



Herrn/Frau/Frl.

# Abstimmungs- vorlage

Stadt Opfikon

An die Stimmberechtigten der Stadt Opfikon

**Gemeindeabstimmung  
vom 26. September 1976**

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

**Bewilligung eines Beitrages von Fr. 6 869 000.— an den Bau der Südstrasse.**

Sie werden eingeladen, die Vorlage zu prüfen und am Abstimmungstag, 26. September 1976, Ihre Stimme über Annahme oder Verwerfung auf dem Stimmzettel mit Ja oder Nein abzugeben.

Opfikon, 8. Juli 1976

**Im Namen des Stadtrates**

Der Präsident      Der Schreiber  
**B. Begni**            **W. Sommerhalder**

## GESAMTKONZEPT

### Antrag

(Beschluss des Grossen Gemeinderates vom 5. Juli 1976)

1. An den Bau der Südstrasse sowie für den Erwerb des Areals der aufzuhebenden Thurgauerstrasse wird ein Beitrag von Fr. 6 869 000.— bewilligt.
2. Der Kredit erhöht oder reduziert sich allenfalls um die Änderungen des Baukostenindexes oder des Landpreises zwischen dem Aufstellen des Kostenvoranschlages (Februar 1976) und der Bauausführung sowie infolge der angebehrten Projektreduktion.

### Bericht

#### 1. Die Hochleistungsstrassen im Raum Opfikon

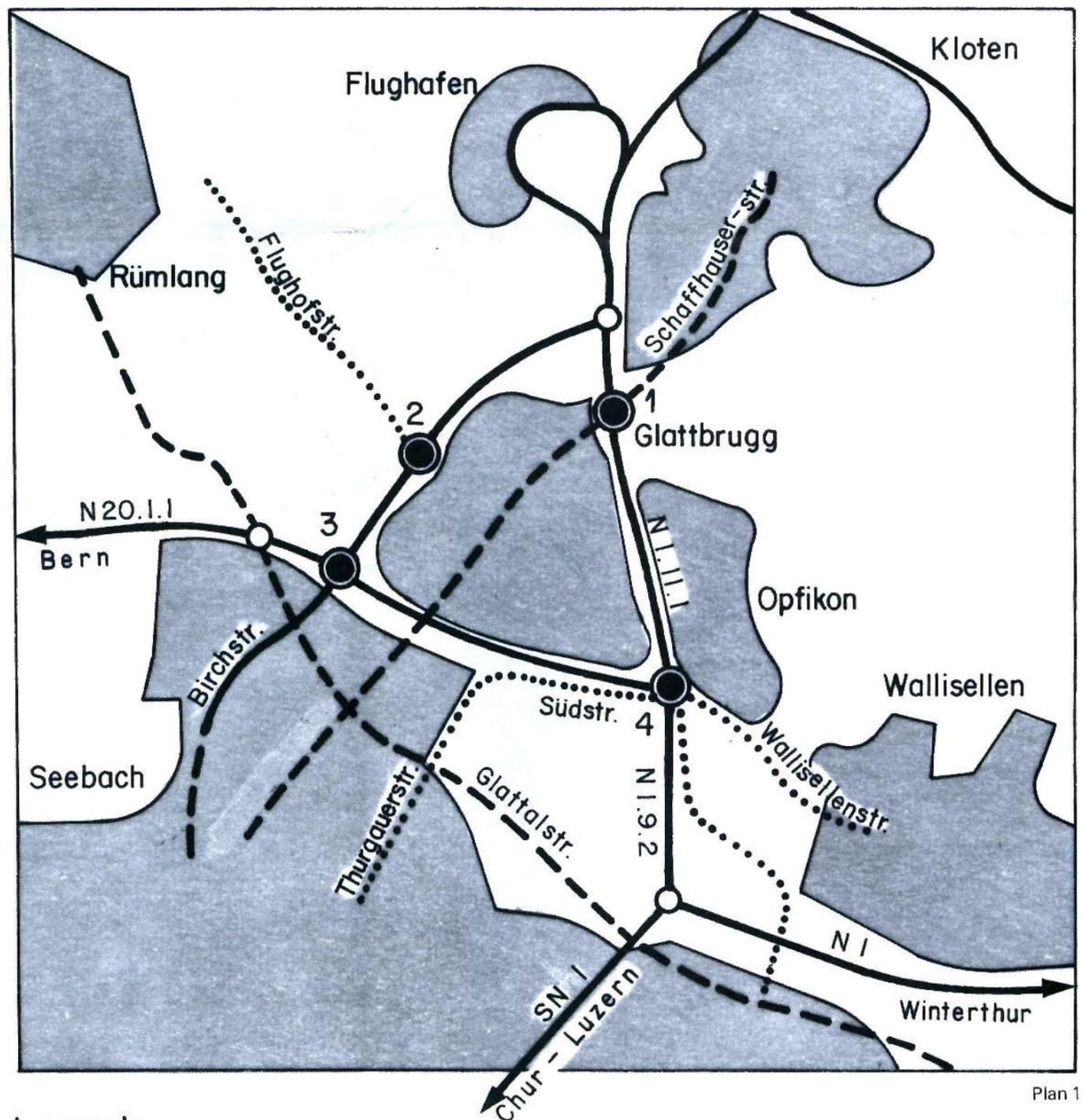
Die einzigartige Lage der Stadt Opfikon zwischen der Wirtschaftsmetropole Zürich und dem Interkontinentalen Flughafen Zürich in Kloten hat zur Folge

- positiv: dass sie, wie wahrscheinlich keine zweite Gemeinde in der Schweiz, an Fernverkehrsanlagen angeschlossen ist
- negativ: dass sie unter den Immissionen eben dieser Verkehrsanlagen zu leiden hat.

