



ANTRAG

des Stadtrates vom 16. Mai 2024



GR Geschäfts-Nr. 27/2024

Beschluss des Gemeinderates

betreffend

Genehmigung eines Objektkredites (Neue Ausgaben) für die Erstellung der Velomassnahmen an der Usterstrasse, Abschnitt Sonnenbergstrasse bis Im Schossacher

Der Gemeinderat,

in Kenntnis eines Antrages des Stadtrates vom 16. Mai 2024, gestützt Art. 18, Ziff. 4, der Gemeindeordnung vom 26. September 2021

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

1. Für die Erstellung einer durchgehenden Veloverbindung, dem barrierefreien Haltestellenumbau, zwei zusätzlichen Fussgängerübergängen mit Mittelinseln sowie Mehrzweckstreifen an der Usterstrasse, Abschnitt Sonnenbergstrasse bis Siedlungsgrenze sowie für die Strassensanierung im Abschnitt Siedlungsgrenze bis Unterführung Im Schossacher wird ein einmaliger Objektkredit (neue Ausgaben) von Fr. 970'000.00 bewilligt.
 2. Dieser Betrag wird nach Massgabe des Schweizerischen Baupreisindex gemäss folgender Formel der Teuerung angepasst: $\text{Bewilligte Ausgabe} \times \text{Zielindex} \div \text{Startindex}$ (Stand 12. Januar 2024).
 3. Mitteilung an den Stadtrat zum Vollzug.
-



WEISUNG

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	3
1.1	Öffentliche Planaufgabe und Einspracheverfahren	3
1.2	Stimmrechtsrekurs	4
2	Zielsetzung.....	4
2.1	Velomassnahmen	4
2.2	Strassensanierung	5
2.3	Strassenentwässerung	5
2.4	Haltestelle Bauhof	5
2.5	Anpassungen an Private Einfahrten und Vorplätze	6
2.6	Signalisation und Markierung.....	6
2.7	Werke / Vorhaben Dritter	6
2.8	Landerwerb	6
3	Bezug zu Legislaturprogramm.....	6
4	Investitionskosten	7
4.1	Gebundene- und Neue Ausgaben	7
5	Hinweis zu Finanzplan und Budget	9
6	Dringlichkeit	9
7	Ablauforganisation und Kompetenzen bei Projekten	9
8	Konsequenzen einer Ablehnung: sachlich, politisch, finanziell	9
9	Folgekosten	10
10	Antrag	10
	Aktenverzeichnis	12



1 Ausgangslage

Die Usterstrasse ist im kommunalen Richtplan Verkehr der Stadt Dübendorf enthalten, welcher 2006 durch den Gemeinderat festgesetzt und 2007 von der Baudirektion genehmigt wurde. Sie ist als Sammelstrasse (nutzungsorientierte Sammelstrasse) klassiert und es verkehren die Buslinien 756 und N76 darin. Sammelstrassen sind verkehrsorientierte Strassen, welche die Groberschliessung grösserer Ortsteile und Quartiere sichern; sie kanalisieren quartierfremden Verkehr auf Achsen möglichst ausserhalb der Wohngebiete und leiten ihn auf das übergeordnete Strassennetz. Im kommunalen Richtplan ist zudem auch ein geplanter kommunaler Radweg auf demselben Abschnitt eingetragen. Mit der Festlegung eines regionalen sowie kommunalen Velowegnetzes soll den Velofahrern (Schüler, Berufspendler, Freizeitvelofahrenden) ein ihren Bedürfnissen entsprechendes, weitgehend gefahrenfreies Netz von Radwegverbindungen innerhalb der Gemeinde und über die Gemeindegrenzen hinweg sichergestellt werden.

Auf der Usterstrasse in Dübendorf verläuft, gemäss Langsamverkehrskonzept (LVK), die Velonebenverbindung Nr. 35. Ausserdem liegt die geplante Linienführung der kantonalen Veloschnellroute Nr. 02_002 ebenfalls teilweise in diesem Abschnitt (Unterführung Schossacher). Auf dem Abschnitt zwischen Sonnenbergstrasse und Giesshübelweg fehlt jedoch die Veloinfrastruktur gänzlich. Im Weiteren ist der Belag von der Unterführung Schossacher bis zum Siedlungsrand bei der Glattwerk AG in einem schlechten Zustand. Die Fahrbahn weist viele Risse und Flicke auf. Im Koordinationsplan sind diese beiden Massnahmen aneinander angrenzend, weshalb diese hier gesamtheitlich betrachtet werden. Unter anderem können so Abhängigkeiten berücksichtigt und andererseits auch Synergien genutzt werden.

