

Stadt Dübendorf Abteilung Tiefbau 	Bearbeitungsstufe: Vorprojekt		
	Gemeinde: Stadt Dübendorf Strasse: Usterstrasse Strecke: Schulhausstrasse bis Glattbrücke Vorhaben: Aufwertung Strassenraum, Hitzeminderung		
	Usterstrasse Technischer Bericht		
Gez.: as	Gepr.: as	Format: A 4	Proj.-Nr.: 24009
Dat.: 08.05.2026	Änderungen:		CAD-File:
Projektverfasser	 HYDRAULIK AG INGENIEURE UND PLANER RÄFFELSTRASSE 32 - 8045 ZÜRICH		
	Nr. 24009.3.001		



Dokumentenkontrolle	
Autor	Ardita Shala
Telefon	044 555 37 33
E-Mail	Ardita.shala@ingbau.ch
Erstellt am	8. Mai 2026
Status	Vorprojekt
Klassifizierung	Definitiv
Dateiname	Technischer Bericht Usterstrasse West



Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage / Begründung des Vorhabens	6
1.1	Einleitung	6
1.2	Vorhaben Dritter	6
2	Vorgaben.....	6
2.1	Projektziele	6
2.2	Übereinstimmung mit der Raumplanung.....	6
2.3	Dimensionierungsgrundlagen.....	7
2.4	Projektorganisation	7
3	Zustandserfassung.....	8
3.1	Geotechnische Untersuchungen	8
3.2	Kunstabauten (gemäss Fachhandbuch Kunstbauten).....	8
3.3	Strassen.....	8
3.3.1	Staatsstrassen	8
3.3.2	Ausnahmetransportrouten	8
3.3.3	Strassenentwässerung	8
3.3.4	Unfallstatistik.....	8
3.3.5	Alltags- und Freizeitveloverkehr	9
3.3.6	Öffentlicher Verkehr.....	10
3.3.7	Wanderwege.....	11
3.3.8	Fussgänger.....	11
4	Umwelt	11
4.1	Luftreinhaltung und Klimaschutz	11
4.2	Hitzeminderung.....	12
4.3	Lärm	12
4.4	Erschütterungen	13
4.5	Nichtionisierende Strahlung.....	13
4.5.1	Strom (NIS).....	13
4.5.2	Licht	13
4.6	Grundwasser.....	13
4.7	Oberflächengewässer und aquatische Ökosysteme.....	14
4.7.1	Gefahrenkarte Naturgefahren	15
4.8	Abwasser, wassergefährdende Stoffe.....	15
4.9	Boden.....	16
4.9.1	Umgang mit Boden beim Bauen	16
4.9.2	Bodenverwertung	17
4.9.3	Fruchtfolgefächern (FFF).....	17
4.10	Belastete Standorte	17
4.11	Abfall, Entsorgung	18
4.12	Umweltgefährdende Organismen.....	18
4.13	Störfallvorsorge.....	18



4.14	Wald	18
4.15	Flora, Fauna, Lebensräume	18
4.16	Ökologischer Ausgleich	18
4.17	Landschaft und Ortsbild.....	19
4.18	Kulturdenkmäler, archäologische Stätten.....	19
5	Projekt	20
5.1	Projektbeschreibung	20
5.1.1	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	20
5.1.2	Öffentlicher Verkehr.....	20
5.1.3	Veloverkehr.....	21
5.1.4	Fussverkehr	21
5.2	Projektierungselemente	21
5.3	Projektrisiken	25
5.4	Mitwirkung der Bevölkerung §13 StrG.....	25
5.5	Velostandards	26
6	Verkehrsführung während Ausführung	26
7	Koordination	26
7.1	Projektkoordination mit den möglichen involvierten Stellen	26
8	Erwerb von Grund und Rechten	26
9	Kosten	26
9.1	Grundlage Kostenermittlung	26
10	Terminplan	28
11	Verschiedenes	28
12	Inhaltsverzeichnis Projektmappe	28
13	Anhänge	28
13.1	Nachweis Schleppkurven	28



Zusammenfassung

Die Usterstrasse in Dübendorf stellt eine zentrale Verkehrsachse im Siedlungsgebiet dar und erfüllt eine wichtige Funktion für den motorisierten Verkehr, den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr. Im heutigen Zustand weist der Strassenraum Defizite insbesondere hinsichtlich der Veloinfrastruktur, der Fussverkehrssicherheit sowie der Aufenthaltsqualität auf. Zudem besteht aufgrund der hohen Versiegelung und fehlender Beschattung eine starke Hitzebelastung.

Ziel des Projekts ist die siedlungsorientierte und klimaangepasste Aufwertung der Usterstrasse. Ein zentraler Bestandteil des Projekts ist die klimaangepasste Gestaltung des Strassenraums. Durch zusätzliche Begrünung, Baumpflanzungen, Beschattungselemente sowie sickerefähige Beläge wird die Hitzebelastung reduziert und die natürliche Versickerung von Regenwasser gefördert. Das Strassenabwasser wird teilweise gezielt in Grünflächen geleitet, um die Kanalisation zu entlasten und die Vegetation zu unterstützen.

Neben der Erneuerung der Strasse stehen insbesondere die Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr, die Optimierung der Bushaltestellen sowie Massnahmen zur Hitzeminderung und zur nachhaltigen Regenwasserbewirtschaftung im Fokus.

Der Strassenraum wird neu strukturiert, wobei die Usterstrasse weiterhin in beide Richtungen befahrbar bleibt. Ergänzend werden abschnittsweise Mehrzweckstreifen erstellt, welche das sichere Abbiegen ermöglichen.

Für den Fussverkehr wird beidseitig ein durchgehender Gehweg mit einer Breite von rund 2 m realisiert. Im Sinne der Verkehrssicherheit für die schwächsten Verkehrsteilnehmer werden Einmündungen als Trottoirüberfahrten ausgebildet und Querungshilfen für den Fussverkehr normgerecht gestaltet, wodurch die Durchgängigkeit und Sicherheit deutlich verbessert wird.

Für den Veloverkehr sind beidseitige Radstreifen vorgesehen, wobei diese im Bereich des Mehrzweckstreifens unterbrochen werden müssen.

Die Bushaltestellen «Stadthaus» und «Schwimmbad» werden optimiert und hindernisfrei ausgestaltet.



1 Ausgangslage / Begründung des Vorhabens

1.1 Einleitung

Die Usterstrasse ist zwischen dem Stadthaus und der Glattbrücke eine zentrale Verkehrsachse im Herzen der Stadt Dübendorf. Auf der Usterstrasse liegt eine kommunale Velohauptverbindung sowie eine kantonale Nebenverbindung. Die Veloinfrastruktur ist heute mangelhaft und die Trennwirkung der Achse hoch. Zudem ist der Hitzestau entlang der Strassenachse erheblich. Es besteht deutlicher Handlungsbedarf betreffend Langsamverkehrsinfrastruktur und Aufenthaltsqualität. Insgesamt ist es ein erklärtes planerisches Ziel der Stadt Dübendorf, diese Achse siedlungsorientiert und klimaangepasst aufzuwerten.

Die Kernziele der klimaangepassten Ausgestaltung der Strassenachse sind die Hitzeminderung und das Wassermanagement. Zudem soll die Aufenthaltsqualität im Strassenraum mit gestalterischen Elementen stark verbessert werden.

1.2 Vorhaben Dritter

- Werkleitungen

Sowohl die Glattwerk AG als auch die Wasserversorgung Dübendorf haben Interesse angemeldet. Die entsprechenden Projektbegehren werden im Rahmen der weiteren Projektierung koordiniert und ins Bauprojekt integriert.

2 Vorgaben

2.1 Projektziele

Das Projekt verfolgt zwei Hauptziele, in einem ersten Schritt soll eine nachhaltige und klimaangepasste Planung entwickelt werden. In einem zweiten Schritt wird ein Vorprojekt ausgearbeitet mit Massnahmen aus Schritt 1, für das Vorprojekt gelten folgende Ziele:

- Erneuerung Fahrbahn Usterstrasse
- Erhöhung Sicherheit für den Langsamverkehr
- Normgerechte Querungshilfen
- Verbesserungen der Einlenkknoten
- Optimierung Geometrie Bushaltestelle Stadthaus
- Bepflanzungen
- Terrainaufnahmen für Oberflächenentwässerung

2.2 Übereinstimmung mit der Raumplanung

- Regionaler Richtplan

Regionaler Richtplan Glattal, Beschluss des Regierungsrates vom 13. März 2024 (RRB Nr.257/2024).



- Kommunalen Richtplan

Kommunalen Richtplan Verkehr der Stadt Dübendorf, 2006 durch den Gemeinderat festgesetzt und 2007 von der Baudirektion mit Verfügung ARV / 79 / 2007 genehmigt. Eine Teilrevision um das Bahnhofsgebiet erfolgte 2023.

2.3 Dimensionierungsgrundlagen

- Ausbaustandard Staatsstrassen Kanton Zürich:

Die Einmündungen in die Strehlgasse sowie in die Oberdorfstrasse sind neu als Trottoirüberfahrten gemäss TBA-Richtlinien geplant.

- Verkehrsbelastung (DTV):

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) variiert je nach Abschnitt. Im Bereich der Kreuzung Usterstrasse/Strehlgasse/Oberdorfstrasse beträgt dieser rund 15'000 Fahrzeuge pro Tag. Auf Höhe Leepüntstrasse etwa 8'700 Fahrzeuge pro Tag.

2.4 Projektorganisation

Die Vertreter seitens der Stadt Dübendorf sind:

Sergio Montero als Projektleiter, Abteilung Tiefbau

Die Projektierung und Projektkoordination erfolgten durch:

HYDRAULIK AG, Ingenieure und Planer, 8045 Zürich

Ardita Shala als Projektleiterin

Marco Pesavento als Projektleiter Stv.



3 Zustandserfassung

3.1 Geotechnische Untersuchungen

Es liegen keine geotechnischen Untersuchungen vor.

3.2 Kunstbauten (gemäss Fachhandbuch Kunstbauten)

Im Projektperimeter befinden sich keine Kunstbauten.

3.3 Strassen

3.3.1 Staatsstrassen

Im Projektperimeter befinden sich keine Staatsstrassen. Die Usterstrasse ist eine kommunale Sammelstrasse mit einer Geschwindigkeit von $v=50$ km/h.

3.3.2 Ausnahmetransportrouten

Im Projektperimeter befinden sich keine Ausnahmetransportrouten.

