

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, 8. Dezember 1974, Ihre Stimme über Annahme oder Verwerfung auf dem Stimmzettel mit Ja oder Nein abzugeben.

## Orientierungsversammlung

Zur Orientierung und Diskussion über die Abstimmungsvorlage laden wir Sie ein auf

Montag, 18. November 1974, 20.00 Uhr  
in den Saal zum Glatthof, Glatthbrugg

Opfikon, 15. Oktober 1974

Im Namen des Stadtrates

Der Präsident: **B. Begni**

Der Schreiber: **W. Sommerhalder**

## Gemeindeabstimmung vom 8. Dezember 1974

**Bewilligung eines Kredites von Fr. 8390000.— als Beitrag an den Bau der SBB-Haltestelle Opfikon (Station, Doppelspur und Überdeckung)**

## Antrag

(Beschluss des Grossen Gemeinderates vom 7. Oktober 1974)

**1. An den Bau der projektierten SBB-Haltestelle Opfikon wird zu Lasten des ausserordentlichen Verkehrs der Gutsrechnungen 1976 und folgende ein Kredit in der Höhe von Fr. 8 390 000.— wie folgt gewährt:**

a) Station	Fr. 3010000.—
b) Doppelspur, max.	Fr. 2000000.—
	Fr. 5010000.—
c) Überdeckung	Fr. 3380000.—
Total	Fr. 8390000.—

**2. Der Kredit erhöht sich allenfalls um die Bauteuerung, die zwischen dem Aufstellen des Kostenvorschlages (1. Januar 1974) und der Bauausführung entsteht.**

### Bericht

#### 1. Ausgangslage

Die Stimmbürger der Gemeinde Opfikon haben am 20. Mai 1973 der U-Bahnvorlage zugestimmt und an die Baukosten einen Kredit von Fr. 9 400 000.— gewährt. Gesamthaft wurde die U-Bahnvorlage jedoch verworfen.

Nach dem negativen Volksentscheid setzte sich der damalige Gemeinderat mit den SBB in Verbindung, um abzuklären, ob an der projektierten Flughafenlinie eine Haltestelle in der Gegend der vorher projektierten U-Bahn-Haltestelle errichtet werden könne. Dies war aus technischen und betrieblichen Gründen nicht möglich. Dagegen erklärten sich die SBB bereit, an der Klotenerlinie eine Station zu errichten unter der Voraussetzung, dass die Stadt Opfikon die Mehrkosten übernimmt.

Auch die Stadt Zürich gelangte mit dem Begehren an die SBB, im Bereich der Glatthalstrasse eine Haltestelle zu errichten. Die SBB haben unter den gleichen Bedingungen zugestimmt.

#### 2. Das neue SBB-Konzept

Im Gebiet östlich von Zürich sind umfangreiche Neu- und Umbauten vorgesehen mit dem Ziel, die Transportleistungen zu verbessern. So sind projektiert:

— Ausbau des Bahnhofes Oerlikon

— Doppelspur von Oerlikon bis Glatthbrugg, die später Richtung Bülach verlängert werden soll.

— Ausbau des Bahnhofes Glatthbrugg mit neuem Dienstgebäude, Unterführung und Zwischenperron. An den Kosten der Perronüberdachung und der Wartehalle auf dem Zwischenperron hat sich die Stadt Opfikon mit Fr. 96 000.— zu beteiligen. Das bisherige Bahnhofgebäude wird für den Güterverkehr umgebaut.

— Doppelspurige neue Schnellzug-Linie Zürich—Flughafen—Winterthur—Ostschweiz

— Neue einspurige Verbindung Glatthbrugg—Seebach

Durch den Bau der Flughafenlinie wird das Trasse der Linie Richtung Kloten in der Stadt Opfikon von bisher einer auf vier Spuren erweitert.

