

Neujahrsblatt 1999
für
Wangen-Brüttisellen



**Neujahrsblatt 1999
für
Wangen-Brüttisellen**

VERKEHR WOHN?



**Kultur-Kreis Wangen-Brüttisellen
Verein zum Schurterhaus**

Inhalt

Geleitwort	Rolf Berchtold
Kultur-Kreis Wangen-Brüttisellen	Gaudenz Hübscher
Wangen-Brüttisellen, ein «Verkehrsabfallgebiet»? Albert Grimm	
Jahrhundertlang lag Wangen-Brüttisellen verkehrsmässig im toten Winkel	Albert Grimm
– Strassen zur Zeit der Römer	
– Die alte Zürichbergstrasse	
Der Verkehr wird auf Wangen-Brüttisellen losgelassen	Albert Grimm
– Die Zürichstrasse verändert Brüttisellen	
– Wohin mit der Nationalstrasse N1?	
– Soll Wangen umfahren werden?	
– HLS Brüttisellen-Bassersdorf, ein Ärgernis?	
– Einkaufszentren drohen Brüttisellen zu ersticken	
Wohin mit dem Verkehr?	Gaudenz Hübscher
– Interview mit Rolf Berchtold	
Das Auto-, Motorrad- und Fahrradgewerbe in Wangen-Brüttisellen auf einen Blick	Albert Grimm
Quadratur des Zirkels mit dem Bus	Max Knöpfel
Begegnungen im Gemeindehaus	Barbara Munz
Gemeindechronik	Barbara Munz
Unsere ältesten Einwohnerinnen und Einwohner	Gemeindeverwaltung
Gönnerliste	
Quellenverzeichnis	
Neujahrsblattkommission des Kultur-Kreises Wangen-Brüttisellen	Gaudenz Hübscher
	Doris Betz, Albert Grimm, Dalibor Hugecek, Willi Weber
Redaktion	Albert Grimm
Grafik und Gestaltung	Willi Weber, Wangen
Titelblatt und Vignetten	Willi Weber, Wangen
Druck	Hostettler Buchdruck Offsetdruck AG, Wallisellen



Geleitwort

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger
Liebe Wangemer und Brüttiseller

Das diesjährige Neujahrsblatt befasst sich mit der Entwicklung des Verkehrs in unserer Region und besonders in unseren beiden Dorfteilen Wangen und Brüttisellen. Dieses Thema ist gerade heute von grosser Bedeutung, denn wir alle sind direkt oder indirekt davon betroffen.

Mobilität und Geschwindigkeit haben in unserer Gesellschaft einen hohen Stellenwert erlangt und sind ohne ein ausgebauten Strassen-netz nicht zu realisieren. Den Preis dafür bezahlen wir mit den täglichen Staumeldungen auf unseren Autobahnen, verstopften Strassen und schlechter Luft. Immer mehr sucht sich der Strom der Autolawine auch den Weg durch unsere beiden Dörfer. Die Zeit, als unsere Strassen noch Lebensraum für die tägliche Kommunikation waren, ist vorbei.

Jahrhundertlang hätte Wangen-Brüttisellen verkehrsmässig im toten Winkel gelegen, schreibt Albert Grimm im neusten Neujahrsblatt. Dies war auch sicher so bis ins Zeitalter der Autobahnen. Am 6. Juli 1958 stimmten die Schweizer begeistert dem Bau der Autobahnen zu, mit fliegenden Fahnen ist man ins Schlammassel gefahren. Heute durchqueren täglich über 106'000 Fahrzeuge Brüttisellen, eine Verkehrsflut, die Furcht einflösst. Aber ausser der A1 ergiesst sich noch der Fahrzeugstrom über die HLS in unsere Gemeinde, versickert in kleinste Verästelungen und verstopft so die Lebensadern. Dazu belastet – besonders an Samstagen – der motorisierte Einkäufer- und Freizeitverkehr in und um das Dietliker Industriequartier unsere Strassen.

Dieses Heft stellt die Frage, welche Folgen dieser massive Verkehrsansturm in Zukunft noch haben wird. Die Antwort kann nur mit pessimistischem Unterton gegeben werden. Auf der anderen Seite dürfen wir aber auch die Vorteile, die uns die Autobahnen bringen, nicht ver-

Strassen verbinden jedoch nicht nur Dörfer und Städte, sie stellen auch Verbindungen von Menschen zu Menschen her. Strassen haben uns nicht nur einen Teil unseres Lebensraums genommen, sondern auch zur Weiterentwicklung unserer Gesellschaft beigetragen. Dennoch schaffen Strassen Probleme. Wenn wir diese Probleme gemeinsam angehen, werden wir sie auch lösen und vielleicht die Strassen mit mehr Verständnis in unser Alltagsleben mit einbeziehen.

Allen Mitwirkenden, die zum guten Gelingen des diesjährigen Neujahrsblatts beigetragen haben, möchte ich herzlich danken. Ich wünsche Ihnen, liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger, einige spannende Momente beim Lesen der interessanten Artikel und übermittle Ihnen im Namen des Gemeinderates die besten Wünsche zum neuen Jahr.

Rolf Berchtold, Gemeinderat

gessen: Nach 15 Minuten Autobahnfahrt können wir im Flughafen Kloten einchecken, unsere Autobahnanschlüsse gestatten uns, praktisch von der Haustüre weg das europäische Autobahnnetz zu befahren. Diese Vorteile könnten ein kleiner Ausgleich für die Unannehmlichkeiten sein, die der Verkehr uns bringt.

Zum vorliegenden Neujahrsblatt hat Max Knöpfel, Redaktionsleiter beim «Kurier» einen längeren Beitrag beige-steuert. Wir freuen uns über seine Mitarbeit und heissen ihn im Team willkommen.

Wir danken Ihnen liebe Leserin, lieber Leser für Ihr Wohlwollen, das Sie unserem Neujahrsblatt, das höchst aktuelle Aspekte beleuchtet, entgegenbringen. Ohne Ihren Beitrag können wir nicht existieren. Beträge über Fr. 50.– werden in der nächsten Ausgabe verdankt.

Wir wünschen Ihnen eine anregende Lektüre und verbleiben mit den besten Grüßen Ihre Neujahrsblattkommission.

Gaudenz Hübscher

Kultur-Kreis Wangen-Brüttisellen

Wangen-Brüttisellen, ein «Verkehrsabfall- gebiet»?

Von Albert Grimm

Die Geschichte der Verkehrsplanung in unserem Gebiet liest sich wie ein Krimi: Eine Gemeinde wird geschlagen und zerschnitten, ja vergewaltigt, aber die Täter sind nur schwer auszumachen. Waren es Sachzwänge, Interessenkonflikte oder der Fortschrittsglauben, die Wangen-Brüttisellen zum «Verkehrsabfallgebiet» werden liessen? Warum müssen sich gerade auf unserem Gemeindegebiet zwei wichtige Autobahnen treffen? Warum führt die verkehrsreichste Schweizer Autostrasse mitten durch Brüttisellen? Warum ist an bestimmten Tagen die halbe Ostschweiz auf unseren Strassen anzutreffen? Nun, allein schon die geographische Lage ist natürlich für Strassenkreuzungen geradezu prädestiniert: Faltet man eine Karte des Kantons Zürich einmal längs und einmal quer, so liegt der Schnittpunkt genau in Wangen-Brüttisellen. Hier schneidet sich auch die Verbindung zwischen Zürich und Winterthur mit dem Glattal.



Doch es hätte auch anders kommen können: Die grossen Kreuzungen könnten ganz woanders liegen. Denn jahrhundertlang lagen die beiden Dörfer Wangen und Brüttisellen verkehrsmässig im toten Winkel: Die Römer zogen weitab vorbei, der alte Kyburgerweg führte über Baltenswil – Dietlikon, und Wangen war über das Ried an die alte Zürichbergstrasse angeschlossen. Dass Wangen-Brüttisellen heute im Verkehr fast erstickt, ist eine Folge von Sachzwängen, Interessenkonflikten und Fortschrittsglauben. Manchmal scheinen sich die Einwohner auch nicht immer einig gewesen zu sein, was sie eigentlich wollten. Wie ein Band zieht sich allerdings durch alle Geschichten die Tatsache, dass die Betroffenen immer wenig bis gar nichts zu sagen hatten, ja zeitweise regelrecht hinters Licht geführt wurden. Demokratie hört anscheinend im Strassenbau recht schnell einmal auf.

25 Jahre sind es jetzt her, seit die Nationalstrasse N1 (oder A1, wie sie heute heisst) dem Betrieb übergeben wurde. Ein Grund, das diesjährige Neujahrsblatt dem Thema: Verkehr zu widmen. Und vielleicht auch ein Grund, darüber nachzudenken, ob die Strassen unserem Dorf auch Positives gebracht haben. Gerne vergessen wir vor Lärm, Stau und Luftverschmutzung, dass sich auf unserem Gemeindegebiet Wegweiser nach Zürich, Bern, Basel, Luzern, St. Gallen, Kreuzlingen, Schaffhausen, Winterthur, Uster, Rapperswil und Flughafen befinden, ein Zeichen, dass man von Wangen-Brüttisellen aus in kürzester Zeit die wichtigsten Zentren unseres Landes erreicht und wir dementsprechend auch gut erreichbar sind. Eine Standortgunst, die sicher dazu beiträgt, dass sich immer mehr Leute und Firmen in Wangen-Brüttisellen niederlassen. Und es schätzen, trotzdem noch irgendwie «auf dem Land» zu wohnen.

Von Wangen-Brüttisellen aus sind in kürzester Zeit die wichtigsten Zentren unseres Landes erreichbar.

Jahrhundertlang lag Wangen-Brüttisellen verkehrsmässig im toten Winkel

Von Albert Grimm

Strassen zur Zeit der Römer

Das Gebiet von Wangen lag zur Zeit der Römer im Gegensatz zu heute strassenmässig im toten Winkel. Die einzige auf einer römischen Karte eingetragene Verbindung, die römische N1 sozusagen, führte von Bregenz (Bri-gantium) über Winterthur (Vitudurum) weitab von Wangen durch das Gebiet von Kloten und über eine Glattbrücke bei Rümlang bis nach Windisch (Vindonissa). Grossrädige Transportwagen, gezogen von Ochsen, dürften einen Grossteil der Ferntransporte nahezu abgasfrei bewältigt haben. Auch die Nebenstrassen von Zürich (Turicum) an den Rhein und von Winterthur nach dem Kastell Irgenhausen bei Pfä-fikon liessen unser Gebiet links liegen.

Eine uralte Verbindung, die schon in römischer Zeit bestanden hatte, deren genauer Verlauf aber noch nicht gesichert ist, führte von Zürich über den Zürichberg ziemlich gradlinig nach Stettbach und von da weiter nach Gfenn, Volketswil, Gutenswil, Fehraltorf, in dessen Nähe sich eine römische Villa befand (Speck: specula = Wachturm). Diese Gradlinigkeit ist charakteristisch für den Strassenbau der Römer, denn enge Kurven wären ihren starrachsigen

Wagen sehr hinderlich gewesen. Ansonsten steht fest, dass die Römer die Niederungen nicht besiedelten. Die römischen Strassen passten sich den Bodenverhältnissen an und wichen der Sumpflandschaft wenn immer möglich aus.

Allerdings, anfangs unseres Jahrhunderts wurde westlich der Kirche von Wangen eine römische Münze gefunden und Mauerreste auf dem Lindenbuck bei Brüttisellen werden römischen Bauten zugeschrieben. Also doch Römer in Wangen-Brüttisellen?

Man ist vorderhand auf Vermutungen angewiesen, genau wie im Fall des in mündlicher Überlieferung als «Römerweg» bezeichneten alten Hohlwegs, der sich ziemlich gradlinig von der Hegnaustrasse zum Wollwisli durch Feld und Wald dahinzieht. Im Volksmund wurde früher fast jeder alte Strassenzug als «römisch» taxiert, obschon viele dieser Wege aus dem Mittelalter stammen oder noch jünger sind. Genauere Aufschlüsse werden nur neue Funde geben, vielleicht im Zuge der Bautätigkeit auf dem Lindenbuck. Auf alte römische Strassen wird man aber kaum stossen; die Römer pflegten nur ihre «Nationalstrassen» zu pflastern und damit der Nachwelt zu überliefern.



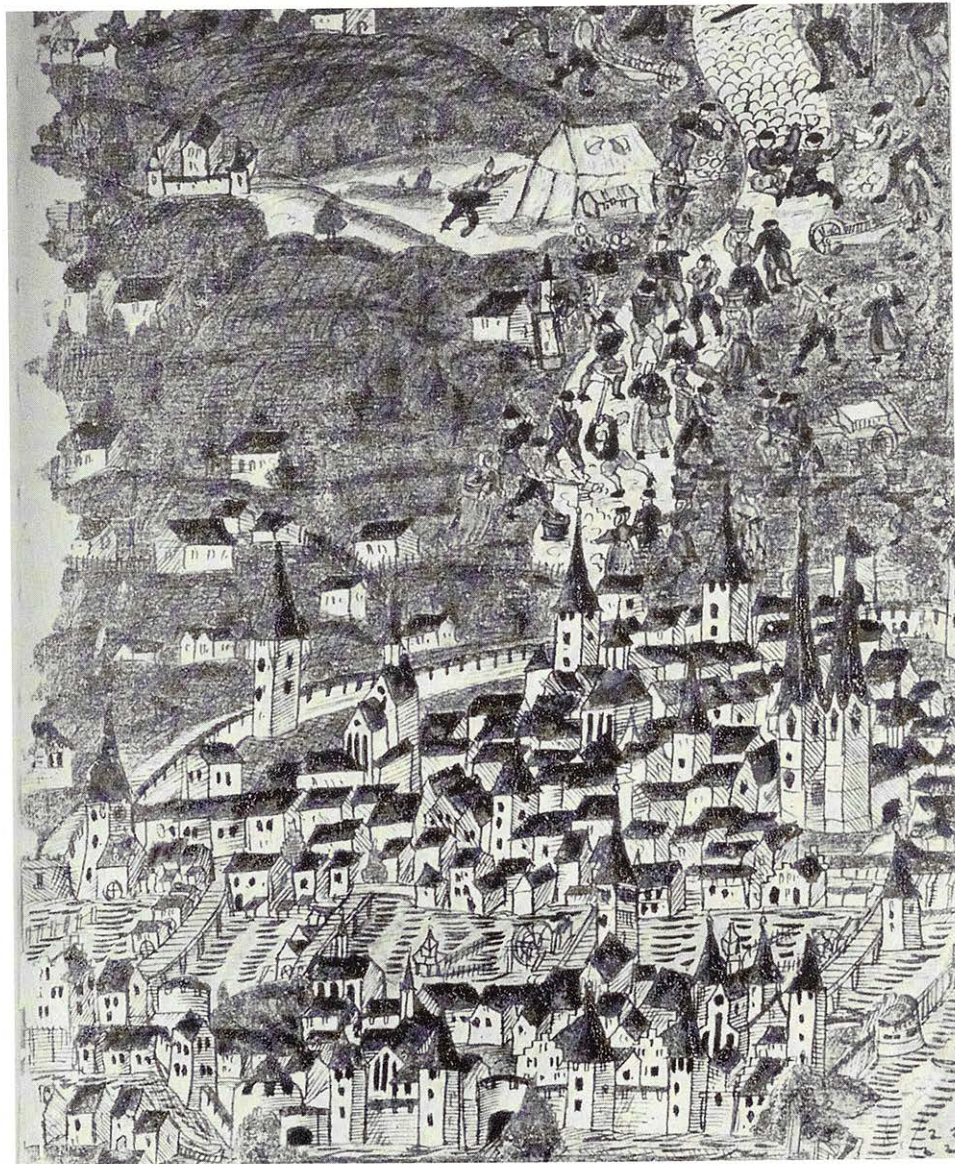
Grossrädiger Transportwagen aus der Römerzeit, gezogen von Ochsen. Räder mit Eisen beschlagen, mit Achsnägeln und Bremshaken. Nutzlast ca. 500 kg, Marschleistung: 1,6 km/h. Mosaik gefunden in einem römischen Gutshof in der Schweiz.

Die alte Zürichbergstrasse

Die Alemannen benützten bei ihrer Landnahme (um 500) zuerst die vorgefundenen Römerwege. Ihre Naturalwirtschaft bedurfte aber noch keines grossen Warenaustausches. Deshalb gerieten mit der Zeit die Strassen, insbesondere die Nebenstrassen, in Verfall.

In der fränkischen Zeit (um 800 bis 900) begann sich der Verkehr zusehends zu entwickeln. Gleichzeitig war es nötig, die wichtigsten Wege militärisch zu sichern. Der Zugang zur Stadt Zürich führte immer noch über den Zürichberg. Die Grafen von Lenzburg erbauten daher gegen Ende des 11. Jahrhunderts an strategisch wichtigen Punkten Burganlagen. Die Burg Stettbach schützte den Zugang zum steilen Hohlweg über den Zürichberg, die Burgen Hermikon und Volketswil dienten vermutlich als vorgeschobene Wachtposten. Zweifellos stellte diese alte Strasse seit dem Mittelalter bis gegen Ende des 18. Jahrhunderts die Hauptverbindung des mittleren Glatttals und damit auch Wangens mit der Stadt Zürich dar.

Diese anfangs des 14. Jahrhunderts erstmals urkundlich erwähnte Zürichbergstrasse bildete auch einen Teil des heute vergessenen alten Kyburgerwegs, der seit frühesten Zeiten von Tagelswangen, Baltenswil, Rieden, über das Neugut Wallisellen auf einem primitiven Steg über die noch ungezähmte Glatt nach Stettbach führte und steil den Zürichberg erreichte.



Bau der Zürichbergstrasse nach Stettbach/Dübendorf mit Weiterführung nach Wangen 1537. Infolge der Teuerung und Hungersnot hatte sich in diesen Jahren viel arbeitsloses Volk in Zürich gesammelt, und der Rat beschloss, zur Linderung der Not diese Leute beim Strassenbau zu beschäftigen; das erste Beispiel einer staatlichen Arbeitslosenhilfe in der

Schweiz. Man sieht Männer und Frauen an der Arbeit, oben die Pflasterung der Strasse, dirigiert von zwei städtischen Werkmeistern, unten Vorbereitungen beim Strassenbau und Herbeischaffung des Materials. Zelte sind aufgerichtet, wohl zur Verpflegung der zahlreichen Arbeiter (bis 1800 täglich).