3.3.3 Strassenentwässerung

Im IST-Zustand wird das Oberflächenwasser über die bestehenden Sammler in die öffentliche Regenwasserleitung geleitet.

3.3.4 Unfallstatistik

Gemäss Verkehrsunfallstatistik des Kantons Zürichs (VUSTA) gab es in Dübendorf im Jahr 2024, 200 Verkehrsunfälle mit Sachschaden und 42 Unfälle mit Personenschaden. Es wurde eine Person getötet und es gab 5 schwerverletzte Personen, wovon alle erheblich verletzt wurden. 40 Personen wurden leicht verletzt. *Quelle [Verkehrsunfallstatistik | Kanton Zürich \(zh.ch\)](#).* Für die Usterstrasse sind auf dem Projektabschnitt 14 Verkehrsunfälle seit 2011 registriert. Die genaue Lokalisierung kann aus der Karte von swisstopo entnommen werden. *Quelle: [swisstopo | Strassenverkehrsunfälle \(map.geo.admin.ch\)](#).*

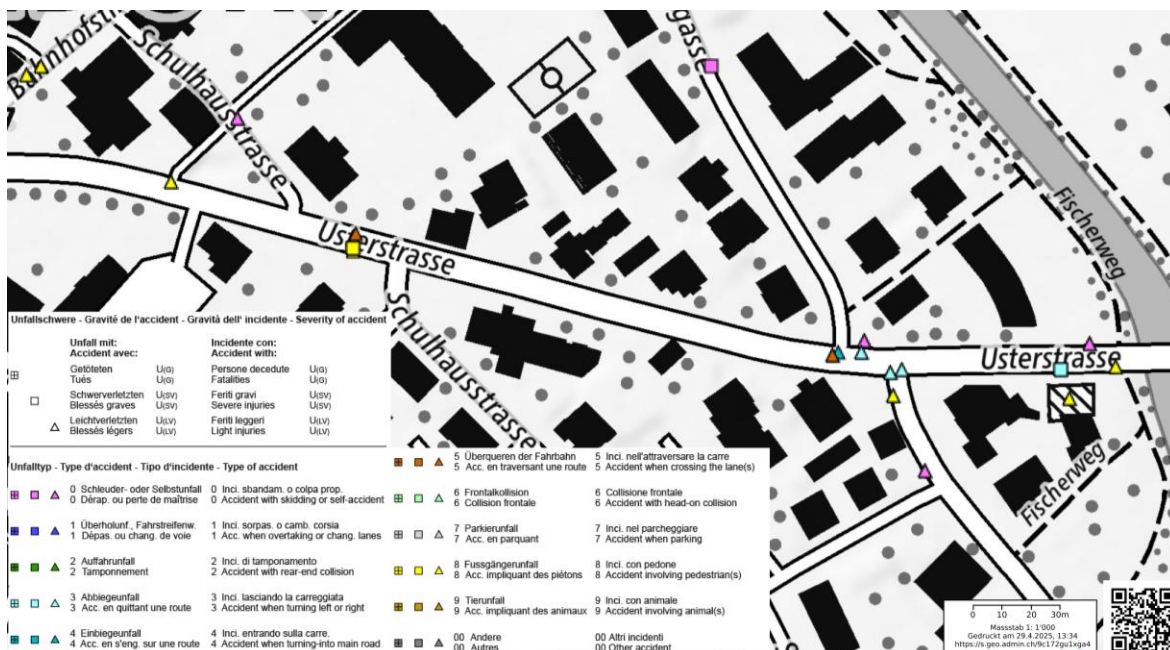


Abb. 1: Verkehrsunfälle, Strassenverkehrsunfälle (map.geo.admin.ch: 29.04.2025)

3.3.5 Alltags- und Freizeitveloverkehr

Gemäss Velonetzplan der Stadt Dübendorf ist die Usterstrasse als bestehende Veloverbindung ausgewiesen. Die Verbindung gehört jedoch nicht zum Velonetz von Schweizmobil und der Projektabschnitt wird vom Kanton als Schwachstelle im Velonetz definiert. Zudem ist heute die Veloinfrastruktur mangelhaft ausgebaut. Auf der Usterstrasse hat es lediglich nicht durchgängig markierte Velostreifen.

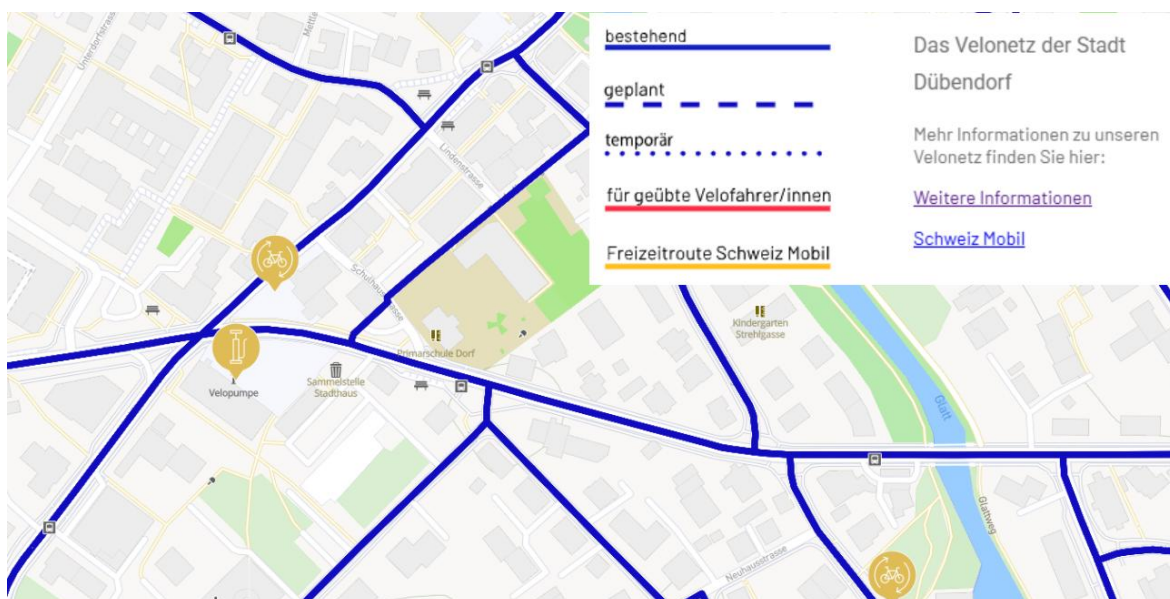


Abb. 2: Velonetzplan (maps.duebendorf.ch: 29.04.2025)

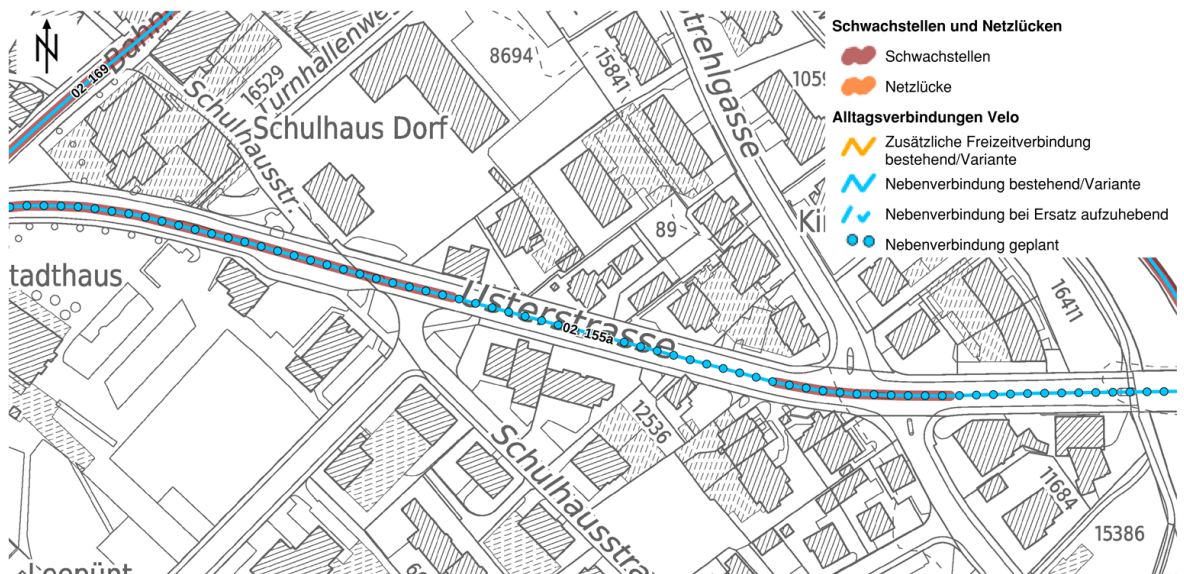


Abb. 3: Velonetz Alltag Kanton Zürich (geo.zh.ch: 29.04.2025)

3.3.6 Öffentlicher Verkehr

Der Projektperimeter befindet sich mehrheitlich in der ÖV-Güteklasse A sowie zu einem kleinen Teil in der Güteklasse B.

Die befahrenen Haltestellen sind «Stadthaus» und «Schwimmbad». Diese werden von der Buslinie 754 sowie vom Nachtbus N77 im 30-Minuten-Takt bedient.

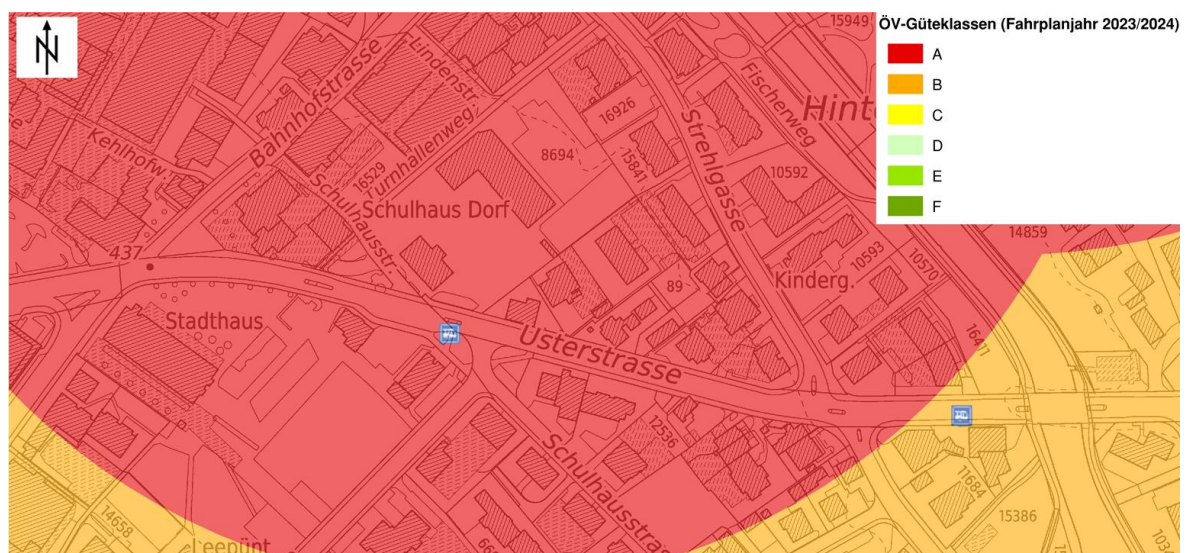


Abb. 4: ÖV-Güteklassen Karte (geo.zh.ch: 29.04.2025)



3.3.7 Wanderwege

Im Projektperimeter befindet sich ein Wanderweg. Dieser führt von der Oberdorfstrasse über die Usterstrasse weiter über die Glattbrücke und dann weiter entlang der Glatt Nord- und Südwärts. Der Wanderweg wird vom Projektvorhaben nicht tangiert.