Im Bereich Dreispitz bis Glatth trennen sich die beiden Linien, die Flughafenlinie verschwindet zwischen Glatth und Rohrstrasse im Erdboden und wird von dort unterirdisch zum Flughafenbahnhof geführt. Die Klotenerlinie überfährt über der Glatth die Flughafenlinie, im Bereich der Riethofstrasse erreicht sie das bisherige Trasse und führt von dort einspurig weiter Richtung Kloten.

Im Bereich der stärksten Überbauung, ungefähr von der Kreuzung mit der Bülacherlinie an bis zur Dreispitzstrasse, verläuft das gemeinsame Bahntrasse in einem rund 30 Meter breiten Einschnitt. Dadurch können die beiden Bahnübergänge Schaffhauserstrasse und Giebelstrasse aufgehoben werden.

Dieser Vorteil ist um so gewichtiger, als in Zukunft vier Geleise vorhanden sein werden, wo bisher ein einziges durchführte.

#### 3. Die Haltestelle Opfikon

Wie bereits erwähnt, besteht die Möglichkeit, an der Klotenerlinie zwischen Schaffhauserstrasse und Giebelstrasse eine Haltestelle einzubauen. Die Haltestelle Opfikon wird als unbediente Station vorgesehen. Es wird also kein Stationsperso-

nal vorhanden sein, eine Bedienung für den Gepäck- und Güterverkehr ist daher ausgeschlossen. Die Erschliessung ist von der Schaffhauser- und von der Giebelstrasse her durch Rolltreppen, Treppen und einen Lift vorgesehen.

#### 4. Die Möglichkeit der Überdeckung

Die Trasseeführung im Einschnitt bietet die Möglichkeit der Überdeckung und damit folgende Vorzüge:

— Erheblicher Immissionsschutz. Zwar stellt schon die Führung im Einschnitt gegenüber dem heutigen Zustand eine wesentliche Verbesserung dar. Es ist jedoch ganz selbstverständlich, dass die Bahn, die in einem Tunnel verläuft, für die Nachbarschaft wesentlich weniger Störungen verursacht.

— Ausnützung des Landes. Die SBB sind bereit, der Stadt Opfikon auf dem durch die Überdeckung gewonnenen Land das Baurecht einzuräumen. Auf diese Weise

erhält die Stadt, die in diesem Zentrum kein eigenes Land besitzt, eine erhebliche Landfläche von rund 7 000 m<sup>2</sup> zu ihrer Verfügung.

— Möglichkeit einer Arealüberbauung, sofern die anstossenden Grundeigentümer daran interessiert sind und dabei mitwirken.

— Keine weitere Durchschneidung und Trennung von Wohngebieten.

Die durch die Überdeckung gewonnene Fläche kann auf verschiedene Arten genutzt werden. Auch wenn die bereits erwähnte Arealüberbauung nicht zustande kommt, können darauf Grünanlagen, Kinderspielplätze, zum Teil Parkplätze usw. errichtet werden. Die Deckenkonstruktion ist so projektiert, dass darauf höchstens zweigeschossige Leichtbauten errichtet werden können. Bei der Projektierung wurde bewusst auf eine Konstruktion für höhere Gewichte verzichtet, da eine solche unverhältnismässig hohe Mehrkosten verursacht hätte.

#### 5. Die Kosten

Die Haltestelle Opfikon wurde in verschiedenen Varianten projektiert, die folgende Kosten verursachen:

— Ohne Geleiseüberdeckung		Fr. 3010000.—
Bei dieser Variante würde lediglich das Perron mit einem Dach und einer Wartehalle versehen. Eine spätere Überdeckung wäre nur mit sehr hohen Mehrkosten möglich.		
— Mit Geleiseüberdeckung		Fr. 6390000.—
— Mit Vorinvestition für spätere Geleiseüberdeckung	Fr. 3760000.—	
Nachträglicher Bau der Geleiseüberdeckung	Fr. 4600000.—	8360000.—

