁹

Der Fussweg entlang dem Fabrikkanal ist ein wertvolles Naherholungsgebiet, welches durch die Umfahrung Ottenbach beeinträchtigt wird. Darunter würde die Lebensqualität in Ottenbach massiv leiden.

Antrag 7

Die geplanten Kompensationsmassnahmen sind nicht ausreichend. Die Kompensationsfläche in der Lunnernallmend darf nicht vollständig angerechnet werden, da sie die Erfüllung einer langjährigen Pendeuz zur Schaffung von Pufferzonen darstellt²⁰ und auch ohne Bau des Autobahnzubringers realisiert werden muss. Genauso verhält es sich beim Flachmoor Bibelaas. Es kann nicht sein, dass der Regierungsrat seine gerichtlich festgelegte Aufgabe über Jahre nicht erfüllt und nun die Umsetzung als Kompensationsmassnahme für andere Eingriffe in die Natur verkaufen will. Des Weiteren überschneidet sich das Schutzgebiet Bibelaas mit dem Standort 0011/D.N001 aus dem Kataster der belasteten Standorte²¹, welcher als sanierungsbedürftig eingestuft wurde. Die Sanierung dieses Standortes kann also nicht als Kompensation angesehen werden.

Antrag 8

Die tiefere Geschwindigkeit reduziert die Lärmemissionen und erhöht die Sicherheit bei den Flurwegquerungen. Im Bereich des Flachmoor Bibelaas wird diese Massnahme auch von der ENHK gefordert²², die gleiche Begründung kann auch für die Lebensraumpotentiale im Bereich Chriesbrägelbach angewendet werden.

Die Flurwege werden von Erholungssuchenden für die Erreichung des Naherholungsgebietes an der Reuss und am Lindenbach rege benutzt. Das Überqueren des Autobahnzubringers, wie sie das Projekt an diesem Punkt vorsieht, birgt zu grosse Gefahren.

Die Argumentation gemäss UVB²³, dass die vermehrten Beschleunigungs- und Bremsvorgänge die Lärmreduktion ganz oder teilweise kompensieren würden, kommt nur zum Zug, wenn sich die signalisierten Geschwindigkeiten ändern, nicht, wenn die Geschwindigkeit durchgehend tief gehalten wird. Die Schadstoffemissionen sind bei Tempo 60 nicht viel höher als bei 80 km/h.

Antrag 9

Durch weniger grosse Geschwindigkeitswechsel wird ein gleichmässigerer Verkehrsfluss erreicht, was zu weniger Beschleunigungs- und Bremsphasen führt, denn diese sind besonders emissionsintensiv.

Antrag 10

Der Flurweg zwischen km 700 und 800 ist besonders im Sommer stark von Erholungssuchenden frequentiert. Es ist von verschiedenen Ortsteilen von Ottenbach der direktste Zugang zur Reuss. Er verliert mit der geplanten Strasse an Erholungswert und die Querungsstelle ist gefährlich. Ähnlich verhält es sich bei der Querung km 1375. Dieser Flurweg dient als Fussverkehrsverbindung nach Obfelden und erschliesst die Naherholungsgebiete Mülibach und Lindenbach.

Wird die Umfahrung wie projektiert gebaut, wird es schwierig und gefährlich den Autobahnzubringer an diesen Stellen zu queren.

Antrag 11

Einerseits sollen mit dieser Massnahme die Lärmimmissionen vermindert werden, andererseits kann dadurch auch eine bessere Einbettung in die Landschaft erreicht werden. Lärm ist gemäss Art 11 USG²⁴ an der Quelle zu bekämpfen und Lärmemissionen einer neuen ortsfesten Anlage müssen so weit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist. (Art. 7 LSV²⁵) Dass eine solche Strassenführung in einem Einschnitt machbar ist, wurde beim Autobahnzubringer/Umfahrung Birmensdorf bewiesen.