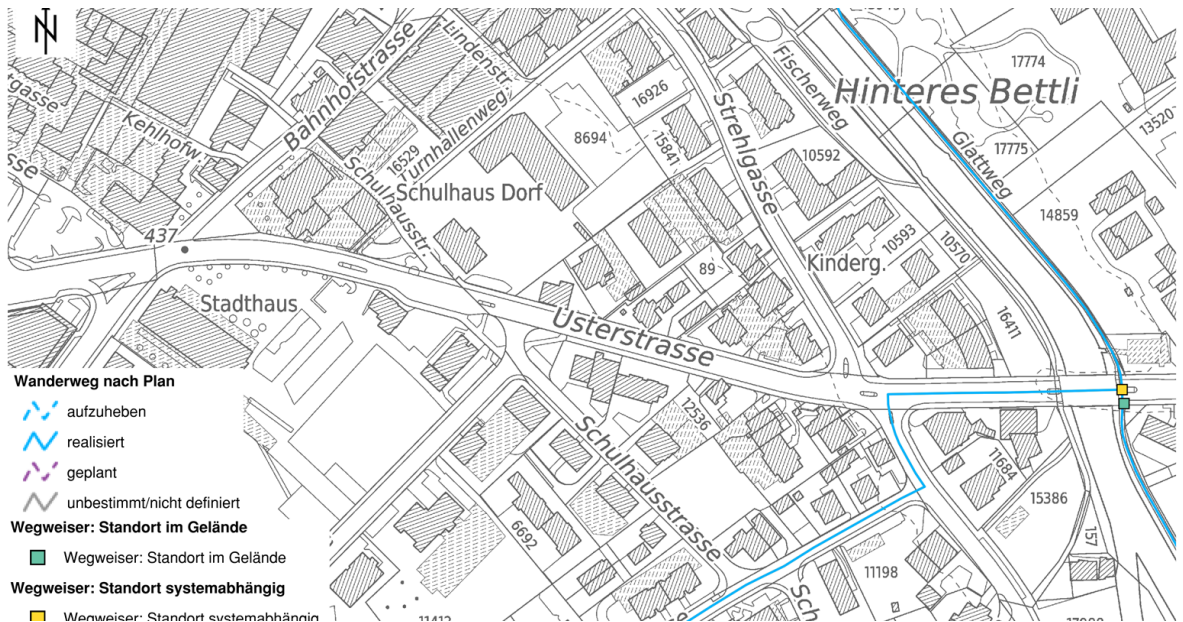


Abb. 5: Wanderwege Zürich (geo.zh.ch: 29.04.2025)

3.3.8 Fussgänger

Der IST-Zustand der Fussgängerinfrastruktur umfasst einen beidseitig durchgängigen Gehweg auf der Nord- und Südseite sowie 4 Fussgängerstreifen. Die Fussgängerquerungen, insbesondere die Mittelsinseln mit Breiten von weniger als 2 m, über die Usterstrasse sind im IST-Zustand nicht normgerecht. An den Kreuzungen Uster-/Schulhaus-/Leepüntstrasse und Uster-/Oberdorfstrasse/Strehlgasse ergeben sich aus den speziellen Geometrien der Strasseneinmündungen komplexe Fussgängerquerungen über die Usterstrasse wie auch über die einmündenden Strassen.

4 Umwelt

Für das vorliegende Projekt ist **keine UVP** erforderlich.

4.1 Luftreinhaltung und Klimaschutz

Das vorliegende Projekt führt zu keinen wesentlichen Verkehrsänderungen (Änderung DTV < 10%). Dementsprechend ergeben sich keine spürbaren Änderungen bei der Luftschadstoffbelastung.



4.2 Hitzeminderung

Das Strassenbauprojekt befindet sich gemäss GIS-Klassierung in einem Raum mit sehr starker Hitzebelastung. Die mittleren PET-Werte liegen zwischen 37° und 40° C.

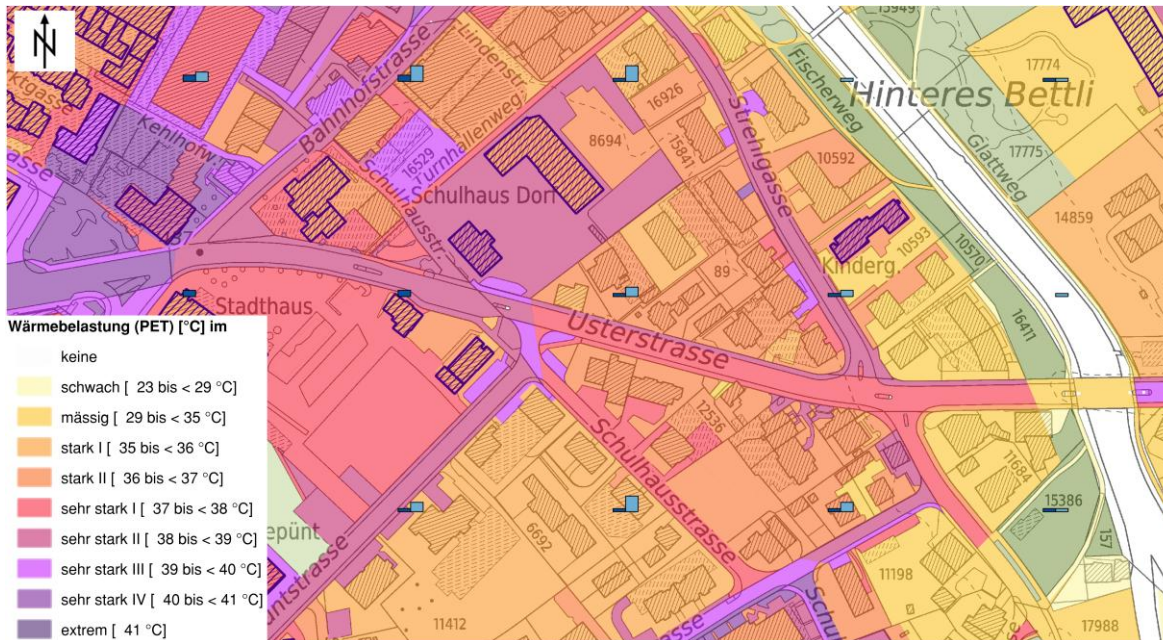


Abb. 6: Hitzebelastung im Strassenraum (geo.zh.ch: 29.04.2025)

4.3 Lärm

Die Usterstrasse ist nicht als lärmrelevante Strasse deklariert. Die Lärmimmissionsgrenzwerte werden für die aktuelle Zonierung auch nachts nie überschritten. Mit dem Projekt wird davon ausgegangen, dass sich die Lärmimmissionen nicht ändern werden.

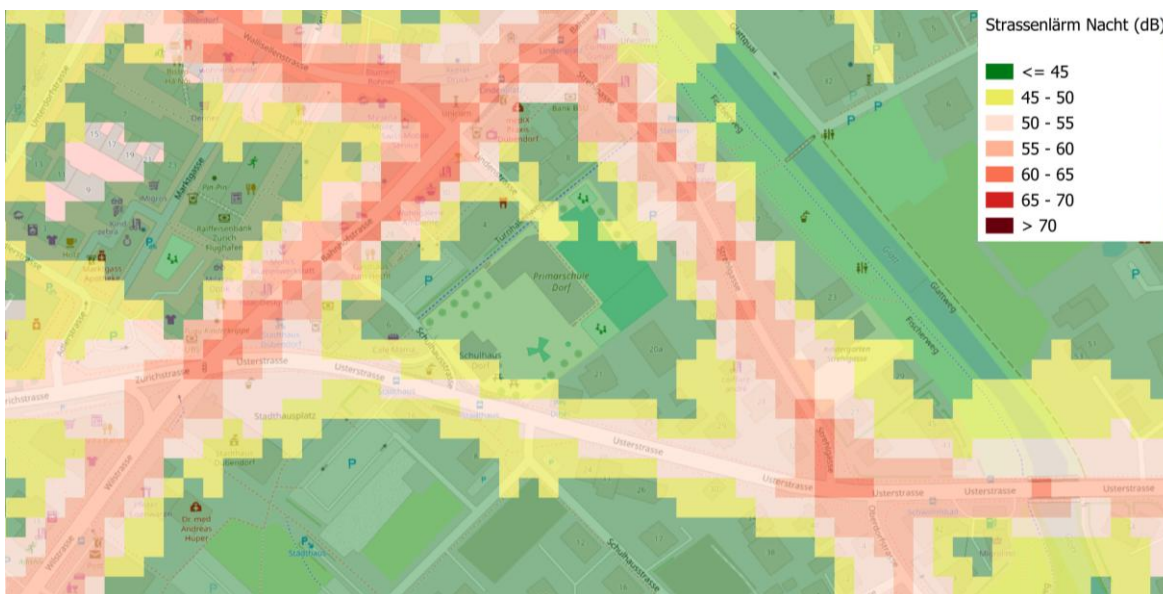


Abb. 7: Strassenlärm-Emissionen zwischen 22 und 6 Uhr (eigene Darstellung)



4.4 Erschütterungen

Es sind keine erschütterungsrelevanten Baumethoden vorgesehen. Im Betrieb kommt es zu keinen relevanten Erschütterungen.

4.5 Nichtionisierende Strahlung

4.5.1 Strom (NIS)

Im Rahmen des Projekts werden keine Anlagen erstellt, welche NIS erzeugen und keine Orte mit empfindlicher Nutzung geschaffen.