Diese Variante hätte den Vorzug, dass die Stadt im Augenblick weniger stark belastet würde, weil die Überdeckung bei späterer Gelegenheit erstellt werden könnte. Der wesentliche Nachteil besteht jedoch darin, dass die ganze Lösung schliesslich rund 2 000 000.— Franken teurer zu ste-

hen kommt, als wenn sofort die endgültige Lösung verwirklicht wird. Da sich der Beitrag der Stadt an die Baukosten auf ungefähr 5 Jahre verteilen wird, scheint es daher zweckmässig, gleichzeitig mit dem Bau der Geleise und der Haltestelle auch die Überdeckung zu erstellen.

Die Klotenerlinie ist von den SBB einspurig projektiert worden. Die Errichtung der beiden neuen Stationen Opfikon und Glattalstrasse bedingen jedoch aus betrieblichen Gründen den Bau einer Doppelspur von Oerlikon bis zur Rietstrasse in Glattbrugg.

An den Baukosten dieser Doppelspur haben sich der Kanton Zürich, die Städte Zürich und Opfikon ebenfalls zu beteiligen. Die SBB schätzte diese Baukosten ursprünglich auf Fr. 8 000 000.—, an die die Stadt Opfikon einen Viertel oder Fr. 2 000 000.— zu leisten hätte. Die spätere genaue Berechnung ergab jedoch Baukosten zwischen Fr. 11 000 000.— und Fr. 12 000 000.—. Aufgrund weiterer Verhandlungen mit den SBB konnte eine Erhöhung des ursprünglich festgesetzten Beitrages verhindert werden. Es besteht die Möglichkeit, dass sich der Beitrag der Stadt Opfikon wegen des zu erwartenden Staatsbeitrages an die Doppelspur noch etwas reduziert.

Der gesamte Beitrag der Stadt Opfikon an den Bau der Haltestelle, der Überdeckung und der Doppelspur ergibt sich demgemäss wie folgt:

Bau der Haltestelle mit Geleiseüberdeckung	Fr. 6 390 000.—
Beitrag an den Bau der Doppelspur, maximal	Fr. 2 000 000.—
	<u>Fr. 8 390 000.—</u>

Dieser Beitrag ist im Sinne einer Pauschalabgeltung gedacht, d. h. er wird sich nicht aufgrund von Projektänderungen erhöhen oder reduzieren. Dagegen wird die Bau- teuerung mitberücksichtigt, wobei der Zürcher Baukostenindex massgebend sein soll. Die Beiträge sind in jährlichen Raten zu leisten; nach dem Terminplan ist die erste Rate im Jahre 1976 fällig.

Für das Baurecht auf dem überdeckten SBB-Areal hat die Stadt Opfikon Bau- rechtszinsen zu leisten, deren Höhe sich nach der Nutzung des Areals richtet. Von den SBB kann eine faire Regelung erwartet werden.

#### 6. Und was erhält die Stadt Opfikon für ihren Beitrag?

Der Beitrag von Fr. 8 390 000.— stellt für die Stadt Opfikon eine nicht unbedeu- tende Belastung dar. Vor allem die Finan- zierung wird bei der heutigen Lage auf dem Kapitalmarkt für die Behörde beson- dere Probleme aufwerfen. Die Frage nach der Gegenleistung ist daher gerechtfertigt.

Einige der Vorzüge sind bereits erwähnt worden: Reduktion der Immissionen, Auf- hebung von zwei Bahnübergängen, Ge- winnung nutzbarer Landfläche.

Ein wesentlicher Vorzug ergibt sich je- doch für unsere Bevölkerung auch noch aus dem vermehrten Verkehrsangebot. So werden in Zukunft wesentlich mehr Verbindungen zur Stadt Zürich und vor al- lem auch direkte Verbindungen zur Stadt Winterthur bestehen. Dabei hat die Stadt Opfikon keine Defizitgarantie in un- bestimmbarer Höhe zu leisten, wie dies bei der U-Bahnvorlage der Fall gewesen wäre, das finanzielle Risiko ist daher aus- geschaltet.

