

A N T R A G

des Stadtrates vom 10. Juli 2014



Geschäfts-Nr. GR 10/2014

Beschluss des Gemeinderates

betreffend

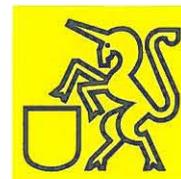
**Bahnhofstrasse, Ersatz Glattbrücke, Glattquai, Sanierung und Umgestaltung sowie Umgestaltung des Glattparks bzw. des Fischerweges
Projektgenehmigung, Kreditbewilligung**

Der Gemeinderat,

in Kenntnis eines Antrages des Stadtrates vom 10. Juli 2014, gestützt Art. 29 Ziff. 4.2 der Gemeindeordnung vom 5. Juni 2005,

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

1. Für die Umgestaltung des Glattparks, Fischerweg, wird einen Nettokredit von Fr. 5'300'000.00 bewilligt und zuhanden der Volksabstimmung verabschiedet.
 2. Mitteilung Stadtrat zum Vollzug
-



WEISUNG

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	2
2	Erwägungen.....	4
	2.1 Brücke.....	4
	2.2 Strassenbau.....	6
	2.3 Glattquai	6
	2.4 Glatt-Parkanlage.....	7
	2.5 Flusslauf	8
	2.6 Umwelt.....	8
	2.7 Abwasseranlagen	10
	2.8 Werkleitungen.....	10
	2.9 Bauablauf / Bauphasen / Verkehrsführung	10
3	Landerwerb.....	11
4	Öffentliche Auflage nach Strassen- und Gewässerschutzgesetz resp. der Gewässerschutzverordnung.....	11
5	Weiteres Vorgehen und Termine.....	12
6	Schnittstellen zu übergeordneten Planungsverfahren.....	12
7	Kosten.....	13
8	Antrag	16
	Aktenverzeichnis.....	18

1 Ausgangslage

Die Brücke über die Glatt wurde 1916 erstellt. Es handelt sich um eine Konstruktion in Ortsbeton mit eingespannten Fundamenten auf Pfählen und einer eingelegten Brückenplatte. Die Spannweite beträgt ca. 14,5 m. Die unterwasserseitige Erweiterung für einen Gehweg im 1972 wurde mit einem vorgespannten Träger und vorgefertigten Gehwegplatten ausgeführt.

Aufgrund einer generellen Zustandserhebung im September 1997 liegt ein hohes Sanierungsbedürfnis vor. Eine sogenannte „sanfte Sanierung“ mit dem Erhalt bestehender Bauteile ist wegen den gravierenden Mängeln nicht wirtschaftlich. Aus diesen Gründen ist ein Neubau der gesamten Brücke vorgesehen.

Mit Stadtratsbeschluss Nr. 148 vom 8. Juli 2004 genehmigte der Stadtrat die Durchführung einer öffentlichen Skizzenpräqualifikation sowie eines Studienauftrages für den Ersatz der Glattbrücke Bahn-



hofstrasse und bewilligte dafür zulasten der Investitionsrechnung (Konto 1620.5010.169) einen Kredit von Fr. 88'000.00. Mit Beschluss Nr. 29 vom 3. Februar 2005 genehmigte der Stadtrat einen Nachtragskredit von Fr. 77'000.00 und mit Beschluss Nr. 357 vom 16. November 2006 einen weiteren Nachtragskredit von Fr. 108'000.00. Mit Stadtratsbeschluss Nr.13-84 vom 11. April 2013 wurde die Phase Planungsauftrag Präqualifikation abgeschlossen und der Kredit über den Gesamtbetrag von Fr. 273'000.00 mit Gesamtkosten von Fr. 281'943.10 abgerechnet.

Aus finanziellen Gründen hat der Stadtrat das Projekt für den Ersatz der Brücke im Finanzplan immer wieder nach hinten verschoben. Die enormen Niederschläge, die in den letzten Jahren immer wieder auftraten, hatten zur Folge, dass die Bahnhofstrasse auf der Höhe der Glattbrücke aus Sicherheitsgründen für den gesamten Verkehr mehrmals für mehrere Tage gesperrt und rund um die Uhr betreut bzw. überwacht werden musste. Der kritische Bereich für den Entscheid die Brücke zu sperren liegt dann vor, wenn gemessen in der Mitte der Brücke das Durchflussprofil kleiner als 1,00 m ist. Das Durchflussprofil lag zum Teil bei nur noch 0,38 cm. Die Brücke könnte durch den enormen Wasserdruck Schaden nehmen und bei den Widerlagern gelöst werden. Ein Ersatz der bestehenden Brücke sowie die notwendigen Anpassungen an den Uferbereichen sind dringend.

Mit Stadtratsbeschluss Nr. 196 vom 9. Juni 2011 wurde die Planergemeinschaft Butterfly, c/o Locher Ingenieure AG, Zürich, mit der Ausarbeitung eines Bauprojektes für den Ersatz der Brücke über die Glatt, Bahnhofstrasse, beauftragt. Der bewilligte Kredit von Fr. 215'000.00 wurde mit Stadtratsbeschluss Nr. 407 vom 1. Dezember 2011 auf Fr. 296'000.00 (inkl. MwSt.) erhöht.

Der am 9. Juni 2011 erteilte Projektauftrag beschränkt sich auf den Ersatz des Brückenüberbaus bzw. des Gesamtbauwerks mit Widerlagern und Foundationen, die notwendigen Anpassungen an der Bahnhofstrasse sowie die direkt angrenzenden Fuss- und Radwege. Im Beschluss vom 1. Dezember 2011 wurde der Projektauftrag mit der Instandsetzung des Glattquais mit Anpassung an den geplanten regionalen Radweg sowie mit einem Gestaltungskonzept für die beidseitigen Quai-Anlagen erweitert.

Mit Beschluss Nr. 12-255 vom 23. August 2012 hat der Stadtrat wichtige Fragen für die weitere Projektierung beantwortet. Im Projekt wurden diese berücksichtigt.

Der Stadtrat genehmigte mit Beschluss Nr. 13-22 vom 31. Januar 2013 das Projekt (datiert 30. November 2012) für die öffentliche Auflage nach § 13 Strassengesetz und die Vorprüfung nach Gewässerschutzgesetz resp. der Gewässerschutzverordnung durch das Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL). Die Baudirektion Kanton Zürich, AWEL, wurde gebeten, die Gewässerraumfestlegung nach Gewässerschutzgesetz resp. der Gewässerschutzverordnung zu prüfen.

Mit Beschluss Nr. 13-313 vom 31. Oktober 2013 genehmigte der Stadtrat das Auflageprojekt der Planergemeinschaft Butterfly, c/o Locher Ingenieure AG, Zürich, vom 30. November 2012, revidiert 30. September 2013, für den Ersatz der Brücke über die Glatt, Bahnhofstrasse und Neugestaltung der Quai-Anlagen im Abschnitt Bahnhofstrasse bis Casinostrasse sowie der Gewässerraumfestlegung im Bereich Bahnhofstrasse bis Usterstrasse für die öffentliche Auflage gemäss §§ 16/17 Strassengesetz, §§ 18/38 Wasserwirtschaftsgesetz sowie die Festlegung des Gewässerraumes nach Art. 41 Gewässerschutzverordnung durch das AWEL (Einspracheverfahren).