Antrag 12

In der Kiesgrube Mülibach wurde in den letzten Jahren mit beträchtlichem finanziellem Aufwand ein Naturschutzgebiet eingerichtet. Es ist als Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung inventarisiert.²⁶ „Nördlich der Grube Mülibach verläuft das Trasse ohne Umgebungsbereich direkt entlang einer kommunal geschützten Hecke und dem Chriesibrägelbach. Diese beiden Lebensraumstrukturen nutzen auch Amphibien der Grube. Hier ist zu prüfen, ob nicht ein Minimalabstand von 5 m eingehalten werden kann.“²⁷ Mit diesem Abstand könnte auch der Flurweg als für Fussgängerinnen und Fussgänger wichtige Verbindung erhalten bleiben.

Antrag 13

Eine hohe Verfügbarkeit von Gratis-Parkplätzen führt zu Mehrverkehr. Sinnvoller wäre eine Umlagerung auf andere Verkehrsmittel. Für die Kunden des Einkaufszentrum Haas müssen auch Veloabstellplätze zur Verfügung stehen. Langfristig wäre zum Beispiel auch eine Busverbindung zwischen Muri via Ottenbach – Hedingen nach Zürich Enge denkbar.

Antrag 14

Um die Entlastung der Ortsdurchfahrt Ottenbach zu gewährleisten sind Netzwidestände nötig. Dazu sind verkehrsberuhigende Massnahmen vorzusehen. Auf der Muristrasse Tempo 30 und entsprechende bauliche Massnahmen. Der Verkehr soll gemäss den Versprechen gegenüber der Bevölkerung wirkungsvoll kanalisiert werden. Mit den geplanten Massnahmen kann dies nicht erreicht werden.

Antrag 15

Flankierende Massnahmen sind integraler Projektbestandteil des Bauprojektes. Mit den in der Kostenschätzung²⁸ vorgesehenen 1 Mio. Franken je Gemeinde lassen sich die vorgeschlagenen Massnahmen in keiner Art und Weise realisieren. Diese Massnahmen sind ohnehin zu wenig wirksam und müssen ergänzt werden, damit sie die angestrebte Entlastungswirkung entfalten können. Es widerspricht allen bisherigen Versprechungen, dass die Dörfer entlastet und die dafür notwendigen baulichen Massnahmen – auf Kosten des Projektes – umgesetzt werden.

Antrag 16

Auf einem Plan²⁹ ist dieser Fussgängerstreifen eingezeichnet, auf anderen³⁰ jedoch nicht. Dieser Fussgängerstreifen soll für Fussgängerinnen und Fussgänger einen einfachen Zugang zum Kanalweg und dem Naherholungsgebiet gewährleisten.

Antrag 17

Im ganzen Weiler Rickenbach ist keine Querungsmöglichkeit geplant. Die Strasse muss jedoch von den Benutzern der Bushaltestelle und vom „Ämtlerweg“ gequert werden. Aufgrund des im Vergleich zur heutigen Verkehrssituation erhöhten Verkehrsaufkommens, wird ein gefahrloses Queren nicht mehr möglich sein. Mit einer Mittelinsel oder einem Fussgängerstreifen kann dieser Zustand verbessert werden.

Antrag 18

Der Flurweg entlang dem Chriesibrägelbach soll mit einem unbefestigten Belag versehen werden und nur für Land- und forstwirtschaftlichen Zwecke von Motorfahrzeugen befahren werden dürfen. Dies soll die Natur entlasten und verhindern, dass Fahrzeuge bis nahe an die Ress verkehren können. Das Naherholungsgebiet um den Grillplatz beim Wehr Ottenbach soll so geschützt werden.

Antrag 19

Neu soll die Radverbindung von Affoltern über Bickwil nach Ottenbach über die Langweidstrasse geführt werden. Dies ist ein offizieller Wanderweg³² (und Teil des Ämtlerweges³³). Ausserhalb der Siedlung Bickwil weist er einen Naturbelag auf. Gemäss Planung soll er zu einem Rad-/Fussweg mit Hartbelag umgebaut werden. Das widerspricht dem Fuss- und Wanderweggesetz, wonach Wanderwege keinen Hartbelag aufweisen sollen. Das Einbringen von Hartbelägen ist nur in Ausnahmefällen und nur auf kurzer Strecke möglich. Hier muss eine neue Lösung, entweder für den Wanderweg oder für den Radweg, gesucht werden.