Sind die jetzt geplanten Hochleistungsstrassen einmal fertiggestellt, dann wird man in Opfikon auf eine Autobahn fahren und dann praktisch die ganze Schweiz auf Autobahnen erreichen können:

- nach Westen: Bern / Westschweiz / Basel
- nach Süden: Graubünden / Ostschweiz
- nach Norden: Flughafen / Schaffhausen

Die verschiedenen Strassenzüge und die für Opfikon wesentlichen Anschlüsse sind im beiliegenden Plan 1 dargestellt.



### Legende

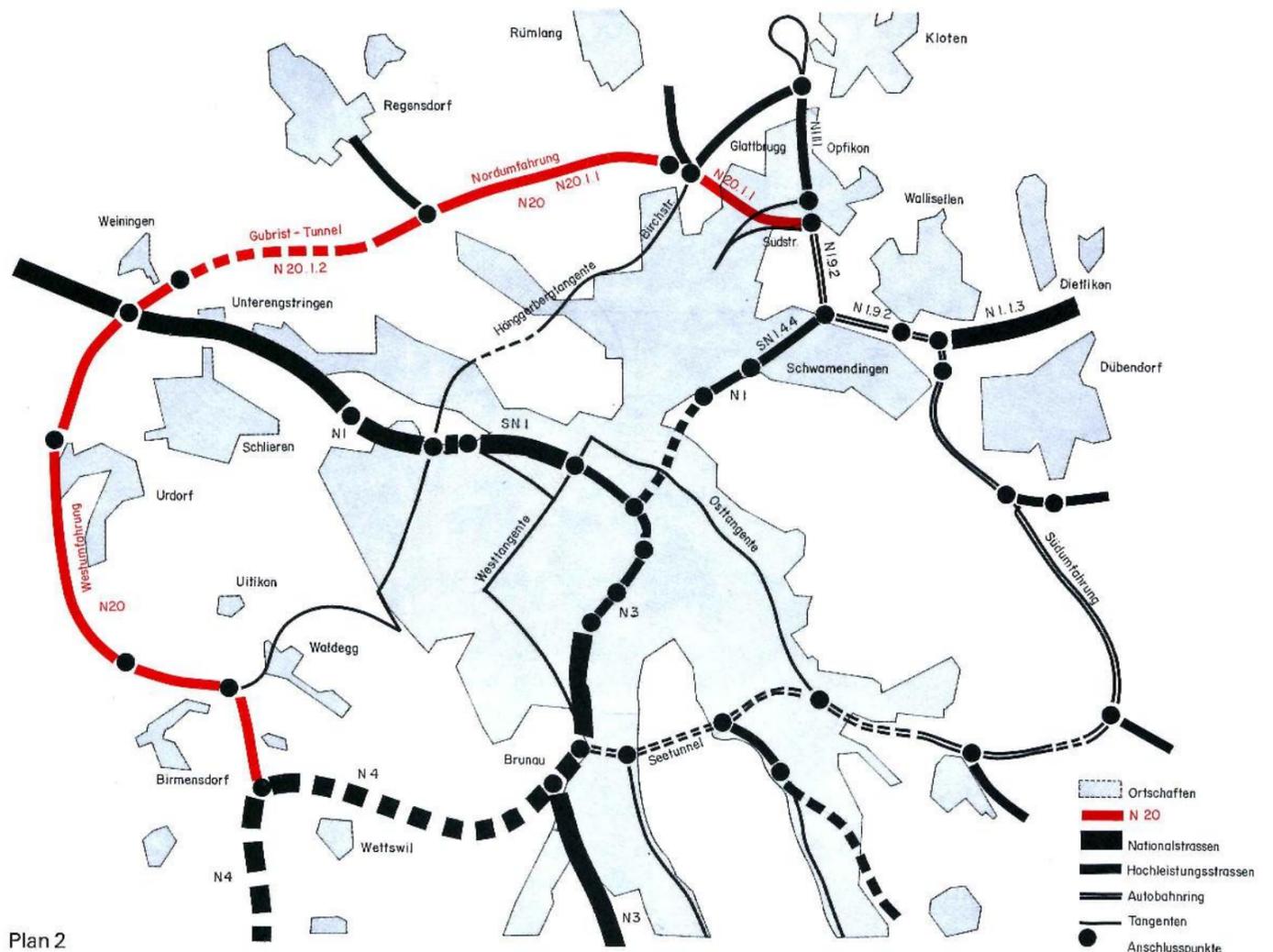
- Autobahnen
- Hauptverkehrsstrassen
- ..... Strassen I. Klasse
- Anschlussbauwerke
- Event. Anschlüsse

## 2. Die N 20 (Nordumfahrung Zürich)

### 2.1 Allgemeines

Die als Ost-West-Verbindung vorgesehene Nationalstrasse N 1 endet vorläufig im Osten bei der Aubrücke und im Westen beim Hardturm. Durch die Stadt Zürich muss sich der Verkehr noch mehr oder weniger mühsam durchzwängen. Bestand früher die Auffassung, es genüge, wenn Autobahnen als Verbindungen von Stadt zu Stadt gebaut würden, stellte 1966 ein Zürcher Nationalrat fest, dass dies nicht zutrifft, und er forderte daher in einer Motion, das Nationalstrassenetz durch einen nördlichen und westlichen Autobahnring um Zürich zu ergänzen. Dieser wichtige Nationalstrassenabschnitt wurde jedoch erst am 23. Juni 1971 von der Bundesversammlung in das Nationalstrassenetz aufgenommen.