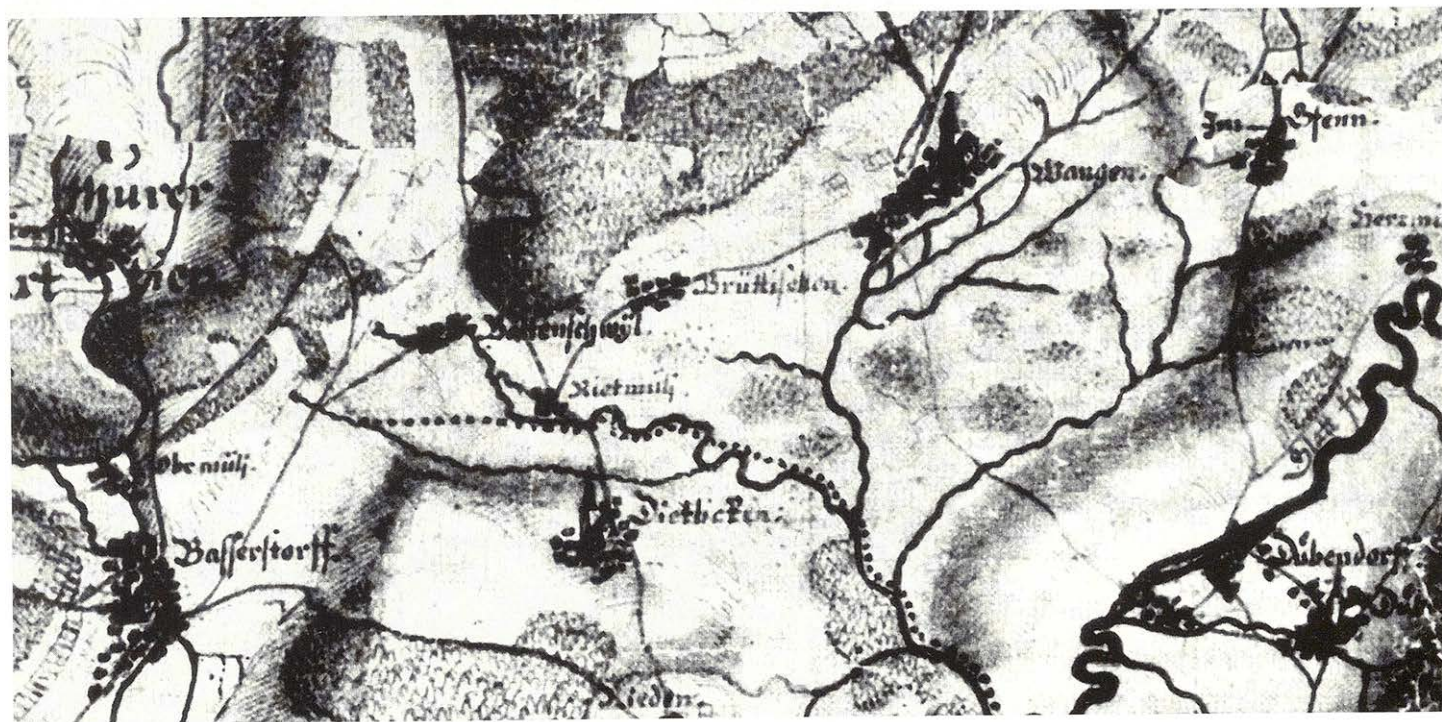
Die ersten Angaben über den Strassenunterhalt gibt uns ein Ratsschluss aus dem Jahre 1440: »item daz man den Weg uff Zürichberg und die brugg über die Glatt mache, so gat gar vil korns da her in«. Da der Kornhandel des ganzen Zürcher Gebietes im Kornhaus Zürich zentralisiert war – um Spekulationen zu verhindern –, waren die Bauern gezwungen, ihr Korn in Zürich auf den Markt zu bringen. Die Strasse litt jedoch sehr unter den schweren Kornfuhrern; bei Regenzeiten war sie oft fast unbrauchbar. Stets waren Reparaturen notwendig. Nicht nur für die Erstellung der Strasse, auch für den Unterhalt, wurden die Gemeinden der Umgebung herangezogen. Selbst die Gemeinde Wangen hatte ihren Teil zu leisten, wie wir einem Verzeichnis von 1707 entnehmen:

Verzeichnis der Gemeinden, so ehemals über den Zürichberg an dortiger Strass frohnen müssen:

Dübendorff	192	Klofter
Wangen	64	
Gryffensee	10	
Hegnau	46	
Volkenschweil	50	
Altorf	112	
Guttenschweil	40	
Zimikon, Kindhusen	38	
Bisikon	31	
Ober-Iltnau	31	
Under-Iltnau	64	
Russiken	80	
Pfäffikon	120	

Es handelte sich dabei offensichtlich um das steilste Stück vom Klösterli bis Stettbach (etwa 1 1/2 km), das immer wieder Opfer an Geld und harter Fronarbeit erforderte.

Beinahe alle Gemeinden arbeiteten ausserhalb ihres Gemeindebannes und zeigten deshalb keinen übermässigen Eifer. Oft mussten sie vom Rat in Zürich ermahnt werden, an die Kosten der Strasse ihren Beitrag zu zahlen. In der Mitte des 18. Jahrhunderts war dann allerdings der Zustand der Strasse so erbärmlich, dass es in einem Bericht des Untervogts hiess: «Die Strass ist sehr übel zugerichtet, so dass sie fast ohnmöglich zu befahren und auch für die Fussgänger äusserst beschwerlich zu wandeln.»



Der Ausschnitt aus der berühmten Gemäldekarte des Kantons Zürich von Hans Conrad Gyger aus dem Jahre 1660 zeigt Verbindungen von Wangen nach

Brüttsellen, Hegnau, Dübendorf und Kindhausen. Von Brüttsellen aus gelangte man über die Riedmühle Dietlikon nach Tagelswangen,

Baltenschwil/Bassersdorf und Dietlikon/Rieden/Wallisellen.

Etwas besser kam der Teil von Wangen nach Dübendorf weg, stand doch in einem Bericht des Oberamtes Kyburg vom März 1777: «Die Communications-Strass mit Zürich von Wangen an den Zürichberg für die Einwonner des Oberamtes und Illnauer-theils der Grafschaft ist über das Wangener-Riedt in gutem Stand, allein die Strass über den Zürichberg fast ohnbrauchbar für mensch und tiere.»

Auf steilen Strecken war der Gebrauch von Radschuhen vorgeschrieben. Dies wurde am 24. Mai 1770 Fuhrmann Bühler von Brüttisellen zum Verhängnis, büsste ihn doch die «Löbl. Wegkommission» wegen «Fahrens ohne Schuh» mit einem Gulden. Ist dies wohl der erste Brüttiseller, der eine Verkehrsbusse aufgebrummt bekam?

1787 sollte die alte, steile Strasse über den Zürichberg aufgehoben und dafür die bequemere Strecke über Schwamendingen ausgebaut werden. Die Gemeinden, darunter auch Wangen, welche bisher für die Unterhaltsarbeiten verantwortlich waren, wurden dieser Pflicht entbunden, hatten aber «ihre billige Frohn an diesem neuen Wäg in baarem geldt zu leisten». Am 3. Mai 1788 besichtigten die Mitglieder der Wegkommission die «beendigte neue Strass von Schwamendingen über das Feld nach Dübendorf» und drückten über «deren gestalt die allerbeste Zufriedenheit» aus. Befahren konnte man sie allerdings nicht, noch fehlte nämlich die neue Brücke bei Stettbach. Für den Bau und Unterhalt war neben drei anderen Gemeinden auch Wangen verantwortlich. Wangen weigerte sich in der Folge aber beharrlich,

für die entstehenden Kosten aufzukommen, trotz Aufforderung zu «schleuniger Verfestigung der neuen Brücke». Der Streit wurde vor die Wegkommission gezogen, die sich mit Landvogt Meiss von Kyburg beriet. Dieser empfahl, Wangen aus der Pflicht zu entlassen, was wiederum die Dübendorfer in Harnisch brachte. Mit seltener Eile wandten auch die sich an die Wegkommission mit der Bitte, «auch von den Kösten befreyt zu seyn.»

Man sieht, wohl ändern sich die Zeiten, nicht aber die Menschen. Alle wollen gute Strassen und Brücken, niemand findet sich jedoch ohne weiteres bereit, Arbeit und Geld dafür einzusetzen. Ein Verhalten, das uns in der Folge noch öfters begegnen wird.

Obschon die Gemeinde Wangen durch Fronarbeit an weit weg liegenden Strassenstücken arg gebeutelt wurde, war in Wangen selbst, und auch in Brüttisellen, verkehrsmässig nicht viel los. Von Durchgangsverkehr keine Spur: Getreide- und vor allem schwere Torffuhren belasteten die Strasse durch das Ried nach Dübendorf. Ab etwa 1800 sah man jeden Dienstag und Freitag höchstens den sogenannten «Illnauer Bot», der die Postverbindung von Illnau mit Zürich sicherte und dessen Weg über Kindhausen auch durch Wangen führte. Zu Fuss, selten zu Pferd oder mit dem Wagen, machten sich die Boten meistens in aller Frühe auf den Weg, um ja recht frühzeitig in der Stadt zu sein. Hoch über dem Kopf trugen sie auf ihrem Räf oft ein Licht und hatten an ihrem langen Stock, um gegen Überfälle gesichert zu sein, stets ein Bajonett aufgepflanzt.



Diese ehrwürdige, heute noch zu sehende Steingasse hinter dem Zoo Richtung Stettbach ist ein zerfallener Rest der alten Zürichbergstrasse, der wichtigsten Verbindung von Zürich ins Zürcher Oberland.

Idyllische Verhältnisse auf der Zürichstrasse in Brüttisellen Ende der sechziger Jahre des letzten Jahrhunderts. Vor dem später zu einer Schuhfabrik umfunktionierten Gasthof Rössli trottet gemächlich ein Fuhrwerk vorbei. Man beachte die schmale, ungeteerte Strasse.

Der Verkehr wird auf Wangen-Brüttisellen losgelassen

Von Albert Grimm

Die Zürichstrasse verändert Brüttisellen

Die älteste grosse Verbindung zwischen Zürich und Winterthur führte über die Aubücke nach Wallisellen – Bassersdorf – Breite – Brüt-

ten – Steig/Töss. Hier verkehrten die ersten Postkutschen, herrschte reger Handelsverkehr zwischen den zwei grössten Städten des Kantons. Mit der Zunahme des Verkehrs zu Beginn des 19. Jahrhunderts wurden aber die Klagen immer lauter, ihr Zustand entspreche in keiner Weise mehr den Bedürfnissen: Sie folge allen Unebenheiten des Terrains und ersteige Höhen in fast gerader Richtung, sei mithin schwieriger zu befahren als Nebenstrassen zweiter Klasse.

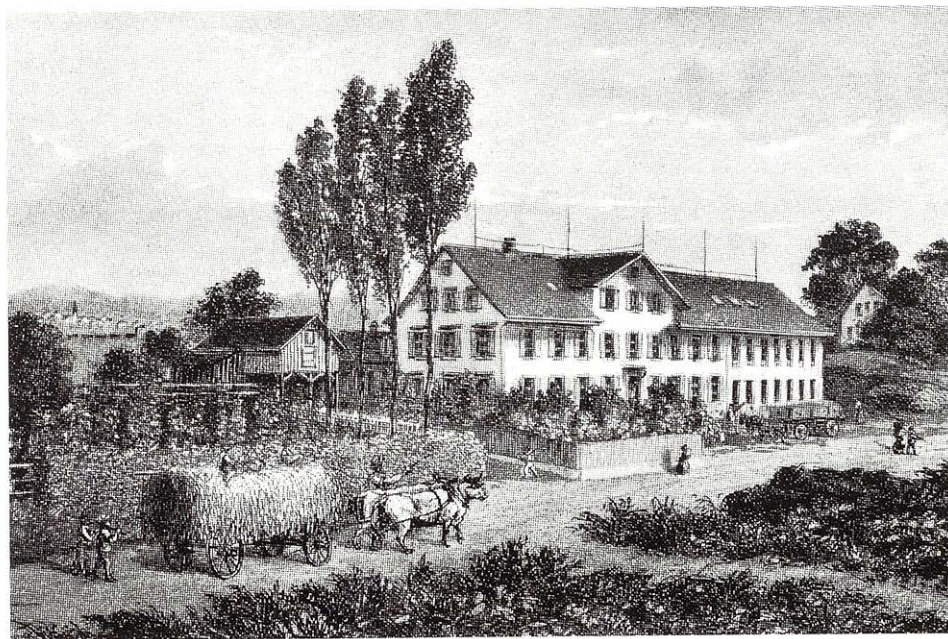
In den Jahren 1840/1841 wurde denn auch ein Projekt für eine neue Strasse von Schwamendingen über Brüttisellen nach Töss ausgearbeitet, die weniger Steigung und geradere Strecken aufweisen sollte. Sogleich entstand jedoch in den Gemeinden an der alten Strecke heftige Opposition: Geschäftsleute befürchteten, dass ihre Existenz gefährdet werden könnte. Die Gemeinde Wallisellen anerbot sich, mit

Hilfe von Privaten, durch Fuhrleistungen und unentgeltliche Abtretung von Land, ihr möglichstes für die Verbesserung der alten Strasse zu leisten.

Doch waren die Einwendungen gegen das neue Projekt vergeblich, denn bereits am 24. Dezember 1841 erfolgte die Ausschreibung für die Bauofferten. Nach Beschluss der Regierung mussten die Gemeinden, auf deren Gebiet die neue Strasse zu liegen kam, den Transport der Baumaterialien für die Erstellung der Brücken und Durchlässe auf eigene Kosten übernehmen. Den Grundbesitzern im Gemeindebann Wangen-Brüttisellen zahlte man für das abzutretende Land 20 bis 25 Rappen pro Quadratmeter. Im sumpfigen Gelände zwischen Schwamendingen und Brüttisellen musste viel Erde aufgeschüttet werden. Stellenweise folgte die Strasse dem alten Trasse, das französische Truppen im Zusammenhang mit dem Zürichkrieg 1798 aus Holzbalken erstellt hatten.

Der Bau der 14,6 km langen Strecke erfolgte in der kurzen Zeit von zwei Jahren, 1842 und 1843. Der Eifer war zeitweise so gross, dass sogar an Sonntagen mit Wagen und Vieh gearbeitet wurde. Die Kirchenwache jedenfalls klagte deswegen Leute aus Dietlikon ein. Am Schluss waren ohne Landankauf Fr. 160'000.– ausgegeben, ein Betrag, welcher heute für kaum 10 Meter Autobahn reichen würde!

Die Strasse führte eigentlich am Dorf Brüttisellen vorbei. Trotzdem sollte sie die Weiterentwicklung dieses Dorfteils nachhaltig beeinflussen: Brüttisellen wurde zum Strassendorf. An der neuen Verkehrsader florierte zunächst der Gasthof Rössli, später liessen sich die Schuhfabrik, eine Bäckerei, Lebensmittelläden, eine Velohandlung, ja sogar die Post an der Strasse nieder. Allerdings, mit der Inbetriebnahme der Eisenbahnlinie Zürich – Winterthur im Jahre 1855 verlagerte sich bereits wieder ein Teil des Verkehrs: Die Reisepostkutschen verschwanden. Erst mit dem Einsetzen des Autoverkehrs erwachte die Zürichstrasse endgültig.



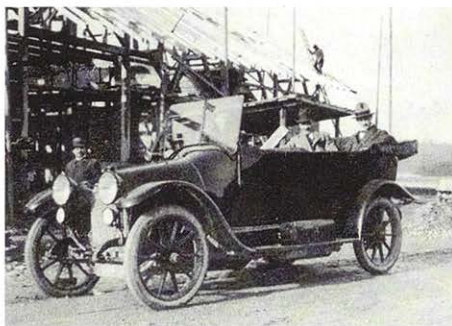
Das Auto rollt in Wangen-Brüttisellen ein



Alois Erni mit seiner Familie 1919 im Motosachoch, einem Motorrad mit Seitenwagen. Alois Erni und Posthalter Schneider waren die ersten, die in Brüttisellen Motorräder besaßen.



Das dritte Auto in Brüttisellen, ein Austin 7, gehörte Alois Erni. Links im Bild seine Frau Anna, welche am 7. Mai 1928 als erste Frau in Brüttisellen die Fahrbewilligung erwarb, vor dem Auto die Kinder Willi und Ernst (rechts). Zu beachten die alte Nummer 343N.



Der Ford des Dübendorfer Pioniers Jean Trüb 1920 auf der Strasse Wangen-Dübendorf.

Karl Benz meldete sein erstes Auto 1886 in Mannheim zum Patent an, aber es dauerte noch einige Jahre, bis auch in unserer Gegend das neuartige Fortbewegungsmittel Einzug hielt. Man stelle sich denn auch vor: Der Treibstoff musste anfänglich noch in der Apotheke besorgt werden, die holperigen Strassen setzten den reparaturanfälligen Motoren arg zu, Automechaniker fehlten, und einige Kantone (z.B. Schwyz oder Graubünden) verboten schlicht das Autofahren auf ihrem Hoheitsgebiet.

So war es etwas ganz Besonderes, als nach der Jahrhundertwende die ersten Autos auf der Strasse Zürich - Winterthur auftauchten und so auch durch Brüttisellen kurvten. Man sah sie, d.h. ihre Staubfahnen, schon von weitem: Der 101jährige Emil Isler berichtet, dass man sogar in Wangen merkte, wenn sich in Schwamendingen ein Auto auf den Weg machte. Eine kleine, aber, je näher das Auto kam, ständig grösser werdende Staubwolke durchquerte im 30-Kilometer tempo das Glattal. Anscheinend muss diese Staubplage immer penetranter geworden sein: 1914 lud Dietlikon Vertreter aus 14 Nachbargemeinden, darunter auch Wangen-Brüttisellen, ein, um Massnahmen «betrff. Controlierung des Automobil-Verkehrs» zu treffen.

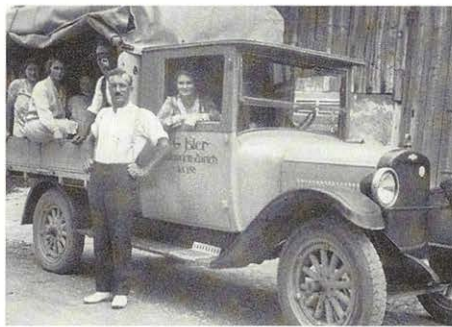
Automobilisten rasten mit 20, gar 30 Stundenkilometern durch die Dörfer, neben Staub verschrecktes Vieh und verstörte Bauern hinterlassend. Zwar signalisierten Tafeln am Ortseingang eine Höchstgeschwindigkeit von 10 Stundenkilometern, aber es fehlte an strikter Überwachung. Die Gemeindeväter kamen deshalb in einer Art Selbsthilfeaktion zum Schluss, Kontrollstrecken zu schaffen und diese «nach bestimmtem, geheim zu haltenden Turnus» zu überwachen. Noch schien die Meinung vorzuherrschen, die ungewünschten Vehikel würden sich auf die Länge nicht durchsetzen können. Wie man sich doch täuschen kann! Erst in den zwanziger Jahren wurde die Zürichstrasse geteert.

Anlässlich der Dübendorfer Flugtage von 1925 wollte der Dietliker Gemeinderat die Verbindung über Wangen nach Dübendorf kurzerhand sperren, um dem erwarteten Ärger zu entgegen. Die Wangemer waren es, die mit einer freundlichen Erwidierung den murrenden Dietlikern die Augen öffneten: Kurzerhand abzusperren sei absolut keine Lösung, da «heute fast mehr Autos als Fuhrwerke existieren und wahrscheinlich immer mehr solche Vehikel auftauchen werden. Man wird sich damit abfinden müssen.»

Metzger Gautschi (Wirt zum Rössli) und Baumeister Geisser aus Brüttisellen, Färbereibesitzer Probst und Fischereiaufseher Walter Klein aus Wangen waren die ersten, die sich noch vor dem ersten Weltkrieg in Wangen-Brüttisellen Autos anschafften. Anfangs der zwanziger Jahre führte Alois Erni mit seinem Austin 7, dem dritten Auto in Brüttisellen, schwangere Frauen in die Geburtsklinik nach Zürich. Als ihm das zuviel wurde, erwarb seine Frau Anna als erste Frau im Dorf am 7. Mai 1928 die Fahrbewilligung. Später kamen die Lastwagen der Firma Schuh-Walder und 1927 der Chevrolet von Emil Isler, mit welchem er Plakate in der ganzen Schweiz austrug, dazu. Die Autos standen noch nicht in Garagen, einfache Holzschopfs mussten genügen. Benzin bezog man mit Handpumpen bei der Velohandlung Auwetter an der Zürichstrasse in Brüttisellen. Viele Defekte erschwerten die Reise, vor allem den Pneu ging oft die Luft aus. Sie waren durch den Fahrer selber zu reparieren, was einen Halt von über einer Stunde Dauer bedeutete. Fehlte die Geduld, so waren für ca. Fr. 50.– beim Autoabbruch Tognazzo in Albisrieden Occasionspneus zu erstehen.