In den Unterlagen fehlt eine Stellungnahme der Fachstelle Fuss- und Wanderwege gemäss FWG³⁴.

Antrag 20

Bickwil wird vom ÖV weitgehend abgeschnitten. Durch die Verlegung der Haltestelle Bickwil verfügen die westlichen Ortsteile über keine genügende ÖV-Erschliessung mehr. Es widerspricht damit der kantonalen Politik und der Richtplanung, wenn Gebiete von der ÖV-Erschliessung abgehängt werden. Hier muss eine neue Lösung gesucht werden.

Antrag 21

Flankierende Massnahmen sind integraler Projektbestandteil des Bauprojektes. Mit den in der Kostenschätzung³⁵ vorgesehenen 1 Mio. Franken je Gemeinde lassen sich die in die vorgeschlagenen Massnahmen in keiner Art und Weise realisieren. Diese Massnahmen sind ohnehin zu wenig wirksam und müssen ergänzt werden, damit sie die angestrebte Entlastungswirkung entfalten können. Es widerspricht allen bisherigen Versprechungen, dass die Dörfer entlastet und die dafür notwendigen baulichen Massnahmen – auf Kosten des Projektes – umgesetzt werden.

Wir hoffen auf eine wohlwollende Prüfung unserer Anliegen und verbleiben

Mit freundlichen Grüssen

Thomas Schweizer
Co-Präsident von Pro Amt

¹ Auflageprojekt Autobahzubringer Obfelden/ Ottenbach, 22.10.2014 - Technischer Bericht - Anhang 7.1

² GIS_Browser Kt. ZH maps.zh.ch „Verkehrsmesstellen“

³ Verkehrszählung Kt. AG 2011
(https://www.ag.ch/de/dfr/geoportal/online_karten_agis/online_karten.jsp)

⁴ Verkehrszählung Kt. AG 2013
(https://www.ag.ch/de/dfr/geoportal/online_karten_agis/online_karten.jsp)

⁵ Verkehrszählung Kt. AG 2011
(https://www.ag.ch/de/dfr/geoportal/online_karten_agis/online_karten.jsp)

⁶ Auflageprojekt Autobahzubringer Obfelden/ Ottenbach, 22.10.2014 – Beilage Nr. 6, Stellungnahmen zu UVB – Anhang 6, Fünfte Ergänzung zu Gutachten Nr. 30-2005 Umfahrung Ottenbach / Obfelden, S. 5

⁷ www.reusslandschaft.ch - 28.08.2012- „60% Zürcher Autokennzeichen beim Hirschen“

⁸ Kanton Zürich, Baudirektion - Präsentation Informationsveranstaltung Obfelden vom 21. Oktober 2014 – Folie 7

⁹ Richtplan Kanton Aargau, 20.09.2011 – Kapitel M 2.2 Kantonsstrassen, S. 2 / 5

¹⁰ Auflageprojekt Autobahzubringer Obfelden/ Ottenbach, 22.10.2014 – Beilage Nr. 6, Stellungnahmen zu UVB 6.1 Kofu – Anhang 6, Fünfte Ergänzung zu Gutachten Nr. 30-2005 Umfahrung Ottenbach / Obfelden, S. 5

¹¹ Auflageprojekt Autobahzubringer Obfelden/ Ottenbach, 22.10.2014 – Beilage Nr. 6, Stellungnahmen zu UVB 6.1 Kofu – Anhang 6, Fünfte Ergänzung zu Gutachten Nr. 30-2005 Umfahrung Ottenbach / Obfelden, S. 6