Der fehlende Schutz für Radfahrende und die mangelnden Querungsmöglichkeiten für Zufussgehende bilden in Kombination mit der Verkehrszunahme einen Handlungsbedarf. Ebenfalls ist die Strassenentwässerung (Baujahr Kanal 1986 und 1989) und die öffentliche Beleuchtung zu erneuern resp. anzupassen.

Mit Stadtratsbeschluss Nr. 22-168 vom 31. März 2022 wurde die Buchmann Partner AG, Uster, mit der Ausarbeitung des Projektes für die Erstellung der Velomassnahmen, den barrierefreien Haltestellenausbau, zwei zusätzlichen Fussgängerübergängen mit Mittelinseln sowie Mehrzweckstreifen und der Strassensanierung an der Usterstrasse im Abschnitt von der Sonnenbergstrasse bis Im Schossacher beauftragt.

1.1 Öffentliche Planaufgabe und Einspracheverfahren

Mit Stadtratsbeschluss Nr. 23-175 vom 30. März 2023 erteilte der Stadtrat die Projektgenehmigung für die öffentliche Auflage des Vorprojektes nach §13 StrG.

Mit der öffentlichen Auflage nach § 13 StrG (Mitwirkung der Bevölkerung), vom 21. April bis 22. Mai 2023, konnte die Bevölkerung Einwendungen und Anregungen zum Projekt einreichen. Es sind drei Einwendungen eingegangen. Zu den Begehren ist im "Bericht zu den Einwendungen" gesamthaft Stellung bezogen worden.

Mit Stadtratsbeschluss Nr. 23-376 vom 24. August 2023 erteilte der Stadtrat die Projektgenehmigung für die öffentliche Auflage des Bauprojektes nach § 16 in Verbindung mit § 17 StrG.

Mit der öffentlichen Auflage nach § 16 in Verbindung mit § 17 StrG (Planaufgabe und Einspracheverfahren) vom 8. September bis 9. Oktober 2023 konnten betroffene Grundeigentümer oder sonst wie in ihren schutzwürdigen Interessen berührte Personen, Gemeinden sowie andere Körperschaften oder Anstalten des öffentlichen Rechts Einsprache gegen das Projekt erheben.



Innerhalb der Auflagefrist wurden zum Projekt keine Einsprachen eingereicht.

Mit Beschluss Nr. 24-46 vom 25. Januar 2024 hatte der Stadtrat das Bauprojekt für die Erstellung von Velomassnahmen, barrierefreier Haltestellenausbau, zusätzliche Fussgängerübergänge mit Mittelinseln sowie Mehrzweckstreifen, Strassensanierung und öffentliche Beleuchtung in der Usterstrasse, Abschnitt Sonnenbergstrasse bis Im Schossacher, festgesetzt und den entsprechenden Baukredit mit einem Gesamtbetrag von Fr. 2'620'000.00 bewilligt.

1.2 Stimmrechtsrekurs

Gegen diesen Festsetzungsbeschluss hat ein Einwohner von Dübendorf am 29. Januar 2024 Rekurs beim Bezirksrat Uster eingereicht. Es folgte ein Schriftenwechsel zwischen Rekurrent und Rekursgegnerin, der mit Präsidialverfügung vom 2. Februar 2024 durch den Bezirksrat initiiert wurde. Der Bezirksrat Uster hat mit Beschluss vom 12. April 2024 den Stimmrechtsrekurs gutgeheissen, soweit er nicht gegenstandslos wurde.

Der Bezirksrat Uster hob Dispositivziffer 3 des Beschlusses des Stadtrates vom 25. Januar 2024 auf. Die Stadt Dübendorf wurde eingeladen, die Aufteilung des Objektkredites in Neue und Gebundene Ausgaben – unter Berücksichtigung der Ausgaben für die geplanten Velomassnahmen von Fr. 970'000.00 – neu vorzunehmen.

Gegen den Beschluss des Bezirksrats wurde keine Beschwerde erhoben. Die vom Bezirksrat Uster gewünschten Anpassungen sind in den nachfolgenden Kostenaufstellungen enthalten.