1927 wollte Emil Isler aus Wangen mit seinem Chevrolet, den er für Fr. 1500.– als Occasion gekauft hatte, in Zürich die Fahrprüfung bestehen. Er hatte sich selbständig auf die Prüfung vorbereitet, denn Fahrlehrer kannte man damals auf dem Lande noch nicht. Im Wald und

im Ried war er wenige Stunden verbotenerweise unterwegs gewesen. Aber er fiel das erste Mal durch. Als begeisterter Velofahrer war er sich nicht gewohnt, bei einer Kreuzung auf den schwachen Verkehr zu achten oder gar einen Sicherheitshalt einzuschalten. Das wurde ihm nun mit dem Auto zum Verhängnis: «Du musst besser aufpassen», meinte der Experte. Obschon die Prüfung nicht bestanden war, liess er Emil Isler trotzdem noch mit seinem Auto nach Wangen nach Hause fahren. Die zweite Prüfung gelang dann besser.



Emil Isler 1930 vor seinem Lastwagen, mit welchem er an schönen Sonntagen Badehungerige aus Wangen an den Greifensee transportierte.



Ein Citroën Lieferwagen der Firma Schuh-Walder Brüttisellen aus dem Jahre 1930.

Kleine Schilder-Geschichte

- Erste Motorfahrzeuge verkehrten im Kanton Zürich ab 1892. Zehn paradisiessche Jahre lang konnten sie ohne Schilder herumfahren, doch dann holte sie der Amtsschimmel ein: Ab 1902 schrieb der Regierungsrat Kontrollschilder vor. Anzubringen waren vier Schilder, vorne, hinten und auf beiden Seiten, weiss mit schwarzen Zahlen und Kantonswappen. Angemeldet waren damals 64 Fahrzeuge.

- Ab 1904 genügten zwei Schilder mit Kantonswappen und Ordnungsnummer. Neu waren die Farben: Ab jetzt galt Weiss auf Schwarz.

- 1914 – im Kanton waren nun 1540 Fahrzeuge eingelöst – kam zum kantonalen das Schweizer Wappen. Jeder Kanton erhielt eine Nummernserie: Zürich die Zahlen 1 bis 1000, dazu Buchstaben (vgl. Autonummer von Alois Erni).

- 1925 galt wieder Schwarz auf Weiss.

- Seit 1934 besteht das heutige System: Jeder Kanton beginnt mit der Nummer 1 und bringt neben den beiden Wappen auch sein Kürzel an. Die Schilder sind weiss.

Die Motorisierung, besonders nach dem zweiten Weltkrieg, führte zu unhaltbaren Zuständen: Die relativ schmale, erst in den zwanziger Jahren geteerte Strasse war dem Ansturm der Autokolonnen nicht mehr gewachsen. Bereits 1952 zählte man an einem Freitagabend im Juni von 17 – 18 Uhr bei der Schuhfabrik Walder total 562 durchfahrende Fahrzeuge: Die Strasse musste verbreitert werden. 1954 entstand eine neue Bahnunterführung in Brüttsellen, die Strasse wurde gestreckt, das äusserste Haus des Walder Dörfli musste weichen.

Doch es nützte wenig. Selbst die Erstellung eines Trottoirs und eines Fahrradweges, das Anbringen von Fussgängerstreifen und der Bau von Ampelanlagen konnten nicht verhindern, dass sich die Autos zeitweise kilometerlang stauten und sich mühsam durch Brüttsellen quälen mussten. Nur der Bau einer Autobahn konnte dem Dorf Entlastung bringen. Zeitweise waren allerdings auch Umfahrungen im Gespräch: Zuerst südlich des Dorfes, später ennet des Bahndamms. Fortan galten Brüttsellen und Tagelswangen aber als Beispiel einer verfehlten Verkehrspolitik: Dörfer sollten nicht mit breiten Autostrassen zerschnitten werden.

1974 war es soweit: Die Autobahn nahm ihren Betrieb auf. Aber von einer Entlastung war wenig zu spüren. Schon 1975 stellte das Ingenieurbüro Walter Kappeler in einer Zählung bei der Schuhfabrik Walder an einem Freitagabend im November von 17 – 18 Uhr total 796 durchfahrende Autos fest, «Autos, die eigentlich hier nichts zu suchen hätten.» Heute ist diese Zahl auf über 1'200 angestiegen (Zählung an einem Freitagabend von 17 – 18 Uhr im November 1997). Ein Grossteil Autofahrer, die wegen der ungünstigen Lage des Autobahnanschlusses Effretikon (ca. 2,7 km vom Bahnhof Effretikon entfernt) die Zürichstrasse über Brüttsellen benützen.



Im Zuge des Ausbaus der Zürichstrasse wurde 1954 die Bahnunterführung am Dorfausgang von Brüttsellen verbreitert und begradigt. Das alte Trasse ist noch gut sichtbar. Links vorne das Walder Dörfli,

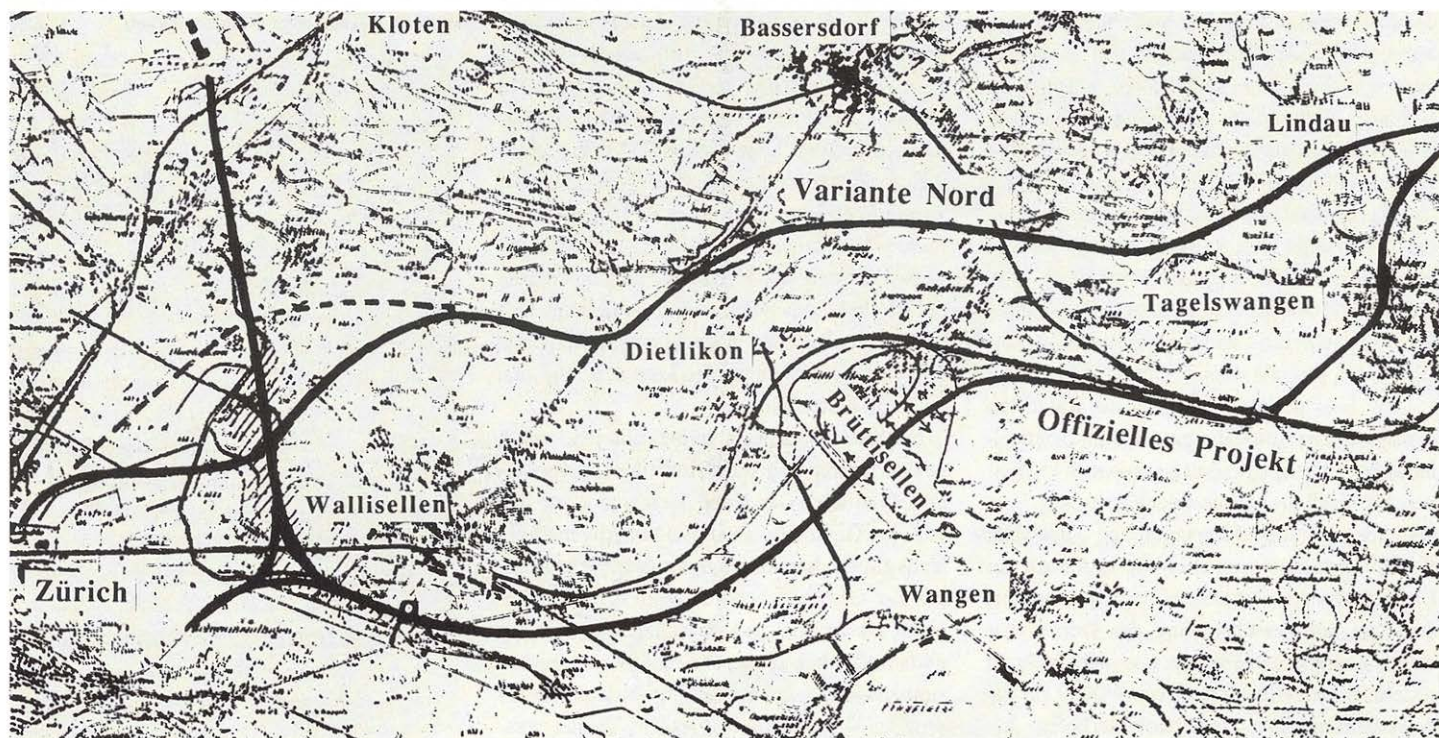
rechts die Gärtnerei Schoch. In der Mitte vor der Unterführung die Handlung Meier, dahinter das Landheim Brüttsellen in Baltenswil.

Wohin mit der Nationalstrasse N 1?

Es erstaunt sehr, dass sich der Regierungsrat des Kantons Zürich schon während des 2. Weltkriegs, als der Autoverkehr darniederlag und manche Autos sich mangels Brennstoffen nur mit Zusatz eines Holzvergasers bewegen liessen, Gedanken machte, wie der zukünftige Verkehr auf der Strasse Zürich – Winterthur zu bewältigen sei. Am 12. Juni 1944 erhielt der Gemeinderat Wangen-Brüttisellen den Vorschlag für das Projekt einer vierspurigen Autobahn, einer Strassenkategorie, die man dazumal erst aus Deutschland her kannte: «Bei grossem Autoverkehr, wie er auf der Strecke Zürich-Winterthur vor Kriegsausbruch herrschte und wie er auch in Zukunft zweifellos wieder zu erwarten sein wird, kann die Lösung dieses Verkehrsproblems wohl einzig in der Trennung des motorisierten Durchgangsverkehrs vom übrigen Verkehr bestehen.»

Doch schon dieser erste Vorschlag gefiel den Brüttisellern und Wangern nicht. In einer Stellungnahme meinte der Gemeinderat: «Der Gesamteindruck, den der Naturfreund nach der Verwirklichung dieses Bauvorhabens gewänne, würde ein ausserordentlich ungünstiger sein. Die Ausführung dieses Projektes ist auch für das Dorf Brüttisellen sehr ungünstig, das eben zwischen den hohen Dämm der Eisenbahnlinie und den ebenso hohen Dämmen der Fernverkehrsstrasse zu liegen käme. Gibt es nicht Mittel und Wege, damit doch sicher bestehenden Wünschen der Regional- und Landesplanung besser Rechnung getragen werden könnte?»

1955 diskutierte Varianten der Autobahn Zürich-Winterthur: Während die offizielle Route dem Glattal bis Brüttisellen folgte, sah ein anderer Vorschlag eine nördliche Führung über den Hardwald nach Bassersdorf, Lindau vor



Und der Bezirksrat Uster liess sich im Protokoll vom 24.8.1944 vernehmen: « Aus ästhetischen Gründen und wegem dem Verlust von mit grossen Kosten als Kulturland hergestelltem Gebiet sollte die Ausführung dieses Projektes vermieden werden. Das Strassenprojekt wirkt sich auf die Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Grundstücke sehr beeinträchtigend aus, indem 5 wichtige Flurstrassen aufgehoben bzw. unterbrochen werden sollten. »

Doch trotz grösster Bedenken seitens Brütisellens erliess der Regierungsrat aber am 10.4.1946 bereits eine provisorische Bauverbotzone: Auf einer Karte wurde zwischen Wangen und Brütisellen ein breiter Streifen ausgeschieden, in welchem fortan keine neuen Bauten mehr erstellt werden durften. Dies hielt allerdings verschiedene Kreise nicht davon ab, sich über die Linienführung weiter Gedanken zu machen und Projektvorschläge einzureichen. Ein generell von der offiziellen Route abweichender stark diskutierter Vorschlag sah eine Führung der Autobahn durch den Hardwald zwischen Wallisellen und Kloten, nördlich an Dietlikon und südlich an Lindau vorbei, vor. Andere hätten die Autobahn gar auf die Route Kloten – Pfungen – Winterthur verweisen wollen. Als ausschlaggebend für die spätere Wahl der Brütiseller Route sollte sich wohl der Umstand erweisen, dass der Kanton schon 1940 längs der Bahnstrecke zwischen Brütisellen und Tagelswangen Land für wenig Geld (8 bis 12 Rappen pro m²) gekauft hatte.

1959 liess der Regierungsrat die Katze aus dem Sack: Die Autobahn musste über Brütisellen gebaut werden. Sogleich erhob sich in Wangen-Brütisellen ein Sturm der Entrüstung. Eine von der Gemeindeversammlung gewählte Kommission hatte sich allerdings nur noch zur Linienführung innerhalb der Gemeinde zu äussern. An der Zerschneidung des Dorfes war wegen übergeordnetem Interesse nicht mehr zu rütteln. Einzig einen Kredit von 9'000.- für die Ausarbeitung einer Tunnelvariante konnte die

Gemeindeversammlung vom 23. Mai 1960 noch bewilligen.

Die Zivilgemeinde Brütisellen wollte sich mit diesem Bescheid nicht abfinden. An einer Gemeindeversammlung im Jahre 1961, zu welcher der eingeladene Vertreter der Verkehrskommission des Nationalrates sowie die gesamte Presse nicht erschienen, wurde ein Protest beschlossen. Die von 500 Einwohnern unterzeichnete Petition hatte in Bern allerdings keinen Erfolg: Lapidar teilte der Regierungsrat des Kantons Zürich der Zivilgemeinde mit, dass sie sich in dieser Frage gar nicht zu äussern habe, dies sei Sache der Politischen Gemeinde Wangen-Brütisellen. Es schien, die wenigen Einwohner von Brütisellen würden als zu unbedeutend erachtet!

Wo sollte nun aber die Autobahn das Dorf zerschneiden? Eine Tunnellösung wäre wohl noch die beste Variante gewesen. Da der Tunnel aber genau unter die Radarstation des Militärs zu liegen gekommen wäre, reichte das Eidg. Militärdepartement das Veto ein mit der Begründung, das Land des geplanten Waffenplatzes Halsrüti würde zerschnitten, die heiklen Radaranlagen würden keinen Bruchteil eines Millimeters Terrainsenkung vertragen und die Armierungseisen des Tunnels würden die Radarwellen stören! Auch der Kanton sah hohe Betriebskosten des 493 Meter langen Tunnels auf sich zukommen (Licht, Lüftung). Wenn dies Wangen-Brütisellen gestattet würde, könnte ja jede andere Gemeinde auch kommen. Wie sich doch die Zeiten ändern!

Nachdem die Kant. Baudirektion jede weitere Diskussion über eine Tunnellösung verweigerte und auch das Kant. Tiefbauamt auf den von der Gemeinde gewünschten Augenschein nicht eintrat, kam es wenigstens zu einer Audienz der Gemeindebehörde beim Kantonsingenieur. Dieser wies jedoch darauf hin, dass die wirtschaftlichen Interessen den ideellen gegenzuüberstellen seien und auch das Eidg. Amt für Strassen- und Flussbau einen Tunnel aus-

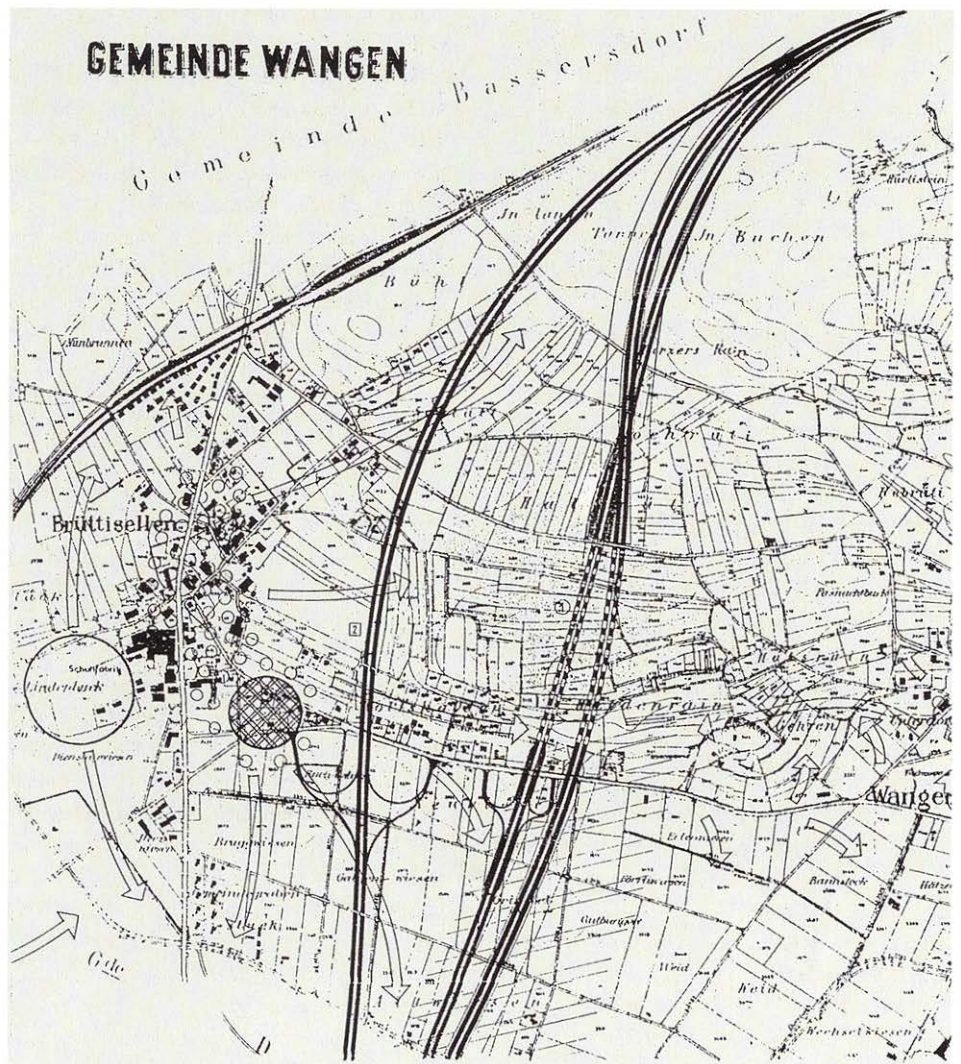
schliesse. Offensichtlich nichts zu machen!

Nun ging es nur noch darum, ob die Autobahn in Hochlage über einen Viadukt, eine Brücke oder in Tieflage zu führen sei. Der Gemeinderat befürchtete eine zu starke Trennung der Gemeinde und befürwortete deshalb möglichst viele und breite Übergänge. Mitten in die Diskussion platzte 1964 zudem das Projekt, die Autobahn nicht nur mit einfachen Anschlüssen mit der Haldenstrasse zu verbinden, sondern ein kreuzungsfreies Anschlussbauwerk an die geplante vierspurige Hochleistungsstrasse Kloten – Hegnau zu erstellen. Wangen-Brütisellen sollte wirklich nichts erspart bleiben, galt sie doch bald als die Gemeinde, welche prozentual am meisten Land dem Strassenverkehr zu opfern hatte. 1969 genehmigte schlussendlich der Regierungsrat das abgeänderte generelle Projekt für die Nationalstrasse N1 von Wallisellen bis Winterthur, das eine Tieflage der Strasse in der Wolfhaldenböschung und anschliessend eine ca. 170m lange Brücke vorsah.



Nun hagelte es Einsprachen: Die Gemeinde, verschiedene Grundbesitzer, vor allem auch die Eigentümer von Liegenschaften an der Wolfhalde waren mit der Detailprojektierung nicht einverstanden. Zu 15 Einsprachen aus Wangen-Brüttisellen nahm der Regierungsrat am 9. Juli 1970 Stellung: Landbesitzer verlangten Realersatz, Hausbesitzer einen grösseren Abstand der Strasse, eine andere Führung der Eisenbahnübertragungsleitung, Anwohner eine Verlegung des Wolfhaldenwegs oder eine weniger steile Garagenzufahrt usw.. Die Firma Schuh-Walder wollte die als Anschluss «Wangen» benannte Ausfahrt als Anschluss «Brüttisellen» bezeichnet wissen, da sie national und international unter dieser Bezeichnung bekannt sei. Die Regierung trat kaum auf ein Begehren ein, ausser auf letzteres: Wenn der Anschluss sich schon auf dem Boden des Gemeindeteils Brüttisellen befinde, dann könne er auch so benannt werden. Nun konnte die Autobahn gebaut werden.