Mit Verfügung 0842 vom 26. Mai 2014 hat das AWEL das Projekt festgesetzt und die Konzession für die Brücke erneuert.



2 Erwägungen

Projektauftrag

Die Stadt Dübendorf beabsichtigt den Ersatz der bestehenden Brücke Bahnhofstrasse über die Glatt aus dem Jahre 1916 mit der Verbreiterung aus dem Jahre 1972, da diese schon mehrmals in Hochwassersituationen aus Sicherheitsgründen gesperrt werden musste. Die Brücke soll saniert und gleichzeitig soll das Abflussprofil gemäss Vorgaben vom AWEL erhöht werden, um die Hochwassersicherheit zu gewährleisten. Ebenfalls sollen mit dem Ersatz der Brücke auch die Glatt und die Uferbereiche aufgewertet werden. Die Aufwertung soll im Raum zwischen der Bahnhofbrücke und der oberwasserseitigen Fussgängerbrücke am Ende des Glattquais erfolgen. Nebst der Aufwertung des Gewässerraums und der Erholungsflächen soll auch die bestehende Trafostation durch einen redimensionierten Neubau in den Gestaltungskontext eingebunden werden. Die Trafostation wird neu unterirdisch mit Treppenabgang erstellt inklusive einer oberirdischen WC-Anlage.

Gesamtkonzept

Die Brücke wird durch eine neue Konstruktion in Schmetterlingsform ersetzt, die auch die Durchflusskapazität erfüllt. Der Glattquai erhält ein chaussiertes Trottoir mit einer Sitzstufe als Randabschluss und Bänken, die zum Verweilen einladen sollen. Der Park auf der gegenüberliegenden Seite wird mit zahlreichen Pflanzeninseln offen gestaltet. Entlang des Glattufers wird eine Sitzstufenanlage erstellt und neue Weidenbäume werden gepflanzt. So entsteht eine neue, städtebaulich moderne Parkanlage mit diversen Erholungsmöglichkeiten für die Einwohner der Stadt Dübendorf. Durch die optisch abgestimmte, verkleinerte Trafostation entsteht zudem ein offener Zugangsbereich zum Park. Der Gewässerraum erfährt eine Aufwertung durch Grundbuhnen, wodurch der Kanalcharakter der Glatt gedämpft und der Ökologie Rechnung getragen wird. Durch den notwendigen Ersatz der Glattbrücke bietet sich die Möglichkeit an, den gesamten Gewässerraum zeitgemäss zu betrachten. Der Fluss soll nicht nur der technischen Funktion des Abführens des Hochwassers dienen, sondern soll als Potential und Chance begriffen werden, der wachsenden Bevölkerung Erholungsraum im Zentrum zu bieten. Dabei ist es wünschenswert, wenn sich die gestaltete Erholungszone nicht nur auf den Bereich von Glattbrücke bis zum blauen Steg beschränkt, sondern sich bis zur Usterstrasse erstreckt. Städtebaulich könnte in Zukunft der Gewässerraum mit angegliederten Parks über den gesamten Flussverlauf das 'Rückgrat' für die Naherholung der Stadt bilden.

2.1 Brücke

Ausgestaltung

Die im Verlauf der Bahnhofstrasse leicht erhabene Brückenkonstruktion bietet in Zukunft Einblick in den Gewässerraum mit den Erholungseinrichtungen. Transparenz und Ästhetik des leichten Schwungs der Brückenkonstruktion sowie die damit verbundenen, anschliessenden Parkbestandteile vermitteln eine neue Qualität des öffentlichen Raumes im Stadtzentrum. Das Bauwerk wird vollständig neu erstellt. Die Brücke wird als robuste monolithische längs vorgespannte Rahmenkonstruktion ausgebildet. Der gedrungene trapezförmige Vollquerschnitt weitet sich parabelförmig von der Brückenmitte ausgehend zu den Widerlagern auf. Die geschwungene Brückenunterkante erlaubt ein schlankes Bauwerk bei gleichzeitiger Einhaltung des geforderten Freibords. Die neue Glattbrücke weist eine lichte Spannweite von 18,00 m auf, die Brückenbreite variiert mit 12,40 m im Feld und 16,40 m bei den Widerlagern. Die Konstruktionshöhe des Überbaus variiert zwischen 0,45 m in Feldmitte und 0,95 m bei den Widerlagern. Die Widerlager werden mittels Mikropfählen tiefenfundiert, wobei die intakte Pfahlfundation (Holzpfähle) weiterverwendet wird.



Nutzung

Die Glattbrücke wird neu erstellt um die künftigen Anforderungen aus wasserbaulicher und verkehrstechnischer Sicht in den nächsten 80 Jahren erfüllen zu können. Mit je zwei Fahrstreifen à 6,70 m und im Minimum 2,50 m breiten Trottoirs werden weiterhin den fünf öffentlichen Buslinien und darüber hinaus eine Nutzung durch zweispurigen Strassenverkehr, Fussgänger sowie Radfahrer die Querung der Glatt ermöglicht.

Durchflussprofil und Hochwasserschutz

Die Gewährleistung des wasserbaulichen Lichtraumprofils der Glatt muss seit dem Hochwasser vom 14. Mai 1999 zwingend gewährleistet sein. Mit dem Freibord von mindestens 1,00 m in der Brückenmitte wird bei einem Höchstwasserstand von 432.90 (HQ100) dem Aspekt der Hochwassersicherheit Rechnung getragen.

Aufrechterhaltung des Verkehrs

Während der Bauzeit der neuen Glattbrücke wird die Bahnhofsstrasse gesperrt. Mit einem ausgeklügelten ganzheitlichen Verkehrskonzept werden der öffentliche Verkehr sowie der motorisierte Individualverkehr umgeleitet. Das ÖV-Umleitkonzept wurde mit den Verkehrsbetrieben Glattal an der gemeinsamen Sitzung vom 2. Februar 2012 vorbesprochen. Der Langsamverkehr wird über einen flussobenseits gelegenen provisorischen Steg mit einer Breite von 4,00 m und behindertengerechten Massnahmen geführt.