2 Zielsetzung

Das vorliegende Bauprojekt vom 12. Januar 2024 umfasst folgende Dokumente:

–	Übersichtsplan	1:10'000
–	Technischer Bericht	
–	Kostenvoranschlag	
–	Situation Strasse, Teil 1	1:200
–	Situation Strasse, Teil 2	1:200
–	Situation Strasse, Teil 3	1:200
–	Situation Strasse, Teil 4	1:200
–	Situation Strasse, Teil 5	1:200
–	Normalprofile 1-6	1:50
–	Landerwerbstabelle	
–	Situation Landerwerb Kat. Nr. 14783	1:200
–	Situation Signalisation Teil 1 km: 000.000 - 630.00	1:500
–	Situation Signalisation Teil 2 km: 630.000 - 890.000	1:500
–	Bericht zu den Einwendungen (Planaufgabe §13 StrG)	

2.1 Velomassnahmen

Im Abschnitt Giesshübelweg bis zur Siedlungsgrenze soll, zur Behebung der Velolücke, der bestehende Rad-/Gehweg (Zweirichtungsverkehr) auf der Südseite der Usterstrasse weitergeführt werden (Konzept Veloführung; innerorts auf der Strasse, ausserorts mit separatem Fuss-/Veloweg). Eine Abweichung vom heutig bestehenden System würde sowohl im Gebiet der Kreuzung Im Schossacher



/ Usterstrasse als auch auf der Usterstrasse selbst zu erheblichen Infrastrukturanpassungen und zu einer damit einhergehenden höheren Kostenfolge führen.

Die bestehende Veloverbindung ab dem Radweg Im Schossacher auf die Fahrbahn der Usterstrasse als Radstreifenlösung zu führen, würde im Sinne der hoch zu gewichtenden Verkehrssicherheit, keinen Sinn machen. Im Bereich der unübersichtlichen Unterführung Schossacher würde die Einführung von einseitig oder beidseitigen Radstreifen zu einer höheren Verkehrsunsicherheit führen. Der heutig bestehende Radwegübergang Im Schossacher wird als sicherere Radwegübergangslösung qualifiziert.

Würde die Führung des Radverkehrs auf der Usterstrasse, im Abschnitt Unterführung Schossacher bis zur Siedlungsgrenze, auf der Fahrbahn weitergeführt werden, so müsste zudem die Fahrbahn um rund einen Meter verbreitert werden. Was auch hier ein erheblicher Landerwerb und zusätzlich viel höhere Baukosten zur Folge hätte. Die mit vorliegendem Projekt geplante Lösung zeichnet sich dadurch aus, dass die heutig bestehende Strassenparzelle weitestgehend erhalten werden kann und einzig eine Umlagerung der Fahrbahnflächen von Strasse zu Radweg stattfinden muss. Im Weiteren ist diese Lösung aus Sicht der Verkehrssicherheit der Radstreifenlösung klar vorzuziehen.

Zudem wird der anschliessend folgende Veloübergang (als einfache Mittelschutzinsel ausgeführt) vom Rad-/Gehweg auf die danach folgenden beidseitigen Radstreifen als "Best Practice" unter Fachkreisen als auch in der kantonalen Planungshilfe für Veloinfrastrukturen aufgeführt. Da diese Lösung sowohl eine durchgehende Überquerung für geübte Velofahrende, als auch eine etappierte Querung für weniger geübte Radfahrende bietet. Im Abschnitt Siedlungsgrenze bis zur Sonnenbergstrasse, werden die Radstreifen durchgehend mit 1.75m Breite und einem Fahrbahnkern von 5.0m markiert und somit die Radfahrenden auf der Fahrbahn geführt.

2.2 Strassensanierung

Die Usterstrasse, Abschnitt Siedlungsgrenze bis Im Schossacher ist in einem schlechten Zustand. Die Fahrbahn weist viele Risse und Flicke auf. Gemäss Koordinationsplan ist eine Erneuerung der Fahrbahn im Jahr 2024 vorgesehen. Für die Usterstrasse sind im erwähnten Abschnitt eine Erneuerung des Belags und neue Abschlüsse vorgesehen. Um zu entscheiden, in welchem Umfang der Belag ersetzt werden muss, wurden im Rahmen des Vorprojektes Belagsuntersuchungen durchgeführt.