Für die 13.2 km lange Strecke sah der Vorschlag Kosten von 191 Millionen Franken vor, d.h. 14,5 Millionen Franken pro Kilometer. Schlussendlich wurden daraus 250 Millionen. Zwischen 1971 und 1974 veränderte sich die Gegend total: Riesige Baumaschinen fuhren auf, der Einschnitt in die Wolfhalde wurde ausgebaggert, stinkende Ungetüme verpesteten die Luft, die Occasionsstahlträger aus Belgien für die Brücke wurden montiert und männiglich war froh, als die Bauzeit ihr Ende nahm und die Autobahn im November 1974 dem Verkehr übergeben werden konnte. Das Drama: «Eine Gemeinde wird vom Verkehr überrollt» hatte seinen Abschluss, aber auch seinen Anfang gefunden: Seither ist die Verkehrslawine nie mehr abgebrochen.



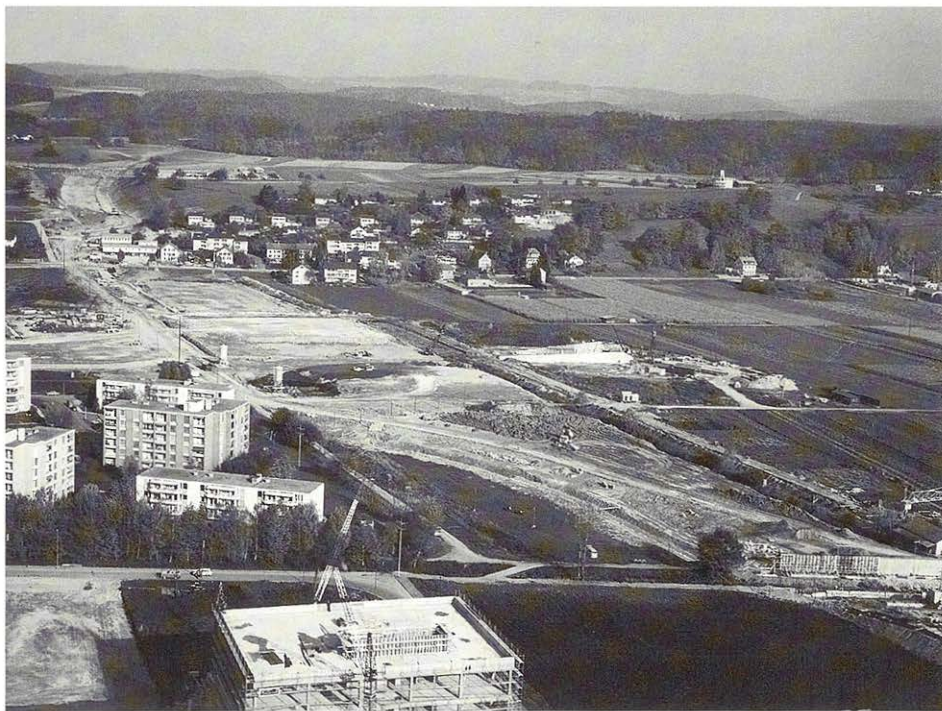
Tunnelvarianten 1965 zwischen Wangen und Brüttisellen. Die Hochleistungsstrasse Hegnau – Kloten war zu dieser Zeit noch nicht im Gespräch. Man beachte die einfachen Anschlüsse an die Haldenstrasse.



Flugblatt der Demokratischen Partei Brüttisellen zur Gemeindeversammlung vom 23. Mai 1960.



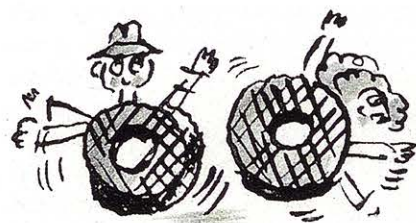
*Blick auf die Grossbaustelle Nationalstrasse N1
Richtung Winterthur (25.10.1971)*



*Blick auf die Grossbaustelle Nationalstrasse N1
Richtung Zürich (8.9.1971)*



*Baumaschinen fressen sich in die Wolfthalde
(12.8.1971)*



Kampf gegen den Lärm

Leere Versprechungen

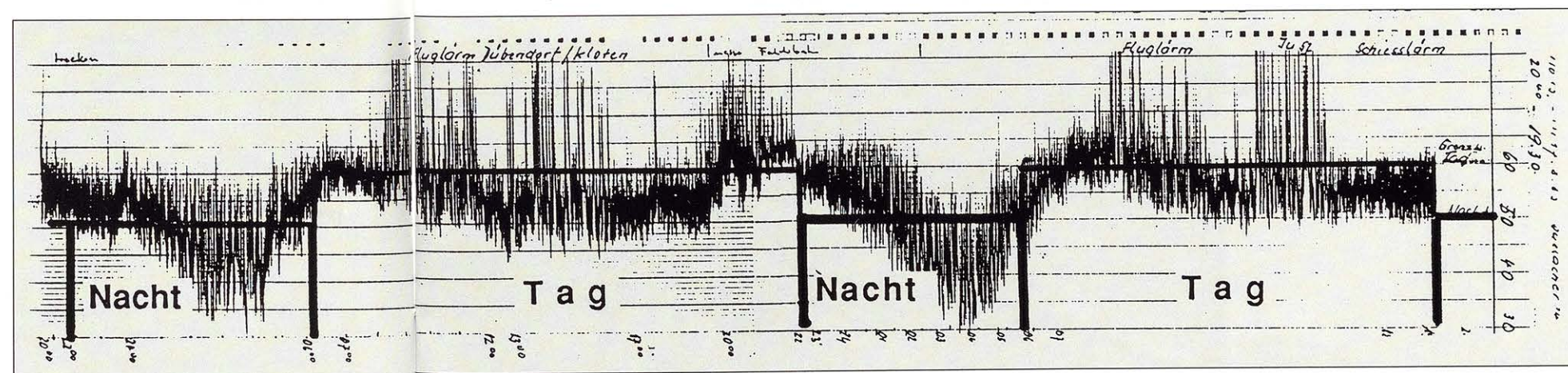
Die N1 wurde im Quartier Büelacher Brüttisellen in ein Gebiet gelegt, in welchem sich früher Füchse und Hasen Gutenacht sagten und man ausser Vogelgezwitscher nichts hörte. Mit der Inbetriebnahme der Autobahn war es mit der Ruhe vorbei, im Gegenteil, der Lärm bewegte sich oft über oder nahe bei den Grenzwerten. Schon 1974 verlangten daher Anwohner des Quartiers unter Federführung von Albert Rüegg Schadenersatz für die Wertminderung der Immobilien und setzten sich für die Erstellung von Lärmschutzbauten ein. Allerdings hatten sie zu beweisen, dass der Lärm über dem Grenzwert von 60 Dezibel tagsüber und 50 Dezibel während der Nacht lag, was teurer privater Lärmmessungen bedurfte. Die Vermutungen wurden vollauf bestätigt: Der Lärm war zu gross. Der hierauf erstellte kleine Lärmschutzdamm zeigte aber keinerlei Wirkung, auch eine nach langem Hin und Her bewilligte Erhöhung nützte wenig. Obschon von höchster Stelle, d.h. zwei Regierungsräten, mehrmals

versprochen, geschah aber nichts mehr weiter. Der Lärm nahm zu, dessen Bekämpfung wurde von einer Amtsstelle der anderen zugeschoben.

1990 gelangte Albert Rüegg mit einer von zahlreichen Anwohnern unterzeichneten Petition direkt an den Bundesrat. Der damalige Leiter des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes, Bundesrat Ogi, zeigte grosses Verständnis. Der Bundesrat habe gestützt auf das Umweltschutzgesetz eine Lärmschutzverordnung erlassen und auf den 1. April 1987 in Kraft gesetzt. Danach seien die Kantone verpflichtet, bis zum 31. März 1992 einen Lärmbelastungskataster zu erstellen und gestützt darauf innerhalb von 15 Jahren Massnahmen zu ergreifen. Auch diese Zusagen haben bis heute, 7 Jahre danach, noch keine Wirkung gezeigt: Der Lärm prallt wie eh und je an die Häuser des Büelachers. Im Gegenteil, er hat in der Zwischenzeit noch stark zugenommen. Und einen im oberen Teil erstellten Damm im Bereich von Neubauten durften die betroffenen Eigentümer sogar aus der eigenen Tasche bezahlen!

Die Idee mit dem Deckel

Da andernorts geeignete Autobahnteilstücke mit einem Deckel überdacht wurden, reifte anfangs der neunziger Jahre im Vorstand der Freisinnigen Partei Wangen-Brüttisellen die Idee, dass dies auch über der N1 von der Haldenstrasse bis zur Brücke über die Obere Wangenstrasse realisiert werden könnte. Einerseits wären die Lärmimmissionen verschwunden, andererseits hätte Brüttisellen wieder zusammengefügt und das neu geschaffene Land als teures Bauland verkauft werden können. Der von der SVP und der FDP eingereichten Initiative, welche aus dem Gemeindegut einen Kredit für eine Machbarkeitsstudie von 50'000 Franken erwartete, entzogen die Stimmberechtigten aber an der Gemeindeversammlung vom 15.9.1992 ihre Zustimmung. Der Lärm kann sich weiterhin ohne Deckel ausbreiten.



Lärmmessung vom 15. – 17.8.1983 im Quartier Büelacher in Brüttisellen. Die Grenzwerte werden während des Tages (60 Dezibel) und besonders in der ersten Hälfte der Nacht (50 Dezibel) deutlich überschritten.

Soll Wangen
umfahren werden?

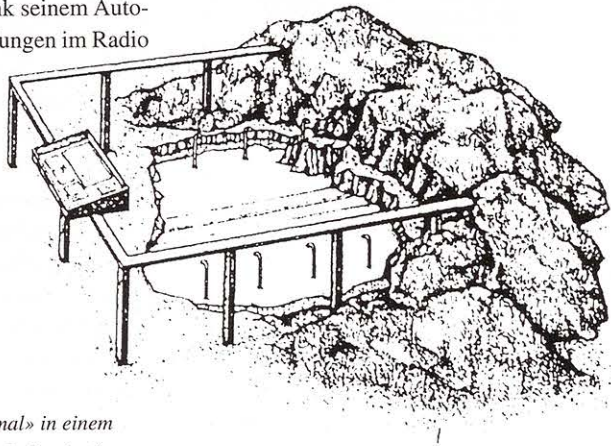
Bis in die sechziger Jahre war von einer Führung der sogenannten «Oberlandautobahn» von Zürich nach Uster über Wangemer Gemeindegebiet nicht die Rede. Von Dübendorf aus hätte sie südlich des Flugplatzes über Hegnau Uster erreicht und dort die Stadt umfahren. Die Strecke war nicht im Nationalstrassenprogramm enthalten und sollte als kantonale Hochleistungsstrasse (HLS) kreuzungsfrei zweispurig, allenfalls vierspurig, ausgebaut werden. Aber die Führung besonders durch das dicht besiedelte Gebiet von Dübendorf erwies sich immer mehr als Knacknuss. Weite Kreise wehrten sich gegen eine Zerschneidung des Dorfes und das Schlagen von Strassenschneisen in Wohngegenden. Vom erfolgreichen Kampf gegen diese Strassenprojekte zeugt seit August 1984 ein «Autobahnverhinderungsdenkmal» mitten in der Siedlung Chriesmatt südlich des Aegertwaldes. Der Künstler Wolfgang Häckel hat in einem Garten – den übrigens der Autor dieses Berichtes während einiger Jahre bepflanzte – ein symbolisches Stück Autobahn geschaffen, das an der geplanten Stelle an einen

nie gebauten Autobahnzubringer erinnern soll. Eine Verlegung auf die Nordseite des Flugplatzes und ein Anschluss an die N1 in Brüttisellen erschien sinnvoller, vor allem weil so auch die Möglichkeit bestand, die Strasse über Bassersdorf nach Kloten weiterzuführen. Aber konnte man Wangen-Brüttisellen eine weitere Autobahn, eine vierspurige Hochleistungsstrasse, die nun auch das Dorf Wangen beeinträchtigte, zumuten? Wurde so die Gegend nicht vollends zur «Verkehrsabfallprovinz», zum doppelten, überbeanspruchten Falz in der Karte des Kantons Zürich? Eine 1965 ausgearbeitete Variante sollte das Schlimmste verhüten: In einer weit gezogenen Kurve hätte die Autobahn Wangen nördlich umfahren, mit einem Anschlussbauwerk im Büel nördlich Brüttisellens an die N1. Allerdings, wertvolle Hektaren Wald und Wiesen hätten geopfert werden müssen und das Erholungsgebiet von Wangen wäre arg beeinträchtigt worden. Trotzdem zog die Gemeindebehörde diese Lösung der südlichen Um- und teilweise Durchfahrung von bewohntem Gebiet vor.

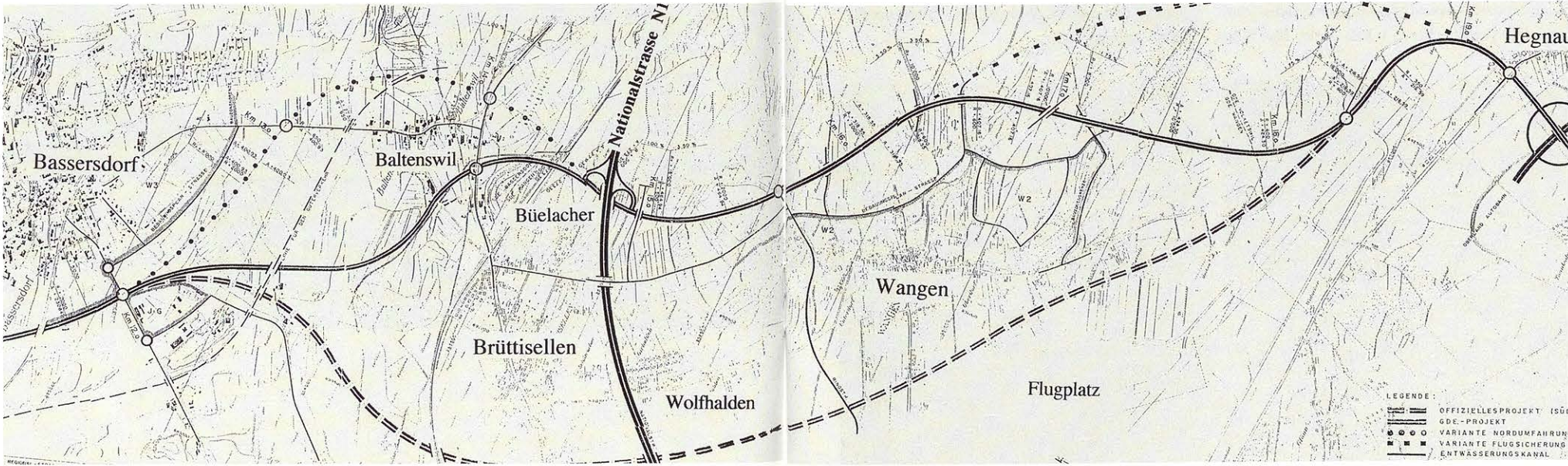
Von all der Planung war der Gemeinderat Wangen-Brüttisellen aber zeitweise so gut wie ausgeschlossen. Nur gerüchteweise oder aus der Presse vernahm er den jeweils neusten Stand der Dinge. Nach einem geharnischten Schreiben der Gemeindebehörde im April 1965 an den Regierungsrat bequeme sich dieser zwei Jahre später zu einer Antwort: Der Variante Süd ist, obwohl 12 Millionen Franken teurer, der Vorzug zu geben. Die Strasse werde nur geringen Verkehr vom Oberland nach dem Unterland aufweisen. Es wurde daran appelliert, von der Gegenwart doch in die Zukunft umzudenken., denn Wangen könne von einer solchen Strasse mehr profitieren als von einer Führung weitab im Wald. Zudem sollte die Behörde Strassenfragen nicht der mit der ganzen Planung zu wenig vertrauten Gemeindeversammlung unterbreiten! Solchen Entscheiden komme ohnehin keine Beschlusseskraft zu, denn die Entscheidungsbefugnis liege allein beim Regierungsrat.

Also doch eine Lösung im ehemaligen Wangemer Ried an der Nordgrenze des Flugplatzes.

Etwaige Lärmemissionen konnten ja durch die Schaffung einer Industriezone längs der Autobahn und Lärmschutzwände – eher mickrige, wie sich später zeigte – etwas abgefangen werden. Nach Fertigstellung der N1 wurde auch mit den Bauarbeiten an der HLS Hegnau – Brüttisellen begonnen. 1978 konnte dieses Teilstück eröffnet werden. Die Gemeinde war nun durch mehrspurige Autobahnen in drei Teile geteilt worden; Brüttisellen errang dank seinem Autobahnkreuz und vielen Staumeldungen im Radio bald nationale Berühmtheit.



Ein «Autobahnverhinderungsdenkmal» in einem Garten der Siedlung Chriesmatt in Dübendorf.



Projekt für eine Nordumfahrung von Wangen vom 7. März 1967

HLS Brüttisellen – Bassersdorf, ein Ärgernis



Eigentlich war geplant, die Oberlandautobahn von Hegnau über Brüttisellen nach Bassersdorf weiterzuführen und in Kloten an die Unterlandautobahn anzuschliessen. Während die Ortskerne von Bülach, Kloten und Bassersdorf grosszügig umfahren worden wären, hätte das Trasse den Ortskern von Brüttisellen an seiner empfindlichsten Stelle – zwischen Bahnhof Dietlikon und Wohngebiet – getroffen. Aber konnte man der von Strassen arg gebeutelten Gemeinde Wangen-Brüttisellen nun wirklich noch eine Vierteilung zumuten? Der Gemeinderat schlug Alarm: Beim Planungsbüro Walter Kappeler wurde 1965 eine Studie in Auftrag gegeben, die eine grundsätzlich andere Linienführung vorsehen sollte. Ergebnis dieser Studie war die bereits vorgestellte Nordumfahrung, welche das Kreuzungsbauwerk in den Breitacker nördlich des Büels Brüttisellen gelegt hätte. Aber der Kanton trat auf diesen Vorschlag nicht ein, und nur Geldmangel verhinderte, dass die Fortsetzung Brüttisellen – Bassersdorf unverzüglich in Angriff genommen wurde.

Das Äusserste, was in Aussicht gestellt werden konnte, war eine Untertunnelung der Strasse unter dem Fussballplatz und dem Schwimmbad Faisswiesen bis zur Bahnlinie. Das Büro

Kappeler schlug 1975 dem Gemeinderat vor, einer solchen Lösung aber nur zuzustimmen, wenn dafür die kantonale Zürichstrasse ins Eigentum der Gemeinde überginge, beruhigt und eine neue Umfahrung Baltenswil – Bassersdorf Süd geschaffen würde. Diese Lösung hätte den Ortskern Brüttisellen vom Durchgangsverkehr befreit.

Doch der Kanton wollte nicht. Allerdings änderten sich die Rahmenbedingungen: Brüttisellen wurde vom Verkehr geradezu überflutet und neue Strassenprojekte fanden kaum noch die Zustimmung breiter Bevölkerungskreise. Die Planung stagnierte. Der Gemeinderat Wangen-Brüttisellen hielt in einem Protokoll vom 6. April 1987 fest, dass er seine bisherige Haltung korrigieren wolle: Die Fortsetzung solle überhaupt nicht mehr gebaut werden, der Verkehr könne über Wallisellen – Glattbrugg auf der A1/A1b geleitet werden. An dieser Meinung hat sich bis heute nichts mehr geändert: Die Gemeindebehörde wehrt sich gegen jede weitere Autobahn auf Gemeindegebiet. Die Bauzonen sind zwar noch ausgeschieden, werden auch bis in diese Tage bestätigt, doch scheint der Kanton die Lust am Planen vorderhand verloren haben.

