



P r o t o k o l l

der 8. Sitzung

Datum: Montag, 3. März 1975

Zeit: 19.00 Uhr bis 21.50 Uhr

Ort: Singsaal Lättenwiesen

Vorsitz: Ratspräsident Paul Broglie

Anwesend: 31 Mitglieder

Abwesend: Ernst Hirschi
Albert Brenn
Dr. Robert Schindler
Margret Frey
Dr. Theodor Ulrich

Protokoll: Ratssekretär Werner Pfenninger



SITZUNG VOM 3. März 1975

Geschäfte

1. Mitteilungen

- 1.1 Kleine Anfrage Peter Hasslinger betreffend
Schüler-/Eltern-Verkehrspatrouillen
- Antwort des Stadtrates

2. Abnahme des Protokolls der Sitzung vom 3. 2. 1975

3. Beschlussfassung über ein Kreditbegehren im Zusammenhang mit dem Ausbau der SBB-Linie Oerlikon - Kloten - Effretikon gemäss Antrag des Stadtrates vom 11. Februar 1975 mit den Varianten

- 1) Fr. 2'580'000.-- für Vorinvestitionen zum späteren Einbau einer Haltestelle und für die spätere Ueberdeckung der Geleiseanlagen
- 2) Fr. 5'870'000.-- für den gleichzeitigen Bau der Geleise-Ueberdeckung und für Vorinvestitionen zum späteren Einbau einer Haltestelle

4. Fragestunde gemäss § 65 der Geschäftsordnung



SITZUNG VOM 3. März 1975

1. Mitteilungen

1.1 Kleine Anfrage Peter Hasslinger betreffend Schüler-/
Eltern-Verkehrspatrouillen - Antwort des Stadtrates

Die von Peter Hasslinger am 7. Januar 1975 eingereichte Kleine Anfrage betreffend Schüler-/Eltern-Verkehrspatrouillen wird vom Stadtrat mit Beschluss Nr. 72 vom 18. Februar 1975 wie folgt beantwortet:

"Allgemeines

Vorerst möchte der Stadtrat an der Tatsache festhalten, dass die Schulwegsicherung stets als ernsthaftes Problem respektiert wurde. Er wird auch in Zukunft mit aller Aufmerksamkeit Massnahmen zu treffen versuchen, die dem Schutze des Fussgängers dienen. Was in den letzten Jahren in dieser Richtung alles unternommen wurde, soll Ihnen der beigelegte Datenkatalog zeigen. Es ist auch erwähnenswert, was nebst polizeilichen Signalisierungen für die Sicherheit der Schulkinder getan wird. So zum Beispiel die ganze Verkehrserziehung im Kindergartenalter. Die Behörde pflegt auch stets einen guten Kontakt mit dem Verantwortlichen für Verkehrserziehung der Kantonspolizei. Dieser Fachexperte ist schon seit Jahren in Opfikon ansässig und kennt unsere Verhältnisse bestens. Daraus ist zu schliessen, dass von Seiten der Kantonspolizei schon längst interveniert worden wäre, wenn bei uns absolut unverantwortbare Verhältnisse vorliegen würden. Dass noch nicht alle Gegebenheiten optimal gelöst sind, ist sich der Stadtrat in vollem Umfange bewusst. Jedoch sind gute Ideen und die daraus folgenden Massnahmen oft erfolglos, wenn diese von Verkehrsteilnehmern aller Kategorien einfach ignoriert werden.

Spezielles

Die spezifisch gestellten Fragen möchte der Stadtrat wie folgt beantworten:

- a) Solche Elternpatrouillen haben nach wie vor ihre Berechtigung, und sie wirken vielerorts mit gutem



SITZUNG VOM 3. März 1975

Erfolg. Es muss jedoch zugleich gesagt werden, dass diese nicht ohne weiteres an beliebigen Orten eingesetzt werden können. Wo die Verkehrsfrequenz hoch ist oder im Bereiche von Strassenkreuzungen, muss genau abgeklärt werden, ob die Helfer nicht in ihrer Aufgabe überfordert sind.