2.3 Strassenentwässerung

In den Bereichen mit Veränderungen der Strassenränder wird die Entwässerungsanlage an die neue Strassengeometrie angepasst. Die neuen Strassenabläufe werden an die bestehende Kanalisation angeschlossen.

An der bestehenden Hauptleitung sind keine Massnahmen geplant.

2.4 Haltestelle Bauhof

Die südliche Haltekante soll hindernisfrei projektiert und ausgebaut werden.

Grundsätzlich muss die Anfahrt an die Haltekante von Fahrbahnhaltestellen auf einer Länge von 16 m gerade und frei von Hindernissen sein (z. B. Parkplätze auf der Fahrbahn). Sind diese Bedingungen (auch bei kleineren Bustypen) nicht erfüllt, müssen die Hindernisse in ihrer Lage verschoben werden bzw. es muss eine Schleppkurvenüberprüfung durchgeführt werden. Radstreifen gelten dabei nicht als Hindernis. Mit der Schleppkurvenprüfung wird nur das Fahrverhalten des Busses in der Strasse nachgewiesen, nicht das Anlegen an die Haltekante (Spaltmass). 16 m vor Beginn der 22 cm



hohen Haltekante muss der Bus mit der Front in der richtigen Position, d.h. parallel zur Fluchtlinie der Haltekante sein.

Busbuchten sind wie Anfahrten mit Hindernissen zu behandeln. Gemäss den aktuell gültigen Normen ergeben sich dabei unter Einhaltung der 16 m Bedingung vom Beginn der Bucht bis zum Beginn der 22cm hohen Haltekante Gesamtanfahrtsstrecken von mindestens 41 m bis 46 m. Beim Umbau der heutigen Haltestelle in eine Busbucht wird somit der Platzbedarf in Längsrichtung massiv grösser. Beim Fall der Haltestelle Bauhof Süd würde diese geometrische Anordnung bedeuten, dass zwischen dem Ende des geplanten Linksabbiegers in die Wertstoffsammelstelle und dem Beginn der Busbucht eine Zwischenstrecke von rund 20m übrigbleiben würde, bei der sich der Fahrbahnrand einengen und sich wieder ausweiten müsste. Diese geometrische Gestaltung des Strassenrandes würde als unharmonisch wahrgenommen, weshalb hier die Fahrbahnränder parallel zueinander geführt werden. Aus diesen Gründen ist die gewählte Lösung gegenüber einer Busbucht im Vorteil.

Zum Schutz der Fussgänger resp. der ÖV-Nutzenden soll für die sichere Querung der Fahrbahn ein Fussgängerübergang mit Mittelinsel angeordnet werden.

Die nördliche Haltekante entspricht bereits heute den geltenden Bestimmungen. Zudem soll eine Schutzinsel die Verkehrssicherheit beim Überqueren der Fahrbahn zwischen den beiden Haltekanten erhöhen.

2.5 Anpassungen an Private Einfahrten und Vorplätze

Die privaten Zufahrten/Zugänge und Vorplätze werden an die neuen Verhältnisse angepasst.

2.6 Signalisation und Markierung

Die Signalisation und die Markierung werden in Absprache mit der Kantonspolizei Zürich nach dem heutigen Stand der Technik angebracht resp. angepasst.

2.7 Werke / Vorhaben Dritter

Die öffentliche Beleuchtung wird entsprechend den technischen Anforderungen bzw. der Norm angepasst, insbesondere beim Fussgängerstreifen, den neuen Strassenrändern und im Bereich der Radquerung. Weitere Werke haben Bedarf angemeldet.

Glattwerk AG

Es ist ein neues EW / RF Trasse auf der gesamten Länge geplant.

2.8 Landerwerb

Für den Ausbau der Velomassnahmen wird von einem privaten Grundeigentümer eine Totalfläche von rund 100m² Landerwerb erforderlich.

Die Bauausführung ist voraussichtlich und unter Vorbehalt der Projektgenehmigung ab dem Jahr 2025 vorgesehen.

3 Bezug zu Legislaturprogramm

Ausbildung der Schutzinsel innerhalb der Fahrbahnerweiterung km 0.225 – 0.365 als begrünte Schutzinsel mit drei zusätzlichen Strassenbäumen für die Hitzeminderung.