Konzeptwahl

Die Fahrbahnplatte weitet sich zu den Widerlagern hin grosszügig auf und führt die Passanten mit einer einladenden Geste zu den Glattufeln. Der gebogene Konsolkopf verschmilzt Brücke und Sitzstufen zu einer Grossform. Die Grenzbefestigungen sowie die Stufen werden in Beton ausgeführt, der durchgängig verwendete Werkstoff unterstreicht das räumliche Kontinuum. Der Volumetrie der Brücke liegt ein straffes geometrisches System zu Grunde. Die Krümmungsradien von Trägeransicht und Grenzbefestigungsgrundriss beschreiben linear Kurven. Der Brückengrundriss ist somit ein geometrisches Abbild des Trägeraufrisses. Ein feingliedriges Staketengeländer zeichnet den Bogen des elegant geschwungenen Brückenkordons nach. Die signifikante "Butterfly"-Form prägt das Erscheinungsbild des Bauwerkes und verleiht dem Stadtraum eine schlichte, unverwechselbare Identität.

Konstruktive Anforderungen

Die Konstruktion der neuen Glattbrücke muss dauerhaft, unterhaltsarm sein und der Nutzung durch den normierten Strassenverkehr gerecht werden. Dies wird über ein elegantes, schlankes, aber robustes Rahmentragwerk erreicht. Dabei werden nicht nur die in den einschlägigen Tragwerksnormen benannten Aspekte der Nutzungstauglichkeit und die der Tragsicherheit beachtet, sondern auch ein sorgfältig durchdachtes Bauverfahren und eine seriös geplante und reibungslose Bauausführung. Dies wird wiederum durch eine robuste konstruktive Durchbildung, einwandfreie Betonverarbeitung und Ausbildung eines hochwertigen Oberflächenschutzes erreicht.

Statische Berechnungen

Das Tragwerkskonzept der Glattbrücke sieht eine monolithische, pfahlfundierte Rahmenkonstruktion vor. Die elegant geschwungene Unterkante folgt dem vorgegebenen Freibord der Glatt. Die Brückenplatte der schlanken Rahmenbrücke ist für ständige Lasten voll vorgespannt und bei den massiven Widerlagerblöcken eingespannt. Das bestehende Widerlager mit der intakten Holz Pfählung wird für die neue Brückenkonstruktion verwendet.



2.2 Strassenbau

Masse und Lage

Der Querschnitt der Bahnhofstrasse wird bis auf den Brückenbereich im bestehenden Zustand belassen. Im Brückenbereich werden beide Fahrstreifen um jeweils 10 cm verbreitert auf neu 3,35 m. Zudem öffnet sich das Trottoir gegen die Brückenenden hin, wodurch die Fussgänger mehr Platz erhalten. Südseitig der Brücke wird eine Fussgängerschutzinsel angeordnet, um eine möglichst grosse Sicherheit der Fussgänger beim Überqueren der Bahnhofstrasse zu garantieren. Die Lage der Fussgängerschutzinsel und das Verkehrskonzept Glattquai wurden mit der Kantonspolizei Zürich am 2. März 2012 besprochen.

Beleuchtung

Die Glattbrücke bildet den Schnittpunkt von der Bahnhofstrasse und der Glatt, mit dem Quai, dem Park und den Uferwegen. In der Achse der Bahnhofstrasse sind hohe Lichtpunkte das Merkmal. Neu bestimmen zwei Kandelaber, je einer neben den beiden Auflager der Brücke, die Lichtsituation. Rechtwinklig dazu sind die Uferpartien der Glatt unterschiedlich genutzt und bearbeitet. Diese werden lichttechnisch mit kleineren Kandelabern umgesetzt. Der Glattquai nimmt mit einer linearen regelmässigen Anordnung, der Park mit einer freien Anordnung, Bezug auf die neue Gestaltung der Anlage. Entlang des Glattquais ist eine funktionale Beleuchtung, welche die Zirkulationsflächen erhellt, eingeplant. Im Park sind zusätzlich Lichtelemente zur Akzentuierung der neuen Bepflanzungsinself eingesetzt.

Parkierung

Die fünf öffentlichen Parkplätze hinter der heute bestehenden Trafostation werden aufgehoben. So wird erreicht, dass ein möglichst offener, attraktiver und einladender Parkeingang entsteht. Die 13 öffentlichen Parkplätze entlang dem Glattquai werden ebenfalls aufgehoben. Die Aufhebung der Parkplätze ist anzustreben, da die Gestaltung sowie das Verkehrsregime mit Einbahnverkehr und Radweg in beide Richtungen einen hohen Bedeutung hat. Der Realersatz der öffentlichen Parkplätze kann vis-à-vis des Kirchgemeindehauses (14 gelbe Parkplätze) angeboten werden. Die vermieteten Parkplätze werden öffentlich zugänglich gemacht.

2.3 Glattquai

Der Glattquai soll seinen Strassenaspekt ablegen und sich in einen Bestandteil des Erholungsraumes am Fluss wandeln. Anstelle der 13 öffentlichen Parkplätze bieten Bänke das Verweilen an mit Blick auf den wiederbelebten Fluss und den dahinter liegenden Park. Der Promenadencharakter wird betont durch den Streifen der Chaussierung sowie die Ordnung der Möblierungsachse mit Beleuchtung, Abfallbehälter und Bänken. Die Promenade weist inklusive Sitzstufe und Fahrbahn eine Gesamtbreite von rund 6,50 m auf.

Das Einbahnregime des Glattquais wird beibehalten. Vorgesehen ist, den Glattquai mit einem Fahrverbot für Motorfahrzeuge und dem Zusatz „Zubringer gestattet“ zu signalisieren. Vom Konzept her ist es möglich, die Einbahnstrasse in die eine oder in die andere Richtung zu führen.

Mit der Umgestaltung wird die Möglichkeit geschaffen, dass der leichte Zweiradverkehr in beide Richtungen gestattet ist. So kann die signalisierte Veloroute in diesem Abschnitt sichergestellt werden.



2.4 Glatt-Parkanlage

Grundidee

Der im Wettbewerb städtisch gestaltete Ausdruck des Parks sowie die Nutzung wird konkretisiert, in dem die leicht erhabenen Parkinseln überblickbare Räume und Plätze bilden. Der geschwungene Verlauf der Promenade am Fluss bietet sich den zielgerichteten Passanten an – Spiel und Verweilen ist in den kleinräumigen Verzweigungen und Platzöffnungen möglich. Dem Hinterhaus-Rückfassadenaspekt wird durch die Parkaufwertung entgegengewirkt. Gestalterische Aufwertung und grosszügige Transparenz ermöglichen eine soziale Kontrolle im Park.

