



STADT OPFIKON

PROTOKOLL ZUR GEMEINDEABSTIMMUNG VOM 1. DEZEMBER 1985

Zahl der Stimmberechtigten	7018
Zahl der eingelegten Stimmzettel	3170

Lichtsignalanlagen:

1. Bewilligung eines Kredites von Fr. 300'000.-- für den Bau einer Lichtsignalanlage an der Schaffhauser-/Riethofstrasse.	JA	789
	NEIN	2327
	UNGUELTIG	--
	LEER	54
ZUSAMMEN GLEICH DER ZAHL DER EINGELEGTEN STIMMZETTEL		3170

2. Bewilligung eines Beitrages an die Stadt Zürich von Fr. 300'000.-- für die Erstellung einer Lichtsignalanlage an der Schaffhauser-/Oberhausenstrasse (bei der Contraves, Gebiet der Stadt Zürich)	JA	828
	NEIN	2284
	UNGUELTIG	--
	LEER	58
ZUSAMMEN GLEICH DER ZAHL DER EINGELEGTEN STIMMZETTEL		3170

Die Kredite für die beiden Lichtsignalanlagen wurden abgelehnt.

Für die Richtigkeit des Protokolls:

Opfikon, 1. Dezember 1985

Der Präsident des Wahlbüros:
[Signature]

Der Sekretär:
[Signature]

Drei Mitglieder des Wahlbüros:
1. *[Signature]*
2. *[Signature]*
3. *[Signature]*

Abstimmungs- vorlage



Stadt Opfikon

An die Stimmberechtigten der Stadt Opfikon

Gestützt auf Artikel 10 der Gemeindeordnung werden Ihnen nachstehende Vorlagen zur Abstimmung an der Urne vorgelegt.

Sie werden eingeladen, die beiden Vorlagen zu prüfen und am Abstimmungstag, am 1. Dezember 1985, Ihre Stimme über Annahme oder Verwerfung auf dem Stimmzettel mit Ja oder Nein abzugeben.

Opfikon, den 8. Oktober 1985

Im Namen des Stadtrates

Der Präsident: **B. Begni**

Der Schreiber: **E. Tischhauser**

Gemeindeabstimmung vom 1. Dezember 1985

1. Bewilligung eines Kredites von Fr. 300 000.— für den Bau einer Lichtsignalanlage an der Schaffhauser-/Riethofstrasse.

2. Bewilligung eines Beitrages an die Stadt Zürich von Fr. 300 000.— für die Erstellung einer Lichtsignalanlage an der Schaffhauser-/Oberhausenstrasse (bei der Contraves, Gebiet der Stadt Zürich).

3. Jugend- und Freizeithaus:

Variante 1

Bewilligung eines Kredites von Fr. 990 000.— für die Erstellung eines Jugend- und Freizeithauses in der Liegenschaft Mühlegasse 2/4 aufgrund eines Vorprojektes mit Kostenschätzungen im Kreditrahmen von $\pm 25\%$.

Variante 2

Bewilligung eines Kredites von Fr. 940 000.— für die Erstellung eines Jugend- und Freizeithauses in der Schwimmbadanlage Bruggwiesen aufgrund eines Vorprojektes mit Kostenschätzungen im Kreditrahmen von $\pm 25\%$.

Antrag

1. Für den Bau einer Lichtsignalanlage an der Schaffhauserstrasse/Riethofstrasse wird ein Kredit von Fr. 300 000.— bewilligt.

2. Der Stadt Zürich wird für die Erstellung einer Lichtsignalanlage an der Schaffhauser-/Oberhausenstrasse (bei der Contraves auf dem Gebiet der Stadt Zürich) ein Beitrag von Fr. 300 000.— ausgerichtet.

Weisung

1. Ausgangslage

Folgende wichtige Ziele sind im kommunalen Richtplan festgelegt:

- Förderung der Wohnlichkeit,
- Beschränkung bestehender und Verhinderung neuer Immissionen,
- Eindämmung und Kanalisierung des privaten und Förderung des öffentlichen Verkehrs.