Durch dieses Gebiet zwischen Fussballplatz und Schwimmbad Faisswiesen wäre die Autobahn Brüttisellen – Bassersdorf gelegt worden. Linkerhand ist der Neubau der Coca-Cola zu sehen.



Einkaufszentren drohen Brüttisellen zu ersticken

106'000 Fahrzeuge täglich

Der Verkehr auf der A1 hat in den neunziger Jahren markant zugenommen: Laut einer Messung in den Jahren 1994/95 fuhren täglich 106'000 Fahrzeuge über das Brüttiseller Kreuz, das entspricht 80% der Verkehrsmenge, die über die Ostertage den Gotthardtunnel passiert! Mit anderen Worten: Die N1 bei Wangen-Brüttisellen hat täglich mehr Fahrzeuge zu schlucken als die berühmte Gotthardroute an Hochsaison Tagen.

In der ganzen Schweiz bekannt:

Verkehrsmittelungen:

Autobahn A1 St. Gallen – Zürich: Zwischen Effretikon und dem Brüttiseller Kreuz 3 Kilometer Stau wegen Unfall.

Autobahn A1 Zürich – St. Gallen: Zwischen Zürich-Ost und dem Brüttiseller Kreuz stockender Kolonnenverkehr wegen Verkehrsüberlastung.

Autobahn A 53 Uster – Brüttisellen: 2 Kilometer Stau vor dem Autobahnende wegen Verkehrsüberlastung.

Heute hat die Gemeindebehörde andere Verkehrssorgen: Ohne, dass man sich in Wangen-Brüttisellen dessen recht bewusst geworden war, hatte die Nachbargemeinde Dietlikon in ihrem Industriegebiet Brandholz einen Grossmarkt nach dem andern bewilligt. Kaufwillige aus der ganzen Ostschweiz, ja aus dem Süd-deutschen Raum, strömen besonders an Samstagen in rauen Mengen in das Einkaufsparadies in der Hoffnung, möglichst günstig das Gesuchte schnappen zu können. Dem Gebiet droht der Verkehrsinfarkt. Zeitweise ist kaum mehr ein Durchkommen, die Autos stauen sich stundenlang, und die Einheimischen sehen sich ihrer Lokalverbindungen beraubt. Besonders belastet ist die Ausfahrt aus der Oberlandautobahn und aus der Autobahn A1 auf die Zürichstrasse. Tragisch an der ganzen Situation ist, dass die Gemeinde Wangen-Brüttisellen wohl die Hauptlast des Verkehrs zu tragen hat, aber an den willkommenen Steuereinkünften kaum beteiligt ist: Die Verbrauchermärkte befinden

sich fast ausnahmslos auf Dietliker Gebiet.

Ein regionales Verkehrskonzept tat Not. Ergebnis ist eine neue Verkehrsführung – zum Teil mit Kreiseln – im Gebiet Brandholz und eine Lichtsignalanlage, erstellt im November 1997, bei der Einmündung der Brandholzstrasse in die Zürichstrasse. Gerüchteweise ist auch von einem Halbanschluss von der A1 direkt in die Einkaufsgebiete die Rede. Einmal mehr droht die Gefahr, dass man von Entscheiden abhängig ist, die anderswo getroffen werden. Der Gemeinderat versucht dies allerdings zu verhindern. Er hat sich in die Planung eingeschaltet und unter anderem darauf hingewiesen, dass ohne einen Halbanschluss von der A1 im Industriegebiet von Dietlikon kaum wirksame Abhilfe geschaffen werden könne. Derweil verpesten die Autoschlängen weiterhin unsere Luft, beeinträchtigen die Lebensqualität und führen uns täglich vor Augen, wie Wangen-Brüttisellen wirklich vom Verkehr überrollt wird.

Besonders an Samstagen droht Brüttisellen im Verkehr zu ersticken.



Wohin mit dem Verkehr?

Verkehrsprobleme im Industriequartier Dietlikon/Wangen-Brüttisellen

Interview mit Gemeinderat Rolf Berchtold (RB). Die Fragen für das Neujahrsblatt stellte Gaudenz Hübscher (NB).



*Gemeinderat Rolf Berchtold
Tiefbau- und Strassenvorstand der Gemeinde
Wangen-Brüttisellen*

NB: In letzter Zeit beschäftigt in vermehrtem Masse der massiv aufgekommene Verkehr aus dem Industriequartier Dietlikon die Bewohner des angrenzenden Brüttisellen. Die neu erstellten Shopping-Zentren haben in einem fast unerträglichen Masse den Autoverkehr angezogen. Ich nehme an, dass auch der Gemeinderat Wangen-Brüttisellen diese unliebsame Entwicklung beobachtet.

RB: In der Tat beschäftigt sich die Behörde intensiv mit diesem Übermass an Verkehr, das sich zu bestimmten Zeiten in unsere Gemeinde ergiesst. Vor allem ist der Gemeinderat stark «am Drücker» bei den zuständigen kantonalen Stellen. Hier gilt es vor allem, die Bedürfnisse unserer Gemeinde in Bezug auf die Weiterführung der HLS nach Kloten energisch zu vertreten. Es bestehen Pläne, das Gemeindegebiet vom jetzigen Ende der HLS bis zur Gemeindegrenze zu untertunneln. Diese Lösung hätte sicher für den Verkehr aus der näheren und besonders aus der weiteren Umgebung gewisse Vorteile, aber Brüttisellen wäre mit der Oberlandautobahn und der A1 endgültig gevierteilt.

NB: Bestehen im Zusammenhang mit diesen Verkehrsfragen auch Kontakte zu den Nachbarn, z.B. zu Dietlikon?

RB: Es ist bekannt, dass die Bautätigkeit im Industriegebiet von Dietlikon, vor allem die in letzter Zeit entstandenen Fachmärkte, die Verkehrssituation massiv verschlechtert hat. Das bestehende übergeordnete Strassennetz vermag den anfallenden Verkehr nicht mehr aufzunehmen. Diese Verkehrskalamität beeinträchtigt auch Brüttisellen stark. Heute besteht nun eine Arbeitsgruppe, die versucht, die Verkehrsströme zu kanalisieren. Wichtig ist, dass alle involvierten Gemeinden, also auch Wallisellen, mit dem Kanton zusammenspannen, um die beste Lösung zu finden.

NB: Mir scheint, dass auch der Verkehr aus dem Oberland auf der HLS gegen Brüttisellen Probleme macht.

RB: Dem ist sicher so. Um nicht während der Hauptverkehrszeiten in den Stau von Brüttisellen zu geraten, verlassen viele Automobilisten schon in Hegnau oder spätestens in Wangen die Autobahn, um dann auf Schleichwegen durch Wangen und Brüttisellen ihr Ziel zu erreichen. Wie durch kleine Wasserrinnale verteilt sich so der Verkehr in die feinsten Wasseradern und belästigt zusätzlich die Bewohner. Eine Weiterführung der HLS nach Kloten könnte hier eventuell Linderung schaffen, aber das würde auch wieder auf Kosten der Brüttiseller gehen. In diesem Zusammenhang scheint uns eine weitreichende überregionale Verkehrsstudie, die natürlich das kantonale Tiefbauamt in Auftrag geben muss, angebracht. Der Gemeinderat setzt sich für eine solche Studie ein.

NB: In einer Studie des Tiefbauamtes des Kantons Zürich werden die Verkehrsströme in Bezug auf die Einkaufszentren analysiert. Es können daraus interessante Schlüsse gezogen werden.

RB: Das stimmt. Z.B. ist ersichtlich, dass der Verkehr zwischen dem Glattzentrum und dem Industriequartier Dietlikon ausgesprochen «hausgemacht» ist, d.h. er hängt mit dem Konsum- und dem Freizeitverhalten des Publikums zusammen. Pointiert gesagt: An Samstagen mit schlechten Wetterverhältnissen nimmt der Verkehr zwischen den beiden Zentren auffallend zu. Da die Freizeit nicht in der Natur, d.h. weder auf der Autobahn noch am Waldrand verbracht werden kann, werden die Kaufzentren zu Freizeitzentren. Man fährt von Ort zu Ort und hin und her. Und wenn dann noch ein Kaufwunsch aufkommt, deplatziert man sich ins nachbarliche Zentrum, um Preisvergleiche anzustellen, alles natürlich im Auto. Glattzentrum und Dietliker Industriequartier werden so teilweise zu «Freizeitanlagen», eine Entwicklung, die den Behörden Sorge bereitet. 67% des Verkehrs zwischen Wallisellen und Dietlikon und umgekehrt entfällt auf diesen Verkehr.

NB: Wie sieht das Konzept zur Sanierung dieses Verkehrsproblems aus?

RB: Das Verkehrskonzept für die Industriezone Dietlikon hat überregionale Bedeutung. Die bestehende Nutzung und ihre Erschliessung sind weitgehend auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet. Mehr als 2/3 der Besucher benützen das Auto, höchstens 1/4 den öffentlichen Verkehr und weniger als 1/12 sind Velofahrer oder Fussgänger. Eine Reduktion der Parkplätze und deren Bewirtschaftung, d.h. Einführung der Gebührenpflicht, würde den Verkehr aber kaum reduzieren. Eine bessere Erschliessung für Bus, Velo und Fussgänger wäre anzustreben. Neu ist eine Busverbindung zwischen den Bahnhöfen Dietlikon und Stettbach mit Halten bei den Einkaufszentren eingerichtet worden.

NB: Ich vermute, dass recht umfangreiche bauliche Veränderungen nötig sind, um diesen Problemen Herr zu werden.

RB: In dieser bereits erwähnten Studie des Kantons wird ein Anschluss Neugutstrasse an die A1 in Betracht gezogen. Dadurch würde der Verkehr – vor allem aus dem Glattzentrum – auf dem kürzesten Wege auf die A1 abgeleitet und so der Verkehr auf der Kantonsstrasse Wallisellen – Dietlikon reduziert. Der Verkehr über den Knotenpunkt A1/HLS in Richtung Uster wäre so vorgespurt. Eine weitere Variante, die unsere Gemeinde unangenehm tangieren würde, sieht eine neue Streckenführung vom Kreisel Dübendorfstrasse im Industriequartier Dietlikon in die Aegertstrasse und die Altwiesen- und Birkenstrasse in den Anschluss Wangen der HLS vor. Dieser über unser Gebiet führende Anschluss würde zu einer wesentlichen Mehrbelastung unserer Gemeinde führen und ist für uns nicht akzeptierbar. Vorteilhaft wäre diese Lösung für Dübendorf: Die angestrebte Sperrung der Chriesbachbrücke würde so möglich und der unerwünschte Schleichverkehr nach Dübendorf könnte so wieder einmal mehr auf unsere

Kosten unterbunden werden. Natürlich sind in Dietlikon noch weitere Sanierungsmassnahmen vorgesehen, aber diese tangieren Wangen-Brüttisellen nicht direkt, würden aber unsere Gemeinde doch indirekt kurzfristig etwas entlasten.

NB: Mir scheint, dass da noch recht massive Änderungen in Bezug auf den Verkehr auf uns zukommen. Hat sich die Gemeinde auch in diese Entscheidungsfindungen eingeschaltet?

RB: Natürlich sucht der Gemeinderat nach Kräften, die Geschehnisse zu steuern. Mit Dietlikon, Wallisellen und dem Kanton zusammen sieht auch Wangen-Brüttisellen als dringlichste Aufgabe, die Augen auf die Entwicklung der Verkehrsflüsse zu richten. Die Aufgabe ist heikel und schwierig und sicher nicht von heute auf morgen zu lösen.

NB: Herr Berchtold, ich danke Ihnen für das aufschlussreiche Gespräch.



Industriezone Dietlikon – Zahl der Zu- und Wegfahrten

	A	S
Total Parkplätze	4311	4311
Zufahrten PKW	2050	2610
Wegfahrten PKW	2580	2540
Total Zu-und Wegfahrten	4630	5150

A: Werktägliche Abendspitzenstunde

S: Samstägliche Nachmittagsspitzenstunde

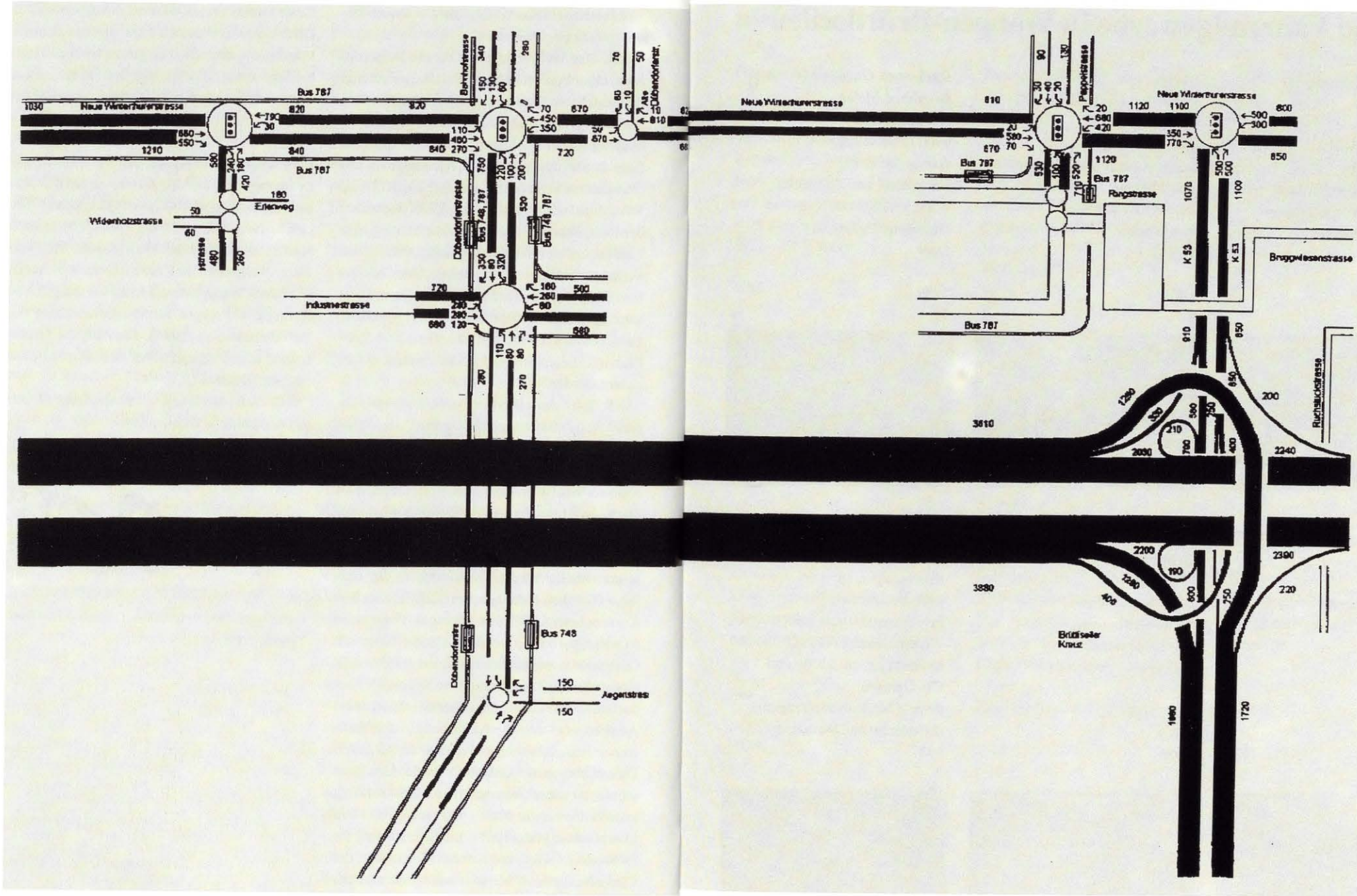
Ein Teil dieser Bewegungen tangiert Brüttisellergebiet, sei es im Stau, auf der Suche nach weiteren Parkplätzen oder einfach auf der Hin- oder Wegfahrt.

Schleichwege

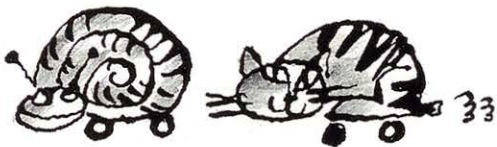
Die Autobahnausfahrt Brüttisellen Richtung Jumbo von der Oberlandautobahn her ist verstopft. Auf der linken Spur stauen sich zeitweise die Autos bis Hegnau. Was tut der gewiefte Autofahrer?

- Er verlässt in Wangen die Autobahn und erreicht über das Dorfzentrum, die Sennhüttenstrasse und die Obere Wangenstrasse unbehelligt die Zürichstrasse Richtung Jumbo,

- oder er nimmt bei der Autobahnausfahrt die freie, rechte Spur Richtung Brüttisellen, biegt beim Lichtsignal Richtung Dietlikon nach links ab und wendet sein Auto auf dem Kiesplatz der Firma Daewoo-Center, nicht ohne die dort parkierten Occasionsfahrzeuge mit einer gehörigen Ladung Staub zu überziehen.



Verkehrserzeugung der Parkplätze samstäglich
Nachmittagsspitze



Verkehrsflüsse im Gebiet Anschluss HLS/N1 und
Dietlikoner Industriegebiet während der samstägli-
chen Nachmittagsspitze.

Die Breite der schwarzen Linien entspricht der Zahl
der durchfahrenden Autos pro Stunde. Aus einer
Studie «Verkehrskonzept Dietlikon» des Tiefbauam-
tes des Kantons Zürich, 1998.

Das Auto-, Motorrad- und Fahrradgewerbe in Wangen-Brüttisellen

Firma	Garage Brüttensteig AG K. Wenzinger	Dorfgarage H. Rieder + J. Frutiger AG	Ruchstuck Garage AG Bernhard Meier
Adresse	Zürichstr. 36 8306 Brüttisellen	Dorfstr. 12 8306 Brüttisellen	Ruchstuckstr. 19-21 8306 Brüttisellen
Tätigkeit	Garagenbetrieb, Reparaturen aller Marken, Neuwagen- und Occasionen- verkauf aller Marken	Autoreparaturen und Verkauf aller Marken, Ausbildung von Auto- monteuren	Garagenbetrieb Carrosserie und Autospritz- werk, Verkauf von Neu- und Occasionsfahrzeugen
Vertretungen	—	Suzuki	Opel
Gegründet	1987	1984	1989
Arbeitsplätze	2	4	7



Firma	Autospenglerei Peter Biron	Autospritzwerk Beat Steiner	Auto Teile Brüttisellen
Adresse	Zürichstr. 36 8306 Brüttisellen	Zürichstr. 36 8306 Brüttisellen	Ruchstuckstr. 18 8306 Brüttisellen
Tätigkeit	Autospenglerei	Unfallreparaturen, diverse Spritzarbeiten an PW und kleinen LKW	Fahrzeuersatzteile und Werkstatteinrichtungen, Belieferung von LKW- und PW-Garagen
Vertretungen	—	—	diverse Markenvertretungen (Ersatzteile und Werkzeug)
Gegründet	1984	1986	1987
Arbeitsplätze	2	3	7



auf einen Blick

Garage R. Gysi

Dorfstr. 13
8306 Brüttisellen
Reparaturen, Service, Verkauf, spezialisiert auf Volvo und Nissan, Reparaturen aller gängigen Marken
1972 – 1997 Volvo

1972
2



Garage A. Zahnd

Zürichstr. 13
8306 Brüttisellen
Neuwagen- u. Occasionenverkauf, Service, Reparaturwerkstatt, Malerarbeiten, Pneuservice, Klimaanlage, Hyundai
1983 – 1993 Toyota

1978
1



Velos, Motos

Peter Jäggi

Riedmühlestr. 19
8306 Brüttisellen
Verkauf und Reparatur von Mofas und Velos

Yamaha
1976
2



Velo - Mofa

F. Friedli

Haldenstr. 12
8306 Brüttisellen
Verkauf und Reparatur von Mofas und Velos
Umfangreiches Ersatzteillager
Piaggio, Puch, Sachs, Tigra, Allegro, Mondia, Canyon
1976

1



Garage Schweizer & Weiss AG

R. Hanselmann

Zürichstr. 10
8306 Brüttisellen
Autooccasionen, Ankauf, Verkauf, Export

–
1976
1



Daewoo-Center Brüttisellen

Bruno Meier

Stationsstr. 25
8306 Brüttisellen
Reparaturen aller Marken, Service, Neuwagenverkauf, Direktimport aus USA

Daewoo-Regionalvertretung

1988
2–5

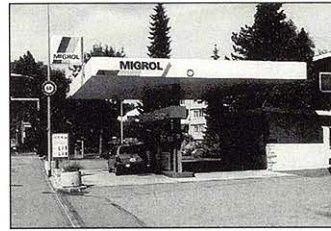


Migrol - Tankstelle

Zürichstr.
8306 Brüttisellen
Selbstbedienungstankstelle

Migrol

1996



Quadratur des Zirkels mit dem Bus

Von Utopien, Luxus und Wirklichkeit beim öffentlichen Verkehr in der Gemeinde Wangen-Brüttisellen seit Beginn des S-Bahn-Zeitalters.