Nun können aber solche Patrouillen nur eingesetzt werden, wenn Eltern sich zur Verfügung stellen. Wie gross das Interesse der Eltern in Opfikon und die Bereitschaft, durch Uebernahme einer solchen Aufgabe Verantwortung mitzutragen ist, bewies der erfolgte zweimalige Aufruf im Sommer 1972: Es wollte sich eine einzige Person zur Verfügung stellen. Sollte inzwischen der Fragesteller wirklich von Bürgern wissen, die sich spontan dieser verantwortungsvollen Aufgabe widmen wollen, so wird er gebeten, sofort mit dem Polizeivorstand Kontakt aufzunehmen, damit diese verantwortungsbewussten Bürgerinnen und Bürger instruiert und ausgebildet werden können. Es wäre erfreulich, wenn es nicht nur beim 'man sollte' bleiben würde.

- b) Ob der Einsatz von Elternpatrouillen im Bereiche der Kreuzung Giebeleich-/Schaffhauser-/Sägereistrasse verantwortbar ist, müsste bis zum Bau einer Unterführung geprüft werden. Die Verkehrssanierung dieser Kreuzung soll in die Bauzeit der SBB-Linie fallen. Im Moment liegen vom Bauamt Opfikon sechs verschiedene Ideenvarianten von Unterführungen in diesem Bereiche zum Studium vor. Nebst dem Bau von Unterführungen gibt es noch die Lösung in Form einer automatischen Verkehrsregelungsanlage, in welcher eine Phase mit vollem Fussgängerschutz eingebaut ist, wie wir es an der Glatthof-Kreuzung kennen. Eine Alternative und Ideallösung wäre ein Unterführungskonzept, wodurch die genannte Kreuzung fussgängerfrei und der rollende Verkehr mit einer Signalanlage geregelt würde. Bei jeder Variante wird die Kostenfrage von grosser Bedeutung sein. Zudem gilt es abzuklären, wie die Baukosten zwischen Kanton und Gemeinde aufgeteilt werden.



SITZUNG VOM 3. März 1975

- c) Das Problem der Elternpatrouillen wurde schon in verschiedenen Gremien diskutiert, so mit Vertretern der Schule. Ferner fanden Gespräche mit den Initianten von Unterschriftensammlungen (Ueberbauung Au) statt, die auf diese Art eine Lösung erzwingen wollten. Von Seiten der Behörde wurden weitere Anstrengungen unternommen. In Inseraten, in denen man Verkehrshelfer suchte, sowie an der Opfiker Verkehrswoche im Jahre 1973 gingen entsprechende Appelle an die Bevölkerung. Leider begnügten sich die damaligen Partner mit dem Anbringen von Begehren. Es wird jedoch der Behörde nicht gelingen, etwas in die Tat umzusetzen, wenn die in den vorangegangenen Gesprächen sehr besorgten und verantwortungsbewussten Eltern der Mitwirkung entsagen.

Der Stadtrat lässt sich auch in Zukunft bei der Lösung solcher Probleme nicht entmutigen. Er hofft jedoch, dass man sich nicht nur um Probleme interessiert, sondern mit-hilft, diese zu lösen."

2. Abnahme des Protokolls der Sitzung vom 3. 2. 1975

Das Protokoll der Sitzung vom 3. Februar 1975 wird genehmigt.

3. Beschlussfassung über ein Kreditbegehren im Zusammen-
hang mit dem Ausbau der SBB-Linie Oerlikon - Kloten -
Effretikon gemäss Antrag des Stadtrates vom 11. 2. 1975

Der stadträtliche Bericht vom 11. Februar 1975 hat nach-
stehenden Wortlaut:

"1 Vorgeschichte

Am 8. Dezember 1974 verwarfen die Stimmbürger der Stadt Opfikon den Kredit von Fr. 8'390'000.-- für eine Haltestelle Opfikon mit Ueberdeckung mit 1'306 Nein zu 1'128 Ja.