Bei einer späteren Einführung des S- Bahnbetriebes wird ein Verkehrsangebot vorhanden sein, das dem seinerzeit pro- jektierten U-Bahnbetrieb nicht wesentlich nachsteht.

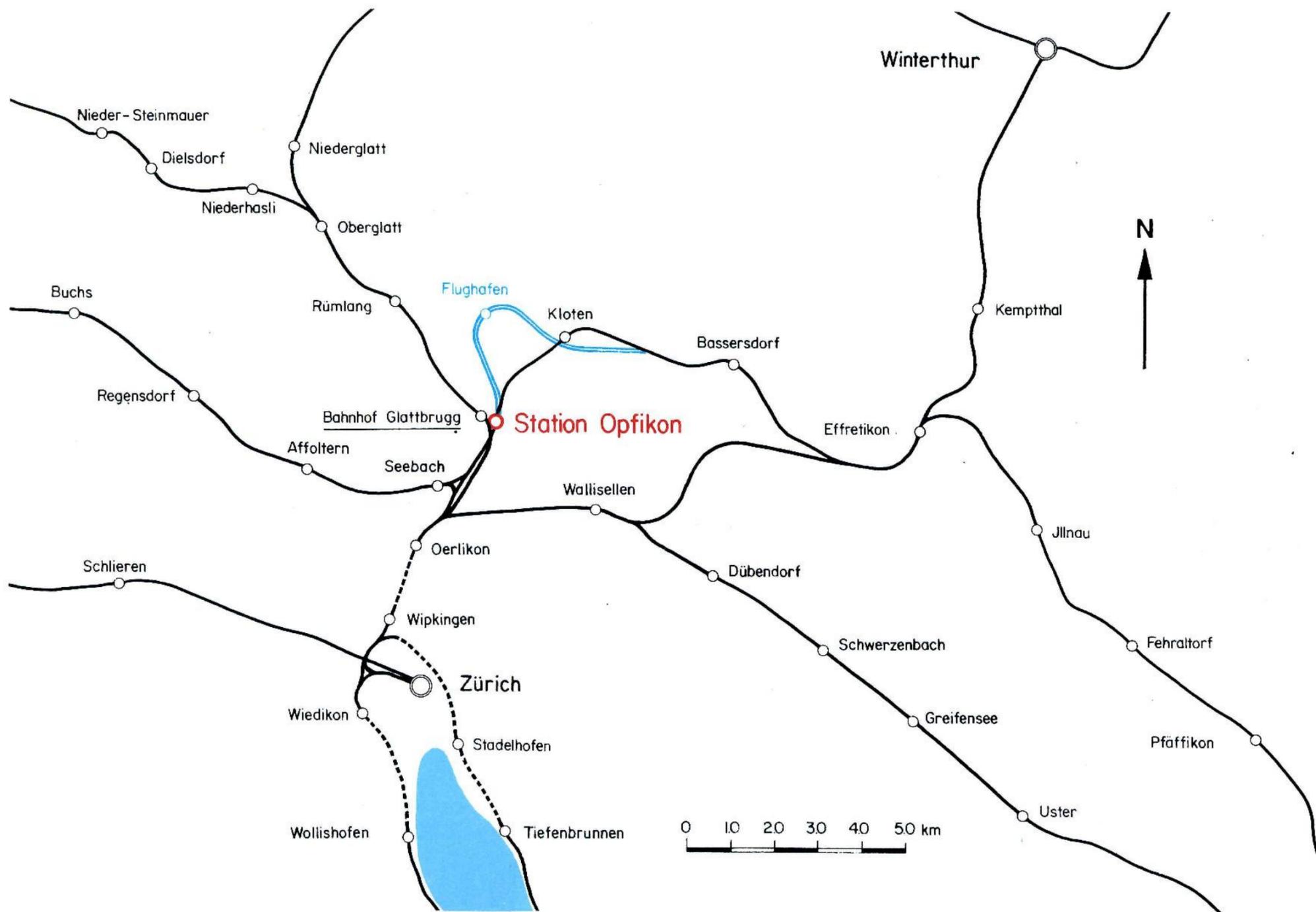
Der heute zu leistende Beitrag der Stadt Opfikon ist als Vorleistung an die künftige S-Bahn zu betrachten und kann später teilweise angerechnet werden.