Es ist nun vorgesehen, beim Anschluss Weiningen eine Westumfahrung Zürich anzuschliessen, die bei Birmensdorf in die N 4 Richtung Luzern einmündet. Die für Opfikon bedeutsamere Nordumfahrung zweigt ebenfalls in Weiningen von der N 1 ab, unterquert den Gubrist in einem Tunnel, umfährt Zürich-Affoltern, gelangt zwischen Seebach und Glattbrugg zur Schaffhauserstrasse, durchquert das Oberhauserriet und wird mit dem Anschlussbauwerk Au an die N1.9.2 (Autobahnverbindung Flughafen – Verkehrsdreieck Wallisellen) angeschlossen (Plan 2).

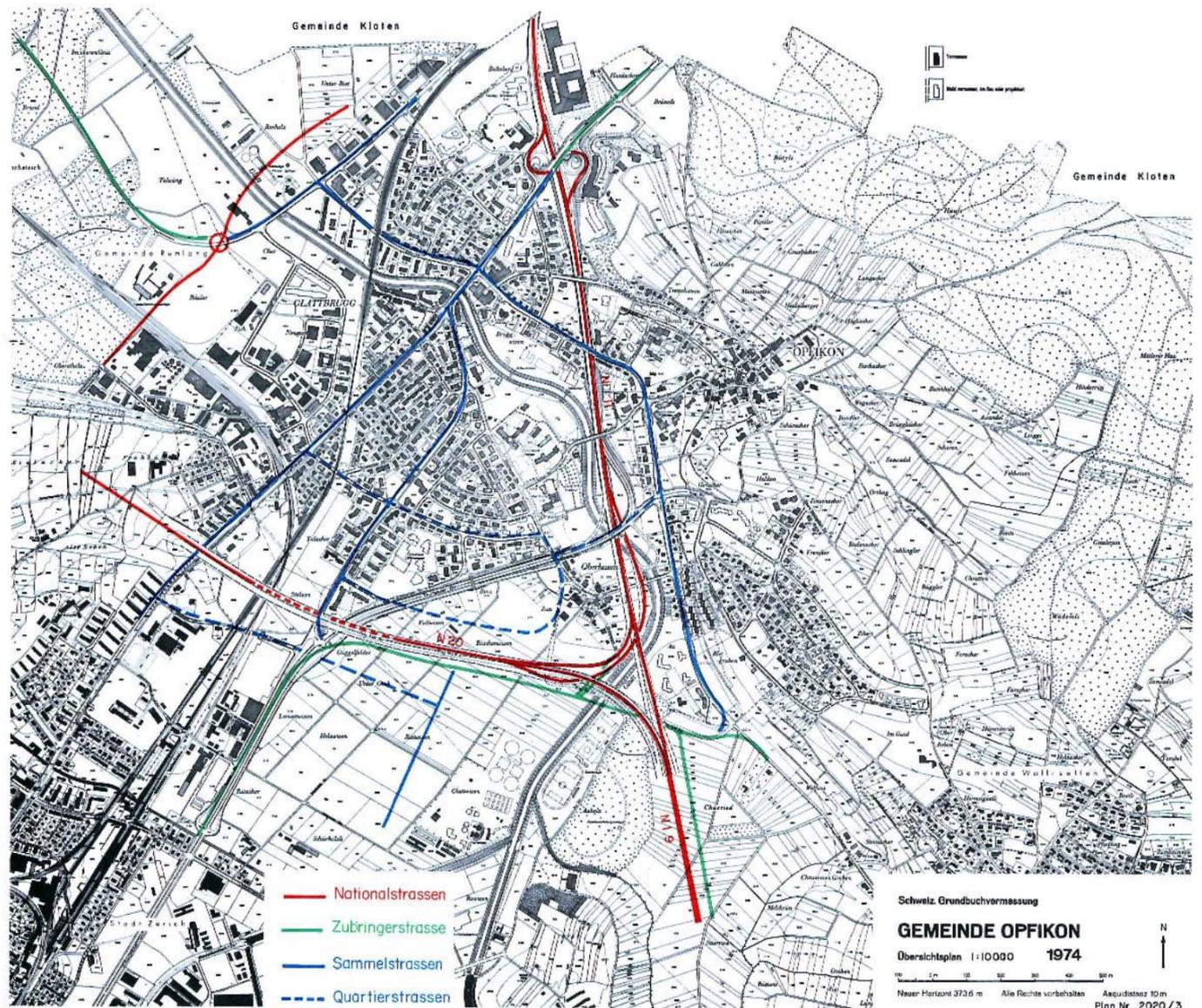


Plan 2

### 2.2 Die N 20 im Raum Opfikon

Bei den ersten Autobahnprojekten waren verschiedene negative Auswirkungen noch nicht bekannt. Man stützte sich auf ausländische Vorbilder, die häufig weit weg von Wohngebieten durchführten und daher keine Lärmprobleme darstellten. Die N 20 wurde im Gebiet der Gemeinde Opfikon als Hochstrasse projektiert, die von der Hohenstieglern auf 6 bis 7 Meter hohen Stützen quer über das Oberhauserriet zum Anschlussbauwerk Au vorgesehen war.