SITZUNG VOM 3. März 1975

Aufgrund des Ergebnisses der U-Bahn-Abstimmung 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 Ueberdeckung 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 Ueberlegungen 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 Ueberdeckung liegen jedoch nicht im direkten Interessenbereich der SBB und bilden daher auch nicht den 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 Ueberdeckung möglich ist, wie Verstärkung der Stützmauern und deren Foundation, Perronkanten und Stützenfoundationen 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 Ueberdeckung oder beides zu realisieren.

Die Kosten für diese Teillösung betragen Fr. 2'580'000.--. 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 Ueberdeckung 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 2

Diese ist mit Variante 1 identisch, doch wird gleichzeitig die Ueberdeckung 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



SITZUNG VOM 3. März 1975

(ohne Beitrag an die Doppelspur). Der Nachteil dieser Lösung besteht darin, dass die Stadt Opfikon 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.

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 Ueberbaumöglichkeiten. 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 Ueberdeckung der Geleise abgesehen werden. Dies hat allerdings zur Folge, dass bei einer späteren Ueberdeckung erneut eine Grossbaustelle mehrere Monate lang in Betrieb stehen wird.



SITZUNG VOM 3. März 1975

4 Kostenübersicht

	Aufwendungen heute	Späterer End- ausbau	voraussicht- liche Ge- samtkosten
<u>Variante 1</u>			
Vorinvesti- tionen für spätere Ueberdek- kung und Haltestelle	2'580'000.--	(Haltestelle * und Ueber- deckung) 5'090'000.--	7'670'000.--
<u>Variante 2</u>			
Ueberdeckung jetzt, Vorin- vestition für spätere Haltestelle	5'870'000.--	(Haltestelle *) 1'150'000.--	7'020'000.--

* ohne Berücksichtigung eines allfälligen Beitrages
an die Doppelspur

Die Untervariante 'Station ohne Ueberdeckung' 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 Ueberdeckung 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 einer Station in jedem Fall noch möglich ist, sollte bis zur eindeutigen Abklärung dieser Frage zugewartet werden.

Ueberdeckung des schmalen Geleiseeinschnittes

Wie bereits erwähnt, basiert das Detailprojekt der SBB auf einem Einschnitt für vier Geleise ohne Personalausweitung. 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 Ueberdeckung 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



SITZUNG VOM 3. März 1975

Lösungsvarianten auszuarbeiten.

6 Was geschieht weiter?

- 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 Einbau einer Station als auch eine Ueberdeckung möglich ist.
- c) Sofern die Stimmbürger der zweiten Variante zustimmen, wird zwischen den Geleisen der Klotener Linie der Platz für den späteren Einbau der Station freigehalten. Ferner wird der Einschnitt im Bereich Giebeleichstrasse - Schaffhauserstrasse überdeckt.
- d) Sofern beide Varianten verworfen werden, erstellen die SBB die vier Geleise im Einschnitt ohne Ueberdeckung, und die spätere Einbaumöglichkeit für eine Station 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 direkte Verbindung nach Winterthur zu verschaffen. Im Hinblick auf die künftige Ueberbauung 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."



SITZUNG VOM 3. März 1975

Der Antrag der Rechnungsprüfungskommission lautet wie folgt:

"Nach Kenntnisnahme der uns zur Verfügung gestellten Unterlagen und eingehender Diskussion mit dem Finanzvorstand hat die RPK einstimmig beschlossen, dem Antrag des Stadtrates vom 11. Februar 1975 zuzustimmen und dem Grossen Gemeinderat vorzuschlagen, der Variante 1 den Vorzug zu geben.

Die Ermittlungen haben ergeben, dass

1. die im Finanzplan festgestellten Steuererträge aufgrund des neuen Steuergesetzes und der wirtschaftlichen Situation als zu optimistisch beurteilt wurden,
2. die Finanzierung durch die öffentliche Hand grössere Schwierigkeiten bietet als in der Vergangenheit und
3. den vom Parlament geforderten Sparmassnahmen auch bei diesem Geschäft entsprochen würde.

In den letzten 6 Monaten hat sich die Ausgangslage wesentlich verändert, so dass dem Stadtrat zugestimmt werden muss, wenn er die Sparschraube anzieht, dies umsomehr, als mit Variante 1 weitere Ausbaumöglichkeiten nicht verbaut werden.