4 Investitionskosten

Die Gesamtkosten sind gemäss Kostenvoranschlag vom 12. Januar 2024 wie folgt veranschlagt:

Bauarbeiten		Fr.	1'020'000.00
Beleuchtung		Fr.	145'000.00
Nebenarbeiten		Fr.	42'000.00
Technische Arbeiten		Fr.	130'000.00
Unvorhergesehenes und Rundung		Fr.	68'000.00
Totalkosten Strassensanierung (4600.501000.IR00129)	inkl. MwSt.	Fr.	1'405'000.00

Erwerb von Grund und Rechten		Fr.	30'000.00
Bauarbeiten		Fr.	680'000.00
Nebenarbeiten		Fr.	128'000.00
Technische Arbeiten		Fr.	85'000.00
Unvorhergesehenes und Rundung		Fr.	47'000.00
Totalkosten Velomassnahmen (4600.501000.IR01192)	inkl. MwSt.	Fr.	970'000.00

Tiefbauarbeiten		Fr.	220'000.00
Nebenarbeiten		Fr.	-
Technische Arbeiten		Fr.	15'000.00
Unvorhergesehenes und Rundung		Fr.	10'000.00
Totalkosten Kanal (4910.503000.IR00129)	inkl. MwSt.	Fr.	245'000.00

Total Gesamtkosten	inkl. MwSt.	Fr.	2'620'000.00
---------------------------	--------------------	------------	---------------------

Die Werkleitungsbauten werden durch die Werkeigentümer separat erstellt und sind in den Kosten nicht enthalten.

4.1 Gebundene- und Neue Ausgaben

Im Einklang mit dem Beschluss des Bezirksrats Uster vom 12. April 2024 wurden die Kosten des Objekts Velomassnahmen von Fr. 970'000.00 als neue Ausgabe qualifiziert.

Der Gesamtbetrag von Fr. 2'620'00.00 wird auf die einzelnen Projektbestandteile mit folgendem Kostenteiler verbucht:

Konto	Gebundene Ausgaben Fr.	Neue Ausgaben Fr.	Total Fr.
Strassensanierung 4600.501000.IR00129	1'405'000.00		1'405'000.00
Velomassnahmen 4600.501000.IR01192		970'000.00	970'000.00
Kanalisation 4910.503000.IR00129	245'000.00		245'000.00
Total inkl. MwSt.	1'650'000.00	970'000.00	2'620'000.00



Für die Kreditbewilligung der neuen Ausgaben von Fr. 970'000.00 ist der Gemeinderat zuständig (Art. 18 Ziff. 4 GO). Dieser Verpflichtungskredit bedarf der Zustimmung der Mehrheit aller Gemeinderatsmitglieder.

Neben den vorgenannten Ausbauarbeiten werden auch Sanierungsarbeiten ausgeführt. Dabei fallen Ausgaben von Fr. 1'650'000.00 für die Sanierung des Belags und der Sanierung der Kanalisation im gesamten Projektperimeter an. Die Aufwendungen hierfür sind gebunden, weshalb für deren Bewilligung der Stadtrat zuständig ist (Art. 27 Abs. 2 GO).

Der Stadtrat hat mit Beschluss Nr. 24-239 unter Vorbehalt des Gemeinderatsbeschlusses das Projekt festgesetzt und die gebundenen Ausgaben von Fr. 1'650'000.00 bewilligt.

Der Investitionskredit ist gemäss der im Dispositiv erwähnten Formel der Teuerung anzupassen, wobei beim schweizerischen Baupreisindex die Grossregion Zürich und der Objekttyp «Tiefbau» massgebend sind.

Die Kosten gelten gemäss § 103 des Gemeindegesetzes teilweise als gebundene Ausgaben (Fr. 1'650'000.00 gebunden, Fr. 970'000.00 nicht gebunden).