Parkinseln

Die mit ästhetischem Anspruch modellierten, linsenartig überhöhten, humusierten Grasinseln bilden die prägende Identität des Parks. Die Intensität des städtisch gestalteten Ausdrucks der Inseln nimmt vom Eintrittsplatz an der Bahnhofstrasse gegen die Usterstrasse ab. Die Inseleinfassungen bestehen partiell (mit raumbildender Funktion) aus glattgeschalteten Betonformelementen, teilweise mit Sitzfunktion, sodass auf Einzelbänke verzichtet werden kann. Die formal anspruchsvollen, schlichten Betonformteile können optional in der Schattenfuge am Boden einen indirekten Lichtstreifen enthalten, der in der Dämmerung partiell die geschwungenen Formen verhalten nachzeichnen (und auch zur zusätzlichen Sicherheit beitragen) würde. Die grösstenteils ebenerdigen Abgrenzungen der Inseln erlauben die Unterhalts- und Mäharbeiten sowie das Begehen und Spielen. Bänder aus Ziergräsern betonen die leichten Überhöhungen der Terrainmodellierung, sodass interessante Einblicke und Überblicke über die dreidimensional wirkende Gräser Landschaft möglich sind. Im Wechsel der Jahreszeiten werden die Gräser bereichernde Aspekte für die Parkbesucher bieten. Die charakteristischen, ausdrucksstarken Weidenbäume prägen den Uferbereich sowie den Eintrittsplatz und werten dabei auch im Bereich des abgebrochenen Trafobaus die Rückfassade des angrenzenden Hauses auf. Jegliches Unterholz bei den bestehenden, erhaltenswerten Bäumen wird entfernt, sodass der grosszügige, überblickbare Aspekt erreicht werden kann.

Trafostation / WC-Anlage / Ausgestaltung

Mit der Möglichkeit der Redimensionierung des Trafogebäudes bietet sich die Chance für eine stadträumliche Neuordnung für den Nahbereich der neuen Brücke. Eine grosszügige Öffnung für den Eintritt in die Promenade wird möglich. Die ausdrucksstarken, überblickbaren Grasmodellierungen der Parkinseln reichen bis an den Eintrittsplatz an der Bahnhofstrasse. Der Stadtrat hat mit Beschluss Nr. 2012-255 vom 23. August 2012 entschieden, dass die neue Trafostation unterirdisch gebaut werden soll. Oberirdisch wird nur noch der Treppenabgang sowie die zugehörige WC-Anlage zu sehen sein. Die bestehende Trafostation und WC-Anlage hat eine Bestandsgarantie, weshalb mit einer Bewilligung für die neue Anlage gerechnet werden kann, obwohl sie innerhalb des Gewässerraums liegt. Die Parkplätze hinter der heute bestehenden Trafostation sollen aufgehoben werden, um einen möglichst offenen und einladenden Parkeingang zu bilden und die Attraktivität des Parks zu steigern. Die Eingangsschwelle der neuen Trafostation liegt über der definierten Kote des Extremhochwassers der Glatt. Damit ist die Hochwassersicherheit gegeben, zumal die neue Glattbrücke mit dem erweiterten Durchflussprofil auch nicht mehr als „Stauer“ wirkt. Das Bauwerk ist gegen Auftrieb zu dimensionieren, was mit einer entsprechend massiven Betonkonstruktion gewährleistet wird. Ein gesamtheitliches Abdichtungskonzept des Bauwerks selber sowie der Kabeleinführungen im Detail stellen die Dichtheit des Bauwerks sicher.

Risikobetrachtung Hochwasser

Der Zugang zur Trafostation liegt auf einer Höhe von 433.94 m.ü.M (OK Schwelle Zugang). Im Bereich der Trafostation liegt die Extremhochwasserkote EHQ der Glatt bei ca. 433.44. Das zusätzliche Freibord bis zur Oberkante der Schwelle beträgt 50 cm, wodurch eine Gefährdung so gut wie ausgeschlossen werden kann. Sollte das Hochwasser diese Kote trotzdem übersteigen, würden zuerst die



Strehlgasse und Teile des Glattquais sowie angrenzende Liegenschaften überflutet werden, bevor die Trafostation durch Wassereintritt gefährdet würde.

2.5 Flusslauf

Der Fluss dient nun nicht mehr nur dem Abführen des Hochwassers, sondern wird die attraktive Mitte des Glattparks und der Erholungsnutzung. Ziel ist es, mit den wasserbaulichen Massnahmen der Uferbefestigung, die Erholungsnutzung sowie ökologische Absichten und eine Aufwertung des Landschaftsbildes (anstelle des Kanalaspektes) gleichermassen zu erreichen.

Sitzstufen

Die Sitzstufenanlage schliesst mit normal begehbaren Zwischenstufen an das Widerlager der Brücke an. Die Sitzstufen bestehen aus grossformatigen Betonelementen und werden mit Schattenfugen versetzt, die die horizontale Strukturierung betonen und Leichtigkeit vermitteln. Die Dimensionierung der Stufenelemente erlaubt bequemes Sitzen und Anlehnen. Unter und hinter dem Blättervorhang der Weidenbäume ist ein stimmungsvoller Aufenthalt direkt am Wasser möglich. Die Anordnung ist zwingend und garantiert die Hochwassersicherheit.

Ökologie

Einseitige, wechselseitig eingebaute Grundbuhnen verursachen ein dynamisches Fliesen und einen tieferen Wasserstand in diesem Niederwassergerinne, was ein viel reicheres aquatisches Leben ermöglicht, als im heutigen gleichmässig flachen Kanal. ‚Störsteine‘ im Fließwasser und Hohlräume in der Uferbefestigung bieten Standplätze für Fische und ökologische Nischen für Kleingetier. Die kiesige, gesteinsreiche Böschungssicherung bietet Voraussetzung für Hochstaudenfluren und Magerwiese.

Erholungsnutzung

Die einseitig, wechselseitig eingebauten Grundbuhnen sind partiell über dem Normalwasserstand mit Rundgestein, Geröll, Kies und einigen grösseren, plattigen Steinen ausgestattet, die Kindern beliebten Spielanlass bieten. Ausserdem sind diese Stellen – für sinnliche Eindrücke empfängliche Naturen in unmittelbarer Nähe des Wassers, mit Glitzern, Plätschern und Rauschen – gesuchte Orte.

Landschaftsbild

Die erwähnten Einbauten in den Fluss können den Kanalaspekt wohlthuend verändern und eine Revitalisierung bewirken, die unter den gegebenen Umständen ein Optimum ermöglicht. Wegen der Niederwassereinbauten wird hydraulisch der Hochwasser-Durchflussquerschnitt sichergestellt, indem auf der linken Uferseite eine Aufweitung und Böschungserhöhung vorgesehen ist.

2.6 Umwelt

UVP-Pflicht

Da das Volumen der wasserbaulichen Massnahmen weniger als 10 Mio. Franken beträgt und die Bahnhofstrasse keine Hauptstrasse ist, ist gemäss Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung keine UVP-Prüfung notwendig.

Natur und Landschaft, Wild

Vom Bauvorhaben sind keine Natur-, Landschafts- und Wildschutzzonen und auch keine schützenswerten Lebensräume oder Kulturobjekte betroffen. Sichtbare Veränderungen bilden die neuen Pflan-



zeninseln im Glattpark und die neue Brücke. Im Flussbereich betrifft dies die neuen Grundbuhnen und die Sitzstufenanlage.

Wald

Im Projektperimeter befindet sich ein kleiner Waldabschnitt, der teilweise gerodet wird. Im Perimeter werden neu Pflanzeninseln erstellt, wodurch ein Teil der Bäume bestehen bleibt und auch einige neue gepflanzt werden. Zusätzlich werden noch die flussbaulichen Massnahmen als ökologische Ausgleichsmassnahmen realisiert.