4.5.2 Licht

Im Rahmen des Projekts werden keine Anlagen erstellt, welche mehr Licht erzeugen und/oder naturnahe Lebensräume (Gehölz/Hecke/Gewässer usw.) durch Lichtemissionen beeinträchtigen.

4.6 Grundwasser

Der Projektperimeter liegt im Gewässerschutzbereich Au und grenzt im Norden an den Gewässerschutzbereich Ao. Der Projektperimeter liegt zudem im Gebiet mit einer mittleren Grundwassermächtigkeit.

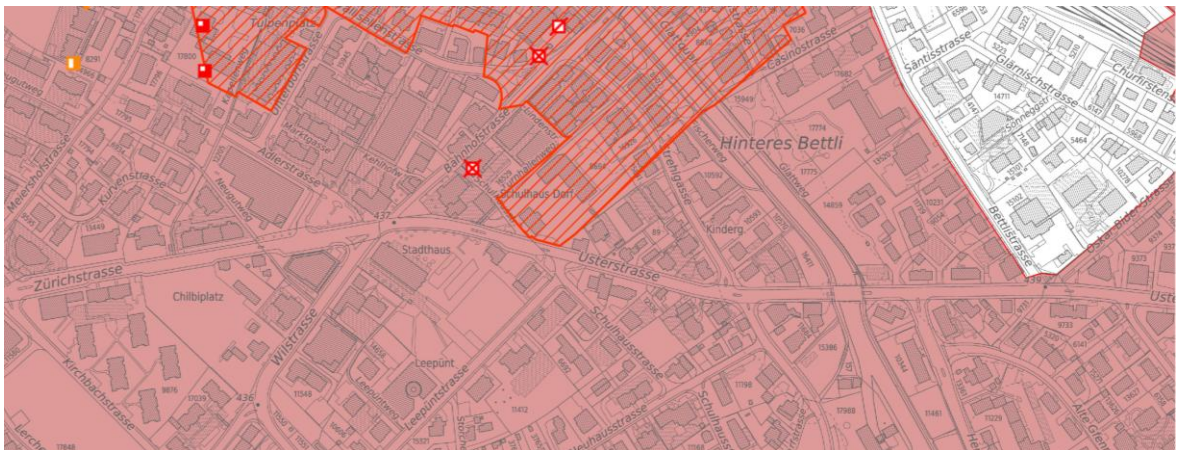


Abb. 8: Gewässerschutzkarte (maps.zh.ch: 30.04.2025)

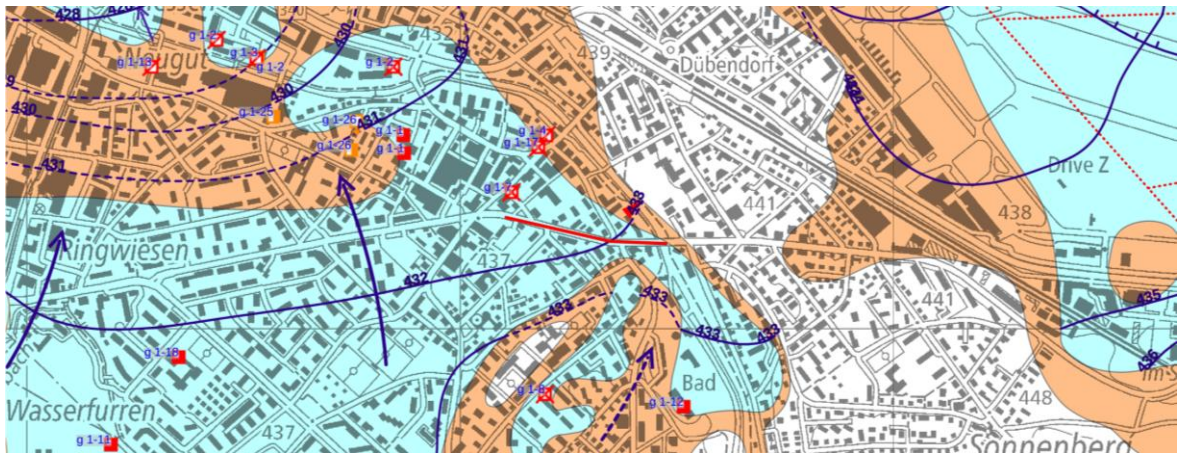


Abb. 9: Grundwasserkarte (maps.zh.ch: 30.04.2025)

4.7 Oberflächengewässer und aquatische Ökosysteme

Die Usterstrasse quert die Glatt, welches als offenes Fließgewässer mit eigener Parzelle eingestuft ist. Der Gewässerraum ist rechtskräftig festgelegt.

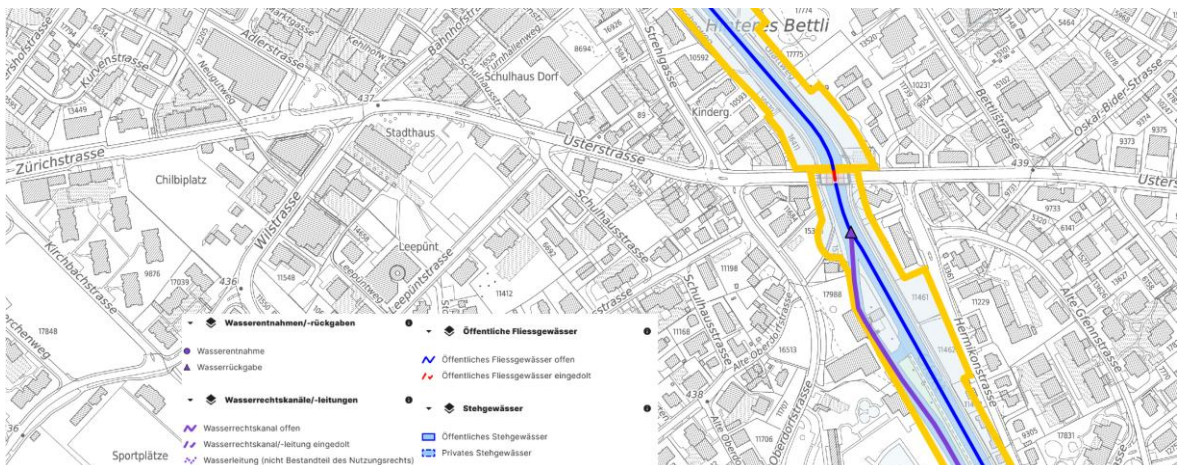


Abb. 10: Gewässerkarte (geo.zh.ch: 06.05.2025)



Abb. 11: Ökomorphologischer Zustand (geo.zh.ch: 06.05.2025)



4.7.1 Gefahrenkarte Naturgefahren

Im Projektperimeter besteht die Gefahr von Oberflächenabfluss bei Starkregenereignissen. Zudem gibt es eine kleine Gefährdung durch Naturgefahren am Glattufer.

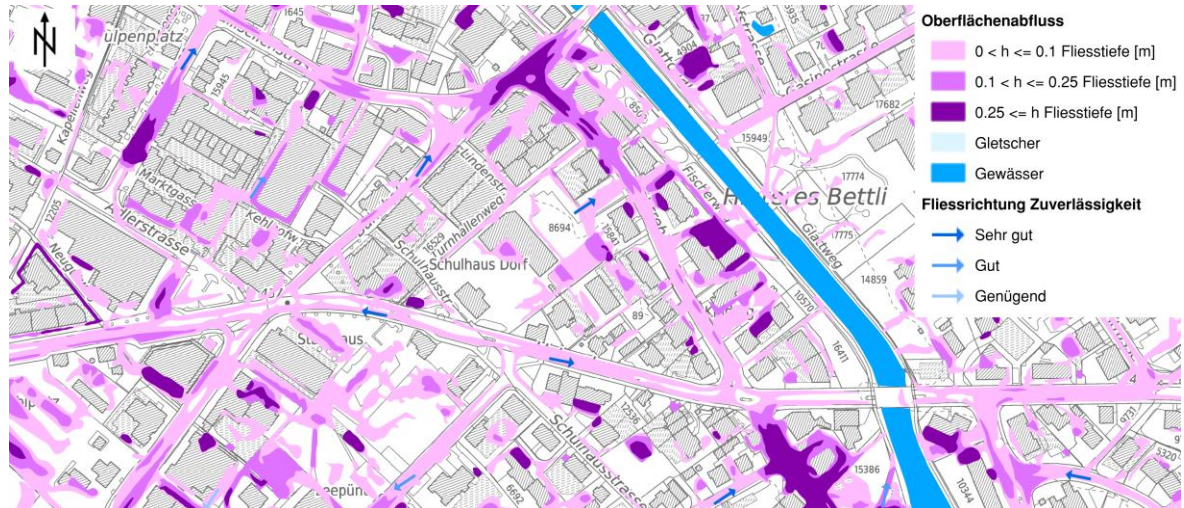


Abb. 12: Naturgefahren: Oberflächenabfluss (geo.zh.ch: 06.05.2025)

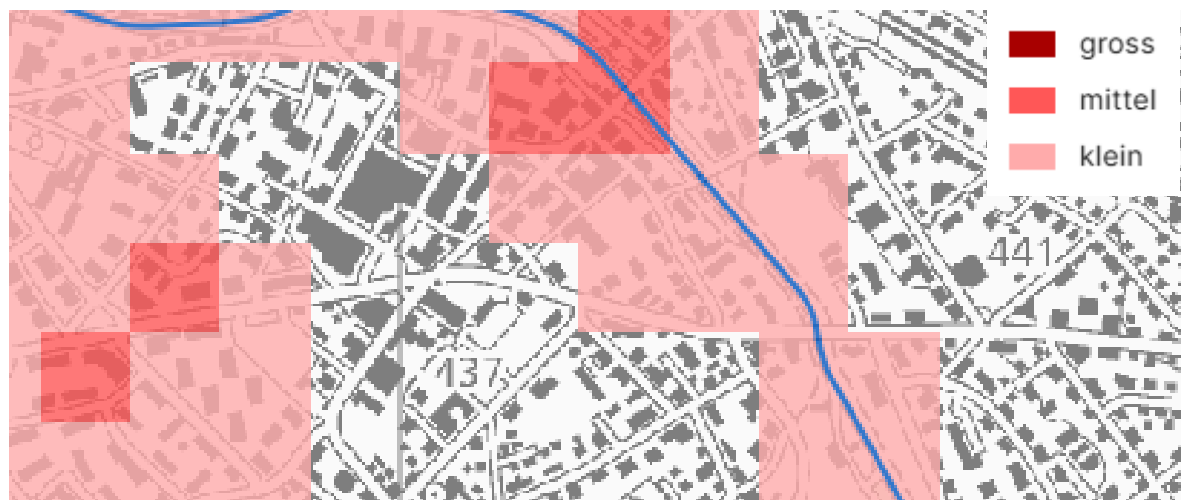


Abb. 13: Naturgefahren: Risikokarte (geo.zh.ch: 06.05.2025)

4.8 Abwasser, wassergefährdende Stoffe

Die vorhandene Strassenentwässerung läuft parallel zum Fahrbahnrand und wird via Strassen-sammler zur best. Regenwasserleitung geleitet.