Die vom Stadtrat eingesetzte Arbeitsgruppe «Verkehrsplanung» hat ein Verkehrskonzept erarbeitet und vorgelegt. Aufgrund der Eröffnung der N.20 sind Sofortmassnahmen vorgesehen, die den Durchgangsverkehr durch unsere Stadt mittels neuer Signalanlagen auf das übergeordnete Strassennetz ableiten sollen. Längerfristig sollen zusätzliche bauliche Massnahmen den Transitverkehr vermehrt erschweren und dadurch aus Opfikon-Glattbrugg fernhalten. Der Durchgangsverkehr durch Glattbrugg soll so erschwert werden, dass der Individualverkehr auf das übergeordnete Strassennetz abwandert. Insbesondere betrifft dies die beiden Hauptachsen Schaffhauserstrasse/Wallisellerstrasse.

Mit zwei neuen, entsprechend gesteuerten, Lichtsignalanlagen soll dieses Ziel wie folgt erreicht werden:



Kurzbericht 1+2

Unsere Stadt hat eine sehr hohe Verkehrsbelastung. Staukolonnen, Lärm und Abgase sind die Folge. Der reine Durchgangsverkehr beträgt 30 bis 60% vom gesamten Verkehrsaufkommen. Als wichtigste Massnahme gilt es, den Durchgangsverkehr auf das übergeordnete Strassennetz, ausserhalb unserer Stadt, umzuleiten und die Schleichwege in unseren Quartieren zu unterbinden.

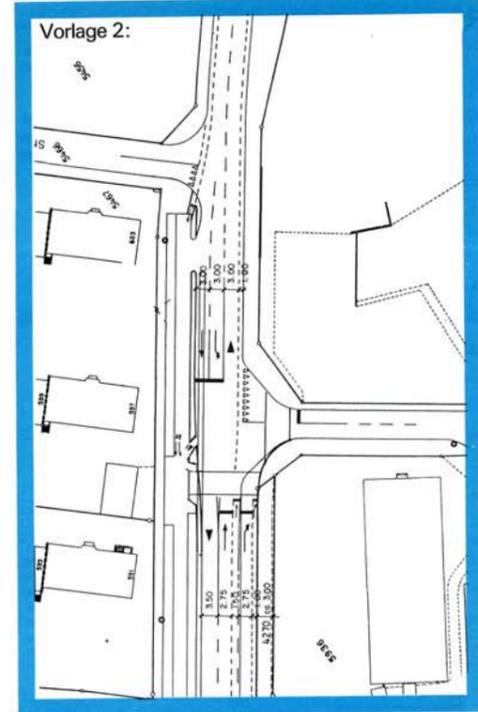
Um dieses Ziel zu erreichen, werden an den beiden am stärksten belasteten Einfallachsen Lichtsignalanlagen erstellt. Diese übernehmen die Funktion von Pförtneranlagen. Allfällige Staukolonnen in den Stosszeiten werden damit an den Stadtrand verlegt. Diese beiden Lichtsignalanlagen bilden die Voraussetzung für eine fussgängerfreundliche «Glatthofkreuzung». Sie erleichtern auch eine spätere Umgestaltung der Schaffhauserstrasse (Radweg, Bepflanzung, Parkierung).

Der Gemeinderat bewilligte die beiden Kredite am 6. Mai 1985. Gegen diesen Beschluss wurde das Referendum ergriffen.