Grundwasser, Wasserversorgung

Der Grundwasserspiegel im Bereich der Glattbrücke hat einen Mittelwasserstand von ca. 431.75 m.ü.M. und einen Hochwasserstand von 433.25 m.ü.M. Damit befindet sich der Mittelwasserstand im Parkbereich in ca. 2,00 m, im Brückenbereich in ca. 3,00 m Tiefe. Einbauten ins Grundwasser sind nur ausnahmsweise erlaubt, wenn die Durchflusskapazität nicht mehr als 10 % abnimmt.

Oberflächengewässer und aquatische Systeme

Im Projektperimeter wird als einziges Gewässer die Glatt tangiert. Für den Bau des Werkleitungsdükers wurden vom AWEL folgen Randbedingungen auferlegt:

- Die Oberkante des Werkleitungsdükers muss minimal 0,80 m unter der Flusssohle liegen (430.10 m.ü.M.).
- Die Sohle muss wie im bestehenden Zustand wiederhergestellt werden.
- Die bestehende Trafostation hat eine Bestandsgarantie, weshalb mit einer Bewilligung für die mit deutlich reduziertem Volumen geplante Trafostation gerechnet werden kann.
- In Bezug auf die Ökomorphologie wird mit den Grundbuhnen und den Gewässerraum-massnahmen insgesamt eine gute Aufwertung des Gewässerraumes erreicht.

Altlasten

Im Kataster der belasteten Standorte des Kantons Zürich sind in den Ausbaugebieten keine Verdachtsflächen vorhanden.

Abfälle

Die bestehenden Beläge werden auf PAK untersucht und gemäss geltenden Gesetzen entsorgt. Aushubmaterial, welches nicht wiederverwendet werden kann, wird auf bewilligte Deponien geführt. Anlageteile, die abgebrochen werden, werden nach den geltenden Vorschriften entsorgt.

Boden

Der Boden gilt gemäss GIS Kanton Zürich als unbelastet. Ausgebauter Boden wird soweit möglich direkt auf der Baustelle wiederverwendet. Sollte mehr als 50 m³ Material weggeführt werden, muss vor Baubeginn eine Bewilligung beim Kanton eingeholt werden.

Luft

Während der Bauphase werden die Vorschriften zur Luftreinhaltung umgesetzt und eingehalten. Im Betriebszustand erfolgt keine Veränderung zur Ist-Situation.

Naturgefahren: Hochwasser, Massenbewegungen, Lawinen, Erdbeben (BAFU)

Der Projektperimeter wird mehrheitlich der Hochwasser Gefahrenstufe „geringe Gefährdung“ (Hinweisbereich) zugeordnet. Der nähere Uferbereich parkseitig befindet sich teilweise im Gefährdungsbereich „mittlere Gefährdung“ (Gebotsbereich). Für die neue Brücke über die Glatt gelten die Minikalkoten nach Vorgaben AWEL (in Brückenmitte HQ 100 + 1,00 m (433.90). Damit kann die Hochwassersicherheit gewährleistet werden. Durch den zusätzlichen Freiraum zwischen dem Wasserspiegel bei HQ 100 und der Brücke wird einer allfälligen Verklauung der Brücke mit Schwemmholz vorgebeugt. So kann der Engpass bei der Brücke entschärft und die Durchflusskapazität deutlich



erhöht werden. Die Kunstbauten werden gemäss den geltenden Richtlinien zur Erdbebbensicherheit geplant und erstellt.

2.7 Abwasseranlagen

Der 51-jährige Mischabwasserkanal im Glattquai hat mehr als die Hälfte der gerechneten Betriebsdauer von rund 80 Jahren erreicht. Der heutige Kanal besteht aus Spezialbetonrohren mit Spitzmuffenverbindungen, die aus den Erfahrungen der letzten Jahre heraus als undicht einzustufen sind und so das Grundwasser der nahegelegenen Glatt gefährden. Im Zuge der umfangreichen Sanierungsarbeiten für Werkleitungen und Brückenersatz in der Bahnhofstrasse werden die bestehenden Abwasseranlagen ersetzt.

2.8 Werkleitungen

Elektro

Die Elektrotrassen müssen den neuen Verhältnissen angepasst und teilweise ergänzt werden.

Gas

Die Gasleitung oberwasserseitig der Brücke wird neu, wie alle anderen Werkleitungsquerungen, unter der Glatt hindurchgeführt. Die Nennweite der Querung beträgt 250 mm und erhält unter der Glatt ein zusätzlich umhüllendes Schutzrohr aus Stahl. Eine zweite, schon unter der Glatt verlegte Querung muss einer Widerlagerverbreiterung weichen und wird deshalb an neuer Lage unter der Glatt, ebenfalls mit einem Schutzrohr hindurchgeführt.

Wasser

Die Wasserleitungen werden angepasst und teilweise ergänzt sowie oberwasserseitig der Brücke neu, wie alle anderen Werkleitungsquerungen, unter der Glatt hindurchgeführt.

Swisscom

Die Swisscom-Leitungen werden angepasst und teilweise ergänzt und zusammen mit der Gas- und Wasserleitung unter der Glatt hindurchgeführt.

2.9 Bauablauf / Bauphasen / Verkehrsführung

Die Fischschonzeit dauert generell von Anfang Oktober bis Ende April. Bauarbeiten im Gewässer- raum dürfen deshalb nur zwischen Mai und September ausgeführt werden.

Phase 1, Werkleitungsbau

Die Bauphase 1 beinhaltet die Werkleitungsarbeiten in der Umgebung der Brücke und in der Bahnhofstrasse. Die Werkleitungsquerungen unter der Glatt sind der Hauptbestandteil dieser Bauphase. Die Querungen müssen fertig gestellt und umgespleisst werden, bevor der Brückenabbruch in Phase 2 beginnen kann, damit die Versorgung durchgehend aufrechterhalten werden kann. In der Phase 1 wird zudem oberwasserseitig eine provisorische Fussgängerbrücke erstellt. Während der Phase 1 wird die Brücke für den motorisierten Individualverkehr gesperrt. Der öffentliche Verkehr kann in dieser Bauphase die Brücke unter Lichtsignalsteuerung weiterhin passieren.

Phase 2, Brückenbau

Die Phase 2 des Projektes startet mit dem Abbruch der bestehenden Brücke, sobald alle bestehenden Werkleitungen umgelegt wurden. Anschliessend wird das Brückenwiderlager angepasst und verbreitert, bevor die neue Brücke erstellt wird. In dieser Zeit ist die Brücke von keinem Verkehrsteilnehmer passierbar. Der öffentliche Verkehr wird gemäss dem Umleitkonzept der VBG umgeleitet. Die



Fussgänger und Fahrradfahrer können die Glatt über die provisorische Fussgängerbrücke mit geringem zeitlichen Mehraufwand passieren.

