



OBERHAUSERSTRASSE 25
8152 GLATTBRUGG
TELEFON 01 810 73 22
PC 80-28473

PROTOKOLL ZUR GEMEINDEABSTIMMUNG VOM 4. DEZEMBER 1977

Zahl der Stimmberechtigten		6585
Zahl der eingegangenen Stimmzettel		2.646
<hr/>		
Bewilligung eines Kredites von Fr. 833'000.-- für den Einbau der Haltestelle Opfikon an der SBB-Linie Oerlikon-Kloten-Effretikon	JA	2274
	NEIN	358
	UNGUELTIG	
	LEER	14
ZUSAMMEN GLEICH DER ZAHL DER STIMMZETTEL		<u>2.646</u>

Für die Richtigkeit des Protokolls:

Der Präsident des Wahlbüros:

Drei Mitglieder des Wahlbüros:

[Signature]

[Signature]

Der Sekretär:

[Signature]

[Signature]

[Signature]

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, 4. Dezember 1977, Ihre Stimme über Annahme oder Verwerfung auf dem Stimmzettel mit Ja oder Nein abzugeben.

Opfikon, 6. September 1977

Im Namen des Stadtrates

Der Präsident: **B. Begni**

Der Schreiber: **W. Sommerhalder**

Gemeindeabstimmung vom 4. Dezember 1977

Bewilligung eines Kredites von Fr. 833 000.— für den Einbau der Haltestelle Opfikon an der SBB-Linie Oerlikon—Kloten—Effretikon

Antrag

An den Einbau der projektierten SBB-Haltestelle Opfikon wird zulasten des Ausserordentlichen Verkehrs der Gutsrechnung 1979 und folgende ein Pauschalkredit in der Höhe von Franken 833 000.— gewährt.

Bericht

1. Allgemeines

Am 8. Dezember 1974 verweigerten die Stimmbürger eine Kreditvorlage in der Höhe von Fr. 8 390 000.—, die gleichzeitig die Erweiterung des Einschnittes für den Einbau einer Haltestelle Opfikon, die Überdeckung des Einschnittes und den Einbau der eigentlichen Haltestelle vorsah.

Die Auswertung dieser Abstimmung ergab, dass wohl eine Überdeckung zur Abwendung der zusätzlich entstehenden Immissionen gewünscht wäre, dass aber der Entscheid für den sofortigen Einbau einer Haltestelle verfrüht sei. Aufgrund dieser Feststellungen gelangten Parlament und Stadtrat am 27. April 1975 erneut an die Stimmbürger. Damals konnte darüber befunden werden

— ob für Vorinvestitionen zum späteren Einbau einer Haltestelle und für die spätere Überdeckung der Geleiseanlagen Fr. 2 588 000.—

oder

— ob für Vorinvestitionen zum späteren Einbau einer Haltestelle und den gleichzeitigen Bau der Geleiseüberdeckung im Bereiche der Giebeleichstrasse/Schaffhauserstrasse Franken

5 870 000.— aufgewendet werden sollen.

An der Urne entschieden sich die Stimmbürger für die letztere Variante.

2. Stand im Frühjahr 1977

Wie die Schweizerischen Bundesbahnen melden, ist in allen Losabschnitten ein guter Baufortschritt zu verzeichnen. Das früher publizierte Bauprogramm konnte nicht nur eingehalten, sondern sogar um ein Jahr verkürzt werden. Auch musste sich der Stadtrat bereits über die Anordnung von Ausgängen aus der Haltestelle entscheiden. Er tat dies wie folgt:

1 Normaltreppe südlich der Giebeleichstrasse

1 Lift nördlich der Giebeleichstrasse

1 Normaltreppe südlich der Schaffhauserstrasse

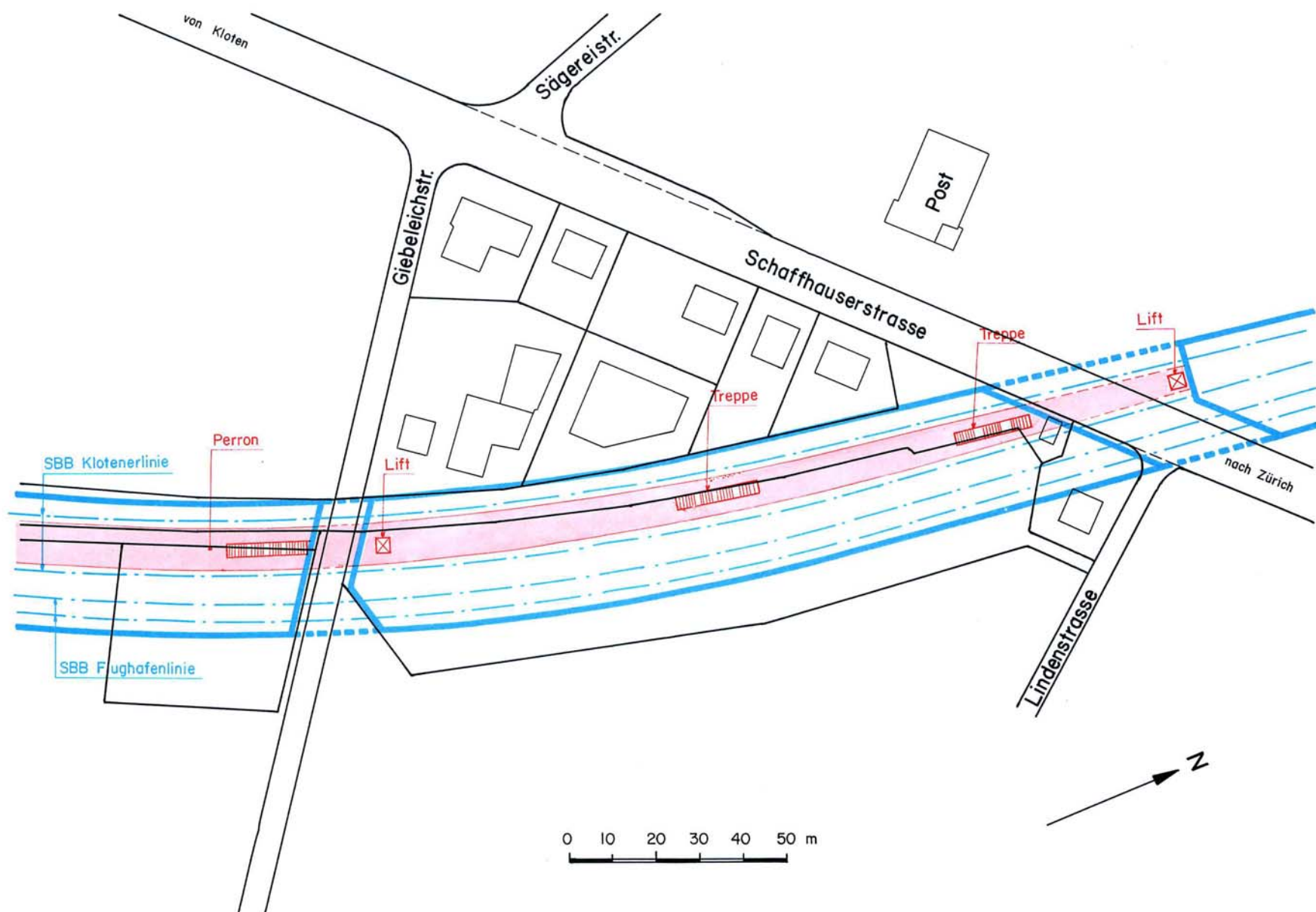
1 Lift nördlich der Schaffhauserstrasse
1 Normaltreppe zwischen Giebeleich-/Schaffhauserstrasse. Dieser Ausgang wurde von der kantonalen Feuerpolizei vorgeschrieben, damit der gesetzliche Fluchtweg im Brandfall gewährleistet ist.

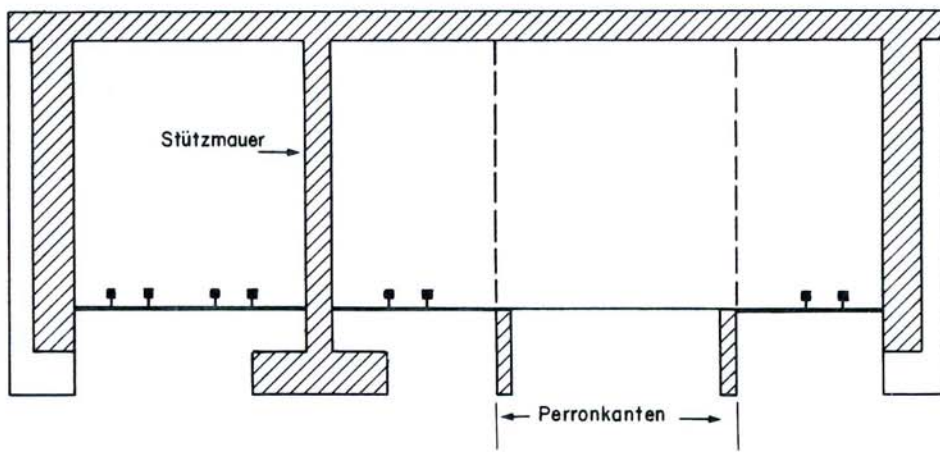
Auf den Einbau von Rolltreppen wurde wegen der teureren Investition und der zu erwartenden Betriebskosten verzichtet.

Dank dem guten Baufortschritt dürften die neuen Linien durch Glattbrugg bereits im Mai 1980 dem Verkehr übergeben werden.