#### Zugsverbindungen Glattbrugg Stand Ende September 1974

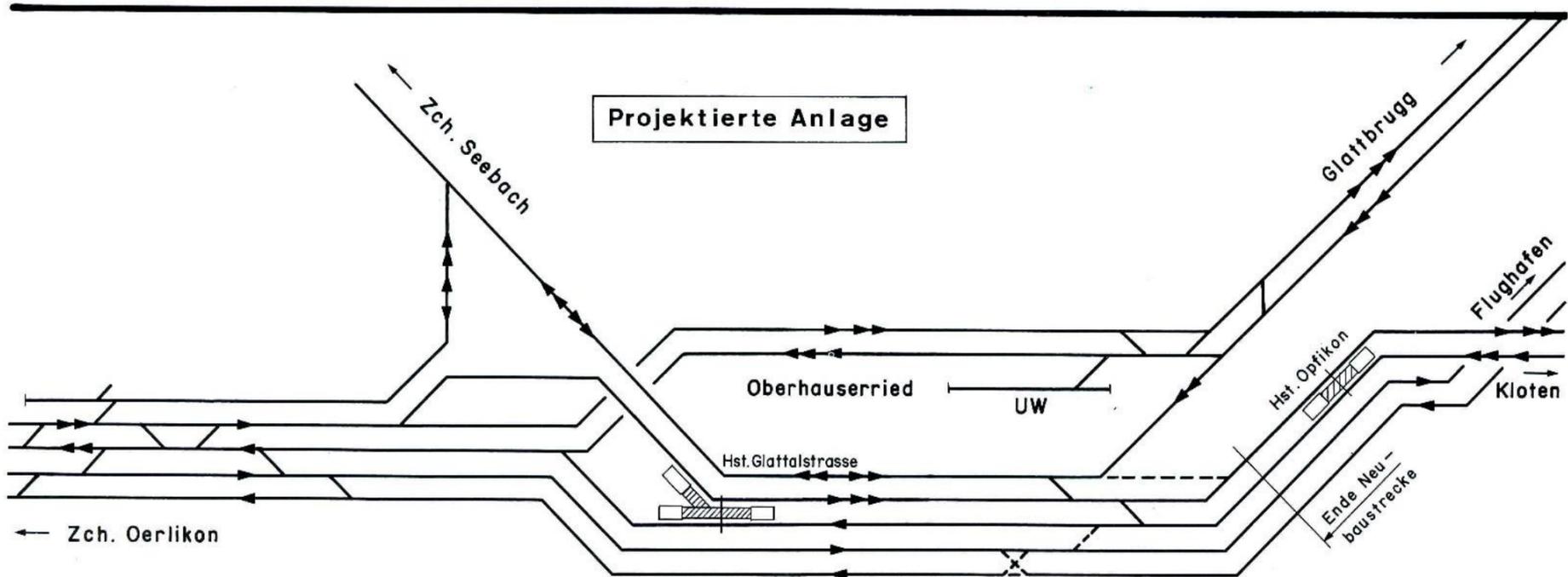
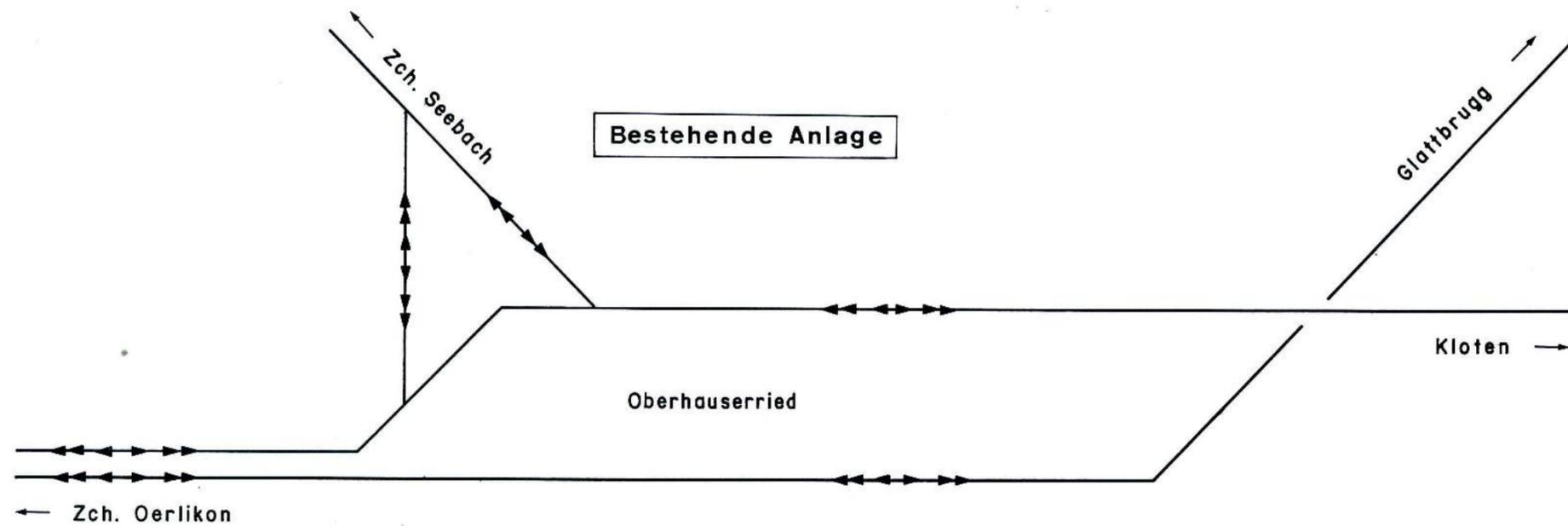
Glattbrugg—Zürich		Zürich—Glattbrugg	
Bülach—Zürich	Kloten—Zürich approx. Zeiten	Richtung Bülach	Richtung Kloten approx. Zeiten
5.42	5.48	5.50	
6.10	6.36	6.40	6.29
6.56	7.06	7.21	7.01
7.29	7.41	8.05	7.51
	8.19	8.43	
8.51	9.26	9.39	10.08
10.19	10.45	11.02	11.17
11.49	12.29	12.15	12.21
13.22	13.32	12.45	13.06
13.43		13.51	15.14
14.14	14.38	15.31	
14.58	15.50	16.27	16.46
15.55		17.31	17.39
16.42	16.55	17.56	
17.42	17.48	18.26	18.36
	18.37	18.59	19.12
18.43	19.18	19.50	20.23
19.25	19.51	20.34	
20.05	20.42	21.24	21.42
21.12			22.22
22.19	22.30	22.52	
	23.45	23.44	23.10
23.59			23.55

Nach dem Bau der SBB-Station Opfikon stehen die in den rot schaffierten Feldern aufgeführten Verbindungen zusätzlich zur Verfügung.