Aufgrund neuerer Erkenntnisse und der Interventionen des Gemeinde- bzw. Stadtrates von Opfikon wurde die ursprünglich als Hochstrasse konzipierte Nordumfahrung im Gebiet der Stadt Opfikon als Tiefstrasse projektiert. Die Strasse soll nun vom Verzweigungsbauwerk Frohbühl an tiefergelegt werden, in einem 4 bis 6 Meter tiefen Einschnitt die Schaffhauserstrasse unterqueren, zwischen Stützmauern und Dämmen absinken bis zu den Geleiseanlagen der SBB im Oberhauserriet, wo sie in einem 375 Meter langen Tunnel verschwindet und im Oberhauserriet wieder zwischen Dämmen langsam ansteigt, um die Glatt zu überqueren und in die Anschlüsse Richtung Flughafen und Aubrücke überzugehen. Bei einer früher geprüften Variante hätte die Überdeckung im Bereich der Häuser bei der Stelzen das Anheben der Thurgauerstrasse erfordert. Bei der jetzt zur Ausführung vorgesehenen Variante soll der Verkehr der Thurgauerstrasse ab Stelze durch die Südstrasse, die parallel zur N 20 Richtung Glatt führt, aufgenommen werden. Auf diese Weise können auch die früher im Bereich des Friedhofes Halden vorgesehenen Anschlüsse im Verkehrsdreieck eingegliedert werden, was den Glattraum von zusätzlichen Betonkonstruktionen entlastet. (Plan 3)



Plan 3

## 3. Die Südstrasse

### 3.1 Bedürfnis

Wie später noch zu sehen sein wird, besteht im Zusammenhang mit dem jetzt vorliegenden Konzept die Möglichkeit, die Thurgauerstrasse von der Stelze bis zur Einmündung in die Flughafenautobahn aufzuheben, was für die Stadt Opfikon erhebliche Vorteile bietet. Für den Verkehr, der jetzt dieses Teilstück benützt, muss jedoch eine andere Verbindung geschaffen werden. Hierfür ist die neue Südstrasse vorgesehen, die von der Stelze parallel zur

N 20 bis zum Verzweigungsbauwerk Au führt und dort an die Flughafenautobahn angeschlossen wird. Die Südstrasse dient im Lokalstrassenetz damit auch dem Querverkehr Wallisellen–Rümlang und dem Verkehr aus dem Oberhauserriet in Richtung Stadt Zürich, Wallisellen–Ostschweiz und Flughafen.

### 3.2 Projekt

Ursprünglich, d.h. als die N 20 noch als Hochstrasse konzipiert war, war vorgesehen, die Südstrasse unter der National-

strasse zu führen. Diese Lösung hätte den grossen Vorteil gehabt, dass für die Südstrasse kein eigenes Land benötigt worden wäre. Im Hinblick auf den nun als wesentlich erachteten Immissionsschutz musste es in Kauf genommen werden, für die Südstrasse ein eigenes Trasse zu erstellen, das parallel zur Nationalstrasse führt. Auf diese Weise dienen die Schallschutzmassnahmen der Autobahn teilweise auch für die Südstrasse.

Die Südstrasse weist eine Länge von ca. 1200 Metern auf, die bis zum

Verkehrsdreieck mit der Wallisellerstrasse und mit der Flughafenautobahn. Auf diese Weise können die Verkehrsströme aus Wallisellen Richtung Unterland, die heute Glattbrugg durchqueren, direkt auf die (von der Stadt Zürich in nächster Zeit zu erstellende) Glattalstrasse abgeleitet werden. Der Verkehr aus dem Oberhauserriet findet Anschluss an den Flughafen.

Ferner wird mit der Südstrasse derjenige Verkehr abgeleitet, der heute die Thur-

In der Breite entspricht die Südstrasse ungefähr der Thurgauerstrasse:

1 Bankett	= 1,0 m	
2 Spuren à 3,5 m	= 7,0 m	Fahrbahnbreite Richtung Osten
2 Spuren à 3,5 m	= 7,0 m	Fahrbahnbreite Richtung Westen
1 Mittelstreifen à	2,0 m	
1 Trennstreifen à	2,0 m	(Grünstreifen, Gehwegabtrennung)
1 Trottoir und Radweg	4,0 m	südseitig
1 Bankett	0,5 m	
<b>Total</b>	<b>23,5 m</b>	

Über die Dimensionierung des Trottoirs und des begrünten Mittelstreifens wird im Auftrag des Grossen Gemeinderates noch verhandelt.

### 3.3 Bauzeit

Da nach Angaben der kantonalen Baudirektion mit dem Bau der N 20 im Jahre 1977 begonnen wird, hat der Entscheid, ob die Thurgauerstrasse im östlichen Teilstück aufgehoben wird, einen wesentlichen Einfluss auf das Ausführungsprojekt der Nationalstrasse (Abhängigkeiten Bauphasen und Provisorien).

Der Bau der N 20 und damit auch der Südstrasse ist in den Jahren 1977–1981 vorgesehen.

