



# STADT OPFIKON

OBERHAUSERSTRASSE 25  
8152 GLATTBRUGG  
TELEFON (01) 8107322  
PC 80-28473

0000051

## PROTOKOLL ZUR GEMEINDEABSTIMMUNG VOM 27. APRIL 1975

---

Zahl der Stimmberechtigten	..6'418....	
Zahl der eingegangenen Stimmzettel	..2'518....	39,5%

---

### Variante 1

Bewilligung eines Kredites von Fr. 2 580 000.- für Vorinvestitionen zum späteren Einbau einer Haltestelle und für die spätere Ueberdeckung der Geleiseanlagen der SBB-Linie Zürich-Kloten	JA	..740....
	NEIN	1'128....
	UNGUELTIG	...77....
	LEER	..650....

ZUSAMMEN GLEICH DER ZAHL DER STIMMZETTEL 2'518....

### Variante 2

Bewilligung eines Kredites von Fr. 5 870 000.- für den gleichzeitigen Bau der Geleiseüberdeckung im Bereich der Giebeleichstrasse-Schaffhauserstrasse und für Vorinvestitionen zum späteren Einbau einer Haltestelle an der SBB-Linie Zürich-Kloten	JA	1'359....
	NEIN	..973....
	UNGUELTIG	...77....
	LEER	..186....

ZUSAMMEN GLEICH DER ZAHL DER STIMMZETTEL 2'518....

Gegen die Gültigkeit dieser Abstimmung kann innert 20 Tagen beim Bezirksrat Bülach Rekurs erhoben werden.

Opfikon, 27. April 1975

Die Wahlvorsteherschaft

Bitte Publikation in der nächsten Nummer Ihres Blattes.  
(Stadt-Anzeiger 4-spaltig, 16 cm hoch)

Stadtkanzlei Opfikon

Der Substitut:

*[Handwritten signature]*





Herrn/Frau/Frl.

# Abstimmungs- vorlage

Stadt Opfikon

## An die Stimmberechtigten der Stadt Opfikon

Gestützt auf § 10 der Gemeindeordnung wird Ihnen nachstehende Vorlage zur Abstimmung durch die Urne vorgelegt.

Sie werden eingeladen, die Vorlage zu prüfen und am Abstimmungstag, 27. April 1975, Ihre Stimme über Annahme oder Verwerfung auf dem Stimmzettel mit Ja oder Nein abzugeben.

Opfikon, 4. März 1975

### Im Namen des Stadtrates

Der Präsident      Der Schreiber  
B. Begni              W. Sommerhalder

## Gemeindeabstimmung vom 27. April 1975

### Variante 1

Bewilligung eines Kredites von Fr. 2 580 000.— für Vorinvestitionen zum späteren Einbau einer Haltestelle und für die spätere Überdeckung der Geleiseanlagen der SBB-Linie Zürich—Kloten.

### Variante 2

Bewilligung eines Kredites von Fr. 5 870 000.— für den gleichzeitigen Bau der Geleiseüberdeckung im Bereich der Giebeleichstrasse—Schaffhauserstrasse und für Vorinvestitionen zum späteren Einbau einer Haltestelle an der SBB-Linie Zürich—Kloten.

## Antrag

(Beschluss des Grossen Gemeinderates vom 3. März 1975)

1. Zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Rahmen des Ausbaus der SBB-Linie Oerlikon—Kloten—Effretikon werden den Stimmbürgern zum Entscheid in freier Wahl nachstehende Anträge unterbreitet:

### a) Variante 1

Bewilligung eines Kredites von Fr. 2 580 000.— für Vorinvestitionen zum späteren Einbau einer Haltestelle und für die spätere Überdeckung der Geleiseanlagen zulasten des Ausserordentlichen Verkehrs der Gutsrechnungen 1976 und folgende.

### b) Variante 2

Bewilligung eines Kredites von Fr. 5 870 000.— für den gleichzeitigen Bau der Geleiseüberdeckung im Bereich der Giebeleichstrasse—Schaffhauserstrasse zulasten des Ausserordentlichen Verkehrs der Gutsrechnungen 1976 und folgende.

2. Der Kredit erhöht oder reduziert sich allenfalls um die Bauteuerung oder Bauverbilligung, die zwischen dem Aufstellen der Kostenschätzung (Preisbasis 31. Dezember 1974) und der Bauausführung entsteht.

## Bericht

### 1. Vorgeschichte

Am 8. Dezember 1974 verwarfen die Stimmbürger der Stadt Opfikon den Kredit von Fr. 8 390 000.— für eine Haltestelle Opfikon mit Überdeckung mit 1306 Nein zu 1128 Ja.