4.9 Boden

4.9.1 Umgang mit Boden beim Bauen

Der Projektperimeter im Strassenbereich liegt in der Bauzone und unterliegt somit nicht den Vorgaben zu anthropogenen Böden.

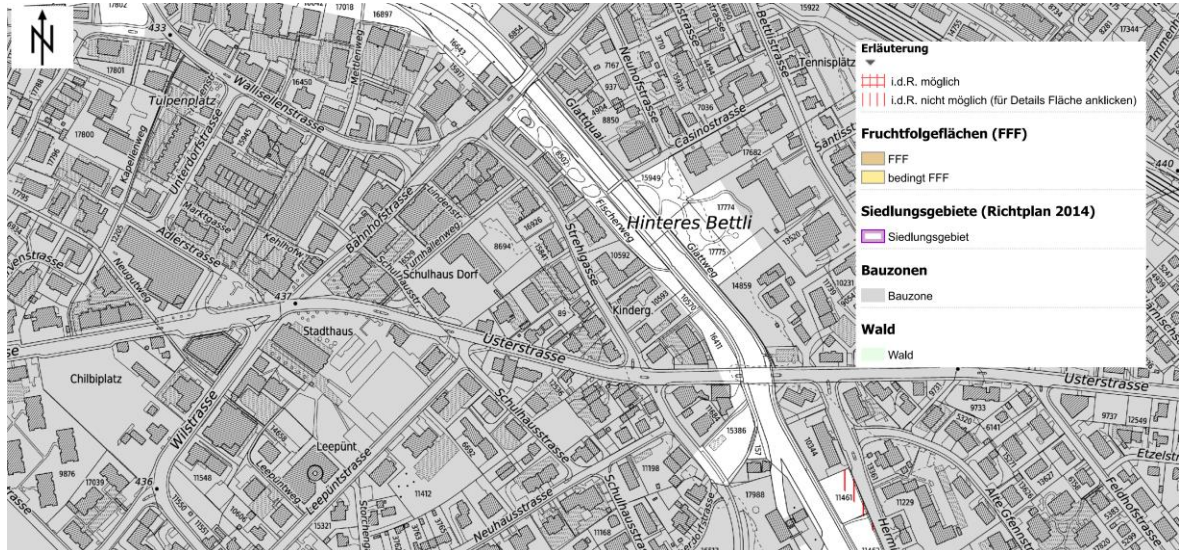


Abb. 14: Hinweiskarte anthropogene Böden (maps.zh.ch: 06.05.2025)

Der Projektperimeter ist als Bereich gleicher Leitstoffkombinationen ausgewiesen.

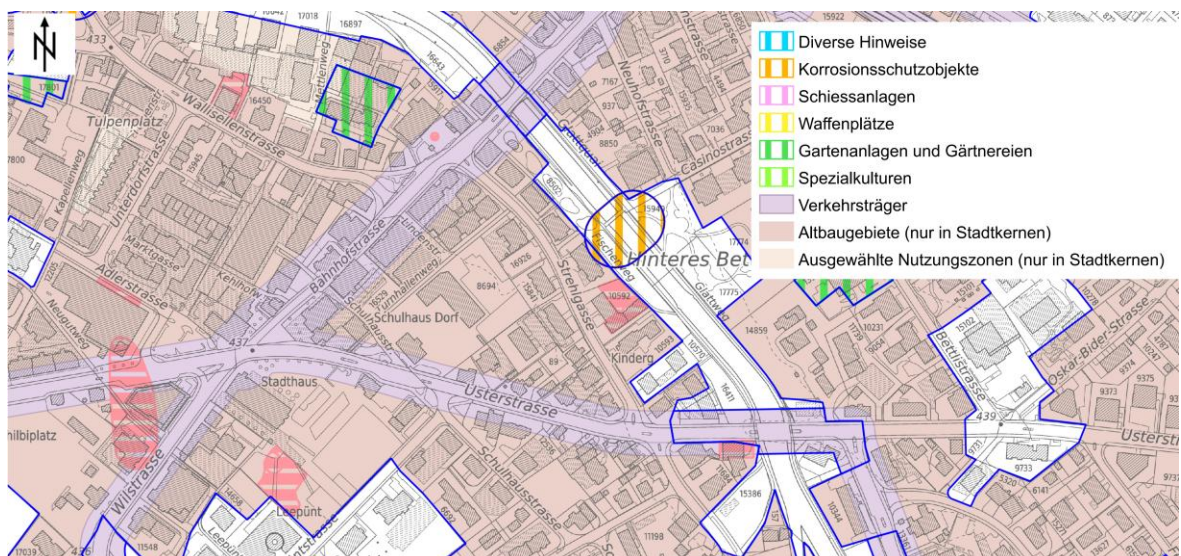


Abb.15: Prüfperimeter für Bodenverschiebungen (PBV) (maps.zh.ch: 06.05.2025)



4.9.2 Bodenverwertung

Die Bodenverwertung innerhalb des Projekts erfolgt durch die Wiederverwendung des anfallenden Bodenaushubs, soweit dies technisch und ökologisch sinnvoll ist. Der Aushub wird geprüft und, wenn möglich, für den Unterbau und andere bauliche Massnahmen direkt vor Ort wiederverwendet.

4.9.3 Fruchtfolgeflächen (FFF)

Im Projektperimeter gibt es keinen Eintrag für Fruchtfolgeflächen.

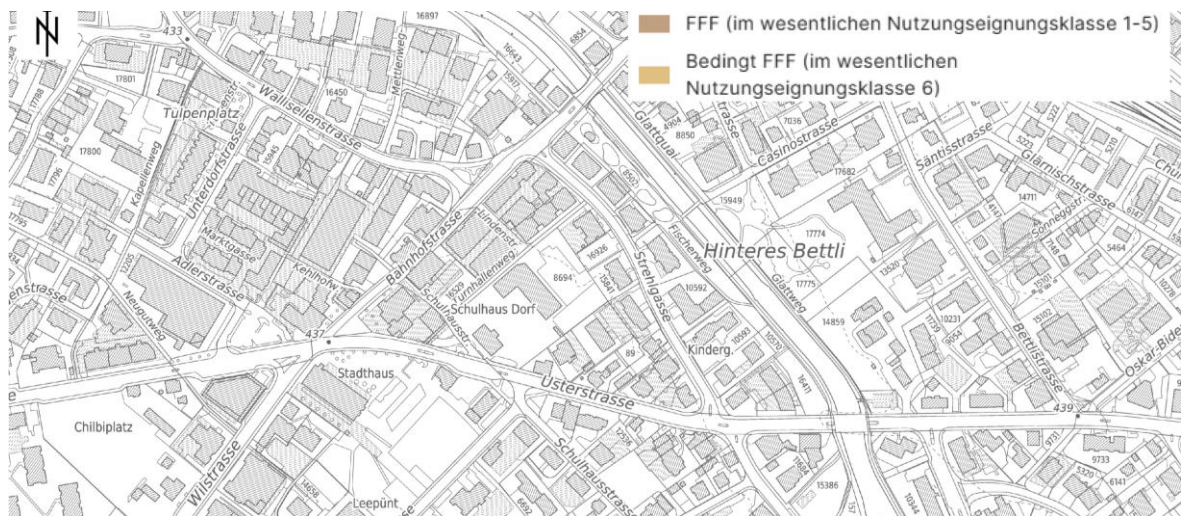


Abb. 12: Fruchtfolgeflächen (geo.zh.ch: 06.05.2025)

4.10 Belastete Standorte

Es befinden sich keine belasteten Standorte im Projektperimeter.

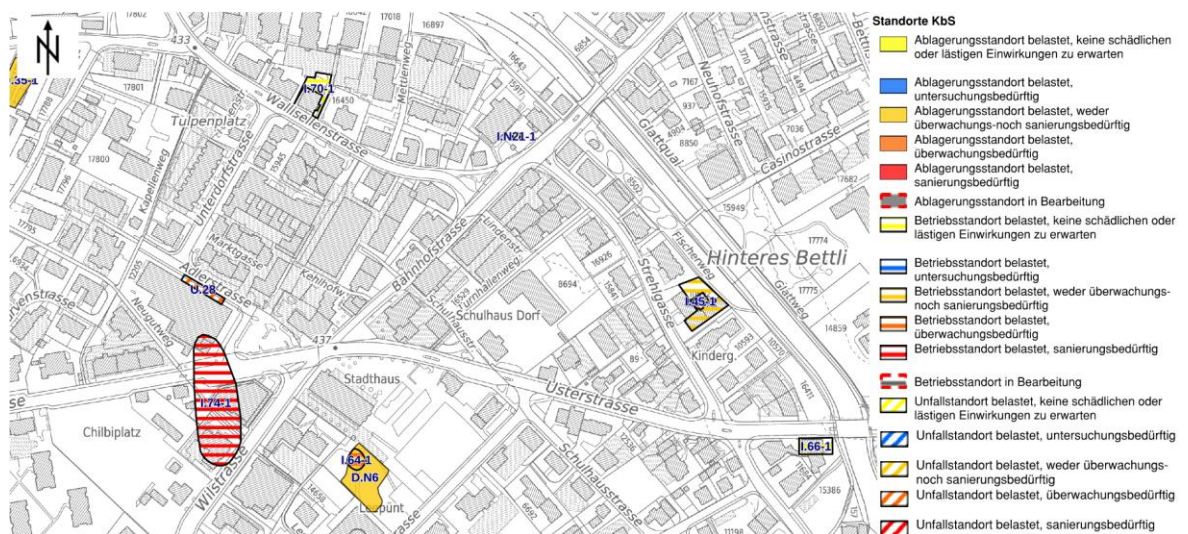


Abb. 13: Kataster der belasteten Standorte (geo.zh.ch: 06.05.2025)



4.11 Abfall, Entsorgung

Durch das Projekt wird nicht viel Abfall erwartet. Sollte dennoch Abfall anfallen, wird sichergestellt, dass alle während der Bauphase entstehenden Abfälle ordnungsgemäß sortiert, getrennt und entsorgt werden.