Sollte sich die Situation verbessern, bestehen die Möglichkeiten

- a) ohne grossen Mehraufwand die Ueberdeckung nachträglich vorzunehmen und/oder
- b) jederzeit kurzfristig die Haltestelle einzubauen.

Die Belastung im ordentlichen Verkehr (1/6 der geleisteten Zahlungen, Verzinsung zu 8 1/2 % und 1/25 der Restschuld) für die Jahre 1976 bis 1979 betragen für

Variante 1	Fr. 1'323'000.--	Ø pro Jahr Fr. 330'750.--
Variante 2	Fr. 2'580'000.--	Ø pro Jahr Fr. 645'000.--

Wir empfehlen Ihnen daher Gutheissung der Variante 1 und entsprechende Orientierung der Stimmbürgerschaft."



SITZUNG VOM 3. März 1975

A) Eintretensdebatte

Die Rechnungsprüfungskommission beantragt durch ihren Präsidenten Hans Rudolf Abt Eintreten auf die Vorlage.

Im Namen der Fraktionen beantragen Eintreten auf das Geschäft:

- Hans Rosenberger, FdP
- Dr. Peter Zollikofer, GV
- Brigitta Spörndli, SP
- Hans Leemann, CVP
- Werner Burri, SVP/BGB
- Willi Oehler, EVP

Rolf Jelinek beantragt namens der LdU-Fraktion Nichteintreten auf die Vorlage.

Die Abstimmung ergibt 2 Stimmen für Nichteintreten, während 29 Mitglieder für Eintreten stimmen.

B) Detailberatung

Hans Rudolf Abt beantragt namens der RPK, dem Stimmbürger die Variante 1 zur Annahme zu empfehlen. Sie nimmt Rücksicht auf die finanzielle Situation der Stadt.

Stadtrat Georges Gross empfiehlt ebenfalls, Variante 1 zu beantragen.

Hans Leemann stellt namens der CVP-Fraktion folgenden Zusatzantrag:

"Bewilligung für die Gewährung eines Zusatzkredites zur Variante 1 von Fr. 1'180'000.-- für den sofortigen Einbau der Haltestelle"

Die Mehrkosten ermöglichen den Einbau der Haltestelle und eine sofortige Nutzung der gesamten Investition. Für die Zukunft werde dadurch nichts verhindert. Die Benützung der Station wäre damit ab 1982 möglich.



SITZUNG VOM 3. März 1975

Stadtpräsident Bruno Begni weist darauf hin, dass der Stadtrat an seinem Antrag festhalte. Allenfalls werde ein Doppelantrag gestellt.

Werner Kobel wirft die Frage betreffend den Beitrag an den Ausbau der Doppelspur auf.

Hans Rudolf Leemann beantragt, den Zusatzantrag der CVP abzulehnen.

Brigitta Spörndli stellt den Antrag, dass Variante 2 zur Annahme empfohlen werde.

Rolf Jelinek beantragt, beide Varianten abzulehnen.

Hans Rosenberger votiert für den stadträtlichen Antrag der Variante 1.

Werner Burri beantragt namens der SVP/BGB-Fraktion Zustimmung zur Variante 1.

Stadtpräsident Bruno Begni rekapituliert den Zeitablauf der Vorlage. Er macht auf die bestehenden Vorschriften der Nationalbank aufmerksam. Die finanzielle Seite ist heute anders als sie es bei der Dezember-Vorlage war.

Stadtrat Karl Pfister erinnert an die Budget-Debatte, bei welcher der Auftrag zum Sparen erteilt wurde. Sodann orientiert er über die auf uns zukommenden Geschäfte. Zur Realisierung sind ebenfalls Mittel erforderlich.

Werner Kobel votiert dafür, dass der Variante 1 zugestimmt wird.

Hans Rosenberger weist auf die Finanzrestriktionen hin und empfiehlt Variante 1 zur Annahme.

Stadtrat Georges Gross weist bezüglich Doppelspurbeitrag darauf hin, dass Aussicht bestehe, dass der Kanton diese Kosten trage.