-
- ¹² Auflageprojekt Autobahzubringer Obfelden/ Ottenbach, 22.10.2014 – Beilage Nr. 6, Stellungnahmen zu UVB 6.1 Kofu – Beurteilung des Umweltverträglichkeitsberichts UVP-Ref.-Nr. 0437-7. S.17
- ¹³ Medienmitteilung ZVS/Birdlife Zürich, Pro Natura Zürich, 11. August 2009
- ¹⁴ GIS_Browser Kt. ZH maps.zh.ch „Kataster der belasteten Standort (KbS)“
- ¹⁵ SR 814.01 Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG) vom 7. Oktober 1983 (Stand am 1. Juli 2014)
- ¹⁶ SR 814.41Lärmschutz-Verordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986 (Stand am 1. August 2010)
- ¹⁷ Auflageprojekt Autobahzubringer Obfelden/ Ottenbach, 22.10.2014 – Beilage Nr. 6, Stellungnahmen zu UVB 6.2 BafU, S.7
- ¹⁸ GIS_Browser Kt. ZH maps.zh.ch „Archäologische Zonen und Denkmalschutzobjekte“
- ¹⁹ Auflageprojekt Autobahzubringer Obfelden/ Ottenbach, 22.10.2014 – Beilage Nr. 6, Stellungnahmen zu UVB 6.1 Kofu – Beurteilung des Umweltverträglichkeitsberichts UVP-Ref.-Nr. 0437-7. S.12
- ²⁰ Medienmitteilung ZVS/Birdlife Zürich, Pro Natura Zürich, 11. August 2009
- ²¹ GIS_Browser Kt. ZH maps.zh.ch „Kataster der belasteten Standort (KbS)“
- ²² Auflageprojekt Autobahzubringer Obfelden/ Ottenbach, 22.10.2014 – Beilage Nr. 6, Stellungnahmen zu UVB 6.3 ENHK, S.3
- ²³ Auflageprojekt Autobahzubringer Obfelden/ Ottenbach, 22.10.2014 – Beilage Nr. 4, Bericht Umweltverträglichkeit (UVB), Ernst Basler + Partner AG, S. 197
- ²⁴ SR 814.01 Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG) vom 7. Oktober 1983 (Stand am 1. Juli 2014)
- ²⁵ SR 814.41Lärmschutz-Verordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986 (Stand am 1. August 2010)
- ²⁶ Inventar der Amphibienlaichgebiete ZH682, Kiesgrube Mülibach
- ²⁷ Auflageprojekt Autobahzubringer Obfelden/ Ottenbach, 22.10.2014 – Beilage Nr. 6, Stellungnahmen zu UVB 6.1 Kofu – Beurteilung des Umweltverträglichkeitsberichts UVP-Ref.-Nr. 0437-7. S.14
- ²⁸ Auflageprojekt Autobahzubringer Obfelden/ Ottenbach, 22.10.2014 - Technischer Bericht – S.7
- ²⁹ Auflageprojekt Autobahzubringer Obfelden/ Ottenbach, 22.10.2014 – Beilage Nr. 2.5, Landschaftspflegerischer Begleitplan
- ³⁰ Auflageprojekt Autobahzubringer Obfelden/ Ottenbach, 22.10.2014 – Beilage Nr. 2.3, Situation Umfahrung Ottenbach
- ³¹ Auflageprojekt Autobahzubringer Obfelden/ Ottenbach, 22.10.2014 – Beilage Nr. 2.19, Situation Landerwerb Ottenbach
- ³² GIS_Browser Kt. ZH maps.zh.ch „Wanderwege“
- ³³ <http://www.ggaffoltern.ch/index.php/home/aemtlerwaeg>
- ³⁴ Vgl. FWG Art. 7 d und ASTRA-Publikation Ersatzpflicht für Wanderwege, Vollzugshilfe zu Artikel 7 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege FWG
- ³⁵ Auflageprojekt Autobahzubringer Obfelden/ Ottenbach, 22.10.2014 - Technischer Bericht – S.7