Von Max Knöpfel

Am 22. April 1998 schreibt die Neue Zürcher Zeitung: «Der öffentliche Regionalverkehr muss nicht nur leistungsfähig sein, er muss auch im Fahrplan verlässlich bleiben, und das bedeutet nicht nur die Einhaltung der Fahrzeiten, sondern ebenso die Übersichtlichkeit und Einfachheit des Fahrplans. Hier steht der öffentliche Verkehr in besonders heftigem Konkurrenzkampf mit dem Auto und droht rasch einmal sich weitere Nachteile einzuhandeln.» – Blenden wir aber zuerst zurück in die Zeit, als der Kanton Zürich ein System im öffentlichen Verkehr geschaffen hatte, das bis zum heutigen Tag selbst internationale Beachtung findet.

«Ein heikles Gewebe»

«Nun weckte die Einführung des Verkehrsverbundes respektive der S-Bahn natürlich zusätzliche Hoffnungen: Jetzt wird es dann noch besser! – Für diejenigen Fahrgäste, die nur die Bahn benützen, ist dies auch tatsächlich der Fall. Herbe Enttäuschungen mussten aber zahlreiche Busbenützer hinnehmen. – Wir wissen, dass es in einem derart komplizierten System sehr schwierig ist, alle Bedürfnisse zu decken – im Rahmen vertretbarer Kosten. Bei uns muss jedoch unseres Erachtens unbedingt versucht werden, die Hauptprobleme zu lösen, ansonsten in Wangen-Brüttisellen der öffentliche Verkehr einem mittleren Debakel entgegensteuert.» – Soweit das Zitat aus einem Fahrplanbegehren des Gemeinderates Wangen-Brüttisellen an die Regionale Verkehrskonferenz Glattal vom September 1990. Seit der Einführung der S-Bahn waren eben erst vier Monate vergangen. In das mit Pauken und Trompeten angekündigte Jahrhundertwerk im öffentlichen Verkehr des Kantons Zürich mischten sich bereits erste Missetöne. Die allgemein verbreiteten Euphorie war verebbt und einer gewissen Ernüchterung und Enttäuschung gewichen.

Was war geschehen? – Nach einer versuchsweisen Verlängerung der Buslinie 51 von Zürich/Fluntern – Dübendorf – Wangen bis zum Bahnhof Dietlikon im März 1986 und einem Angebotsausbau mit der Einführung der Regionalbuslinie 87 (siehe Neujahrsblatt 1989, «Kleiner Überblick über 60 Jahre Busgeschichte in Wangen-Brüttisellen» von Stefan Hostettler) wurden die Erwartungen in die Leistungen des öffentlichen Verkehrs mit der Betriebsaufnahme der S-Bahn am 27. Mai 1990 auch in unserer Gemeinde auf ein hohes Niveau hinaufgeschraubt. Zumindest von all jenen, die den Zeitpunkt für das Umsteigen vom Privatauto auf Bus und Bahn gekommen sahen. In der Folge zeigte sich aber, dass das Bild von Schrauben, «schrüble» und Schraubenziehern zum treuen Begleiter unserer Busfahrpläne werden sollte. Beinahe jeder Fahrplanwechsel in der ersten Hälfte der 90er Jahre lieferte Überraschungen und Gesprächsstoff für die Betroffenen. Das Netz des Zürcher Verkehrsverbundes entpuppte sich als ein äusserst empfindliches Gebilde. An einem winzigen Rädchen – wie etwa einzelnen Bedürfnissen von Fahrgästen aus Wangen oder Brüttisellen – auch nur ein bisschen herumzuschrauben, konnte sich in unübersehbarer Weise auf das riesige Räderwerk des gesamten Verbundsystems auswirken. Wangen-Brüttisellen befand und befindet sich noch immer auf einer delikaten Parzelle der Zürcher Landschaft – jedenfalls, was den öffentlichen Verkehr anbelangt. Oder wie es Gemeindeschreiber Peter Dillier damals ausdrückte: «Das ganze Fahrplanwerk ist ein heikles Gewebe, das von sehr vielen Netzen zusammengehalten wird. Eigentlich weiss man nie, was die vermeindliche Lösung eines Problems auflösen kann. Eine für alle befriedigende Fahrplanvariante zu realisieren, erweist sich schliesslich als regelrechte Quadratur des Zirkels, ist also schlicht unmöglich.»



Dieses Logo wurde anlässlich der Standaktion am Brüttiseller Dorfstrassenfest kreiert und ruft dann und wann im «Kurier» der Bevölkerung unsere Buslinien 787 und 796 in Erinnerung.

Der so sprach, musste es ja wissen. Auf seinem Schreibtisch landeten nämlich bereits zur Geburtsstunde des Zürcher Verkehrsverbundes zahlreiche Beschwerdebriefe; zudem nahm Peter Dillier die Funktion eines Sekretärs der vom Gemeinderat ernannten «Arbeitsgruppe Öffentlicher Verkehr» wahr. Dieses Gremium setzte sich durchwegs aus Personen zusammen, die regelmässig eine der Buslinien benützten, welche von Wangen und Brüttisellen zu den nächstgelegenen S-Bahnhöfen Dübendorf und Dietlikon führten. Bereits im April 1990 hatte es der Gemeinderat als notwendig erachtet, durch diese Arbeitsgruppe in allen Belangen des öffentlichen Verkehrs beraten zu werden. Präsiert wurde das sechsköpfige Gremium denn auch nacheinander von Chasper Baumann, Hanna Baer und Rolf Berchtold, den entsprechenden Ressortvorstehern im Gemeinderat.

Soweit dies möglich war, versuchte die Arbeitsgruppe ihren Auftrag zu erfüllen. Fahrplanentwürfe wurden kritisch unter die Lupe genommen, Einzelbegehren von Busbenützern aus der Gemeinde gegeneinander abgewogen, das Fehlverhalten einzelner Buschauffeure zur Kenntnis genommen, Umsteige- und Wartezeiten diskutiert, Minuten hin- und hergeschoben, zu regelmässig anstehenden Tarifierhöhungen Stellung bezogen und Pläne über den Komfortausbau einzelner Haltestellen studiert. Machbares musste in jedem Fall von Wünschbarem unterschieden werden. Es zeigte sich, dass die Verbindungen von und nach Zürich erste Priorität hatten. Bereits an zweiter Stelle rangierten Bedürfnisse, in vernünftiger Zeit etwa von Brüttisellen nach Dübendorf zu gelangen wie auch von Wangen nach Wallisellen oder Zürich/Oerlikon. Ergaben sich dann auch noch akzeptable Anschlüsse auf Züge von und nach Uster oder Winterthur, so hatte dies weniger mit höherer Fahrplanmathematik, sondern eher mit glücklicher Fügung oder mit Zufall zu tun.

Nach dem Ausbau der Abbau – aber nicht um jeden Preis!

Schon zwei Jahre nach der Einführung der S-Bahn setzte eine Kehrtwendung ein. Im Zuge grösserer Sparmassnahmen bei Kanton und Gemeinden musste auch Wangen-Brüttisellen über die Bücher gehen. Abspecken hiess die Losung. Regelmässige Fahrgastzählungen, Ein- und Ausstiegsfrequenzen bei den Haltestellen legten schonungslos offen, wo der Aufwand den Ertrag nicht mehr rechtfertigte. Die Strategen der Regionalen Verkehrskonferenz Glattal – 16 Gemeinden des oberen, mittleren und unteren Glattals umfassend – sowie die Zürcher Planungsgruppe Glattal verlangten eine rigorose Straffung des Busbetriebes, was einem grösseren Leistungsabbau gleichkommen sollte. Der Bus sah sich in Wangen-Brüttisellen auf eine Bewährungsprobe gestellt. Kritik hagelte es oft auch aus der Bevölkerung, wenn zwischen Wangen und Brüttisellen Querverfahren zu Leerfahrten wurden: «Da wird ja ein leerstehendes Einfamilienhaus durchs Dorf

geschaukelt!», bekam ich von einem entrüsteten Steuerzahler aus Brüttisellen zu hören.

Aber der Gemeinderat gab dem Druck nicht in allen Punkten nach. Er setzte auf Geduld und wehrte sich – nicht zuletzt aus politischen Erwägungen – gegen die drohende Aufhebung der Verbindung von Wangen nach Brüttisellen. Was dem Schützen recht sei, sollte dem Verkehrspolitiker billig sein – so war im «Kurier» vom 7. Februar 1992 nachzulesen –, es sei sorgfältig zu zielen und erst dann abzudrücken. Beim vorgeschlagenen Abbau von Buskursen handle es sich aber um ein ungezieltes Sperrfeuer und zudem rufe das dauernde Hin und Her nur grosse Verunsicherung hervor, was letztlich kontraproduktiv sei.

Mit einer Standaktion am Brüttiseller Dorfstrassenfest im Juli 1992 verlieh die Arbeitsgruppe Öffentlicher Verkehr diesen Bemühungen Nachdruck. Gratisfahrten und ein Wettbewerb sollten mithelfen, den Bus bei der Bevölkerung beliebt zu machen und die Fahrgastzahlen längerfristig ansteigen zu lassen.

Systemwechsel angekündigt: Als Ende Mai 1990 die S-Bahn eingeführt wurde, wechselten die Busse auf dreistellige Nummern (derweil die Haltestelle beim Hallenbad Dietlikon «numerisch» noch nicht «umgerüstet» war).



Bei der Buslinie 787 geht's rund!

Mit dem Fahrplanwechsel 1993 wurde denoch kräftig am Linien- und Betriebskonzept herumgeschraubt. Die vorübergehend eingeführte Verlängerung nach «Pünten Wangen» wurde aufgehoben, die nun auch auf der Buslinie 787 neu eingesetzten Grossraumfahrzeuge der Maag AG Busbetriebe verkehrten auf einem Rundkurs via Glattzentrum und Dübendorf durch unsere Dörfer; Wangen erhielt mit der Linie 796 einen zusätzlichen «Shuttle» nach Dübendorf. Der schlechtfrequentierte Abend- und Sonntagsverkehr auf der Linie 787 wurde abgeschafft, dafür an Werktagen zu Spitzenzeiten der Bus 748 von Dietlikon über Brüttisellen nach Wangen eingesetzt. Wie vom Gemeinderat gefordert, blieb die Verbindung von Wangen nach Brüttisellen auch tagsüber mit dem Bus 787 erhalten; Gemeindehaus, Gsellhof, Bibliothek und das Hallen- und Freibad waren für die Wangemer weiterhin per Bus im Stundentakt erreichbar.

Dieser Fahrplan blieb in den darauffolgenden fünf Jahren einigermaßen stabil, obwohl sich das Angebot für etliche Wangemer in den Hauptverkehrszeiten als unbefriedigend erwies.



Nadelöhr Wangen Dorfplatz. Die Aufnahme von 1994 zeigt, dass neben den Bussen andere Verkehrsteilnehmer keinen Platz mehr hatten.

Neuausrichtung zum Bahnhof Stettbach

Das änderte sich erst im Mai 1998. Mittlerweile hatte sich das Dietliker Industriegebiet mächtig entwickelt. Neben anderen Fachmärkten hatte auch die IKEA einen Ladenkomplex grösseren Ausmasses hochgezogen. Die Firma konnte verpflichtet werden, sich an den Kosten für den öffentlichen Verkehr zu beteiligen, was massgeblich zu einer Neuorientierung bei der Buslinie 787 führen sollte. Die fährt jetzt halbstündlich zum Bahnhof Stettbach – wie auch die Linie 796 ab Wangen zu Spitzenzeiten. Mit dem jüngsten Fahrplanwechsel sollte sich auch die Situation für die Wangemer Busbenützer verbessert haben. – In einem Punkt müssen sie aber neidisch nach Brüttisellen blicken: Dort hält vor dem Restaurant Flamingo freitags und samstags zu nachtschlafener Stunde der Nachtbus auf der Strecke von Zürich nach Winterthur. Von einem ähnlichen Angebot kann Wangen bis anhin nur träumen. Es bleibt nur ein schwacher Trost: Immerhin hält «ihr» Bus 796 siebenmal pro Woche den Abendbetrieb bis 23.00 Uhr aufrecht. Ob deswegen Wangemerinnen und Wangemer wohl früher ins Bett schlüpfen als Brüttisellerinnen und Brüttiseller, das bleibe allerdings dahingestellt.

Eines der grossräumigen Fahrzeuge der Firma Maag AG Busbetriebe, welches in unserer Gemeinde die Transporte im öffentlichen Verkehr übernimmt.



Vademecum für den Busfahrgast in Wangen-Brüttisellen

Wer in unserer Gemeinde die öffentlichen Verkehrsmittel benützt, der sollte mit dem Notwendigsten ausgerüstet sein. Nachstehende Utensilien könnten sich da und dort von grosser Nützlichkeit erweisen:

Schirm – Unsere Haltestellen sind nicht überdacht (Was nicht heissen will, dass nie überdacht wurde, die eine oder andere Haltestelle einmal zu überdachen...!)

Notproviand – Namentlich in Wangen sind ausgedehnte Fahrten – quasi mit der Kirche ums Dorf herum – unumgänglich.

Chronometer – Gut ist die Uhr, die zirka fünf Minuten voraustrickt. Manchmal macht sich halt der Bus etwas zu früh bei der Haltestelle auf und davon.

Taschenfahrplänli – Es ist noch mit jedem Fahrplanwechsel als übersichtliches Nachschlagewerk im Briefkasten gelandet. Für den Fall, da der Taktfahrplan einen Rhythmuswechsel vornimmt.

Eine Fünfigernote – Eine Information, der Sie im Bus garantiert begegnen, ist der auf diese Höhe festgesetzte Mitgliederbeitrag für Schwarzfahrer.

Lektüre – Zum Beispiel ein spannendes Buch, der «Kurier» oder das Neujahrsblatt. Sie haben im Bus Zeit zum Lesen, zum Entspannen. Sie müssen weder selber denken noch lenken – unseren Bus-Chauffeuren sei Dank! – weshalb sich das Umsteigen eben doch lohnt.

Haltestellensalat

Je grösser die Zahl die Haltestellen, desto höher die Kosten für die Gemeinde. Das galt also seit eh und je: «So viele wie nötig, aber allzu viele sind ungesund!» – schliesslich tragen wetterfeste Busbenützer weder Ballettschuhe noch Nadelstreifenanzüge...

Im Zuge von Rationalisierungsmassnahmen respektive veränderter Streckenführung wurden 1993 in Brüttisellen die Haltestellen «Stationsstrasse» und «Sennhüttenstrasse» ersatzlos aufgehoben, in Wangen die Haltestelle «Pünten» durch jene von «Wangen Oberdorf» ersetzt. 1997 verschwand auch die Ein- und Aussteigemöglichkeit bei der Kirche.

Grösstes Kopfzerbrechen machte allerdings die Situation auf dem Wangemer Dorfplatz.

In der Nacht vom 17. auf den 18. Juni 1991 stürzte die Linde – das Wahrzeichen im Ortskern schlechthin – zu Boden. In der Folge entbrannte eine breite Diskussion um die Neugestaltung des Dorfplatzes. Ein Projekt, das eine umfassende Sanierung und damit auch eine Verkehrsberuhigung im Bushaltestellenbereich beim Volg-Laden beinhaltete, wurde von der Gemeindeversammlung im September 1995, vorab aus finanziellen Gründen, abgelehnt. So harret die oftmals prekäre Situation mit dem wartenden Bus auf dem Dorfplatz noch immer einer Lösung.

Ersatzlos aufgehoben: Die Haltestellen Sennhüttenstrasse und Stationsstrasse in Brüttisellen (Mai 1993) sowie die Haltestelle Kirche Wangen (Fahrplanwechsel 1997/98). Seit dem Frühjahr 1998 wird die Haltestelle Sennhüttenstrasse allerdings wieder bedient.

Kopfstand in Wangen Pünten. Auch diese Haltestelle verschwand im Mai 1993.



Buschauffeur auf Einkaufstour

Als regelmässiger Fahrgast lernte man den einen oder anderen Buschauffeur bald einmal näher kennen. Neben manchen persönlichen Gesprächen gab es natürlich auch dann und wann bemerkenswerte Episoden zu verzeichnen, die nicht so schnell vergessen gehen.

An einem Spätherbstabend war's, anno 1991 – ich wollte gerade als letzter den Bus 787 bei der Haltestelle «Brüttisellen Zentrum» verlassen –, da wollte der Fahrer wissen, ob im «Freihof» noch ein Laden zum Einkaufen offen wäre. Ich konnte ihm dies bestätigen, und so verliess der Mann kurzerhand mit mir seinen Bus, verriegelte die Tür und verschwand in der Ladenstrasse.

Damals war die Route beim Bahnhof Dietlikon beendet, und so dürfte es niemanden gestört haben, dass eben auch ein Bus-Chauffeur hie und da einkaufen muss.

Begegnungen im Gemeindehaus

Von Barbara Munz

Liebe Leserin

Lieber Leser

«Sie, Sie müend dann scho wüsse, dass ich da Stüüre zahle! Was mached Sie eigentlich mit däm Gäld? Und überhaupt, ich muess das Formular jetzt grad ha!» Zum Glück gehören Begegnungen solcher Art nicht zum Alltag im Gemeindehaus, doch es gibt sie schon. Sie mögen einer Unachtsamkeit entspringen, vielleicht auch einer Notsituation, in der sich Menschen befinden, die die Dienste der Verwaltung in Anspruch nehmen oder nehmen müssen, aber sie bedeuten jedes Mal eine Belastungsprobe für das Gemeindehaus-Personal, das lieber zufriedene «Kunden» haben möchte.



Die Gemeindeverwaltung ist Anlaufstelle vieler Dienste, von denen wir direkt oder indirekt profitieren und sie nimmt Aufgaben wahr, die für ein geordnetes Zusammenleben unerlässlich sind. Sie registriert, sie gibt Auskunft, sie vermittelt und sie bedient Bürgerinnen und Bürger. Sie ist Vollzugsorgan, sie verordnet und verfügt. Sie unterstützt und berät die Behörden. Und das alles kundenorientiert, kostengünstig und möglichst effizient. Unsere Erwartungshaltung ist gross, die Verwaltung oder eben «die Gemeinde» schlechthin sollte gut funktionieren, viel leisten und doch nichts kosten. Wir

wollen immer freundlich, zuvorkommend und möglichst subito bedient werden, he ja, wir bezahlen ja diesen Betrieb!