Phase 3, Neugestaltung Glattraum

Im Anschluss an den Brückenbau wird der Fischerweg neu gestaltet. Der Park wird aufgeschüttet, die Pflanzeninseln erstellt und parallel dazu die Hauptarbeiten für den Bau der unterirdischen Trafostation realisiert. Gleichzeitig werden auch die Anpassungen am Glattquai vorgenommen und die ökologischen Aufwertungsmassnahmen im Flussbereich oberwasserseitig der Brücke realisiert. Die Glattbrücke der Bahnhofstrasse kann in dieser Phase wieder ohne Behinderung von allen Verkehrsteilnehmern passiert werden. Auf dem Glattquai ist jedoch mit Behinderungen zu rechnen. Dieser wird abschnittsweise erstellt, sodass alle Grundstückszufahrten, sofern nicht direkt am Zufahrtsbereich gearbeitet wird, von mindestens einer Seite aus zugänglich sein werden. Fussgänger können während dieser Zeit den Glattquai in einem signalisierten Bereich durchgehend passieren.

3 Landerwerb

Landerwerb, Landbeanspruchung

Es wird zwischen Landerwerb, Dienstbarkeiten und vorübergehender Landbeanspruchung während der Bauphase unterschieden. Für die Strasse sind Baulandflächen von total 37,2 m², davon 25 m² in der Zone Z2 sowie 12,2 m² in der Kernzone K1 zu erwerben. Der Baulandpreis beträgt Fr. 2'000.00.

Die Abtretungsflächen sind Bauland, liegen aber im Baulinienbereich und sind deshalb nicht überbaubar.

Abhängig von den konkreten Umständen des Einzelfalles (Lage und Form der Restparzelle, Verlust an Ausnutzungspotential, etc.) werden von der Gerichts- und Verwaltungspraxis bei den minderwertigen Flächenabschnitten im Abstandsbereich Abschläge von einem Viertel bis zu drei Vierteln des vollen Baulandverkehrswertes als angemessen erachtet:

Vorgartenabzug von $\frac{1}{4}$ bis $\frac{3}{4}$ Gewählt = $\frac{1}{4}$ Vorgartenabzug

$\frac{1}{4}$) 2'000 minus $\frac{1}{4}$ = Fr. 500.00 = Fr. 1'500.00 mit Verlust der Ausnutzung

$\frac{1}{4}$) 2'000 minus $\frac{1}{4}$ = Fr. 500.00 / Ausnutzung bleibt auf altem Grundstück 1'500:2 = Fr. 750.00

Ohne Ausnutzungsübertragung werden Fr. 1'500.00 pro m² entschädigt. Mit Ausnutzungsübertrag werden Fr. 750.00 pro m² entschädigt.

Die Kosten für die Wiederinstandstellung gehen zulasten der Stadt. Für die Landbeanspruchung für Installationsflächen werden Fr. 5.00 pro m² und Monat entschädigt (gemäss Sondergebrauchsverordnung).

4 Öffentliche Auflage nach Strassen- und Gewässerschutzgesetz resp. der Gewässerschutzverordnung

Das Bauvorhaben sowie die Festlegung des Gewässerraumes wurden vom 22. November 2013 bis 23. Dezember 2013 nach §§16/17 Strassengesetz, § 18/38 Wasserwirtschaftsgesetz sowie Art. 36a des Gewässerschutzgesetzes öffentlich aufgelegt. Insgesamt sind 11 Einsprachen eingegangen.

Die Stellungnahme zu den eingegangenen Einsprachen liegt als Zusammenfassung mit Datum vom 20. März 2014 vor. Zu den Einwendungen zur Gewässerraumfestlegung nimmt der Planungsträger (Baudirektion, AWEL) Stellung (§ 15 b Abs. 1 HWSchV).



Verordnung über den Hochwasserschutz und die Wasserbaupolizei (HWSchV)

Am 1. Januar 2011 ist die Änderung des Gewässerschutzgesetzes in Kraft getreten. Der Bundesrat hat auf Verordnungsstufe die neuen gesetzlichen Bestimmungen konkretisiert und auf den 1. Juni 2011 in Kraft gesetzt. Im Wesentlichen werden durch das neue Bundesrecht die folgenden Gegenstände neu geregelt:

- Sicherung des Gewässerraums
- Revitalisierung der Gewässer
- Verminderung der negativen Auswirkungen von Schwall und Sunk (kurzfristige unnatürliche Abflussschwankungen) unterhalb von Wasserkraftwerken
- Reaktivierung des natürlichen Geschiebehaushalts der Gewässer
- Unmittelbarer Handlungsbedarf besteht bei der Sicherung des Gewässerraums in Bauzonen

Im Kanton Zürich besteht derzeit noch kein Verfahren zur definitiven Festlegung des Gewässerraums. Bis der Gewässerraum definitiv ausgeschieden ist - dies sollte spätestens bis Ende 2018 erfolgen - regeln die Übergangsbestimmungen der GSchV direkt und grundeigentümerverbindlich die Bemessung der von Bauten und Anlagen freizuhaltenden Uferstreifen. Die neuen Vorschriften ersetzen weitestgehend die bisherige Vorschrift von § 21 des kantonalen Wasserwirtschaftsgesetzes (WWG), die einen Gewässerabstand von 5,00 m verlangt hat. Durch die Anpassung der kantonalen Verordnung über den Hochwasserschutz und die Wasserbaupolizei HWSchV (in Kraft seit 1. November 2012) wird den Planungsträgern nun die Möglichkeit eröffnet, im Rahmen von nutzungsplanerischen Verfahren im Sinne von §§ 36 - 89 Planungs- und Baugesetz (PBG) der Baudirektion die Festlegung des Gewässerraums nach Art. 41a und 41b GSchV zu beantragen. Zudem ist der Gewässerraum in Verfahren zur Festsetzung von Wasserbauprojekten gemäss § 18 Abs. 4 WWG festzulegen.

Der Gewässerraum muss in einem Mindestperimeter festgelegt werden. Der Perimeter, der durch das AWEL definiert wurde, führt von der Bahnhofstrasse bis zur Usterstrasse.

Festlegen Gewässerraum durch Verfügung

Die Baudirektion, AWEL, legt den Gewässerraum mit Verfügung 0842 vom 26. Mai 2014 fest (§ 15 b Abs. 1 HWSchV). Die Einwendungen zur Gewässerraumfestlegung sowie die Stellungnahme des Planungsträgers hierzu werden in der Verfügung erwähnt.