Aufgrund des Ergebnisses der U-Bahnabstimmung vom 30. Mai 1973 und der in letzter Zeit allgemein feststellbaren Tendenz zur Förderung des Umweltschutzes und damit auch der öffentlichen Verkehrsmittel konnte angenommen werden, dass die sowohl vom Stadtrat als auch vom Grossen Gemeinderat vorgesehene Lösung mit Einbau einer Haltestelle und gleichzeitiger Überdeckung auch von den Stimmbürgern als zweckmässig erkannt

und daher gutgeheissen würde. Aus diesem Grund wurde damals darauf verzichtet, Alternativen der Abstimmung zu unterbreiten. Rückblickend muss nun leider festgestellt werden, dass jene Überlegungen nicht geteilt wurden, und dass möglicherweise eine Teillösung, die die Stadt Opfikon weniger belastet hätte, eine annehmende Mehrheit erreicht hätte.

### 2. Ist der Zug nun abgefahren?

Die SBB haben von Anfang an bei allen Verhandlungen unmissverständlich erklärt, dass sie bereit sind, die Wünsche der Stadt Opfikon für eine Haltestelle bzw. die Geleiseüberdeckung zu berücksichtigen, dass jedoch dadurch ihr Terminprogramm auf keinen Fall beeinflusst werden darf. Seit dem 9. Dezember 1974 projektieren nun die SBB und das von ihr beauftragte Ingenieurbüro das Bauvorhaben, das jedoch nur die Bedürfnisse der SBB berücksichtigt.

Dabei wird der Einschnitt so dimensioniert, dass für eine spätere Doppelspur der Linie Oerlikon—Kloten genügend Platz bleibt. Eine Ausweitung für die Haltestelle oder eine Überdeckung liegen jedoch nicht im direkten Interessenbereich der SBB und bilden daher auch nicht Bestandteil des Detailprojektes.

Kurze Zeit nach dem 8. Dezember 1974 setzte sich der Stadtrat wieder mit den SBB in Verbindung, um abzuklären, ob nicht doch noch eine Möglichkeit besteht, dass die Stadt Opfikon aus der durch ihr Gebiet führenden Bahnlinie früher oder später noch Nutzen ziehen kann. In wiederholten Verhandlungen konnte erreicht werden, dass die SBB neben der für sie erforderlichen Anlage im Auftrag und auf Kosten der Stadt Opfikon noch zwei Varianten studieren und die daraus entstehenden Kosten schätzen lassen, wobei auch die Kosten für die Ausarbeitung der Submissionsunterlagen für die beiden zusätzlichen Projektvarianten durch die Stadt Opfikon zu übernehmen sind.

### 3. Die zur Diskussion stehenden Varianten

#### Variante 1

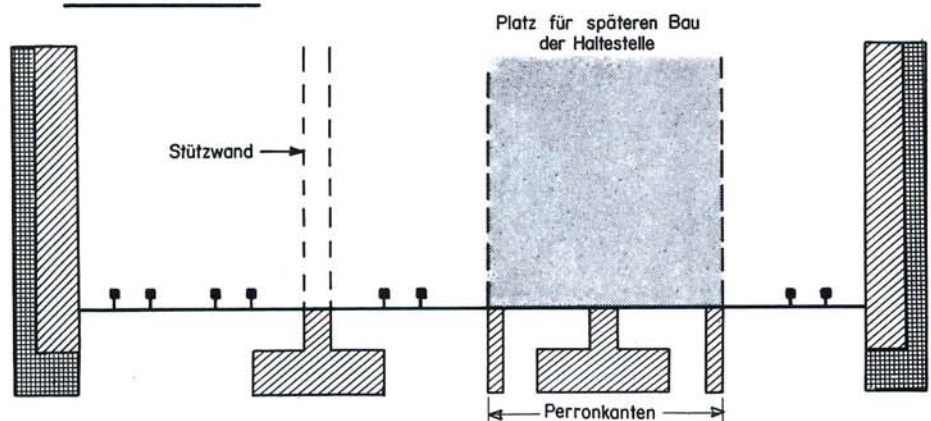
Der Einschnitt soll zur Schaffung des Raumes für das künftige Perron ausgeweitet werden. Damit verbunden sind die erforderlichen Vorinvestitionen, damit

später eine Überdeckung möglich ist, wie Verstärkung der Stützmauern und deren Fundation, Perronkanten und Stützenfundationen usw. Der spätere Einbau einer Haltestelle ist technisch möglich. Es sind also alle Voraussetzungen geschaffen, um später auf Wunsch oder bei Bedarf entweder die Haltestelle oder die Überdeckung oder beides zu realisieren.