**2. Vorlage 1:
Lichtsignalanlage Schaffhauserstrasse/Riethofstrasse**

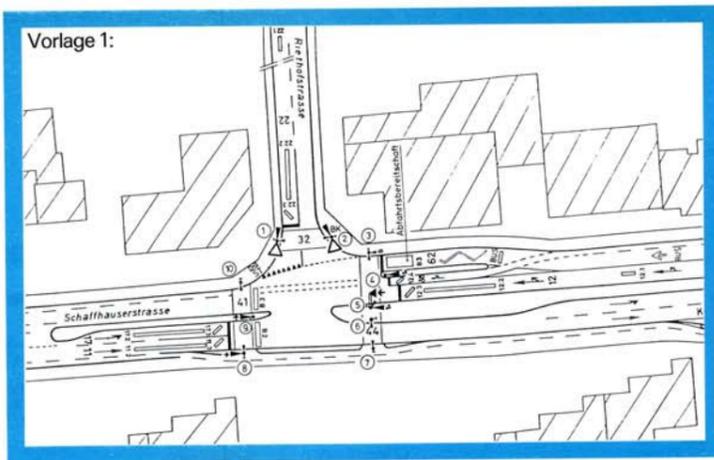
Absicht

Die gerade Linienführung der Schaffhauserstrasse, welche eine ungehinderte Geradeausfahrt zulässt, ist so zu gestalten, dass die Einfahrt auf die Autobahn N.11.1.1. betont und die gradlinige Einfahrt in Richtung Glattbrugg erschwert wird. Die geplante Lichtsignalanlage Schaffhauser-/Riethofstrasse (Richtung Glattbrugg) soll den Verkehr bereits im äussersten Einfahrtsbereich kanalisieren und nur so viele Fahrzeuge ins Stadtgebiet einfahren lassen, wie die Kreuzung Walliseller-/Rohr-/Schaffhauserstrasse verkraften kann. Die Lichtsignalanlagen der beiden Kreuzungen sollen so aufeinander abgestimmt werden, dass sich eine zu Spitzenzeiten entstehende Fahrzeugkolonne weiter stadtauswärts verlagert und grössere Staukolonnen innerhalb der beiden Knotenpunkte verhindert werden können.



**Übergeordnete Zusammenhänge:
Schaffhauserstrasse/
Riethofstrasse und
«Glatthofkreuzung»**

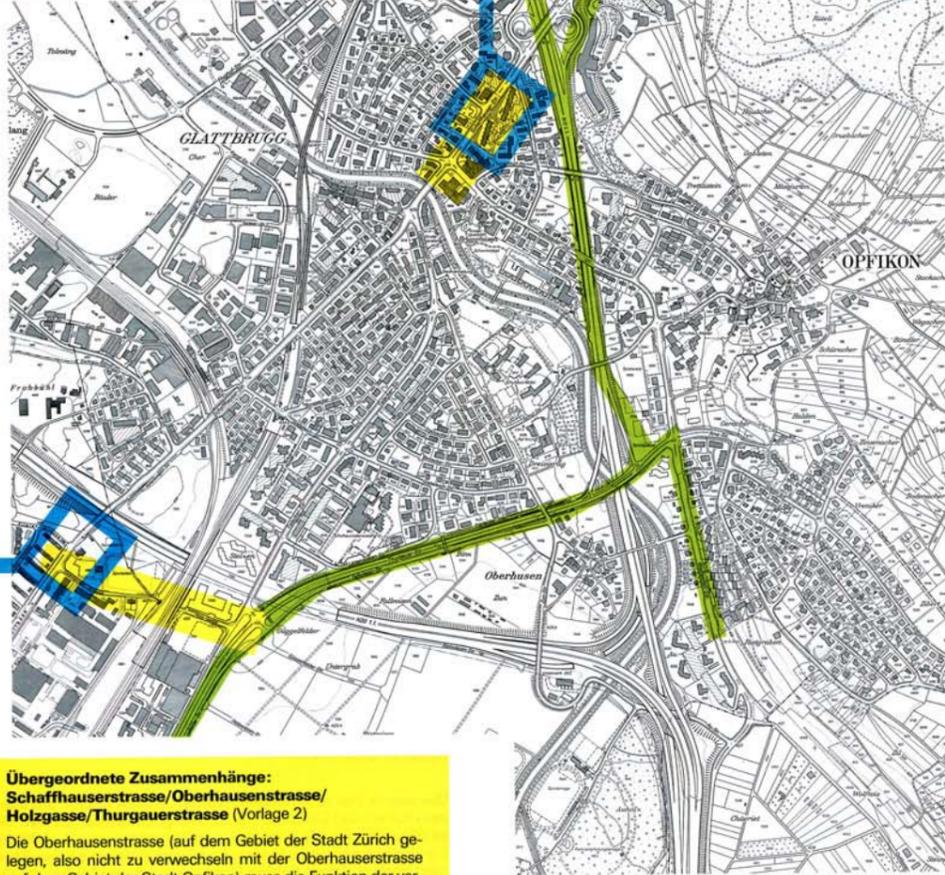
Die Lichtsignalanlage an der sogenannten «Glatthofkreuzung» (Schaffhauserstrasse/Wallisellerstrasse/Rohrstrasse) wird vom Kanton Zürich gesteuert. Der Kanton hat sich bereit erklärt, nach der Umgestaltung der Einmündung Riethofstrasse/Schaffhauserstrasse (Vorlage 1), die Lichtsignalanlage an der Glatthofkreuzung nahverkehrs- und vor allem fussgängerfreundlicher einzustellen.



