



SCHLUSS MIT DEM «DORNRÖSCHEN- SCHLAF»?

Zweimal schon hätte in den letzten 160 Jahren eine neue verkehrstechnische Anbindung dem Bezirk Affoltern Bedeutung bringen können. Aber weder die Einführung der Expresskutsche noch der Anschluss an die Gotthardlinie der Bahn brachte boomende Siedlungsstrukturen. Die in rund sechs Jahren zur Eröffnung der Autobahn anstehende A4 hat nun das Interesse an den Gemeinden im Knonaueramt erneut kräftig anwachsen lassen. Erwacht der Bezirk jetzt aus seinem «Dornröschenschlaf»?

Urs E. Kneubühl, Journalist



Fotos: Lucia Degonda

Das waren noch Zeiten. 1839 notierte Gerold Meyer von Knonau in seinem «Handbuch für Einheimische und Fremde» für das Dorf Affoltern am Albis 1673 Einwohner. Mettmenstetten, Hausen und Hedingen zählten nur bescheiden weniger, und Ottenbach war mit 1959 Mitbürgern der grösste Ort im Knonaueramt. Der Bezirk hatte damals Anschluss an den täglichen Postkutschenkurs Zürich–Luzern, ab 1837 gab es Kutschen von Dorf zu Dorf und weiter nach Zug. Dank besserer Verkehrsbedingungen florierten zwar Heimarbeit und die Textil- sowie die Seidenindustrie, aber zu einem Aufstieg kam es nicht.

1864 folgte mit der Bahnlinie durch das Knonaueramt erneut eine wichtige Verbindung zwischen Zürich und Luzern. Diese sollte entsprechenden Aufschwung bringen, aber bereits drei Jahre später liess die Eröffnung der Neu-

baustrecke durch das Sihltal die Ämtlerlinie wieder zu regionaler Bedeutung absinken.

So entwickelte sich die Region gemächlich. Anfang des 20. Jahrhunderts zählte Affoltern 2779 Einwohner, 1950 waren es lediglich 705 mehr. Zum Vergleich: Olten hatte 1830 1466 Einwohner und war damit kleiner als einige Ämtler Dörfer, entwickelte sich aber als Eisenbahnknotenpunkt im selben Zeitraum rasant: Zur Jahrhundertwende waren es 7000 Einwohner und 1950 schon etliche über 10000.

Dem Bezirk Affoltern brachte die Bahn nicht den erhofften Aufschwung. Das Knonaueramt blieb eine stabile ländliche Region. Und vermutlich hätte Otto von Bismark über den Bezirk Affoltern Gleiches gesagt, wie über Mecklenburg: «Geht die Welt unter, gehe ich nach Mecklenburg – dort geht sie 50 Jahre später unter.»

Die Autobahn als Wende?

Die Autobahnpläne in den Siebzigerjahren nährten dann erneut Aussichten für die Entwicklung der Gemeinden im Knonaueramt, weckten aber genauso jene Rufer, die mit dem Bau der Autobahn gleich die Beton- und Abgaswüste fürchteten. Es folgte ein jahrelanger Diskurs über Landschaft und Raum, wobei diskrepante Empfindungen und Denkweisen aufeinander prallten.

Das Denken und Erfahren der Landschaft gestaltete sich in der Folge der Auseinandersetzung – vor allem auf Grund des bis zur Schmerzgrenze sich steigernden Durchgangsverkehrs – um. Das Knonaueramt erfuhr durch die mit der Ablehnung der Kleeblatt-Initiative 1990 eingeleitete Autobahn-Erschliessung einen Bedeutungswandel. Geradezu sprunghaft ist seither die Bevölkerung in nahezu allen Bezirksgemeinden angewachsen. Die Siedlungen verändern sich augenfällig, ▶



Baustellen zwischen Knonau
und Sellenbüren.



Kräne bestimmen in zahlreichen Gemeinden längst das Ortsbild. Neue Baugelände werden erschlossen, mehr und mehr breitet sich urbanes Leben aus.

Der Siedlungsdruck ist für den Bezirk Affoltern allerdings die strukturelle Achillesferse der künftigen Autobahn. Die Landschaft wird nicht mehr so vielfältig und unverwechselbar sein. Ihre Produktionsfunktion nimmt ab, die Erholungsfunktion zu. Es kommt zu soziokulturellen Veränderungen, welche die Entwicklung der Landschaft und ihre besonderen Qualitäten beeinflussen werden. Es erfolgt eine wirtschaftliche Neuordnung und Besiedlung. Die Autobahn wird zum wirtschaftlichen Aufschwung des bisher marginalen Gebietes führen, das Knonaunamt wird zum Siedlungs- und Landschaftsraum von grösserer Bedeutung.

Als Entlastungsregion der Grossagglomeration Zürich unterliegt der Bezirk einem zusätzlich zunehmenden Siedlungsdruck.