Kreditart: z. B. Objektkredit						
Einmalige Ausgaben				Fr. 2'620'000.00		
Wiederkehrende Ausgaben				Fr. 0.00		
Gebundenheit	Ja ☐	Übergeordnetes Recht	☐		Begründung	Örtliche Gebundenheit:
		Gerichtsentscheid	☐			Zeitliche Gebundenheit:
		Frühere Beschlüsse	☐			Sachliche Gebundenheit:
		Andere	☐			
	Teilweise ☒	Anteil gebunden	Übergeordnetes Recht	☒	Begründung	Örtliche Gebundenheit: Gegeben
			Gerichtsentscheid	☐		Zeitliche Gebundenheit: Im Sinne der Vorstehenden Erwägungen gegeben.
			Frühere Beschlüsse	☐		Sachliche Gebundenheit: Bestandteil des GEP, Sanierung Strasse und Kanal
			Andere	☐		
		Anteil nicht gebunden	Sachlich nicht gegeben	☒	Begründung	Als nicht gebunden gelten die Kosten für die Velomassnahmen sowie für die Markierungsarbeiten (Fr. 970'000.00).
			Örtlich nicht gegeben	☐		
			Zeitlich nicht gegeben	☐		
			Andere	☐		
		Kostenanteil gebunden		1'650'000		
				63.0%		
		Kostenanteil nicht gebunden		970'000		
				37.0%		



5 Hinweis zu Finanzplan und Budget

Die Kosten sind wie folgt im Budget Investitionsplanung unter den Nummern 4600.501000.IR00129 (Strassensanierung), 4600.501000.IR01192 (Velomassnahmen) und 4910.503000.IR00129 (Kanal) für die Jahre 2022 bis 2026 enthalten.

	2022	2023	2024	2025	2026	Total
Strassen- sanierung (IR00129)	-	-	Fr. 450'000.00	Fr. 500'000.00	-	Fr. 950'000.00
Velo- massnahmen (IR01192)	Fr. 50'000.00	Fr. 50'000.00	Fr. 50'000.00	Fr. 350'000.00	Fr. 1'000'000.00	Fr. 1'500'000.00
Kanal (IR00129)	-	-	-	Fr. 100'000.00	-	Fr. 100'000.00
Total	Fr. 50'000.00	Fr. 50'000.00	Fr. 500'000.00	Fr. 950'000.00	Fr. 1'000'000.00	Fr. 2'550'000.00

6 Dringlichkeit

Der Strassenoberbau der Usterstrasse, im Abschnitt Im Schossacher bis Siedlungsgrenze ist in einem sehr schlechten Zustand und die Strassengestaltung entspricht nicht mehr den gültigen Normanforderungen. Zudem weist die Abwasserinfrastruktur Mängel auf. Auch an den Werkleitungen, insbesondere jene der Glattwerke AG, sind Ausbauarbeiten für die Versorgungssicherheit notwendig.

7 Ablauforganisation und Kompetenzen bei Projekten

Federführende Massnahmenträgerin des vorliegenden Projekts ist die Stadt Dübendorf. Die Werke, welche Sanierungsbedarf angekündigt haben (Glattwerk AG), werden eingeladen, ihre Bauarbeiten gleichzeitig auszuführen.

8 Konsequenzen einer Ablehnung: sachlich, politisch, finanziell

Die dringliche Sanierung kann nicht mehr ausgeführt werden. Dies würde bedeuten, dass ein separates Sanierungsprojekt parallel zum jetzigen Projekt erarbeitet und ausgeführt wird um die sanierungsbedürftige Strasse instand stellen zu können. Dies würde zu einem höheren Projektierungs- und Ausführungsaufwand führen, da sich eine Doppelspurigkeit nicht vermeiden lässt. Die Synergieeffekte gehen verloren. Das Projekt müsste abermals angepasst und neu aufgelegt werden, was zu deutlichen Zeitverzögerungen führt.



9 Folgekosten

	Anschaffungswert	Nutzungsdauer	in %	Kosten in Fr.
Kapitalfolgekosten (Anlagenkategorie, planmässige Abschreibungen/Zinsen)				
Abschreibung Strassensanierung	1'405'000.00	40 Jahre	2.5%	35'125.00
Verzinsung Strassensanierung	1'405'000.00			0.00
Abschreibung Velomassnahmen	970'000.00	40 Jahre	2.5%	24'250.00
Verzinsung Velomassnahmen	970'000.00			0.00
Abschreibung Kanal	245'000.00	50 Jahre	2.0%	4'900.00
Verzinsung Kanal	245'000.00			0.00
Total Kapitalfolgekosten				64'275.00
Betriebliche Folgekosten (Sachaufwand/Personalaufwand)				
Total betriebliche und personelle Folgekosten (pro Betriebsjahr)				0.00
Indirekte Folgekosten (Weitere Aufwendungen, welche durch das Vorhaben voraussichtlich ausgelöst werden)				
Total Indirekte Folgekosten				0.00
Total Folgekosten				64'275.00