Der auf die N.11.1.1. (Flughafenautobahn Richtung Zürich) abgeleitete Verkehr hat jedoch freie Fahrt auf getrennter Spur und soll daher jenen Automobilen, der nicht zwingend nach Glattbrugg muss, dazu bewegen, die Umfahrung zu benutzen. Auch die Belastung der Riethofstrasse ist dadurch besser kontrollierbar.

Kosten

Mit der Lichtsignalanlage Schaffhauserstrasse/Riethofstrasse sind auch wesentliche bauliche Massnahmen verbunden. Der Kanton Zürich investiert rund 1,5 Mio. Franken (separate Busspur, Anpassung an die geänderten Verkehrsbeziehungen, Veloweg, Bepflanzung). Die Erstellungskosten der Lichtsignalanlage kommen auf Fr. 300 000.— zu stehen. Ein Staatsbeitrag wird nicht ausgerechnet. Hingegen wird die Anlage nach dem Bau durch den Kanton unterhalten und betrieben.



**Übergeordnete Zusammenhänge:
Schaffhauserstrasse/Oberhausenstrasse/
Holzgasse/Thurgauerstrasse (Vorlage 2)**

Die Oberhausenstrasse (auf dem Gebiet der Stadt Zürich gelegen, also nicht zu verwechseln mit der Oberhausenstrasse auf dem Gebiet der Stadt Opfikon) muss die Funktion der verlängerten Glatthalstrasse übernehmen und die Umfahrung von Opfikon/Glattbrugg über die Thurgauerstrasse/Flughafenautobahn vervollständigen. Eine spätere Umgestaltung der «Stelzen» verhindert, dass nach der Erschliessung des Oberhauseneriets Neuverkehr Opfikon/Glattbrugg belastet.

**3. Vorlage 2:
Lichtsignalanlage Schaffhauserstrasse/Oberhausenstrasse
(bei der Contraves, auf Stadtgebiet Zürich)**

Absicht

Bereits auf dem Gebiet der Stadt Zürich soll der von Seebach Richtung Glattbrugg rollende Durchgangsverkehr auf die Thurgauerstrasse umgeleitet werden. Die Oberhausenstrasse/Holzgasse bekommt kurzfristig die Bedeutung einer verlängerten Glatthalstrasse und bildet im übergeordneten Strassennetz die südliche Tangente. Gemäss dem vorliegenden Verkehrskonzept der Stadt Opfikon ist der durchgehende Verkehr Seebach-Kloten und umgekehrt auf der Thurgauerstrasse umzulagern. Der Verkehr Richtung Glattbrugg wird mit der zu erstellenden Lichtsignalanlage gesteuert, währenddem der rechtsablenkende Verkehr in die Oberhausenstrasse freie Fahrt behält. Die Leistungsfähigkeit dieses Strassenknotens wird durch die Lichtsignalanlage verbessert und vor allem steuerbar. Signalisations- und bauliche Massnahmen im Bereich der Einmündung Thurgauerstrasse (Stelzen) sollen verhindern, dass die Talackstrasse zum Schleichweg wird.

Kosten

Die Lichtsignalanlage Schaffhauserstrasse/Oberhausenstrasse steht auf Stadtzürcher Boden. Opfikon ist aber in erster Linie Nutzniesser dieses Projekts.