### 3.4 Vor- und Nachteile

Wie bereits erwähnt, ist die Südstrasse ab Kreuzung Stelze als Ersatz der Thurgauerstrasse vorgesehen. Auf diese Weise kann der lärmintensive Verkehr aus der Wohnzone längs der Thurgauerstrasse abgeleitet werden, was mithilft, dieses Gebiet wieder wohnlicher zu gestalten. Gleichzeitig kann der Knotenpunkt Stelze, der heute insgesamt sechs Strassenzüge miteinander verknüpft, vereinfacht werden. Durch die Aufhebung der Thurgauerstrasse fallen auch die beiden Anschlussbauten beim Tennisplatz weg, bzw. die im Bereich des Friedhofes vorgesehene neue Auffahrt kann weggelassen werden, was für den Glattraum mit Bad, Schulanlage, Friedhof und Kirche nur förderlich sein kann.

Ein nicht unwesentlicher Vorteil liegt auch darin, dass die Wallisellerstrasse ganz erheblich vom Durchgangsverkehr entlastet werden kann.

Wie jede neue Lösung weist auch diese nicht nur Vor-, sondern auch Nachteile auf. Als wesentlichster Nachteil zu betrachten ist die Tatsache, dass nun für die Südstrasse auf separatem Land ein eigenes Trasse erstellt werden muss. Dies ist umso bedauerlicher, als das Gemeindegebiet von Opfikon ohnehin überdurchschnittlich stark mit Strassenflächen bedeckt ist. Andererseits wird der Nachteil etwas gemildert durch den Umstand, dass die Stadt Opfikon eine der Südstrasse entsprechende Landfläche von der aufzuhebenden Thurgauerstrasse zurückerhält, die auch wieder einer anderen Nutzung zugeführt werden kann.

Gesamthaft gesehen, kann festgestellt werden, dass die nun zur Ausführung vorgesehene Variante der Stadt Opfikon wesentlich grössere Vorteile als Nachteile bietet.

### 3.5 Immissionsschutz

Gestützt auf Lärmmessungen an der heutigen Thurgauerstrasse wurde ein Gutachten erarbeitet, das zeigt, dass ein angenehmes Wohnen ohne Lärmschutzmassnahmen in einem Bereich von 100 m entlang der Strasse nicht mehr möglich ist. Nun liegen aber gerade in jenen Gebieten Zonen mit hohen Ausnützungen. Nach der früheren Planung, d.h. mit Thurgauerstrasse, wäre eine vom Lärm umspülte Insel entstanden. Zwischen den Strassen und den ersten Bauten hätte der erwähnte Abstand von 100 m eingehalten werden müssen. Die nächste Bautiefe, durch den Lärmschatten der ersten etwas abgedeckt, hätte etwas höher gebaut werden können. Da das Dreieck, gebildet aus Thurgauerstrasse/N 20 und N1.11.1 aber klein ist, wäre für die städtebauliche Gestaltung kein Spielraum mehr gew-

sen. Aus der Sicht des Umweltschutzes drängte sich die Fernhaltung des Verkehrs vom Gebiet Thurgauerstrasse geradezu auf. Mit der nun vorgeschlagenen Strassenführung können ca. 10 ha Wohnzonenland vom Strassenlärm verschont werden. (Pläne 5 und 6, s. Seite 4)

Die Nordumfahrung wird, wie bereits erwähnt, soweit als möglich in Tieflage geführt. Wo dies nicht möglich ist oder noch nicht genügt, werden zusätzlich Schutzwälle errichtet, die den Lärm von den dahinterliegenden Wohnzonen fernhalten. Diese Schutzwälle schirmen auch vom Lärm der Südstrasse ab.

Es ist geprüft worden, ob die Nordumfahrung im Bereich des Oberhauserrietes auf eine längere Strecke überdeckt werden könnte. Es wäre — mit Ausnahme des Anschlussbauwerkes, das auf jeden Fall über der Glatt errichtet werden muss — technisch möglich gewesen, den Tunnel zu verlängern. Die der Stadt Opfikon für diese Verbesserung erwachsenden Kosten wären aber derart hoch gewesen, dass sie in keinem Verhältnis zum zusätzlichen Immissionsschutz gestanden wären. Die vorliegende Lösung stellt das optimale Verhältnis zwischen Aufwand und Nutzen dar.

### 4. Kosten und Finanzierung

Das hiervoor beschriebene Gesamtkonzept stellt ein Gemeinschaftswerk des Bundes, des Kantons Zürich und der Stadt Opfikon dar. Kann es in dieser Art verwirklicht werden, dann entstehen dem Bund beim

Nationalstrassenbau gewisse finanzielle Vorteile, die er in vollem Umfang der Stadt Opfikon zukommen lässt. So müsste der Bund bei der ursprünglichen Variante entlang der Autobahn einen Flurweg erstellen und ferner die Oberhauserstrasse verlegen und über die neue Autobahn überführen, damit wieder ein Anschluss zur Wallisellerstrasse hergestellt wird. Durch den Bau der Südstrasse kann der Flurweg weggelassen werden, anstelle der Verlegung der Oberhauserstrasse ist nur eine Fussgängerüberführung über die Autobahn nötig.

Die Gegenüberstellung der beiden Varianten ergibt aufgrund des Kostenvorschlages eine Baukostendifferenz zulasten der Stadt Opfikon von Fr. 977 000.—. Diese entspricht 46 % der Gesamtkosten der Südstrasse von Fr. 2 131 000.—.