Die Kosten für diese Teillösung betragen Fr. 2 560 000.—. Die Belastung der Stadt Opfikon ist tragbar, wenn man berücksichtigt, dass sich die Investitionen auf

eine Zeit von mehreren Jahren erstrecken. Die Kosten einer späteren Überdeckung und des späteren Einbaues der Station (ohne Beitrag an die Doppelspur) betragen rund Fr. 5 090 000.—, die Mehrkosten gegenüber Variante 2 machen also rund Fr. 650 000.— aus. Diese Mehrkosten werden schon während der Bauzeit durch die geringeren Bauzinsen wettgemacht, von effektiven Mehrkosten kann also (selbstverständlich ohne Berücksichtigung einer allfälligen Bauteuerung) nicht gesprochen werden.

### Variante 1



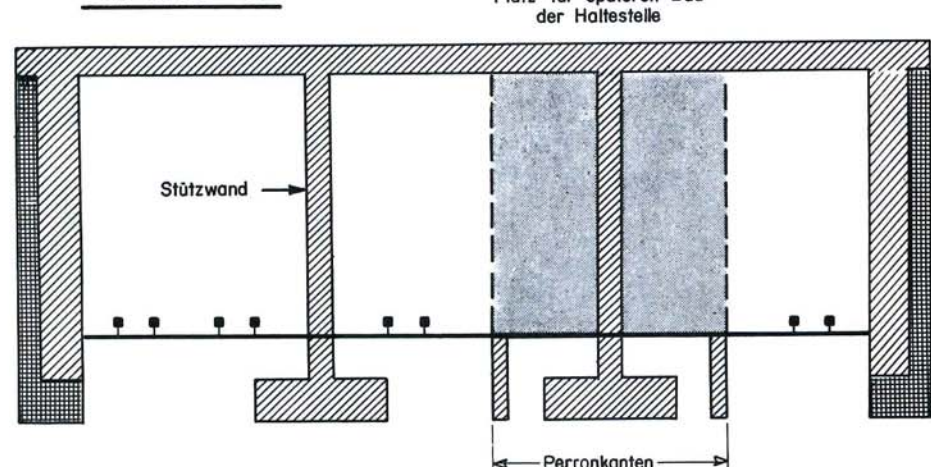
### Variante 2

Diese ist mit Variante 1 identisch, doch wird gleichzeitig die Überdeckung erstellt. Die Kosten für diese Lösung betragen Fr. 5 870 000.—. Für den späteren Einbau der Haltestelle ist mit zusätzlichen Kosten von Fr. 1 150 000.— zu rechnen (ohne Beitrag an die Doppelspur). Der Nachteil dieser Lösung besteht darin, dass die Stadt Opfi-

kon in den nächsten Jahren mit den Investitionskosten erheblich belastet wird. Andererseits weist diese Variante folgende Vorteile auf:

- wesentlicher Immissionsschutz
- Ausnutzungsmöglichkeit des SBB-Areals im Baurecht
- keine Durchschneidung und Trennung von Wohngebieten.

### Variante 2





Werden die beiden Varianten einander gegenübergestellt, so kann folgendes festgestellt werden:

– Variante 2 bietet eine «Fertige Lösung». Nach der Bauzeit sind die vier Bahngleise verschwunden, wir haben Grünflächen, Parkplätze oder Überbaumöglichkeiten. Müsste keine Rücksicht auf die Finanzfrage genommen werden, dann wäre dies ohne Zweifel die ideale Lösung.

Gerade die Finanzen stellen jedoch heute ein schwerwiegendes Problem dar, da

einerseits die Kapitalbeschaffung, andererseits die Verzinsung und Amortisation die Stadt immer mehr belasten. Im Hinblick auf die weiteren grossen Infrastrukturaufgaben, die die Stadt Opfikon in den nächsten Jahren zu bewältigen hat, sollte daher im Augenblick von der Überdeckung der Geleise abgesehen werden. Dies hat allerdings zur Folge, dass bei einer späteren Überdeckung erneut eine Grossbaustelle mehrere Monate lang in Betrieb stehen wird.

#### Überdeckung des schmalen Geleise-einschnittes

Wie bereits erwähnt, basiert das Detailprojekt der SBB auf einem Einschnitt für vier Geleise ohne Perronausweitung. Es bestände nun die Möglichkeit, diesen schmalen Einschnitt mit einem Kostenaufwand von rund Fr. 2,4 Mio. zu überdecken, wodurch alle Vorteile, die bei Variante 2 in bezug auf die Überdeckung aufgeführt wurden, auch gegeben wären. Es ist jedoch deutlich festzuhalten, dass dies die schlechteste Lösung wäre, da damit der Einbau einer Haltestelle für alle Zeiten praktisch vollständig verunmöglicht würde. Auch wenn heute von Stimmberechtigten die Auffassung vertreten wird, eine zweite Haltestelle sei für Opfikon-Glattbrugg nicht erforderlich, sollte diese Möglichkeit für die Zukunft nicht verbaut werden.