5 Weiteres Vorgehen und Termine

- | | |
|---|----------------------------------|
| - Gewässerraumfestlegung durch Baudirektion | erfolgt am 26. Mai 2014 Nr. 0842 |
| - Projektfestsetzung Stadtrat | 10. Juli 2014 |
| - Kreditgenehmigung Gemeinderat | Herbst/Winter 2014 |
| - Volksabstimmung | Frühling 2015 |
| - Unternehmenssubmission | Sommer 2015 |
| - Vorbereitungsarbeiten / Realisierung | Winter 2015 / 2016 |

6 Schnittstellen zu übergeordneten Planungsverfahren

Überregionales Freiraumkonzept Glattraum „Fil Bleu“

Der Stadtrat hat sich in seinen Legislaturzielen 2010 - 2014 dafür ausgesprochen, dass der Glattraum im Zentrum der Stadt aufgewertet wird, damit Dübendorf als Wohn- und Arbeitsort weiter an Attraktivität gewinnt. Schon seit dem Jahr 2006 sind zudem im behördenverbindlichen LEK der Stadt Dübendorf die naturnahe Umgebungsgestaltung des Glattrausms einerseits (Massnahmenblatt Nr. 16) sowie verschiedene Aufwertungsmassnahmen entlang der Glatt zur Erholungsnutzung andererseits (Massnahmenblatt Nr. 19) mittelfristig zur Umsetzung vorgesehen.



Im RegioROK Glattal 2010 wurde unter anderem festgehalten, dass im Übergangsbereich zwischen Opfikon, Wallisellen, Dübendorf und Zürich (Stadtkreise 11 und 12) durch eine Gemeinde- und Regionen übergreifende Gebietsplanung „Fil Bleu“ bessere Gestaltungs- und Nutzungsmassnahmen evaluiert und insbesondere für den Langsamverkehr und die Freiraumvernetzung kurzfristig umgesetzt werden sollen. Der Bearbeitungsperimeter umfasst den vorwiegend im Siedlungsgebiet liegenden, städtisch geprägten Glattraum von Dübendorf bis Opfikon. Der Betrachtungsperimeter reicht situativ unterschiedlich tief in die angrenzenden Siedlungen.

Im Rahmen des Projekts „Fil Bleu“ wird primär auf konzeptioneller Stufe eine stufengerechte Vorstellung über den gesamten Glattraum im gesamten Perimeter aufgezeigt. Es ist Aufgabe weiterer Planungsschritte, gezielt an den dringlichsten Problembereichen konkrete Projekte zu entwerfen. Das von der Stadt Dübendorf bereits weit vorangetriebene Projekt zu Glattbrücke und Glattquai gemäss vorliegendem Antrag und Weisung ist mit dem Projekt „Fil Bleu“ abgestimmt.

Agglomerationsprogramm

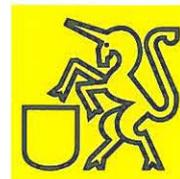
Der Bund unterstützt Städte und Agglomerationen bei der Lösung ihrer Probleme im Agglomerationsverkehr finanziell mit Mitteln aus dem Infrastrukturfonds. Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 26. Februar 2014 entschieden, dem Parlament zu beantragen, 36 Agglomerationsprogramme der zweiten Generation ab 2015 mit 1,68 Mrd. Franken zu unterstützen (Geschäft Nr. 14.028, Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr vom 26. Februar 2014).

Das überregionale Freiraumkonzept Glattraum „Fil Bleu“ ist im Agglomerationsprogramm der zweiten Generation des Kantons Zürich integriert und mit RRB 576/2012 an den Bund überwiesen worden. Der Bund hat das Vorhaben in seiner Prüfung als sogenannte A-Massnahme anerkannt und damit in die Massnahmenliste für sein Programm Agglomerationsverkehr zur Mitfinanzierung ab dem Jahr 2015 vorgesehen.

Für den Abschnitt Usterstrasse bis Bahnhofstrasse in Dübendorf wird im Agglomerationsprogramm der zweiten Generation des Kantons Zürich für die Langsamverkehrsverbindung entlang der Glatt von Kosten in der Höhe von rund 1 Mio. Franken ausgegangen (Agglomerationsprogramme des Kantons Zürich 2. Generation, Seite 59 bzw. Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal 2. Generation, Annex 4 Massnahmenblätter, Massnahmenblatt G_LV 1). Das vorliegende Projekt zu Glattbrücke und Glattquai gemäss vorliegendem Antrag und Weisung umfasst nur einen Teil dieses gesamten Abschnitts. Bei einer Beteiligung des Bundes aus dem Infrastrukturfonds könnte somit mit einem Bundesbeitrag gerechnet werden.

7 Kosten

Der auf der Preisbasis vom Juni 2012 errechnete Kostenvoranschlag wurden aufgrund von Erfahrungszahlen und Vorofferten erstellt und hat eine Genauigkeit von +/- 10 %, ist konjunkturabhängig und setzt sich wie folgt zusammen:



Ersatz der Glattbrücke und Anpassungen der Uferbereiche mit Gesamtkosten von Fr. 5'800'000.00

Baukosten inkl. Landerwerb		Ersatz Brücke / Sanierung und Umgestaltung Glatt- quai	Umgestaltung Glattpark	
Teilbereich Brücke inkl. Strassenbau	Fr.	1'530'000.00		
Teilbereich Brücke inkl. Strassenbau - Werkleitungen	Fr.	135'000.00		
Brücke Teilbereich Werkleitungsbau (Lei- tungsquerungen Glatt)	Fr.	450'000.00		
Brücke Teilbereich Werkleitungsbau (Werkleitungserschliessung Bahnhofstras- se Nord)	Fr.	60'000.00		
Teilbereich Glattquai	Fr.	320'000.00		
Teilbereich Fischerweg, Glattpromenade	Fr.	505'000.00	350'000.00	
Teilbereich Glatt / Glattpark - Werkleitun- gen	Fr.	180'000.00		
Teilbereich Trafostation / nur Zugang oberirdisch / mit WC	Fr.		425'000.00	
Teilbereich Trafostation / nur Zugang oberirdisch / mit WC - Werkleitungen	Fr.		115'000.00	
Unvorhergesehenes: 5 % der Baukosten (aufgerundet)	Fr.	170'000.00	3'350'000.00	30'000.00 920'000.00
Honorare und Gebühren				
Honorar Gesamtprojekt Phase 1: Überar- beiten Vorprojekt, Bauprojekt (Planerge- meinschaft Butterfly)	Fr.	325'000.00		
Honorar Gesamtprojekt Phase 2: Aus- schreibung, Ausführungsprojekt, Realisie- rung (Planergemeinschaft Butterfly)	Fr.	535'000.00	90'000.00	
Verkehrsplaner Umleitungskonzept / Flan- kierende Massnahmen MIV / Knotenkapä- zitäten	Fr.	25'000.00		
Parallelprojekt Gewässerraumfestlegung (Auflage nach Wasserwirtschaftsgesetz)	Fr.	50'000.00		
Nebenkosten (Dossiers, Ausführungsdo- kumente, Öffentlichkeitsarbeit etc.)	Fr.	25'000.00		
Gebühren, amtliche Vermessung (Nach- führung), evtl. Rechtskosten	Fr.	25'000.00		
Reserve für Spezialisten, Unvorhergese- henes, Kleinaufträge, evtl. Einweihungs- fest	Fr.	15'000.00	1'000'000.00	10'000.00 100'000.00
MwSt. 8,0 % (gerundet)	Fr.		348'000.00	82'000.00
Totalkosten	Fr.	inkl. MwSt.	4'698'000.00	1'102'000.00
Gesamttotal	Fr.	inkl. MwSt.		5'800'000.00



Kostenbeteiligungen

Die Baudirektion (AWEL) hat für die Renaturierung des Glattraves mit Schreiben vom 3. Juli 2014 einen Betrag von Fr. 500'000.00 bereits definitiv zugesichert. Die Glattwerk AG wird einen pauschalen Beitrag von Fr. 300'000.00 an die unterirdische Trafostation entrichten.