Ähnlich verhält es sich mit dem Landerwerb. Die Südstrasse wird im Interesse der Stadt Opfikon erstellt. Die Stadt Opfikon muss daher für den Landerwerb aufkommen. Für dieselbe Landerwerbssumme, die für die Südstrasse notwendig ist, erhält die Stadt Opfikon realisierbares Land an der Thurgauerstrasse gratis. Das verbleibende Restland ist durch Opfikon zu übernehmen. Die genauen Kaufpreise stehen erst nach Abschluss der Landerwerbsverhandlungen fest, die gleichzeitig mit der Expropriation für die N 20 stattfinden.

Der Beitrag der Stadt Opfikon für den Bau der Südstrasse und ihre Anpassung an das übergeordnete Strassennetz setzt sich wie folgt zusammen:

— Anteil Baukosten	Fr. 977 000.—
— Anteil Landerwerb	Fr. 5 892 000.—
<b>Beitrag total</b>	<b>Fr. 6 869 000.—</b>

Im Finanzplan 1975–1979 wurden Nettobaukosten von Fr. 6 000 000.— vorgesehen, die sich auf die Jahre 1977 bis 1979 gleichmässig aufteilen. Da sich aber nach Angaben der kantonalen Baudirektion die Bauzeit über die Jahre 1977 bis 1981 erstreckt, sind die Zahlungsraten auch auf 5 Jahre aufzuteilen.

Vom zu erwerbenden Land für die Südstrasse sind bereits ca. 2140 m<sup>2</sup> im Werte von Fr. 580 000.— im Besitze der Stadt Opfikon.

### 5. Was geschieht, wenn der Stimmbürger Nein sagt?

Sollte die Stimmbürgerschaft den Kredit für die Beteiligung der Stadt Opfikon am Gemeinschaftswerk ablehnen, dann würden Bund und Kanton die Grundvariante erstellen, die keine Rücksicht auf die Bedürfnisse der Stadt Opfikon nimmt. (s. Plan 4) Anstelle der Südstrasse würde die Thurgauerstrasse bestehen bleiben, dem neuen Autobahnteilstück entlang würde ein Flurweg erstellt, und die Oberhauserstrasse würde umgeleitet und in der Au wieder an die Wallisellerstrasse angeschlossen. Im Bereich des Friedhofes würde eine Anschlussrampe von der Flughafenautobahn an die Thurgauerstrasse erstellt. Wohl könnte später noch auf die Wünsche der Stadt Opfikon eingetreten werden, doch müsste diese für die hiervor erwähnten Bauten, die in diesem Fall als Provisorien zu betrachten wären, und für die Hebung der Thurgauerstrasse in der Stelze aufkommen, was allerdings für die Stadt Opfikon mehr als die doppelten Kosten der vorgeschlagenen Lösung ausmachen würde.

Früher oder später müsste auch ein Ersatz für die Südstrasse im Oberhauserriet erstellt werden, doch könnte dieser nicht mehr organisch in das übergeordnete Strassennetz eingefügt werden.