Brigitta Spörndli beantragt, dass Variante 2 zur Annahme empfohlen wird.



SITZUNG VOM 3. März 1975

Bruno Tantanini beantragt, Variante 1 anzunehmen. Der Antrag der CVP wäre wünschbar, doch können die genannten Zahlen nicht belegt werden.

C) Abstimmungen

Der Zusatzantrag der CVP wird mit 6 gegen 23 Stimmen abgelehnt.

Hans Rudolf Leemann stellt den Antrag, Dispositiv 1 des Beschlusses wie folgt abzufassen:

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

a) Variante 1

oder

b) Variante 2"

Hans Rudolf Leemann gibt folgende Erklärung zu Protokoll:

Der erläuternde Bericht zum Geschäft wird vom Stadtrat verfasst.

Der Grosse Gemeinderat empfiehlt, in der Weisung darauf hinzuweisen, dass er hofft, dass nicht beide Varianten abgelehnt werden. Nach seinen Ueberlegungen und neuen Erwägungen empfiehlt er indessen, Variante 1 den Vorzug zu geben.

Ebenso wird der Stadtrat ersucht, dem Stimmbürger bekanntzumachen, dass das Gemeindeparlament das gleiche wünscht, aus seiner Sicht aber mit 22 Stimmen der Variante 1 den Vorzug gibt, während 6 Stimmen Variante 2 empfehlen.

Ablehnung beider Varianten wird nur von 2 Ratsmitgliedern beantragt.

Die Abstimmung über den textlich geänderten Antrag des Stadtrates und der Empfehlung der RPK vereinigt 22 Stimmen auf sich.



SITZUNG VOM 3. März 1975

Für den von der SP gestellten Antrag, dass die Prioritäten umzukehren sind, also Variante 2 vor Variante 1 den Vorzug zu geben, stimmen 6 Ratsmitglieder.

Hans Leemann anerkennt den Entscheid des Parlamentes. Er orientiert, dass die Fraktion eine Motion einreichen werde.

Der Stadtrat zieht sich zur Beratung über die gestellten Abänderungen zurück.

Stadtpräsident Bruno Begni gibt bekannt, dass der Stadtrat mit dem Antrag Hans Rudolf Leemann einverstanden ist. Er wird auch die Weisung an die Stimmbürger entsprechend ergänzen.

D) Schlussabstimmung

Dem abgeänderten Antrag des Stadtrates, unterstützt von der RPK, wird mit 30 zu 0 Stimmen zugestimmt.



SITZUNG VOM 3. März 1975

Der Grosse Gemeinderat

- gestützt auf den Antrag des Stadtrates vom
11. Februar 1975 -

b e s c h l i e s s t :

1. Zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Rahmen des Ausbaues 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 Ueberdeckung der Geleiseanlagen zu Lasten 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 und für Vorinvestitionen zum späteren Einbau einer Haltestelle zu Lasten 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.
3. Der Stadtrat wird ermächtigt, die nötigen Mittel auf dem Darlehensweg zu beschaffen.
4. Mitteilung an
- Stadtrat zum Vollzug
 - Bauvorstand
 - Stadtingenieur
 - Finanzverwaltung



SITZUNG VOM 3. März 1975

4. Fragestunde gemäss § 65 der Geschäftsordnung

In Anbetracht der vorgerückten Zeit beschliesst die
offensichtliche Mehrheit des Rates Abbruch der Sitzung.



SITZUNG VOM 3. März 1975

Schluss der Sitzung

Gegen die Geschäftsführung werden keine Einwendungen erhoben.

Der Ratspräsident macht die Mitglieder auf die Rekursmöglichkeit aufmerksam.

Die nächste Sitzung wird voraussichtlich am 7. 4. 1975 stattfinden.

Für richtiges Protokoll

Der Ratssekretär

H. Fleming



PROTOKOLL
DES GROSSEN
GEMEINDERATES
OPFIKON

198

SITZUNG VOM 3. März 1975

Protokoll geprüft
Der Ratspräsident

Bongli
.....

Der 1. Vizepräsident

Wiederkehr
.....

Der 2. Vizepräsident

W. Bärli
.....