3. Die Haltestelle Opfikon

Aufgrund des Vorsprungs im Bauprogramm interessieren sich die SBB dafür, wann die Stadt Opfikon die Haltestelle zwischen der Schaffhauserstrasse und





Bauten bereits in Ausführung

Platz für Bau der Haltestelle

der Giebeleichstrasse erstellen will. Sollte ein Einbau so gewünscht werden, dass mit der Eröffnung der Flughafenlinie auch die Bedienung der Haltestelle Opfikon möglich ist, dann müsste der hierfür notwendige Kredit bis Ende 1977 bewilligt werden.

Die neue Haltestelle Opfikon soll als unbediente Station gebaut werden. Es wird also kein Stationspersonal vorhanden sein, die Billets können an Automaten bezogen werden. Eine Bedienung für Gepäck und Güterverkehr ist daher ausgeschlossen, dafür bleibt der bestehende Bahnhof Glattbrugg zuständig.

4. Die Kosten

Die SBB haben die voraussichtlichen Bauaufwendungen für die Überdeckung und weiteren Vorinvestitionen aufgrund der Arbeitsvergebungen neu überprüft und uns gestützt darauf mit Briefen vom 1. März und 15. April 1977 mitgeteilt, dass für die Stadt Opfikon noch mit Kosten von Fr. 4 873 000.— zu rechnen ist. Die Kosteneinsparung gegenüber dem am 27. April 1975 bewilligten Kredit von Fr. 997 000.— rührt vor allem von den sehr günstigen Arbeitsvergebungen her.

Am 3. Mai 1976 bewilligte das kantonale Parlament einen Kredit für den Doppelspurausbau der Linie Oerlikon—Kloten.

Gestützt darauf konnte auf den ursprünglich vorgesehenen Beitrag der Stadt Opfikon von Fr. 2 000 000.—, der die Kosten für eine SBB-Station ganz ausserordentlich verteuert hätte, verzichtet werden. In Berücksichtigung dieser Tatsachen und aufgrund des von den SBB zur Verfügung gestellten Kostenvoranschlages vom 6. April 1977 sind für den Einbau der Haltestelle von der Stadt Opfikon noch Fr. 833 000.— aufzubringen. Zusammen mit den hiervoor erwähnten Kosten ergeben sich damit für Opfikon Gesamtinvestitionen von Fr. 5 706 000.—, also Fr. 164 000.— weniger, als in der Abstimmung vom 27. April 1975 bewilligt wurden.

Es ist ganz klar festzuhalten, dass es nur möglich ist, die Station mit so wenig finanziellem Aufwand einzubauen, wenn dies während der Bauphase der Bahnlinie geschieht. Nach der Inbetriebnahme der neuen Linien kommt der Einbau der Station wesentlich teurer zu stehen.

5. Welche Vorteile erhält die Stadt Opfikon beim sofortigen Einbau der Haltestelle?

Zusätzlich zu den finanziellen Vorteilen ergibt sich ein wesentlicher Vorzug mit dem Einbau der Haltestelle für unsere Bevölkerung aus dem vermehrten Verkehrsange-

bot. So werden in Zukunft die Verbindungen zur Stadt Zürich verdoppelt und vor allem auch direkte Verbindungen zur Stadt Winterthur bestehen. Dabei hat die Stadt Opfikon keine Defizitgarantie in unbestimmbarer Höhe zu leisten, wie dies bei der U-Bahnvorlage der Fall gewesen

wäre; das finanzielle Risiko ist daher ausgeschaltet.

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

Zugsverbindungen Glattbrugg, Stand Frühjahr 1977

Glattbrugg—Zürich		Zürich—Glattbrugg	
Bülach—Zürich	Kloten—Zürich (approx. Zeiten)	Richtung Bülach	Richtung Kloten (approx. Zeiten)
5.41	5.49	5.48	5.39
6.03	6.19	6.39	6.27
6.41	6.37	7.23	6.59
6.55	7.08	7.50	7.48
7.26	7.39	7.54	8.48
7.31	8.19	8.41	10.14
8.51	9.27	9.29	11.30
10.20	10.52	10.31	12.20
11.43	11.37	12.17	12.56
13.20	12.28	12.45	14.14
13.35	13.31	14.25	15.27
14.03	14.43	15.27	16.37
14.50	15.56	16.25	17.39
15.29	16.54	17.33	18.33
16.33	17.49	17.56	19.12
17.54	18.38	18.33	20.23
18.51	19.17	19.00	21.43
19.26	19.53	19.52	22.35
20.06	20.43	20.34	23.23
21.06	22.50	21.21	23.56
22.21	23.50	22.56	
0.08		23.52	

6. Schlussbemerkungen

Auch wenn heute die Station eingebaut wird, muss die Stadt Opfikon gesamthaft weniger Mittel einsetzen, als die Stimmbürgerschaft am 27. April 1975 bewilligt hat. Diese günstige Gelegenheit sollten wir uns nicht entgehen lassen.

Grosser Gemeinderat und Stadtrat beantragen, der Vorlage zuzustimmen.