Im folgenden Text sollen nun ohne Anspruch auf Vollständigkeit die Tätigkeiten der Gemeindeverwaltung und ihrer Ämter beleuchtet werden. Ich lade Sie herzlich ein, einen Blick hinter die Kulissen der Gemeindeverwaltung Wangen-Brüttisellen zu tun. Ich tat es auch und ich habe keinen Amtsschimmel getroffen, keinen sprichwörtlichen und auch keinen – ursprünglich damit gemeinten – Schimmel-Pilz, der gerne alte, verstaubte Akten überzieht...



August/September

«Wegen eines musikalischen Anlasses wird der Dorfplatz in Wangen für jeglichen Verkehr gesperrt». Die Publikation solcher Verkehrsanordnungen und die Signalisationsanordnung erledigt das Polizeisekretariat. Übrigens: Der Grund dieser Sperrung ist die Veranstaltung «Musig uf em Dorfplatz» des Kultur-Kreises Wangen-Brüttisellen.

Die Gesamtmelioration rückt näher, es wird zur Gründungsversammlung in den Gsellhof eingeladen. Peter Beglinger, der oberste «Tätschmeister» dieses Grossprojektes, kann allerdings den ganzen Aktenberg im Gemeindehaus anderntags buchstäblich «schubladisieren», denn die in gewaltiger Zahl erschienen Grundeigentümer haben das Vorhaben nicht goutiert und einfach bachab geschickt. Ob der Haufen Papier, der sich während mehr als acht Jahren intensiver Vorbereitung beim Gemeindeschreiber angesammelt hat, auch in nur einer Schublade im Gemeindehausarchiv Platz findet?

Die Berichterstattungen im Kurier über die laufenden Verhandlungen der Schulpflege erledigt der Schulsekretär. Das Wort «Schulraumbeschaffung» ist dabei ein wiederkehrendes Thema. Jetzt muss gar der Kohlenkeller im Schulhaus Massjuchert in einen Werkraum umgestaltet werden. Den noch vorhandenen Kohlevorrat braucht es somit nicht mehr, er kann gratis abgeholt werden. Kohle oder eben «Chöle» kann doch jeder brauchen, nicht wahr?

Die Obere Wangenstrasse sei Abkürzung, Schleichweg und Rennbahn zugleich, tönt es am alljährlichen Gemeinderundgang, der die dortige Verkehrssituation ins Augenmerk fasst. Und der Bau der neuen Tennisanlage Halsrüti bringt die alte Forderung nach Verkehrsberuhigung erst recht wieder aufs Tapet. Doch der Weg zum ausgereiften Projekt, das alle Parteien zufrieden stellt, ist weder ein Schleichweg noch eine Autobahn, sondern eher eine Gratwanderung!

Die Schulbibliothek im Pavillon hinter dem Schulhaus Massjuchert wird offiziell eingeweiht. Viel Hartnäckigkeit, Optimismus und die Unterstützung von Sponsoren waren notwendig, um dem Sparhebel entgegen zu wirken, der wie überall auch hier zum Einsatz kam. Nicht zuletzt gelang die Realisierung auch dank der Ausdauer des Bibliotheksteams, das sich nicht entmutigen liess, für «ihre Bibli» zu kämpfen. Dieses Werk macht viel Freude, und es ist zu hoffen, dass es nun alle Zweifler zu überzeugen vermag.

Geburten und Todesfälle sind meldepflichtig, sie werden auf dem Zivilstandesamt registriert. Dort wird, das wissen wir alle auch, auch «geheiratet». Übrigens ist unsere Gemeinde im Vergleich mit andern Gemeinden sehr «heiratsfreudig», und geheiratet wird nicht nur im Wonnemonat Mai, dieses Jahr waren die meisten Trauungen im September, nämlich ganze neun von 41 im Jahre 1997.



Oktober

Auch unsere Gemeinde hat's erwischt. Die heimtückische Krankheit Feuerbrand geht nicht nur den Pflanzen, sondern ebenso dem kommunalen Geldbeutel an die Nieren. Jetzt wird gehandelt, und zwar tut dies nicht etwa die Feuerwehr, sondern die Gesundheitsbehörde.

Der Gemeindeschreiber läuft der EVA nach. Dazu hat er sogar offiziell frei bekommen. Er prüft nun intensiv, wie man den Behörden- und Verwaltungsapparat schlanker trimmen kann, damit EVA zufrieden gestellt werden kann. Mit EVA ist natürlich die Ergebnisverbesserungsanalyse gemeint...

Grosssperrgut-Abfuhr: Die benötigten Sperrgutmarken sind auf der Post und am Schalter des Steueramtes zu beziehen. Aber aufgepasst: Die noch nicht bezahlte Steuerrechnung, und sei sie noch so sperrig, gehört trotzdem nicht in die Sperrgut-Entsorgung!

...doch Wunder dauern etwas länger. In diesem Fall gar sechs Jahre. Aber jetzt steht er, der Zivilschutz-Kommandoposten Marke «Eigenbau», nachdem 1991 die Gemeindeversammlung den Kredit für einen nach den Richtlinien des Bundes zu erstellenden Posten abgelehnt hat. Durchhaltewillen im Kampf gegen die amtliche Mühlen und viel, viel Arbeit ermöglichen zudem die Einsparung eines ansehnlichen Scherfchen Geldes. Freude herrscht in der Finanzverwaltung an der Stationsstrasse!

November

Kennen Sie alle Dienste, die die Gemeinde anbietet? Den Häckseldienst, der zu dieser Jahreszeit beliebt ist, koordiniert z. B. das Bauamt...

Dezember

Das Gemeindehaus bedient uns mit dem Voranschlag 98, einer auf grünem Papier gedruckten Broschüre. Die Gemeinde wird weiterhin «knausrig bleiben müssen», steht geschrieben, «Zurückhaltung in den Ansprüchen jedes einzelnen Bürgers ist notwendig», und «dass Sie dabei mithelfen, darauf zählen wir». Es folgen Tabellen, Diagramme, Analysen, Bemerkungen zu Abschreibungen und zum Selbstfinanzierungsgrad, zur Nettoverschuldung und natürlich zum «Cash flow», dabei interessiert uns doch nur, ob es mit unseren Finanzen endlich wieder «oppsi» geht!

Jetzt geht die Post ab: Fleissige Hände verpacken die «Reklame» zu den Erneuerungswahlen der Gemeindebehörden. Die farbigen Prospekte mit lauter lächelnden Konterfeis werden von freiwilligen Helfern in Kuverts gesteckt, auf dass der aufmerksame Leser die Richtigen wähle. Das Adressmaterial kommt übrigens aus dem Gemeindehaus, damit die Propaganda auch ja flächendeckend ankommt.

Die Herbstschau des Gewerbevereins Wangen-Brüttisellen steht unter dem Motto «Unterhaltsame Begegnung mit unserem Gewerbe». Die Zivilgemeinde und die Schule sind auch an einem der 40 Stände anzutreffen, ganz so, als gehörten sie ebenfalls zum dörflichen Gewerbe: Die Zivilgemeinde «verkauft» ihr Fernsehkabelnetz und am Stand der Schule kann im Internet gesurft und die Homepage der Oberstufe Bruggwisen abgefragt werden. Für solche, die das Althergebrachte vorziehen, gibt es im Singsaal eine Festwirtschaft...

Und zum Jahresende ein bisschen Statistik: Der Gemeinderat «sass» 22 Mal, was 1141 Seiten Protokoll bedeutet. Auch die andern Behörden und Kommissionen, deren es 21 in unserer Gemeinde gibt, waren aktiv und die entsprechenden Ordner überquellten. 6000 Rechnungen wurden bezahlt und an 300 Personen Sitzungsgelder entrichtet. Auf dem Fundbüro wurden 58 Fundgegenstände abgegeben. Und: Im Gemeindehaus arbeiten 19 Personen inklusive 4 Lehrlinge. Sie teilen sich in 1300 Stellenprozente (inkl. Schulsekretariat). Gemeindegrösse: 5433 Einwohner.



Januar

Wer stimmt, bestimmt. Stimmt. Doch die tiefe Stimmbeteiligung stimmt nachdenklich. War es der stimmungslöse Wahlkampf, der so wenige Bürgerinnen und Bürger dazu bewegte, ihre Stimme abzugeben? Oder ist es die viel zitierte Verstimmung in unserer und über unsere Demokratie, die die Stimmzettel eher im Abfallkübel statt in der Urne verschwinden lässt? Einerlei, dem Abstimmungszmorge an diesem Sonntag tat dies keinen Abbruch, er füllte Saal und Kasse!

Februar

Verkehrsfreier Dorfplatz in Wangen hin oder her – die Leitungen im Untergrund müssen ersetzt werden. Sie können nicht warten, bis Behörden, Bürger, Anwohner und andere das Ei des Kolumbus für den Dorfplatz Wangen gefunden haben. So stehen Bagger, Abschränkungen und Umleitungstafeln erst mal an der Dübendorferstrasse, und wenn diese weggeräumt sein werden, wird das komplexe Geschäft der Verkehrsplanung auf und um den Dorfplatz den Bausekretär noch lange in Atem halten.



März

Die Umweltschutzkommission wird aufgelöst. Natürlich soll der Umweltschutz deswegen nicht vernachlässigt werden. Laufende und neue Aufgaben werden der Kompetenz der Gesundheitsbehörde unterstellt. Natürlich glauben wir dem Gemeinderat gerne, trotzdem hinterlässt dieser Entscheid ein mulmiges Gefühl.

Hundemarken zur Bezeichnung von Herrchens Liebling werden zu festgelegten Zeiten zwei Mal im Jahr im Gemeindehaus abgegeben. Ausdrücklich wird gebeten, «Fifi» zu Hause zu lassen, das Erscheinen des Besitzers genügt völlig...

«Bedauerlich, aber kein tragischer Entscheid», meint der Polizeivorstand zur Aufhebung des Polizeipostens Brüttisellen. Die Bevölkerung wird somit neu vom Polizeiposten Dietlikon aus bedient, was, wohl vermerkt, einem Sprung über die Bezirksgrenze gleich kommt. Ein unüblicher Sprung, gewiss, doch für einmal sind diese Grenzen kein Hindernis für eine sinnvolle interkommunale Lösung.

April

Wahrlich aktive Freizeit betreibt der noch junge Verein «Freizyty»! Jeden Mittwoch-nachmittag können Kinder aus Wangen-Brüttisellen in der Freizeitwerkstatt im Schulhaus Massjuchert ihre eigenen Ideen mit Hammer und Säge und allen möglichen Materialien realisieren. Und jetzt ist gar die Idee eines Abenteuerspielplatzes Wirklichkeit geworden, nachdem in Zusammenarbeit mit der Gemeinde ein geeignetes Areal gefunden worden ist, wo die Träume von Robinson und Co. ausgelebt werden dürfen. Dahinter steckt viel Einsatz und eine gute Zusammenarbeit mit dem Gemeinderat, der diese «Landnahme» tatkräftig unterstützte und förderte.

Keine Hamburger in Brüttisellen, McDonalds hat die Nase voll. Der Fast-Food-Riese zieht sein Baubewilligungsgesuch zurück. Was auch immer die Suppe, bzw. die Happy-Meals versalzen zu haben vermochten: Wie wär's mit einem Parkplatz an eben dieser Stelle, für den immer übervollen Parkplatz Fasswisen oder für die samstäglliche Staubewältigung entlang der Einkaufsmeile?



Die Fürsorgebehörde hat einen steilen «Einstieg» in ihre neue Amtszeit. Kaum gewählt stehen 18 vom Kanton zugewiesene Asylbewerber buchstäblich vor der Tür und warten auf Einlass. Im Grunderhaus gibt es zwar Platz, aber die Arbeit fängt damit erst an.

Der Rechnungsabschluss 1997 lässt sich sehen, denn er zeigt einen Einnahmenüberschuss von satten 5,8 Millionen. Namhaft dazu beigetragen hat das Geschäft «Coca-Cola», das durch Landverkauf eine beträchtliche Summe eingebracht hat. Ein zweiter, etwas kritischerer Blick «relativiert» das Rechnungsergebnis. Wie dies zu verstehen ist, mag für den Normalbürger wenig einsichtig sein. Nackte Zahlen wären ihm nämlich allemal lieber als amtlicher Fachjargon.

Hand aufs Herz: Haben Sie die drei Seiten im Kurier über die Teilrevision der Abfallverordnung gelesen? Ich nicht. Und ich beneide die Personen auch nicht, die dies von Amtes wegen tun müssen. Der Paragraphenwald treibt wohl da und dort seine Blüten und untermauert damit die Ansicht über schwerfälliges Beamtentum. Doch nota bene: Über besagte Abfallverordnung wurde an der Gemeindeversammlung abgestimmt...

Mai

«Lärmige Haus- und Gartenarbeiten dürfen nur an Werktagen von 8.00 bis 12.00 und von 14.00 bis 19.00 ausgeführt werden.» So lautet wörtlich der Paragraph 40 unserer Polizeiverordnung. Und auch mit dem Gartenfüürli ist es so eine Sache: Wenn's jemand stört, und das tut's meistens, dann ist es verboten. Aber nicht verboten ist es, seinem Ärger auf der Gemeindeverwaltung Luft zu machen, wo sich mit grosser Regelmässigkeit zu dieser Jahreszeit Reklamationen solcher Art häufen.

Der «Right-turn» hätte uns 1983 Störungen erspart. So steht es zumindest im Kurier. Nur: Kein Kurier ohne einen Artikel zum, über oder gegen den Fluglärm. Ob den vielen verschiedenen Interessengemeinschaften, den Mitteilungen aus allen Himmelsrichtungen und der stattlichen Anzahl Leserbriefe findet die Chronistin den richtigen Dreh nicht mehr und weiss sich der Info-Flut kaum mehr zu wehren. Lass' denn sein, es ist ein weites Feld...

Jeweils im Frühling vor der eigentlichen Jagdsaison steht im Jagdrevier Wangen-Brüttisellen eine Wildzählung an. Der frischgebackene Landwirtschaftsvorstand begibt sich mit auf Weidmanns Spuren und zählt mitten in der Nacht lichtscheue Waldtiere. Oder gräbt er im finsternen Walde nach einem verlorenen Einnahmeposten?

«Gemeindehaus-Eingang eingestürzt» reicht zu keiner Schlagzeile, diese Mitteilung steht kurz und bündig unter «amtlich». Wie sich herausstellte, war das Terrain unterspült, so dass die Pflasterung einbrach. Ebenso kurz und bündig wird der Eingangsbereich wieder auf Vordermann gebracht: Vom «gemeindeeigenen» Werkteam, das, wie üblich, ganze Arbeit leistet.

Juni

Sparen mit dem «Haushaltziel 2001», Schutz vor Spitzel mit der «S.o.S.»-Initiative und die Gen-Schutz-Initiative sind die Themen am eidgenössischen Abstimmungs-Sonntag. Solche «Veranstaltungen» managt das Gemeindehaus, was immer einen rechten «Schübel» Arbeit bedeutet. Und nach dem Zählen der Stimmen meldet das Wahlbüro einmal «ja» zur ersten Vorlage und zweimal «nein» zu den letzteren zwei.

Nicht nur an der Urne wird über Nachhaltiges entschieden, auch an der Gemeindeversammlung in der Kirche Wangen steht ein wichtiges Thema an. Quasi in einer Nacht- und Nebelaktion hat die Gemeindebehörde die Abwanderung der international tätigen Firma Ericsson verhindert, was – wen wundert's – eine Stange Geld gekostet hat, das nun vom Souverän im Nachtragsgeschäft noch abzusegnen ist. Die Kröte ist zu schlucken, das Geld ist eh schon weg, und schliesslich steht man der «Wirtschaftsförderung» nicht im Wege. Handfeste «Wirtschaftsförderung» wird anschliessend im neu renovierten Sternen praktiziert, der nun wieder ohne Neon und, wie's sich gehört, «Gasthof zum Sternen» heisst.



Grubengut, Grüngutabfuhr, Metallabfuhr, Kartonsammlung, Papiersammlung etc. organisiert die Gesundheitsbehörde. Eine Abfuhr besonderer Art ermöglicht sie nun am Brüttiseller Dorfstrassenfest: Sie führt eine «Bring- und Holaktion» durch frei nach dem Motto «Bring Deinen Grümpel und hol Dir neuen». Oder: Was für den einen Güsel ist, ist für den andern möglicherweise eine Trouvaille. Was am Schluss liegenbleibt, wird von der Gesundheitsbehörde ausnahmsweise gratis entsorgt.

Spätlese zu den Wahlen 98: Kaum sind sie vorbei, wird schon eine Ersatzwahl angekündigt. Der Rekordhalter der kürzesten Amtszeit in der Schulpflege beendete seine Visite in dieser Behörde, bevor er seinen Dienst überhaupt angetreten hat...

Juli

«Amtlich Wangen-Brüttisellen» ist die Rubrik im Kurier, die über die Verhandlungen des Gemeinderates berichtet. Diese Rubrik wird vom Gemeindeschreiber betreut, der in gewohnt schwungvoller Schreibweise über die Gemeindehaus-News berichtet. Nur fliessen die Nachrichten in diesem Monat etwas spärlich – ist das vielleicht wegen der anstehenden Ferienzeit, oder legt die Fussball WM auch die Politik in Wangen-Brüttisellen lahm?

Dem Bausekretär hingegen kommen die ruhigen Sommermonate sehr gelegen. Er findet endlich Zeit, Anschlussgebühren zu erheben, Bauabrechnungen zu schreiben, Verfahrensabschlüsse fertig zu stellen und mit «Ladenhütern» aufzuräumen. So hat die «Saure Gurken Zeit» durchaus ihr Gutes, sie bringt Ordnung und erst noch einen Batzen ins Staatskässeli.

«Ich gang nöchsch Wuche i d'Ferie und ich sott no än Pass ha!» «Wie lang gaht das? Zwei Wuche? Aha, das mached Sie nöd da, Sie müend das furtschicke?» «Und das Föteli isch au nöd rächt? Z'alt, säged Sie? Aber...!» «Ja guet, dänn nimm ich halt än Notpass, blibt mir ja nüt anders übrig! Aber dass das so kompliziert isch, han ich nöd dänkt...»

Bekanntlich hat alles ein Ende. Diese Aufzählung z. B. genauso wie die Lehrlingszeit des 3.-Lehrjahrstiftes in der Gemeindeverwaltung. Er, bezw. sie hat die Lehrabschlussprüfung, wie gewohnt, mit Bravour bestanden und sie macht einem neuen «Stift» Platz. Angesichts der anhaltenden angespannten Situation auf dem Lehrstellenmarkt ein wichtiger Beitrag der Gemeindeverwaltung.

Das letzte Wort aber überlasse ich dem grossen Staatsmann Otto von Bismarck: «Mit guten Beamten und schlechten Gesetzen lässt sich regieren – gegen schlechte Beamte helfen auch die guten Gesetze nichts!»

Gemeindechronik

August 1997 bis

August 1998

Von Barbara Munz



August/September

Die Schul- und Gemeindebibliothek im Pavillon beim Schulhaus Steiacher wird eingeweiht.

Die Initiative «Jugend ohne Drogen» wird an der eidgenössischen Abstimmung abgelehnt.

Die evangelisch-reformierte Kirchgemeinde besetzt die zweite Pfarrstelle à 30% mit Frau Pfarrerin Kathrin Fürst.

Das Projekt für eine Gesamtmelioration wird von den einberufenen Grundeigentümern an der Gründerversammlung abgelehnt.

Oktober

Nach mehr als siebenjähriger Tätigkeit tritt Hansjörg Dietiker die redaktionelle Leitung des Kurier-Teams an Max Knöpfel ab.

November

Der Kultur-Kreis Wangen-Brüttisellen und der Kultur-Kreis Dietlikon laden gemeinsam zu einem Theaterabend ein. Das «Theater des Kantons Zürich» gastiert mit dem Stück «Die Käseerei in der Vehfreude» von Jeremias Gotthelf, das zu dessen 200. Geburtstag aufgeführt wird.