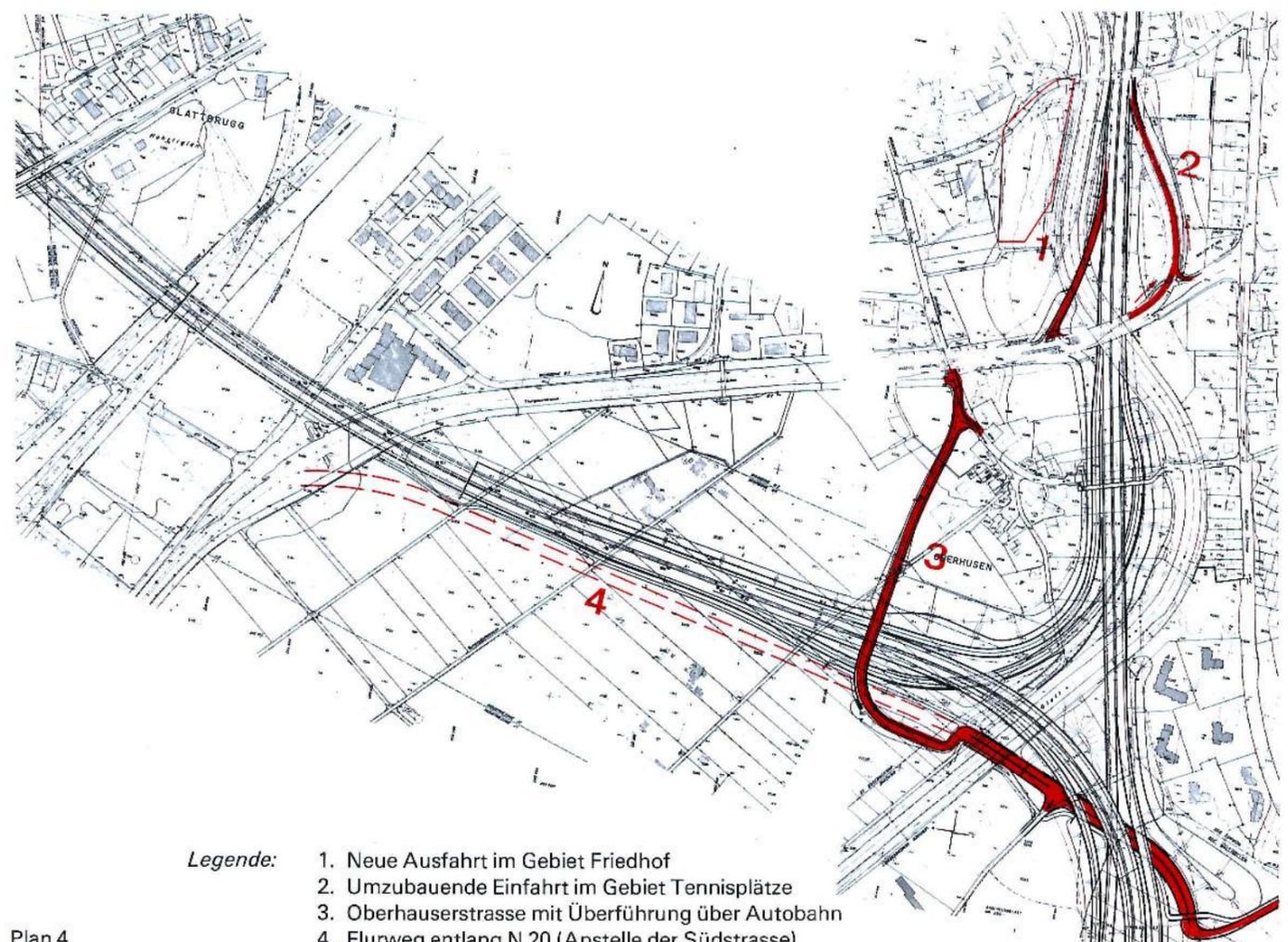
### 6. Schlusswort

In der heutigen Zeit stellt der durch die Stadt Opfikon zu leistende Beitrag von nahezu 7 Mio. Fr. eine erhebliche Belastung dar. Dabei darf jedoch nicht ausser acht gelassen werden, dass mit diesem Beitrag ein einwandfreies Verkehrskonzept mit gutem Immissionsschutz geschaffen werden kann. Später wäre auch unter Einsatz wesentlich grösserer Mittel ein nicht mehr annähernd so gutes Resultat zu erzielen.

**Grosser Gemeinderat und Stadtrat beantragen, der Vorlage zuzustimmen.**

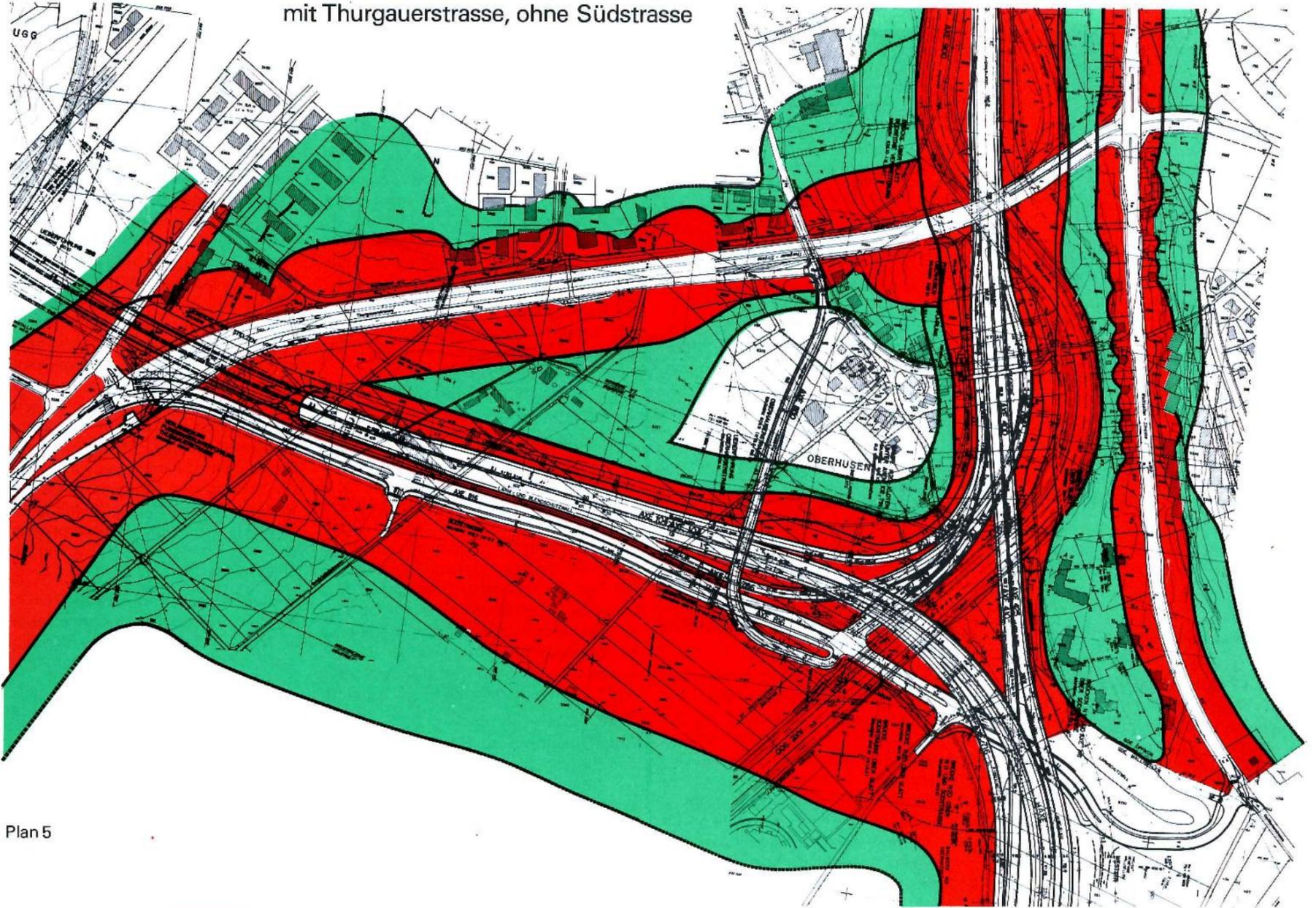
### Grundvariante

(wird bei Ablehnung der Vorlage ausgeführt)