4.12 Umweltgefährdende Organismen

Im Projekt gibt es keine umweltgefährdenden Organismen.

4.13 Störfallvorsorge

Die Usterstrasse fällt nicht unter die Störfallverordnung.

4.14 Wald

Das Projekt erfordert keine Rodungen und es werden keine Anlagen im Waldabstandsbereich erstellt.

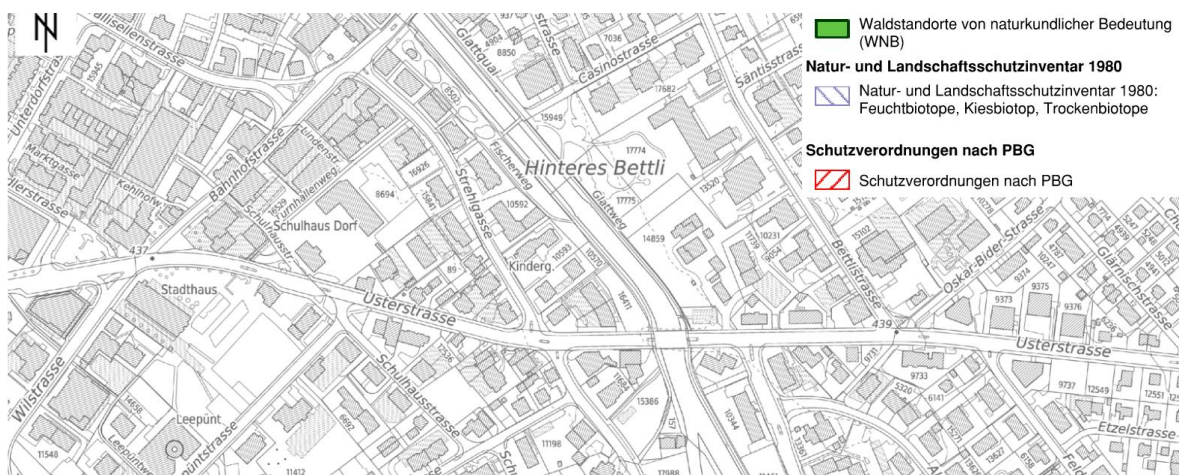


Abb. 14: Waldstandorte von naturkundlicher Bedeutung (WNB) (geo.zh.ch: 06.05.2025)

4.15 Flora, Fauna, Lebensräume

Im Projektperimeter befinden sich keine geschützten oder schützenswerten Lebensräume mit Angaben zum Schutzstatus (national, kantonal, kommunal, andere schützenswerte Lebensräume).

4.16 Ökologischer Ausgleich

Im Projekt wird kein ökologischer Ausgleich gefordert. Es werden im Rahmen der Strassenraumgestaltung freiwillige ökologische Massnahmen ergriffen. Diese umfassen die Schaffung von Grünflächen, die Bepflanzung mit Bäumen sowie die Verwendung von Sickersteinen zur Förderung der natürlichen Versickerung von Regenwasser.



4.17 Landschaft und Ortsbild

Im Projektperimeter befinden sich keine schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung.

4.18 Kulturdenkmäler, archäologische Stätten

Im Projektperimeter befinden sich vereinzelt geschützte oder schützenswerte Kulturdenkmäler (Mit Angaben zum Schutzstatus) aber keine archäologischen Stätten.



Abb. 19: Archäologische Zonen und Denkmalschutzobjekte (maps.zh.ch: 06.05.2025)



Abb. 20: Kommunale Kulturobjekte (du.geoweb.gossweiler.com: 06.05.2025)



5 Projekt

5.1 Projektbeschreibung

Das Projekt umfasst die Oberbausanierung der Usterstrasse zwischen der Usterstrasse 3 bis 44 inklusive der Bushaltestelle «Schwimmbad» und «Stadthaus». Das Projekt sieht neben der Oberbausanierung der Sammelstrasse auch eine Aufwertung des Strassenraums sowie eine Verbesserung der Veloinfrastruktur vor.

Der Strassenraum soll mit punktuellen Beschattungselementen und einer verstärkten Baumbepflanzung passiv gekühlt werden. Als zusätzliches Kühlelement wird ein sogenannter Cool-Clump (dichte Biomasse-Pakete mit hoher Biodiversität) projektiert. Mit einem wasserdurchlässigen Belag im Mittelstreifen und der Baumbepflanzung am Strassenrand soll zudem mehr Strassenwasser vor Ort versickert werden können. Zudem werden vereinzelt neue Sitzgelegenheiten geschaffen, um den Aufenthalt im Strassenraum siedlungsfreundlicher zu gestalten.

Zur Verbesserung der Strassensicherheit werden die Querungen für den Fussverkehr normgerecht ausgebaut.

5.1.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Usterstrasse bleibt im Endzustand weiterhin in beide Richtungen befahrbar. Durch die Implementierung von Trottoirüberfahrten an der Schulhausstrasse, Strehlgasse und Oberdorfstrasse wird der Verkehrsfluss geregelt und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht. Der in Teilabschnitten erstellte Mehrzweckstreifen mit einer Breite von 2.30 m ermöglicht ein sicheres Abbiegen in die Seitenstrassen. Der geplante Querschnitt im Bereich der Kernfahrbahn beträgt 5.0 m Fahrbahnbreite. Die Fahrbahnbreiten im Bereich des Mehrzweckstreifens sind beidseitig auf 3.60 m ausgelegt.

5.1.2 Öffentlicher Verkehr

Die Haltestelle «Stadthaus» wird etwa an der gleichen Lage wie im Ist-Zustand geplant. Die Haltekante in Fahrtrichtung Glattdrücke ist als Busbucht mit einer Kissenlösung (+16 / +22 cm, Zürich-Bord) und einer Länge von 20 m geplant. Die Haltekante in Fahrtrichtung Zentrum ist als Fahrbahnhaltestelle mit einer hohen Haltekante von +22 cm (Zürich-Bord) und, aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse, mit einer Länge von 12 m geplant. Zudem ist diese aufgrund der neu geplanten Mittelinsel und des Fussgängerstreifens nicht überholbar.

Im Projektperimeter wird nur die südliche Haltekante der Haltestelle «Schwimmbad» auf Seite der Socar-Tankstelle baulich angepasst. Die nördliche Haltekante wurde mit dem Sanierungsprojekt der Glattdrücke bereits baulich angepasst. Die südliche Haltekante wird etwa an der gleichen Lage wie im Ist-Zustand geplant. Sie ist als Fahrbahnhaltestelle mit einer hohen Haltekante von +22 cm (Zürich-Bord) und ebenfalls, aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse, mit einer Länge von 12m



vorgesehen. Durch die neu geplante Mittelinsel ist ein Überholen der Fahrbahnhaltestelle nicht möglich.

Sämtliche Haltekanten werden aufwärtskompatibel ausgestaltet und können ebenfalls von Gelenkbussen bedient werden.

5.1.3 Veloverkehr

Die Velorichtlinie des Kantons Zürich geben für die Kernfahrbahn eine Radstreifenbreite von 1.80 m vor. Analog zum Projekt Usterstrasse Ost wurden die Radstreifenbreiten auf 1.75 m pro Richtung festgelegt.

Im Bereich des Mehrzweckstreifens werden die Radstreifen unterbrochen. Eine gleichzeitige Erstellung von Mehrzweckstreifen und Radstreifen hätte einen unverhältnismässig grösseren Landerwerb zur Folge gehabt. Dieser ist jedoch aufgrund der örtlich vorhandenen Platzverhältnisse teilweise nicht möglich.

5.1.4 Fussverkehr

Der Fussverkehr spielt eine zentrale Rolle im Projekt. Im gesamten Perimeter wird beidseitig ein durchgehend rund 2 m breiter Gehweg erstellt. Die Einmündungen werden als Trottoirüberfahrten geplant, um eine durchgängige Gehwegvernetzung zu gewährleisten.

5.2 Projektierungselemente

- Horizontale und vertikale Linienführung:
Die horizontale Linienführung im Kreuzungsbereich wird fahrdynamisch ausgelegt, um eine sichere und effiziente Verkehrsführung zu gewährleisten. An der vertikalen Linienführung werden grundsätzlich keine Veränderungen vorgenommen, um die bestehende Strassentopografie beizubehalten und Eingriffe in die Umgebung zu minimieren.
(Plan Nr.: 24009.3.100.1, Situation 1:200)
- Querschnitt (Normalprofil):
Die Normalprofile liegen der Aktenmappe bei.
(Plan Nr.: 24009.3.102.1, Normalprofile 1:50)
- Fahrbahnoberbau:
Der Aufbau ist in den Normalprofilen erkennbar und liegt der Aktenmappe bei.
(Plan Nr.: 24009.3.102.1, Normalprofile 1:50)
- Entwässerung:
Das Strassenabwasser wird grundsätzlich am Strassenrand gefasst und der Kanalisation



zugeführt. An bestimmten Stellen, auf Höhe Usterstrasse 24/26, wird es jedoch direkt in die seitliche Bepflanzung am Fahrbahnrand eingeleitet, um eine natürliche Versickerung zu ermöglichen und gleichzeitig die Wasserversorgung der Vegetation sicherzustellen. In Bereichen mit Mehrzweckstreifen kommt ein wasserdurchlässiger Belag zum Einsatz.

- Werkleitungen:

Aufgrund der leicht angepassten Strassengeometrie werden diverse Schächte tangiert, welche verlegt werden müssen. Der Kontakt mit den Werken hat stattgefunden und die Problematik wurde platziert.

- Strassenraumgestaltung:

Die Fahrbahn wird zu Teilen als Kernfahrbahn und zu Teilen als Fahrbahn mit einem Mehrzweckstreifen von 2.3 m Breite und mit teilweiser Begrünung realisiert. Die Fahrbahnbreite beträgt zwischen 8.50 m und 9.50 m. Im Abschnitt der Kernfahrbahn wird zudem beidseitig ein Velostreifen markiert. Im Strassenraum sind keine Parkplätze angeordnet. Zwei der drei Bushaltekanten werden als Fahrbahnhaltestellen, eine als Busbucht ausgeführt. Die Gehwege im Norden und Süden sind grundsätzlich mit einer Breite von 2 m dimensioniert; Abweichungen bestehen im Bereich der Bushaltestellen. Dort werden auch Beschattungselemente in Form begrünter Pergolas angestrebt, welche ausserhalb des Strassenraums verankert sind. Im Bereich der Einmündung der Schulhausstrasse in die Usterstrasse wird die Zufahrt auf 6 m Breite verengt, um im daraus neu gewonnen Raum Bäume und Sträucher pflanzen zu können. Es können sich im Begegnungsfall 2 PKWs kreuzen.