Das übergeordnete Strassennetz

Die Bestrebungen zur Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten von Opfikon/Glattbrugg gehen dahin, den reinen Durchgangsverkehr auf das übergeordnete Strassennetz (Thurgauerstrasse / Nationalstrassen) umzuleiten. Das wird allerdings ohne Zwangsmassnahmen nicht möglich sein. Die beiden geplanten Lichtsignalanlagen bilden einen Bestandteil dieses Verkehrskonzeptes.

tes. Die Stadt Zürich hat sich zur Zusammenarbeit bereit erklärt und finanziert die baulichen Massnahmen mit rund Fr. 430 000.— (Radweg, Abbiegespur, Verlegung Bushaltestellen etc.). Opfikon übernimmt die Kosten der Signalanlage von ca. Fr. 250 000.— und leistet einen Beitrag von Fr. 50 000.— an die baulichen Massnahmen. Planung und Bau der Gesamtanlage übernimmt die Stadt Zürich, ebenso den Unterhalt der durch die Stadt Opfikon finanzierten Lichtsignalanlage.

4. Der öffentliche Verkehr

Der öffentliche Verkehr (Bus) wird wie bis anhin in beiden Richtungen bevorzugt behandelt, indem die Signalanlagen vom Bus aus impuls-gesteuert werden.

5. Erkenntnisse aus der Planung

das Verkehrsaufkommen lässt sich wie folgt aufteilen:

Schaffhauserstrasse

Über die Autobahnausfahrt «Glatthof» aus Richtung Zürich/Winterthur er-giesst sich ca. 58% Ziel- und 42% Durchgangsverkehr in unsere Stadt. Der Zielverkehr führt in die Industriezone und der Durchgangsverkehr Richtung Rümlang. Aus Richtung Bülach/Schaffhausen beträgt der Ziel- und Durchgangsverkehr je 50%, wobei der Zielverkehr mehrheitlich ins Industriequartier und der Durchgangsverkehr ausschliesslich nach Zürich fährt.

Aus Richtung Kloten beträgt der Zielverkehr 41% und der Durchgangsverkehr 59%. Der Zielverkehr fährt mehrheitlich ins Zentrum und der Durchgangsverkehr ist nach Zürich orientiert. Aus Richtung Zürich entfallen 47% auf den Zielverkehr (Industrie und Zentrum) und 53% auf den Durchgangsverkehr, dessen Zielorte mehrheitlich Wallisellen und Kloten sind.

Wallisellerstrasse

Die Befragung auf der Wallisellerstrasse (Höhe Schulstrasse) ergab 38% Durchgangsverkehr, 32% Ziel- und 30% Quellverkehr. Der Verkehr verteilt sich in Richtung Kloten und Rümlang und belastet die «Glatthof»-Kreuzung.

Die «Glatthof»-Kreuzung

Die Leistungsfähigkeit der Schaffhauserstrasse, der Wallisellerstrasse und der Rohrstrasse wird durch die «Glatthof»-Kreuzung bestimmt. In den Stosszeiten bilden sich dort lange Staukolonnen. Dadurch entstehen Abgas- und Lärmim-missionen, die Wohnqualität wird beeinträchtigt. Auch als Einkaufs- und Be-gegnungszentrum ist das Gebiet dadurch nicht besonders attraktiv. Im Industriegebiet ist der Durchgangsverkehr kaum störend, in den Wohnge-bieten hingegen ist die Belastung durch gebietsfremde Fahrzeuge teilweise sehr gross. So wird die Riethofstrasse als Umfahrung der «Glatthof»-Kreuzung benutzt und die Talackerstrasse dient als Abkürzung ins Industriegebiet Tal-acker oder als Alternative zur überlasteten Schaffhauserstrasse.

Auswirkungen der Eröffnung der N.20

Aufgrund der Verkehrsbefragung wurde auf die Eröffnung der N.20 hin eine Verkehrsabnahme von 25% auf der Schaffhauserstrasse und von 20% auf der Wallisellerstrasse prognostiziert. Die tatsächliche Verkehrsabnahme beträgt aber nach neuesten Verkehrszählungen auf beiden Achsen nur je 15%. Eine Umlagerung des restlichen Durchgangsverkehrs wird ohne Zwangsmassnahmen kaum stattfinden. Zudem besteht die Gefahr, dass sich momentane Lücken rasch wieder auffüllen.