Gleichzeitig besteht das Verlangen der eingesessenen Ämtler, die noch vorhandenen und teilweise ökologisch wertvollen Freiflächen so weit wie möglich zu erhalten. Der Ämtler Kantonsrat Jean-Jacques Bertschi sieht darin zwar «giftige Zielkonflikte» zwischen dem gestiegenen Erholungs- und Freizeitananspruch, der zumeist Belastungen mit sich bringt, und den diametral gegenüber liegenden Interessen von Natur-, Landschafts- und Gewässerschutz, aber auch Chancen. «Wir müssen jetzt die Zukunft gestalten, statt träumen», hielt er anlässlich einer öffentlichen Diskussion zum Thema Standortförderung im vergangenen April in Wettwil fest.

Standortförderung: Spät, aber dennoch...

Überbauungen mit ihren Bewohnern und industriellen Tätigkeiten können zur Hypothek für die Ämtler Gemeinden wer-

den. Die Anziehungskraft der künftigen Stadtnähe und der weitgehend intakten Natur hat hier ihre Kehrseite. Politisch sind die Mahnungen aufgenommen worden: Die zuständigen Behörden versuchen, eine positive Entwicklung einzuleiten. Im Bereich der Raum- und Siedlungsplanung verlangen die Leitbilder der Gemeinden einen sparsamen und haushälterischen Flächenverbrauch, das Credo schliesst den Schutz der bedrohten Erholungslandschaften ein. Es sind regionale und lokale Nutzungspläne entstanden, in den Ortsplanungen hat man Sicherungen eingebaut, um belastende Eingriffe zu verhindern. Und die Bevölkerung erwartet von der künftigen Siedlungsentwicklung auch, dass sie zur Erhaltung des Lebensraumes beiträgt und den Erholungscharakter der Landschaft beachtet.

Der zunehmende Interessen- und Entwicklungsdruck auf den Bezirk, meinen die Behörden, sei damit (noch) zu ordnen.



Stephan Kux, Wirtschaftsförderer des Kantons Zürich, dagegen glaubt, dass es für die Behörden und die Bevölkerung im Bezirk Affoltern schon fast zu spät ist, das Steuer noch in die Hand zu nehmen. Kunststück, erst Ende Juni beschloss der Gemeindepräsidentenverband des Bezirks, mit der Standortförderung Ernst zu machen und einen Berater beizuziehen.

Primat der Qualität

Ohne Zweifel eröffnet die A4 den 14 Ämtler Gemeinden neue Möglichkeiten in der Ansiedlungs- und Verteilungspolitik. Verkehrs- und handelslogistische Wege werden verbessert. Die neue Autobahn bringt der Region aber auch ganz pragmatische Vorteile: Sie leistet einen wichtigen Beitrag zur verkehrstechnischen Erschliessung und zur Entlastung der gesamten Region vom Durchgangsverkehr in den Dörfern. Für die Anwohner bedeutet das in erster Linie geringere

Lärm- und Schadstoffbelastungen und ein deutlich reduziertes Unfallrisiko.

Gleichzeitig beeinträchtigen bauliche Aktivitäten in der Summe aber auch das Landschaftsbild. Für die Behörden gilt es daher die Gratwanderung, ihren politischen Auftrag, eine Randregion wirtschaftlich zu entwickeln, möglichst behutsam zu machen. Stephan Kux: «Das Säuliamt, als Tor zum Limmattal und zur Zentralschweiz, hat viel Potenzial. Da braucht es eine nachhaltige Balance zwischen Wertschöpfung und Lebensqualität, nicht die Ansiedlung von Firmen um jeden Preis.» Der Stalliker Gemeindepräsident Walter Ess sieht dennoch Chancen für eine gebremste Entwicklung des noch ländlich gebliebenen Bezirks. «Die innere Qualität der Dörfer, die Nähe von Arbeits- und Wohnplätzen muss gefördert werden.»

Konkret sieht Ess das Aktualisieren und Fördern von Gewerbe und Industrie dort,

wo auch tatsächlich Arbeitsplätze geschaffen werden. «Es bringt dem Bezirk und den Gemeinden nichts, wenn bloss Lagerhallen entstehen.» Gleichsam sinnvoll soll die Ansiedlung von Wohnungsbau und angemessenen Infrastrukturen gehandhabt werden. Für Ess ist klar, dass es deshalb wichtig ist, dass alle vierzehn Ämtler Gemeinden an einem gemeinsamen Strick und in dieselbe Richtung ziehen. Entsprechend gute Strategien der Kooperation sind gefragt, und die Bevölkerung sowie die Behörden tun gut daran, Planungsvorschläge weiter auf die Kongruenz mit der Tradition zu prüfen. Ess: «Nicht die Schaffung von möglichst viel Steuersubstrat darf im Vordergrund stehen, so verlockend dies auf den ersten Blick sein mag; der Qualität muss das Primat zukommen. Schliesslich wollen wir hier weder ein Glattal noch ein Limmattal werden.» ■