Der wichtigste Grund, warum die beiden letztgenannten Lösungen (und weitere mögliche Varianten) den Stimmbürgern nicht unterbreitet werden können, liegt jedoch darin, dass es den SBB und dem Ingenieurbüro in der sehr kurzen zur Verfügung gestandenen Zeit absolut unmöglich war, noch Studien und Kostenschätzungen mit Submissionsunterlagen für weitere Lösungsvarianten auszuarbeiten.

Einbau einer Station als auch eine Überdeckung möglich ist.

c) Sofern die Stimmbürger der zweiten Variante zustimmen, wird zwischen den Geleisen der Klotenerlinie der Platz für den späteren Einbau der Station freigehalten. Ferner wird der Einschnitt im Bereich der Giebeleichstrasse–Schaffhauerstrasse überdeckt.

d) Sofern beide Varianten verworfen werden, dann erstellen die SBB die vier Geleise im Einschnitt ohne Überdeckung und die spätere Einbaumöglichkeit für eine Station und die Überdeckung ist nur mit ausserordentlich hohen Mehrkosten zu schaffen.

#### 7. Schlussbemerkungen

Es geht bei dieser Vorlage nicht nur darum, den Einwohnern der Stadt Opfikon die Möglichkeit einer Verdoppelung der Zugverbindungen nach Zürich und eine neue direkte Verbindung nach Winterthur zu verschaffen. Im Hinblick auf die künftige Überbauung des Oberhauserrietes mit tausenden von Arbeitsplätzen ist der Ausbau des öffentlichen Verkehrs ein wichtiges Element, um die Wohnlichkeit von Opfikon zu erhalten bzw. zu verbessern.

#### 4. Kostenübersicht

	Aufwendungen heute	Späterer Endausbau	voraussichtliche Gesamtkosten
<b>Variante 1</b> Vorinvestitionen für spätere Überdeckung und Haltestelle	2580000.—	(Haltestelle* und Überdeckung) 5090000.—	7670000.—
<b>Variante 2</b> Überdeckung jetzt, Vorinvestition für spätere Haltestelle	5870000.—	(Haltestelle)* 1150000.—	7020000.—

\* ohne Berücksichtigung eines allfälligen Beitrages an die Doppelspur

Die Untervariante «Station ohne Überdeckung» ist von den SBB nicht berechnet worden. Es müsste dabei auf jeden Fall mit höheren Kosten gerechnet werden.

#### 5. Warum keine weiteren Varianten?

Grundsätzlich wäre es möglich, den Stimmberechtigten noch weitere Varianten vorzulegen. Dazu kämen in Frage:

##### Sofortiger Einbau der Haltestelle

Diese Lösung käme nur als Untervariante zu Variante 1 in Frage, da die gleichzeitige Erstellung von Haltestelle und Überdeckung von den Stimmbürgern ja bereits abgelehnt wurde. Es rechtfertigt sich auf

jeden Fall, diese Lösung im Augenblick nicht ins Auge zu fassen, da nach neusten Informationen die Möglichkeit besteht, dass der Kanton die Kosten der Doppelspur Oerlikon – Opfikon übernimmt, die nach der ersten Vorlage von der Stadt Opfikon hätten getragen werden müssen. Da der spätere Einbau der Station in jedem Fall noch möglich ist, sollte bis zur eindeutigen Abklärung dieser Frage zugewartet werden.

#### 6. Was geschieht weiter?

Die Entscheidung liegt nun bei der Stimmbürgerschaft, die die Möglichkeit hat, die bessere Variante zu wählen. Die Stimmberechtigten können auf dem Stimmzettel zweimal Ja schreiben.

a) Sofern die Stimmbürger sowohl Variante 1 als auch Variante 2 annehmen, gilt diejenige Variante als angenommen, die mehr Ja-Stimmen aufweist.

b) Sofern Variante 1 angenommen wird, erstellen die SBB den Einschnitt und die Geleiseanlagen so, dass später sowohl der

Der Stadtrat hofft, dass dieses Mal keine der beiden Varianten mehr abgelehnt wird. Auf Grund der neuen Verhältnisse und seiner hievorigen aufgeführten Überlegungen empfiehlt er indessen, der Variante 1 den Vorzug zu geben.

Auch das Parlament gibt der gleichen Hoffnung Ausdruck. Aus seiner Sicht gibt es mit 22 Stimmen der Variante 1 den Vorzug, während 6 Stimmen Variante 2 zur Annahme empfehlen.