10 Antrag

Dem Gemeinderat wird beantragt:

- Für die Erstellung einer durchgehenden Veloverbindung, dem barrierefreien Haltestellenumbau, zwei zusätzlichen Fussgängerübergängen mit Mittelinseln sowie Mehrzweckstreifen an der Usterstrasse, Abschnitt Sonnenbergstrasse bis Siedlungsgrenze sowie für die Strassensanierung im Abschnitt Siedlungsgrenze bis Unterführung Im Schossacher wird ein einmaliger Objektkredit (neue Ausgaben) von Fr. 970'000.00 bewilligt.
- Dieser Betrag wird nach Massgabe des Schweizerischen Baupreisindexes gemäss folgender Formel der Teuerung angepasst: $\text{Bewilligte Ausgabe} \times \text{Zielindex} \div \text{Startindex}$ (Stand 12. Januar 2024).

Dübendorf, 16. Mai 2024

Stadtrat Dübendorf

André Ingold
Stadtpräsident

Mathias Vogt
Stadtschreiber



GR Geschäfts-Nr. 27/2024

**Genehmigung eines Objektkredites (Neue Ausgaben) für die Erstellung der Velomassnahmen
an der Usterstrasse, Abschnitt Sonnenbergstrasse bis Im Schossacher**

Wir beantragen Zustimmung.

8600 Dübendorf,

Geschäfts- und Rechnungsprüfungskommission

Paul Steiner
Präsident

Friederike Häfeli
Sekretärin

Dieser Antrag wird zum Beschluss erhoben.

8600 Dübendorf,

Gemeinderat Dübendorf

Patrick Schärli
Präsident

Friederike Häfeli
Sekretärin

Rechtskräftig

gemäss Bescheinigung des
Bezirksrates Uster
vom



Aktenverzeichnis

GR Geschäft-Nr. 27/2024

Genehmigung eines Objektkredites (Neue Ausgaben) für die Erstellung der Velomassnahmen an der Usterstrasse, Abschnitt Sonnenbergstrasse bis Im Schossacher

1. Weisung vom 16. Mai 2024
2. Stadtratsbeschluss Nr. 24/239 vom 16. Mai 2024
3. Stadtratsbeschluss Nr. 22-168 vom 31.03.2022, Projektierungskredit und Auftragsvergabe
4. Stadtratsbeschluss Nr. 23-175 vom 30.03.2023, Projektgenehmigung für öffentliche Auflage nach § 13 StrG (Mitwirkung der Bevölkerung)
5. Stadtratsbeschluss Nr. 23-376 vom 24.08.2023, Projektgenehmigung für öffentliche Auflage nach § 16 in Verbindung mit § 17 StrG (Plan-aufgabe und Einspracheverfahren)
6. Stadtratsbeschluss Nr. 24-46 vom 25.01.2024, Projektgenehmigung und Kreditbewilligung
7. Beschluss vom 12. April 2024, vom Bezirksrat Uster, betreffend Usterstrasse
8. Publikation Sanierung Usterstrasse, gebundene Ausgaben vom 24.05.2024
9. Kreditformular Usterstrasse
10. Projektmappe vom 12. Januar 2024
 - 10.1. Übersichtsplan 1:10'000
 - 10.2. Technischer Bericht
 - 10.3. Kostenvoranschlag
 - 10.4. Situation Strasse, Teil 1 1:200
 - 10.5. Situation Strasse, Teil 2 1:200
 - 10.6. Situation Strasse, Teil 3 1:200
 - 10.7. Situation Strasse, Teil 4 1:200
 - 10.8. Situation Strasse, Teil 5 1:200
 - 10.9. Normalprofile 1-6 1:50
 - 10.10. Landerwerbstabelle
 - 10.11. Situation Landerwerb Kat. Nr. 14783 1:200
 - 10.12. Situation Signalisation Teil 1 km: 000.000 - 630.00 1:500
 - 10.13. Situation Signalisation Teil 2 km: 630.000 - 890.000 1:500
 - 10.14. Bericht zu den Einwendungen (Planaufgabe §13 StrG)