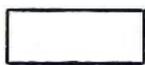


- Legende:
1. Neue Ausfahrt im Gebiet Friedhof
  2. Umzubauende Einfahrt im Gebiet Tennisplätze
  3. Oberhauserstrasse mit Überführung über Autobahn
  4. Flurweg entlang N 20 (Anstelle der Südstrasse)

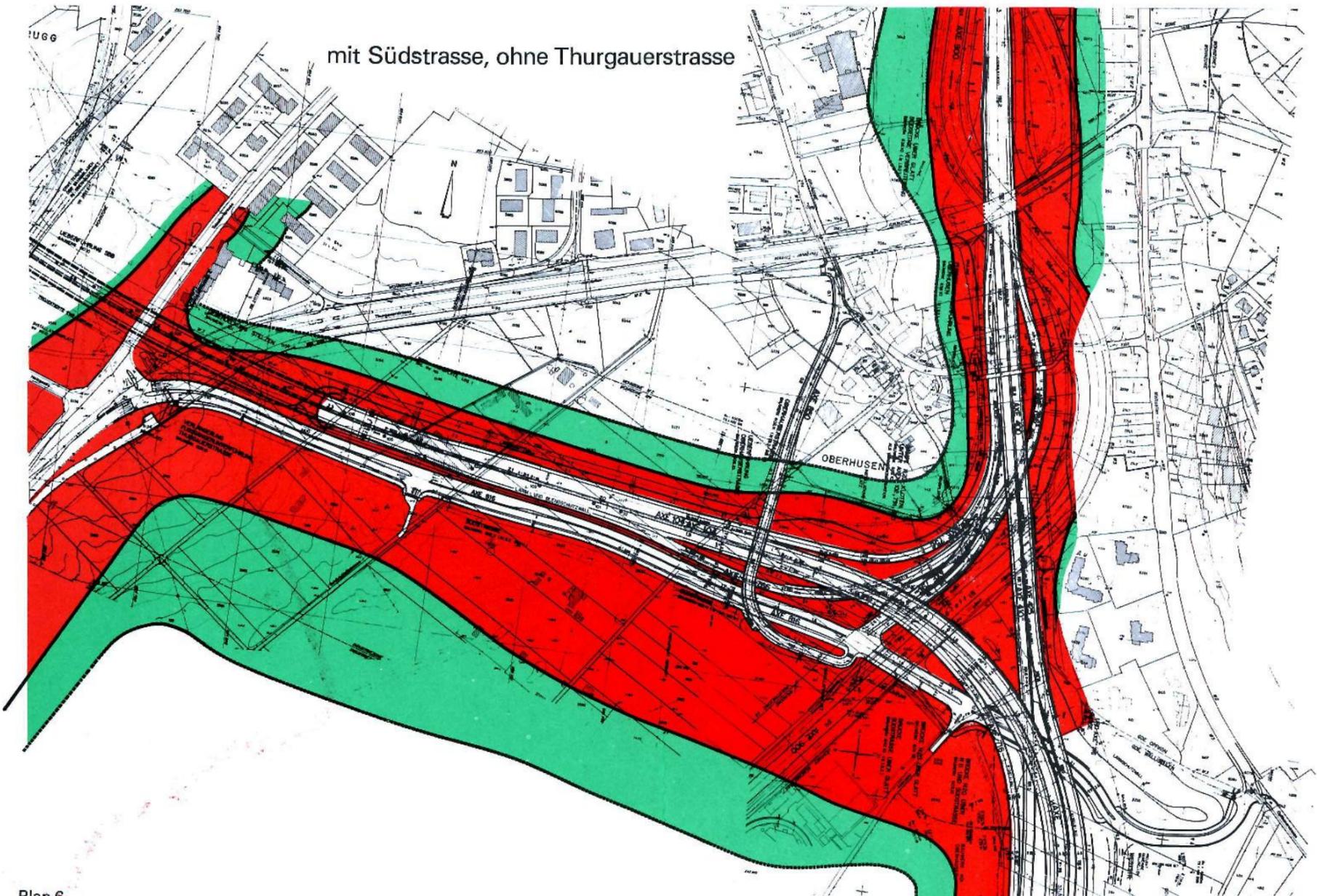
mit Thurgauerstrasse, ohne Südstrasse



Plan 5

-  Lärm für Wohnen unzumutbar
-  wünschbare Grenze für Wohnzonen
-  Schallschutz wünschbar an bestehenden Wohnungen, Neuwohnungsbau nicht wünschbar
-  zumutbare Grenze für Wohnzonen
-  Keine Immissionen von Hochleistungsstrassen

mit Südstrasse, ohne Thurgauerstrasse



Plan 6