Der Kreuzungsbereich Schulhausstrasse/Usterstrasse, welcher gleichzeitig den Eingangsbereich der Primarschule Dorf darstellt, wurde mit dem Gestaltungskonzept der Schulhausanlage abgestimmt. Der Zugang zum Schulhaus soll direkt von der Usterstrasse erfolgen, sodass die Zufussgehenden die gesicherten Trottoirüberfahrten nutzen können.

- Berücksichtigung längerfristiger Entwicklungen:

Vor dem Hintergrund des Klimawandels und des zunehmenden Nutzungsdrucks auf das Siedlungsgebiet wird dem Umgang mit Starkregenereignissen sowie der städtischen Überhitzung besondere Beachtung geschenkt. Durch die Kombination von Entsiegelung und Begrünung soll den Auswirkungen extremer Wetterereignisse wirksam begegnet werden. Die Begrünung neu entsiegelter Flächen, die Pflanzung zusätzlicher Bäume im Strassenraum sowie die Beschattung von Gehwegbereichen tragen zur Reduktion der Hitzebelastung im urbanen Raum bei. Ergänzend entlastet ein aktives Regenwassermanagement in Verbindung mit einem sicherfähigen Belag im Mehrzweckstreifen die Kanalisation bei Starkniederschlägen.



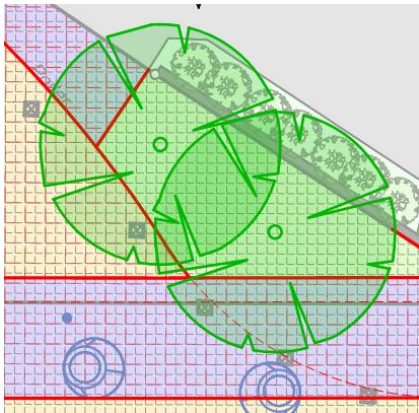
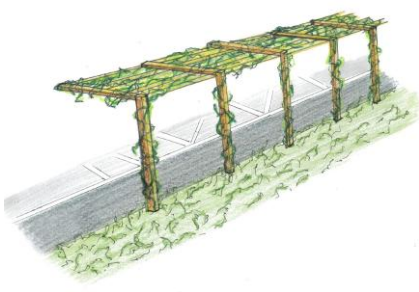
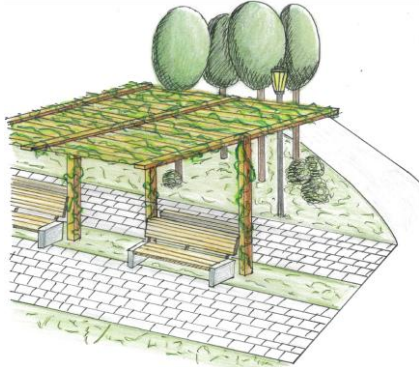
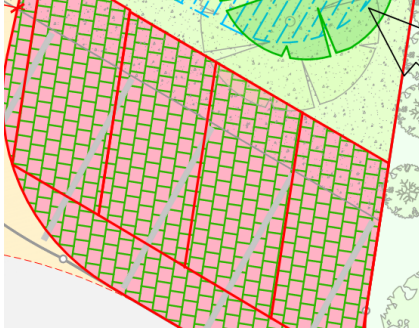
- Abweichung Normalien / Besonderheiten:

Über die reine Sanierung des Oberbaus der Usterstrasse hinaus werden gezielt Massnahmen zur qualitativen Aufwertung des Strassenraums umgesetzt. Dazu zählen die Pflanzung zusätzlicher Bäume entlang der Fahrbahn, auf neu geschaffenen Mittelstreifen sowie in Kreuzungsbereichen. Diese Massnahmen tragen zur Verbesserung des Stadtklimas bei. Das anfallende Regenwasser wird nicht ausschliesslich der Kanalisation zugeführt, sondern teilweise lokal verwertet und versickert, um eine nachhaltige Regenwasserbewirtschaftung zu gewährleisten. Zudem sorgen begrünte Pergolas an Bushaltestellen für Schatten und tragen zur Reduktion der Hitzebelastung im Strassenraum bei.

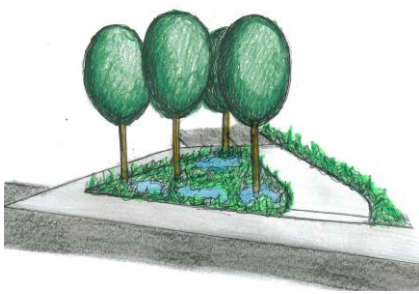
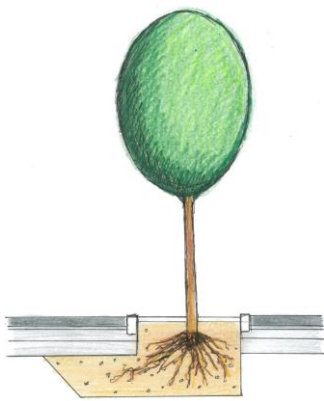
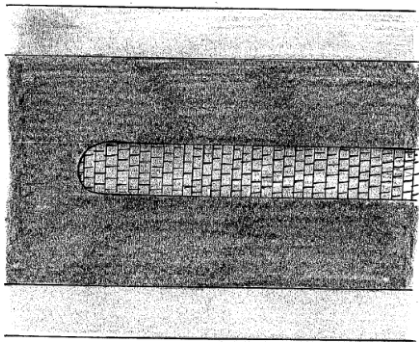
Die Kombination aus Begrünung, Entsiegelung und intelligenter Wasserführung ohne Nachteile für den Zweck und Nutzen der Strasse zeigt exemplarisch, wie zukunftsgerichtete Strassenraumgestaltung einen Beitrag zur Klimaanpassung und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum leisten kann.



- Massnahmenkatalog

Nr.	Massnahme	Beschreibung
M1		Baumpflanzung: Wo es der Platz erlaubt werden Bäume gepflanzt, um die Aufenthaltsqualität zu steigern und die Hitze im Strassenraum zu mindern.
M2		Pergolas: Zur Beschattung werden Pergolas aus Holz/Stahl im Wartebereich der Haltestellen errichtet.
M3		Cool-Clumps: Zur Verringerung der Temperatur im Strassenraum wird mit Beschattung und Baumbepflanzung in Kombination mit Cool-Clumps (dichte Biomasse-Pakete mit hoher Biodiversität) gearbeitet.
M4		Begrünte Beläge: Parkplätze, welche neu projektiert werden, werden grundsätzlich sickerfähig und mit begrünten Belägen realisiert. Als Beispiel könnten Rasengittersteine dienen.



M5		Baumpflanzung mit Versickerung: Wo durch Strassenumgestaltungen neuer Raum entsteht sollen Bäume gepflanzt werden und die Flächen für die natürliche Versickerung von Regenwasser genutzt werden.
M6		Baumreihe zur Oberflächenversickerung: Entlang der Usterstrasse soll mit einer Baumreihe die natürliche Versickerung von Strassenwasser ermöglicht werden. Das Wasser fliesst von der Strassenfläche direkt in die Baumrabatte. Den Bäumen wird zudem unterirdisch genügend Raum zur Verfügung gestellt.
M7		Sickerfähiger Belag: Der Mittelstreifen, welcher auch als Mehrzweckstreifen dient, soll mit sickerfähigem Belag ausgestaltet sein. Damit wird das anfallende Strassenwasservolumen dezimiert.

5.3 Projekt Risiken

- Mögliche Einsprachen könnten die Zeitachse des Projektes massgebend beeinflussen und zu Verzögerungen führen.
- Verkehrsführung während Realisierung: Es ist darauf zu achten, dass die privaten Zufahrten während der Bauphase aufrechterhalten werden.

5.4 Mitwirkung der Bevölkerung §13 StrG

Dem vorliegenden Projekt ist grosse Bedeutung zuzumessen, weshalb eine öffentliche Auflage nach § 13 Strassengesetz (StrG) angebracht ist und dadurch der Bevölkerung zur Stellungnahme unterbreitet wird (Mitwirkung der Bevölkerung). Während 30 Tagen können schriftliche Einwände zum Projekt bei der Abteilung Tiefbau eingereicht werden.

Nach Eingang der Einwendungen erfolgt allenfalls eine Projektbereinigung und im Anschluss daran die Planaufgabe nach § 16 in Verbindung mit § 17 StrG (Planaufgabe und Einspracheverfahren).



5.5 Velostandards

Abweichungen bestehen, da nicht durchgängig Veloinfrastruktur realisiert werden kann.

6 Verkehrsführung während Ausführung

- Die Bau- und Verkehrsphasen werden in der nächsten Projektphase definiert.

7 Koordination

7.1 Projektkoordination mit den möglichen involvierten Stellen

Werke wurden abgeholt. Diese prüfen die Projektbedürfnisse intern und werden entsprechend in der nächsten Phase berücksichtigt und eingearbeitet. Aufgrund der leicht angepassten Strassen-geometrie werden diverse Schächte tangiert, welche verlegt oder angepasst werden müssen.

- Glattwerk AG
- Genossenschaft Wasserversorgung Dübendorf
- Swisscom AG
- Abteilung Liegenschaften Stadt Dübendorf
- Unterhaltsdienste

8 Erwerb von Grund und Rechten

- Kein Landerwerb erforderlich.