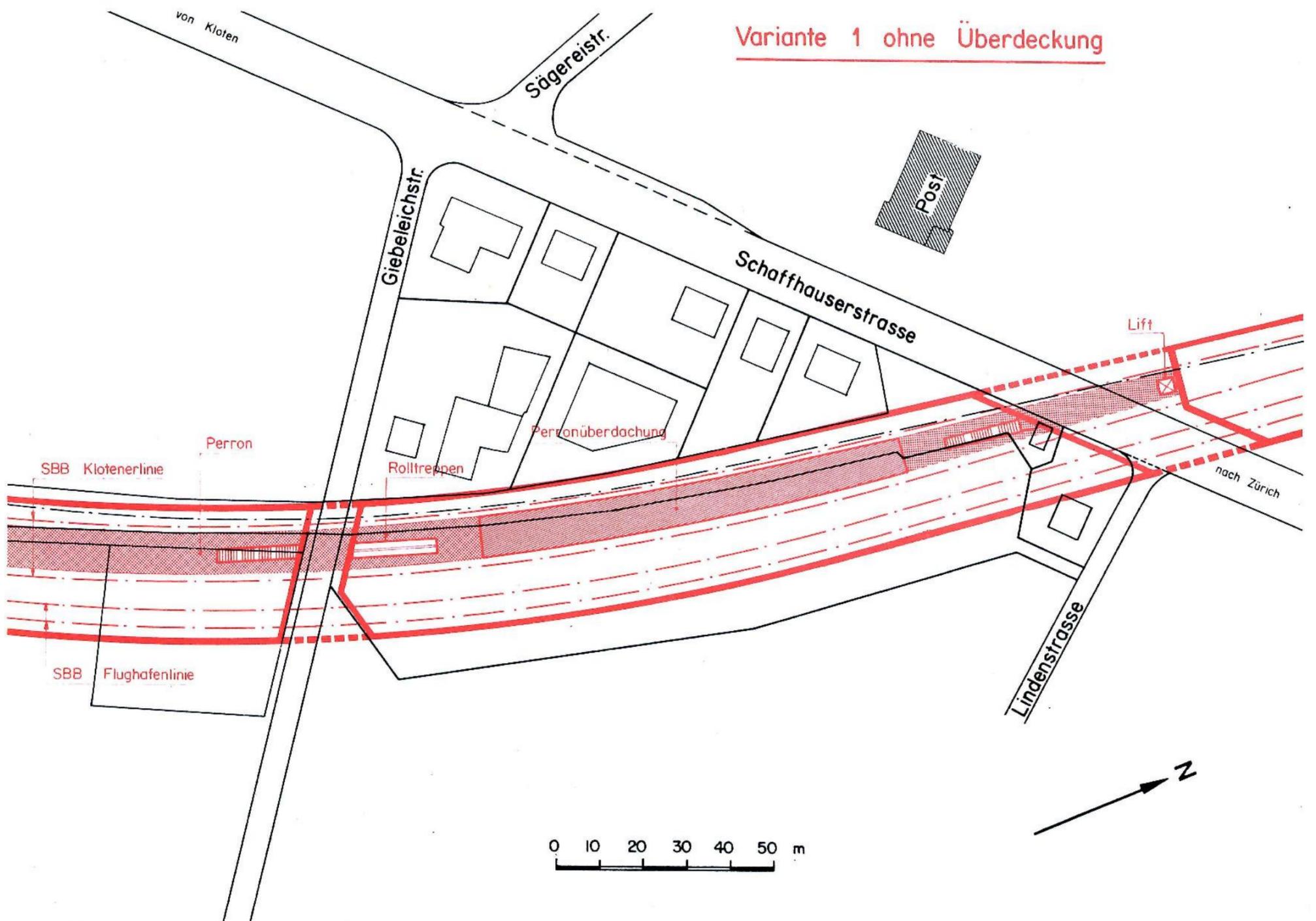
Grosser Gemeinderat und Stadtrat  
beantragen, der Vorlage zuzustim-  
men.



### Geleiseschema Abschnitt Oberhauserried



Variante 1 ohne Überdeckung



Variante 2 mit Überdeckung