Neuverkehr

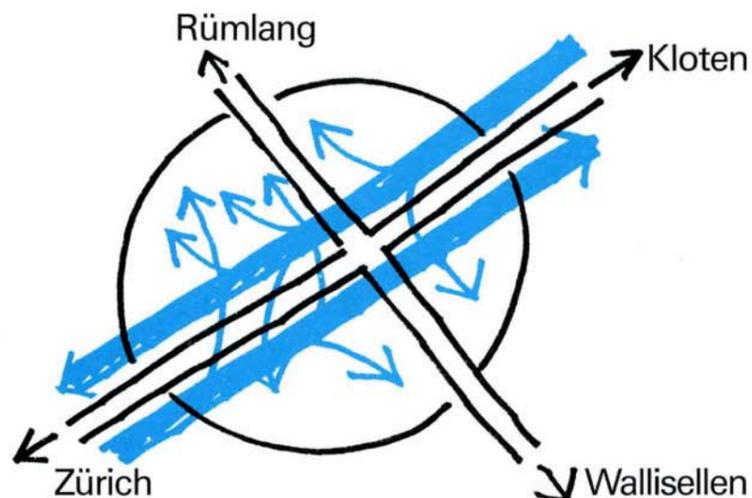
Grosse Verkehrsaufkommen entstehen im Industriegebiet entlang der Tal-ackerstrasse (ca. 3000 Parkplätze geplant) und später mit der Erschliessung des Oberhauerriets. Dies macht auch die spätere Umgestaltung der «Stelzen»-Kreuzung beim TMC notwendig.

6. Zusammenfassung

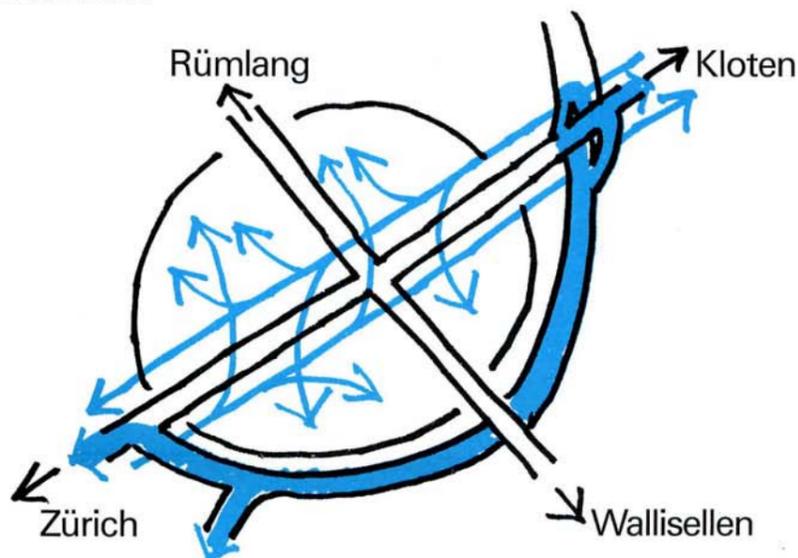
Um die Ziele des Gesamtplanes (Förderung der Wohnlichkeit, Beschränkung bestehender und Verhinderung neuer Immissionen, Eindämmung des privaten Durchgangsverkehrs und Förderung des öffentlichen Verkehrs) zu erreichen, sind die beiden Lichtsignalanlagen Schaffhauser-/Riethofstrasse und Schaff-hauser-/Oberhausenstrasse notwendig.

Gemeinderat und Stadtrat empfehlen den Stimmbürgern die Annahme der beiden Vorlagen.

Vorher:



Nachher:



Verkehrszählung vom September 1985 im Vergleich zum Juni 1985

Zählstelle	Verkehrsbelastung vor der Eröffnung der N.20		Verkehrsbelastung nach der Eröffnung der N.20		Abnahme in%
	Schaffhauserstrasse	Wallisellerstrasse	Talackerstrasse	Schaffhauserstrasse	
Schaffhauserstrasse	960	1034	820	930	10–15%
Wallisellerstrasse	610	790	480	710	15%
Talackerstrasse	415	520	340	430	17%

Fahrzeuge pro Stunde in Spitzzeiten.