Totalkosten	Fr. 5'800'000.00
Anteil AWEL an Revitalisierung Glatt	Fr. - 500'000.00
Anteil Glattwerk AG an Trafostation	Fr. - 300'000.00
Nettokosten ca. inkl. MwSt.	Fr. 5'000'000.00

Kreditgenehmigung

Der Beitrag der Baudirektion (AWEL) von Fr. 500'000.00 kann für die Kreditgenehmigung von den Totalkosten in Abzug gebracht werden, weil er bereits rechtskräftig zugesichert ist.

Totalkosten (brutto)	Fr. 5'800'000.00
Anteil AWEL an Revitalisierung Glatt	Fr. - 500'000.00
Nettokredit inkl. MwSt.	Fr. 5'300'000.00

Budgetierung

Für die Sanierung der Brücke sowie vom Glattquai und der Glatt-Promenade sind im Jahr 2014 300'000.00 im Jahr 2015 Fr. 400'000.00, im Jahr 2016 Fr. 3'800'000.00 sowie im Jahr 2016 Fr. 1'300'000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto 1620.5010.170, eingestellt. Der Gesamtbeitrag im Finanzplan beläuft sich somit auf 5,8 Mio. Franken.

Kapitalfolgekosten

Mit der Kapitalfolgekostenberechnung wird die zukünftige Belastung der Laufenden Rechnung dargestellt. Gemäss Kreisschreiben der Direktion der Justiz und des Innern betreffend dem Rechnungswesen in den Zürcher Gemeinden (§ 37 lit. a) ist für Abschreibung und Verzinsung mit Kosten von mindestens 10 % der Nettoinvestitionen zu rechnen. Die jährliche Belastung in der Laufenden Rechnung beträgt folglich Fr. 500'000.00.

Überregionales Freiraumkonzept Glattraum „Fil Bleu“ und Programm Agglomerationsverkehr

Das vorliegende Projekt zu Glattbrücke und Glattquai gemäss vorliegendem Antrag und Weisung ist Teil des vom Bund zur Mitfinanzierung vorgesehenen überregionale Freiraumkonzept Glattraum „Fil Bleu“. Bei einer Beteiligung des Bundes aus dem Infrastrukturfonds könnte mit einem Bundesbeitrag von maximal rund Fr. 200'000.00 bis Fr. 300'000.00 gerechnet werden. Bis Klarheit über diese allfällige Beteiligung herrscht, sind jedoch noch einige Voraussetzungen zu erfüllen (z. B. Beschluss Botschaft zum Programm Agglomerationsverkehr durch eidgenössisches Parlament). Es wird daher darauf verzichtet, einen Bundesbeitrag bereits einzuplanen. Die bei der Stadt Dübendorf anfallenden Kosten würden sich bei einem Bundesbeitrag um den entsprechenden Betrag reduzieren.

Konsequenzen einer Ablehnung vom Kredit für das Bauvorhaben

Die Glattbrücke ist in einem mehr als desolaten Zustand und muss dringend ersetzt werden. Die Restnutzungsdauer wird auf zwei Jahre, also bis Mitte 2016 geschätzt. Die Statik hat sich in den letzten Jahren massiv verschlechtert und lässt einen weiteren Betrieb nur mit Nutzungseinschränkungen zu. Das bedeutet, dass eine Gewichtsbeschränkung eingerichtet werden muss und der öffentliche Verkehr nicht mehr auf der Glattbrücke kreuzen darf. Der Stadtrat müsste im Falle einer Ablehnung durch den Gemeinderat einen Kredit von rund Fr. 4'700'000.00 als gebundene Ausgabe genehmigen.



Diese Ausgaben beinhalten den Ersatz der Glattbrücke sowie die Erstellung der Hochwassersicherheit bis zur Casinostrasse.

8 Antrag

Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat, das Projekt und den Kredit für die Sanierung der Glattbrücke und die Umgestaltung des Glattquais zu genehmigen und z. H. der Urnenabstimmung zu verabschieden.

Dübendorf, 10. Juli 2014

Stadtrat Dübendorf

Lothar Ziörjen
Stadtpräsident

Martin Kunz
Stadtschreiber



GR Geschäft 10/2014

Bahnhofstrasse, Ersatz Glattbrücke, Glattquai, Sanierung und Umgestaltung sowie Umgestaltung vom Glattpark bzw. Fischerweg
Projektgenehmigung, Kreditbewilligung

Wir beantragen Zustimmung.

8600 Dübendorf,

Geschäfts- und Rechnungsprüfungskommission

Dr. Andrea Kennel
Präsidentin

Beatrix Peterhans
Sekretärin

Dieser Antrag wird zum Beschluss erhoben.

8600 Dübendorf,

Gemeinderat Dübendorf

Patrick Schnider
Präsident

Beatrix Peterhans
Sekretärin

Rechtskräftig

gemäss Bescheinigung des
Bezirksrates Uster
vom



Aktenverzeichnis

GR Geschäft-Nr. 10/2014

Bahnhofstrasse, Ersatz Glattbrücke, Glattquai, Sanierung und Umgestaltung sowie Umgestaltung vom Glattpark bzw. Fischerweg
Projektgenehmigung, Kreditbewilligung

1. Weisung vom 10. Juli 2014 (dreifach)
2. Stadtratsbeschluss Nr. 14-225 vom 10. Juli 2014
3. Stadtratsbeschluss Nr. 13-22 vom 31. Januar 2013
4. Stadtratsbeschluss Nr. 13-313 vom 31. Oktober 2013
5. Verfügung AWEL 0842 vom 26. Mai 2014
6. Technischer Bericht
7. Übersichtsplan 1:25000
8. Situation Gestaltung 1:200
9. Schnitte Gestaltung 1:100
10. Katasterplan Brücke
11. Übersichtsplan Brücke
12. Detailplan Brücke
13. Situation Werkleitungen 1:200
14. Situation Oberfläche mit Werkleitungsschnitt 1:100
15. Normalprofile 1:100
16. Bauphasen / Bauprovisorien 1:500
17. Kurzbericht Festlegung des Gewässerraums
18. Situation Gewässerraumfestlegung 1:500
19. Tabelle Landerwerb
20. Landerwerbsplan 1:200