Eltern gründen das «Forum», einen Verein, der sich Schulfragen annehmen und der Anliegen von Bürgerinnen und Bürgern gegenüber den Behörden vertreten will.

Bei einem tragischen Unfall an der Dorfstrasse in Brüttisellen kommt ein Knabe auf dem Heimweg vom Kindergarten ums Leben.

Jazz-Apero der Hugo Looser Stiftung und der Musikschule.

«Züglete» beim TCD: Rundum zufrieden ist der Tennisclub Dietlikon mit der wunderschönen neuen Anlage in der «Halsrüti».



Am 17. November 1997 kam an der Dorfstrasse in Brüttisellen in einem tragischen Verkehrsunfall ein Kindergartenschüler ums Leben. Noch monatelang schmückten Betroffene die Unfallstelle mit Blumen, Kerzen und Zeichnungen.

Dezember

Zum ersten Mal wird der «Chile-Bazar» ökumenisch durchgeführt.

Februar

In Wangen wird im Frühjahr 1998 der Dorfbach saniert.

März

Die UBS Bankfiliale in Brüttisellen schliesst ihre Tore.

Der Fussballclub Brüttisellen jubiliert und feiert ein halbes Jahrhundert wechselhafter Sportgeschichte.

Nach dem grossen Erfolg im letzten Frühling präsentiert der Kultur-Kreis erneut die junge Klaviervirtuosin You Xi.

April

Das Kinder-Tanztheater aus Bülach zeigt das Musical «Oliver Twist» im Gsellhof.

Mai

Kindernachmittag im Gsellhof: Das MUKI-PU-Puppentheater zeigt die selbstkreierte Geschichte «Eins, zwei, drei, Hexenzauberei».

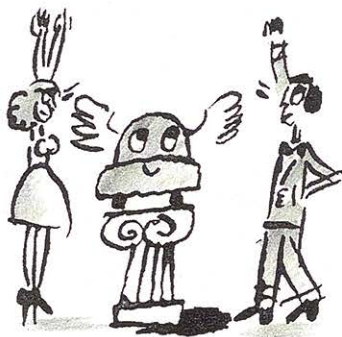
Der Kurier führt seit acht Jahren einen eigenen redaktionellen Teil.

Alles neu, macht der Mai. Zum Beispiel den Fahrplan: Wir werden nun halbstündlich ins Einkaufsparadies gekarrt.



Typisch für Brüttisellen: Sogar ein Strassenfest wird gefeiert. Das Dorfstrassenfest feierte 1998 bereits seine 10. Auflage.

Juni



An der eidgenössischen Abstimmung werden die Genschutz-Initiative und die Initiative Schweiz ohne Schnüffelpolizei abgelehnt, das Haushaltziel 2001 wird angenommen.

Einen runden Geburtstag feiert der Kultur-Kreis Wangen-Brüttisellen. Vor 20 Jahren wurde er als Schurterhaus-Verein gegründet.

Auf dem Bauernhof der Familie Michel in Wangen findet zum ersten Mal ein «Buure-Zmorge» statt. Initianten sind der Sportclub Wangen und der Frauenverein Wangen.

Juli

Nach einem vom Tiefbauamt des Kantons Zürich herausgegebenen Bericht über die Strassenzählung 1997 wurden an den Messstellen in der Umgebung der Gemeinde Wangen-Brüttisellen folgende Zahlen ermittelt:

Durchschnitt täglicher Verkehr (Mfz.):	
A1 zw. Brüttisellen und Wallisellen	115'178
A1 zw. Brüttisellen und Effretikon	76'900
A 53 zw. Wangen und Hegnau	49'252
Zürichstrasse Brüttisellen	11'342
Zürichstrasse Dietlikon	19'271

August

Mit einem Fest weiht der Tennisclub Dietlikon seine neue Tennisanlage in der Halsrüti in Brüttisellen ein.

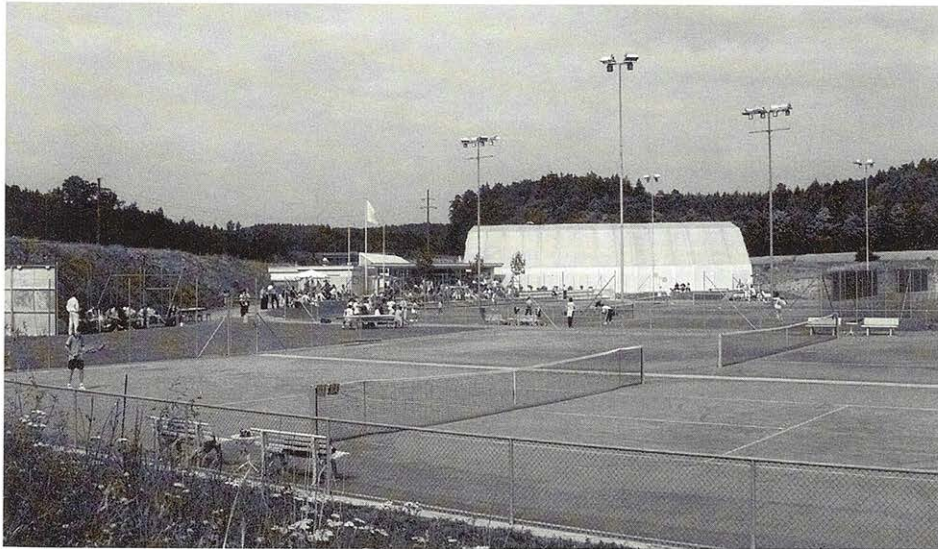
Im Juni 1998 feierte der Kultur-Kreis Wangen-Brüttisellen mit einem Fest im Gsellhof sein 20jähriges Jubiläum. Eine Aufgabe des bis 1997 „Verein zum Schurterhaus“ genannten Vereins ist auch die Her-

ausgabe des Neujahrsblattes. Ende November packen jeweils Freiwillige das Heft ein und verteilen es im Dorf.





1997/98 wurde der eingedolte Dorfbach im Dorfzentrum von Wangen freigelegt, saniert und wieder zugedeckt. Auf dem Bild die Baustelle am Dorfplatz.



Im August 1998 feierte der Tennisclub Dietlikon die Einweihung seiner neuen Tennisanlage Halsrüti. Der Neubau war nötig geworden, weil die Coca-Cola den alten Platz für eine Vergrößerung der Produktionsanlagen benötigte.



Unsere ältesten Einwohnerinnen und Einwohner

Isler-Vorburger Emil, Haldenstrasse 51, 8602 Wangen	17.05.1897
Näf-Pfaffhauser Hermine, Mühlegasse 1, 8602 Wangen	29.02.1904
Frikart Hermine, Altersheim, Forch	01.03.1904
Bühler-Grob Margaretha, Schulhausstrasse 6, 8306 Brüttisellen	12.07.1904
Meyer-Nadler Hermann, Roswis 617, 8602 Wangen	06.03.1905
Hürlimann-Zuberbühler Hulda, Altersheim Hofwiesen, 8305 Dietlikon	23.08.1905
Jucker-Torgler Hermine, Strehlgasse 16, 8602 Wangen	09.12.1905
Heiniger-Lörtscher Paulina, Haldenstrasse 27, 8306 Brüttisellen	25.02.1906
Böhm-Steiner Bertha, Zürichstrasse 33, 8306 Brüttisellen	02.09.1906
Bigger-Meier Luise, Haldenstrasse 50, 8306 Brüttisellen	26.09.1906
Renschler-Schneider Louisa, Altersheim Hofwiesen, 8305 Dietlikon	15.04.1907
Studer-Büttiker Paula, Altersheim Hofwiesen, 8305 Dietlikon	05.05.1907
Allioni-Indlekofer Anna, In Hätzelnwisen 12, 8602 Wangen	02.03.1908
Wolf-Bratschi Otto, Schüracherstrasse 38, 8306 Brüttisellen	29.03.1908
Friedrich Robert, Eichstrasse 25, 8306 Brüttisellen	11.07.1908
Von Arx Luise, Dorfstrasse 5, 8306 Brüttisellen	11.09.1908
Hostettler-Kappeler Elsa, Haldenstrasse 28, 8306 Brüttisellen	04.12.1908
Guggenbühl Hulda, Altersheim Hofwiesen, 8305 Dietlikon	05.02.1909
Hüppi-Fleischmann Martha, Altersheim Hofwiesen, 8305 Dietlikon	05.08.1909
Lichtensteiger Max, Altersheim Hofwiesen, 8305 Dietlikon	08.08.1909
Wettstein-Keller Maria, Krankenhaus Rotacher, 8305 Dietlikon	19.08.1909
Ruchti-Wyssa Gustav, Im Obstgarten 4, 8602 Wangen	16.01.1910
Jäggi-Wettstein Ruth, Haldenstrasse 28, 8306 Brüttisellen	22.02.1910
Gelling-Berbig Helmut, Im Fasnachtbuck 1, 8602 Wangen	18.03.1911
Städeli Gertrud, Zürichstrasse 20, 8306 Brüttisellen	09.04.1911
Gelling-Berbig Lotte, Im Fasnachtbuck 1, 8602 Wangen	19.04.1911
Gross Bertha, Dorfstrasse 2, 8306 Brüttisellen	25.09.1911
Grünenfelder-Frizzi Dionigia, Haldenstrasse 47, 8306 Brüttisellen	06.12.1911
Dobi Herbert, Riedmühlestrasse 12, 8306 Brüttisellen	16.02.1912
Grünenfelder-Frizzi Emil, Haldenstrasse 47, 8306 Brüttisellen	27.03.1912
Fischbacher-Sommerhalder Robert, Schüracherstrasse 37, 8306 Brüttisellen	16.04.1912
Hüsler-Staub Otto, Chilerai 17B, 8602 Wangen	19.04.1912
Tognetti-Blöchliger Irma, Zürichstrasse 50, 8306 Brüttisellen	04.05.1912
Remy-Goldinger Cyprian, Haldenstrasse 41, 8306 Brüttisellen	05.06.1912
Blaser-Steck Rosalie, Birkenstrasse 24, 8306 Brüttisellen	13.07.1912
Wächter Hermann, Haldenstrasse 27, 8306 Brüttisellen	05.08.1912
Mettler-Arm Käthe, Obere Wangenstrasse 20, 8306 Brüttisellen	06.08.1912
Wyder-Schlatter Hans, Im Bäumlacher 1, 8602 Wangen	26.09.1912
Izzo-Laurenza Rosa, Zürichstrasse 50, 8306 Brüttisellen	10.10.1912
Geisser-Winkler Martha, Stationsstrasse 13, 8306 Brüttisellen	02.01.1913
Allioni-Indlekofer Manfred, In Hätzelnwisen 12, 8602 Wangen	18.01.1913
Wiedersheim-Gross Hedwig, Obere Wangenstrasse 17, 8306 Brüttisellen	25.03.1913
Langenegger-Kleiner Anna, Lindensbuckweg 11, 8306 Brüttisellen	24.04.1913
Zwicky-Furrer Elsa, Steigliweg 6, 8602 Wangen	24.06.1913
Hitz Hermann, In Hätzelnwisen 16, 8602 Wangen	08.07.1913
Morf-Hüsler Emma, Altersheim Hofwiesen, 8305 Dietlikon	11.07.1913
Hänseler-Maag Anna, Schüracherstrasse 26, 8306 Brüttisellen	29.07.1913
Erdin Johann, Haldenstrasse 33, 8306 Brüttisellen	04.08.1913
Grob-Durrer Anna, Altersheim Hofwiesen, 8305 Dietlikon	05.08.1913
Scherrer-Ott Elsa, Schüracherstrasse 41, 8306 Brüttisellen	06.08.1913
Schaad-Keller Otto, Stiegstrasse 6, 8602 Wangen	01.09.1913
Aellig-Hinsdorf Gertrud, Haldenstrasse 32, 8306 Brüttisellen	20.10.1913
Burri Alexander, Altersheim Hofwiesen, 8305 Dietlikon	02.12.1913
Friedli-Hänsenberger Berta, Schüracherstrasse 28, 8306 Brüttisellen	06.12.1913

Gönnerliste



Die Herausgabe des Neujahrsblattes 1998 haben 371 (1997: 427) Gönner mit insgesamt Fr. 14'983.05 unterstützt (Vorjahr Fr. 14'698.55). Sämtliche 371 Spender überwiesen Fr. 10.– oder mehr (1997: 303). Fr. 1050.– spendete Herr Florim Soiti, Brüttisellen; Fr. 1020.– Hostettler Buchdruck Offsetdruck AG, Wallisellen; Fr. 500.– reformierte Kirchgemeinde Wangen-Brüttisellen.

Allen Spendern und speziell den grosszügigen Spendern ein herzliches Danke!

Fr. 50.– und mehr spendeten:

Aebi Elsy, Dietlikon; Balmer René, Dübendorf; Berchtold R. + R., Brüttisellen; Bernasconi Urs und Irene, Wangen; Bleicher Walter, Brüttisellen; Blöchliger Hansruedi, Wangen; Bock Josef, Wangen; Dr. Bossard Edmund, Wangen; Bosshard Doris, Brüttisellen; Dr. Bozzone Pierre, Wangen; Dr.med.dent. Buder Wolfgang, Brüttisellen; Brüderlin-Hefti Alfred, Wangen; Brumann Urs, Brüttisellen; Brüngger Margrith, Wangen; Druckerei Hostettler, Wallisellen; Dr. med. Canonica Michael, Wangen; Communication Engineer AG, Wangen; Conditorei H. Hänsler, Brüttisellen; Dieterle+Geser AG, Brüttisellen; Dietrich Hans, Wangen; Dr. Brunner Peter, Brüttisellen; Dürr-Weber Balthasar, Wangen; Dynateam Software AG, Wangen; Ecosens AG, Brüttisellen; Eglin Jakob, Wangen/USA; Erni Willi, Brüttisellen; Faisst Bruno, Brüttisellen; Flück Elisabeth, Brüttisellen; Flück Holzbau AG, Zürich; Friedli Berta, Brüttisellen; Gartensiedlung Hätzelwiesen, Wangen; Geisser W., Brüttisellen; Geisser Felix, Brüttisellen; Gelling Helmut, Wangen; Gerber-Hess Maja, Wangen; Gessat Sybille und Rainer, D-Dessau; Giannini Walter, Zollikerberg; Graezer Gerhard, Wangen; Graf H. + E., Wangen; H. B., Brüttisellen; Gärtnerei Habermacher A., Wangen; Hänseler-Balmer E., Brüttisellen; Heinz Harry, Wangen; Hodosy-Aebi Therese und Hans, Brüttisellen; Hostettler Steffi und Willy, Wangen; Huber H. + M., Wangen; Hürli-mann Monique und Josef, Wangen; Känzig

Sandra, Brüttisellen; Kehlhofer Dora und Rene, Brüttisellen; Keller-Kurt, Susanne und Bernhard, Brüttisellen; Keusch-Cometto Hugo und Anna Maria, Wangen; Klein-Brauch Walter und Nelly, Wangen; Kobelt-Keel Madeleine, Wangen; Kuhn Martin, Wangen; Kümin Peter, Wangen; Kümin-Anderegg Dora, Wangen; Lamprecht Martin, Brüttisellen; Lamprecht Adolf, Brüttisellen; Landert Ernst, Brüttisellen; Dr. Leimgruber Josef, Wangen; Lichtensteiger M., Dietlikon; Meier-Moser Thomas, Wangen; Merlo MR. + G., Brüttisellen; Micaglio Wally, Wangen; Morf E., Wangen; Müller-Zumbrunnen Markus und Doris, Brüttisellen; Niklaus Roland, Brüttisellen; Oettli-Pujol Irene und Alex, Wangen; Pauli Rudolf, Brüttisellen; Peter Rolf, Wangen; Pfaffhauser Franklin, Wangen; Plapp Doris, Wangen; Rebsamen-Schuhmacher Pia und Emil, Wangen; Ruchti Gustav, Wangen; Sartori AG, Nänikon-Uster; Schärer-Boller Edith und Emil, Brüttisellen; Schenk Dora, Brüttisellen; Scholl-Bartholet Martin, Wangen; Schumacher&Wegmann, Brüttisellen; Soiti Florim, Brüttisellen; Sonderegger Josef, Wangen; Spörri-Frei Hugo, Wangen; Städeli Jakob, Brüttisellen; Studer-Stöcklin Henri und Elsbeth, Wangen; Studerus Annamarie und Rolf, Brüttisellen; Suter Werner, Wangen; Vögele Rudolf, Wangen; Vollenweider J. + E., Wangen; Vollenweider Frieda, Wangen; Wälchli-Nikol Anny, Thun; Walder Hans-Peter, Brüttisellen; Walt Hansjörg, Wangen; Walter M., Wangen; Weber-Keller Arnold, Wangen; Weber-Piccirilli Arnold und Sandra, Wangen; Wegmann-Thöni C., Wangen; Wertli Alfred, Wangen; Wettstein Max, Brüttisellen; Wiedersheim Markus, Brüttisellen; Wiedersheim-Gross Walter und Hedwig, Brüttisellen; Wyder Werner, Wangen; Wyder H., Wangen; Wydler-Schmid H., Wangen; Zellweger Rolf und Heidi, Wangen; Zingg-Lamprecht AG, Brüttisellen; Zwald Rene, Wangen; Zwicky R. + E., Wangen.

Es wurden Zahlungen berücksichtigt bis Ende Juli 1998.

Quellenverzeichnis

Verwendete Literatur:

- Zürcher Chronik, Heft 1, 1993: Überreste römischer Strassen im Kanton Zürich
- Neujahrsblatt Wangen-Brüttisellen 1994: Von den Kelten zu den Kurden
- Heimatbuch Dübendorf 1966: Von alten Strassen und Wegen
- Geschichte der Gemeinde Wallisellen, Wallisellen, 1952
- Zwischen den Strassen, Geschichte der Gemeinde Dietlikon, Hans Peter Treichler, Orell Füssli Zürich, 1982
- Jean Trüb, Rolf Keller Dübendorf, 1986
- Eine Schuhfabrik und ihr Umfeld, Hans W. Walder, Zürich 1992
- Verkehrskonzept Dietlikon, Tiefbauamt des Kantons Zürich, Zürich 1998
- Strassenverkehrszählungen im Kanton Zürich 1997, Zürcher Daten Service, Zürich 1998

Quellen:

- Staatsarchiv des Kantons Zürich
- Archiv der Gemeinde Wangen-Brüttisellen



Folgenden Personen und Institutionen danken wir für Auskünfte und zur Verfügung gestellte Unterlagen:

- Gemeindeverwaltung Wangen-Brüttisellen
- Emil Isler, Wangen
- Peter Dillier, Wangen
- Jakob Städeli, Brüttisellen
- Albert Rüegg, Brüttisellen
- Andreas Erni, Egg
- Willi Erni, Brüttisellen
- Bruno Meier, Brüttisellen

Fotonachweis:

- Zürcher Chronik Heft 1/93: 5
- Heimatbuch Dübendorf 1966: 6
- Neujahrsblatt Wangen-Brüttisellen 1989: 7
- Heimatbuch Dübendorf 1966: 8
- Neujahrsblatt Wangen-Brüttisellen 1993: 9
- Willi Erni, B.: 10
- Jean Trüb Seite 49: 10
- Neujahrsblatt Wangen-Brüttisellen 1996: 11
- Eine Schuhfabrik und ihr Umfeld: 11
- Archiv der Gemeinde Wangen-Brüttisellen: 12, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 20
- Albert Rüegg, B.: 18, 19
- Chriesmattzeitung Dübendorf Nr. 5/85: 21
- Albert Grimm, B.: 4, 22, 23, 28, 29, 42, 43, 44, 45
- Rolf Berchtold, B.: 24
- Verkehrskonzept Dietlikon: 26, 27
- Max Knöpfel, B.: 31, 32, 33, 34
- Barbara Munz, B.: 35–40