9 Kosten

9.1 Grundlage Kostenermittlung

- Kostenvoranschlag Bearbeitungsstufe Vorprojekt (Genauigkeit +/- 20%)

Bezeichnung:	Total (+/- 20%)
20 Bauarbeiten	Fr. 2'673'750
30 Nebenarbeiten	Fr. 20'000
40 Technische Arbeiten	Fr. 200'000
Total (inkl. MwSt. und Rundung)	Fr. 2'900'000





10 Terminplan

Vorgesehene Meilensteine für das Bauvorhaben:

- Mitwirkung der Bevölkerung §13 StrG
- Öffentliche Planauflage §16 in Verbindung §17 Abs. 2 StrG
- Projekt und Kreditbewilligung
- Baubeginn

Frühsommer 2026

Winter 2026

Frühling 2027

Frühling 2029

11 Verschiedenes

Nachweis Schleppkurven im Anhang

12 Inhaltsverzeichnis Projektmappe

1	24009.3.001	Technischer Bericht	08.05.2026
2	24009.3.100.1	Situation Strassenbau 1:200	08.05.2026
3	24009.3.102.1	Normalprofile 1:50	08.05.2026

13 Anhänge

13.1 Nachweis Schleppkurven

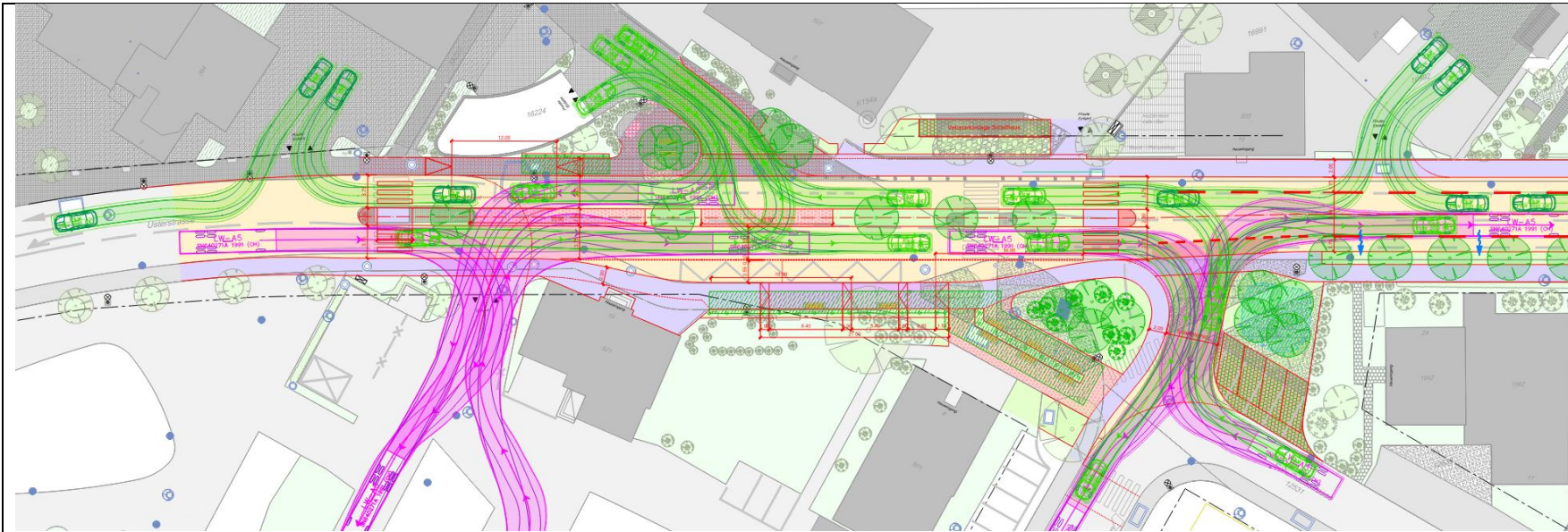


Abb. 21: Schleppkurve LKW-Typ A

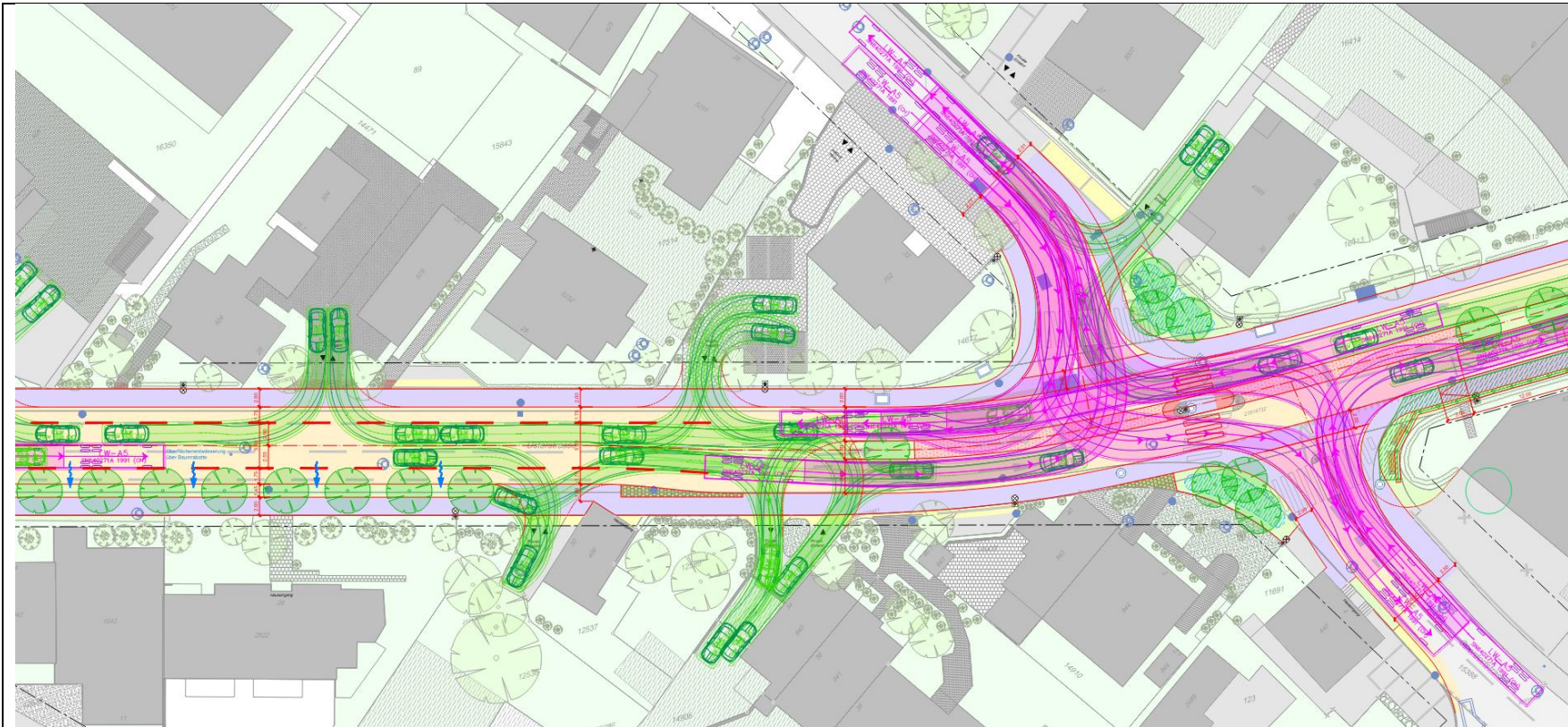


Abb. 22: Schleppkurve LKW-Typ A

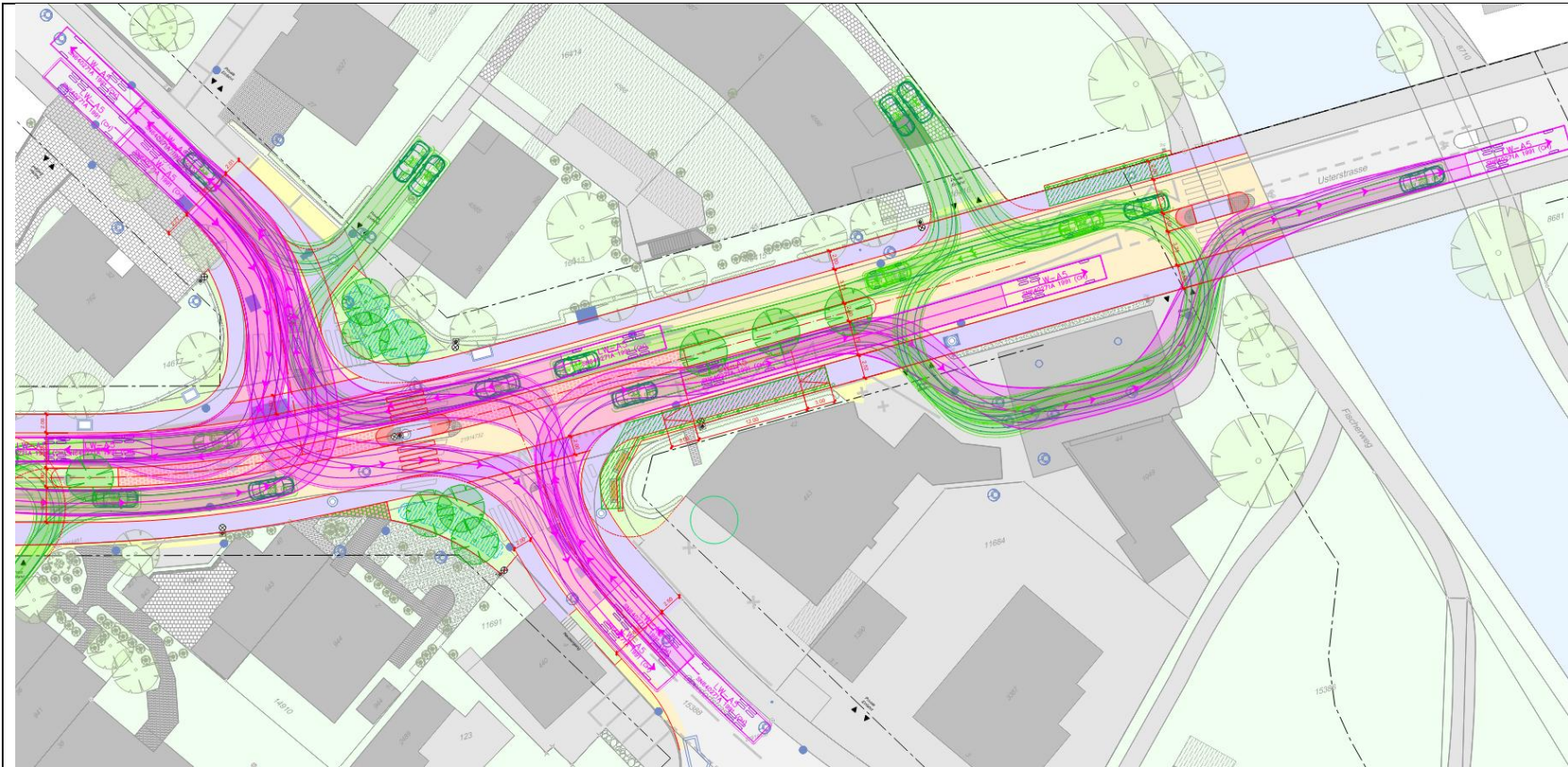


Abb. 23: Schleppkurve LKW-Typ A

