



## Regierungsratsbeschlüsse seit 1803 online

<http://www.staatsarchiv.zh.ch/query>

Signatur           **StAZH MM 3.74 RRB 1947/1404**  
Titel               **Straßen (Glattbrücken).**  
Datum             24.04.1947  
P.                 621–622

[p. 621] A. Im Notstandsbauprogramm der Gemeinde Dübendorf wird seit Jahrein der Ausbau der Zürich-/Usterstraße (I. Klasse, Nr. 1) aufgeführt. Die Fahrbahn soll auf 7 m verbreitert und zwischen dem «Sonnental» und der Bettlistraße (III. Klasse) sollen beidseitig Trottoire von 2,5 m Breite erstellt werden. Dieser Ausbau bedingt den Ersatz der eisernen Fachwerkbrücke über die Glatt, die gegenwärtig nur 5,4 m Fahrbahnbreite aufweist. Die 1904 erbaute Brücke genügt zwar rechnerisch den vorkommenden Nutzlasten, weist aber schwere konstruktive Mängel auf, die den Rostangriff begünstigen und damit den Bestand des Bauwerkes gefährden. Diese seit 12 Jahren bekannten Mängel sind nur dadurch zu beheben, daß die in zwei gekreuzten Systemen ungeordneten Streben der Hauptträger abgebrochen und unter Verwendung von Futterblechen wieder an die Gurtungen abgeschlossen werden.

Die Straße II. Klasse, Nr. 11, Buhn-Hermikon-Grüt, kreuzt die Glatt westlich der Ortschaft Hermikon auf einer eisernen Brücke, die 1890 erstellt worden ist. Das Bauwerk wurde bereits 1915 durch Prof. A. Rohn, dem gegenwärtigen schweizerischen Schulratspräsidenten, einer Festigkeitsuntersuchung unterzogen. Ein vom genannten Experten aufgestelltes Verstärkungsprojekt kam aus heute nicht mehr bekannten Gründen nicht zur Ausführung. Dagegen wurde das zulässige Höchstgewicht der Fahrzeuge für die Brücke auf 7 t beschränkt.

Heute sind die Belagseisen dieser Brücke derart vom Rost beschädigt und teilweise sogar durchlöchert, daß die Gewichtsbeschränkung auf Wagen von 3t verschärft werden muß, wenn nicht durch Umbau der Fahrbahn oder Verstärkung des Tragwerkes Abhilfe geschaffen wird.

Bei der Ortschaft Hermikon besteht ein von der Gemeinde Dübendorf unterhaltener Steg über die Glatt, der bei der Erstellung im Jahre 1889 für Fußgänger berechnet worden ist. Er wird wegen seiner Breite von 1,5 m bisweilen auch von Vieh und kleineren Fuhrwerken benützt, wofür aber die Konstruktion, besonders bei mangelhafter Unterhaltung, nicht genügt.

B. Weil die beschriebenen Brücken den seit ihrer Erstellung veränderten Anforderungen an ihren Standorten nicht genügen, liegt es nahe zu prüfen, ob es wirtschaftlich wäre,

1. die Brücke in der Zürich-/Usterstraße I. Klasse, die dort durch einen Neubau ersetzt werden muß, an die Stelle der Brücke in der Straße II. Klasse Buhn-Hermikon-Grüt zu versetzen; da die erstgenannte länger ist als die zweite, könnte die Ersatzbrücke schief zum Fluß versetzt und damit die Linienführung der Straße schlanker gestaltet werden;
2. die Brücke in der Straße II. Klasse westlich Hermikon an die Stelle des Steges bei Hermikon zu verlegen; damit entstände dort ein für landwirtschaftliche Fahrzeuge befahrbarer Übergang.



Nach den Erfahrungen des Tiefbauamtes steht es durchaus nicht fest, daß die Wiederverwendung bzw. Verschiebung der zwei Fachwerkbrücken vorteilhafter ist, als Neubauten aus Eisenbeton, Stahl oder Kombinationen dieser Materialien. Um hierüber Klarheit zu erhalten, müssen für beide Alternativen generelle Projekte aufgestellt und die Kosten näherungsweise berechnet werden. Das gut ausgewiesene Ingenieurbüro E. Schubiger in Zürich offeriert mit Angebot vom 10. April 1947, diese vergleichenden Studien inkl. das generelle Projekt für die Brücke in der Zürich-/Usterstraße zum Pauschalpreis von Fr. 3800 auszuführen. Das Angebot ist in Anbetracht des Umfanges der ungewöhnlichen Arbeit als mäßig anzusprechen.

Bei allen drei Projekten soll auf eine zurzeit noch nicht geplante, aber in späterer Zukunft immerhin mögliche Glattvertiefung in der Größenordnung von 1,5 m Rücksicht genommen werden. In wasserbaupolizeilicher Hinsicht werden ausreichende Lichtweiten und freie Höhen über den heute möglichen Hochwasserspiegeln vorgeschrieben. Die Kosten der Brücken werden maßgebend durch die Bodenverhältnisse beeinflusst; es ist daher beabsichtigt, an jeder Brückenstelle Sondierbohrungen und Rammsondierungen vorzunehmen. Hiefür wird Antrag gestellt werden, sobald die bereits eingeleiteten Terrainaufnahmen beendet sind. Die Kosten für Bodenaufschlüsse und Terrainaufnahmen werden ca. Fr. 8000 betragen. Für die gesamten Vorarbeiten wird ein Kredit von Fr. 12 000 auf Rechnung des Budgetkontos 3015.831 (Studien für allgemeine Planungen) nachgesucht.

C. Während die oben aufgeführten Projektierungen nicht sehr dringlich sind, da sie die Grundlagen für spätere Entschlüsse der Gemeinde Dübendorf und des Regierungsrates beschaffen sollen, darf die Glattbrücke in der Straße

II. Klasse Buhn-Hermikon-Grüt nicht Ibis zur Abklärung aller Fragen im gegenwärtigen Zustand belassen werden, wenn sie weiterhin für die bisher zugelassenen Wagengewichte offen // [p. 622] bleiben soll. Es ist daher als provisorische Maßnahme, die zugleich eine spätere definitive Verlegung an die Stelle des Fußgängersteiges erleichtern würde, der Ersatz der bestehendem Fahrbahntafel aus Belageisen und Schotter durch eine Holzkonstruktion vorgesehen. Dieser Umbau bewirkt eine Verminderung des toten Gewichtes um rund 50% und erlaubt damit, ohne Verstärkung der Konstruktion, die Belastung mit Wagen bis zu 8 t Gewicht oder mit 300 kg/m<sup>2</sup>. Die Kosten sind bei Verwendung von imprägniertem Lärchenholz auf Fr. 6500 veranschlagt. Da der Umbau in diesem Umfang über den Rahmen einer ordentlichen Unterhaltsarbeit (die gemäß Straßengesetz Sache des Staates wäre) hinausgeht, hat sich der Gemeinderat Dübendorf bereit erklärt, einen Drittel der reinen Baukosten oder Fr. 2000 zu Lasten der Gemeinde zu übernehmen. Zu Lasten der Unterhaltsrechnung des Staates verbleiben noch Fr. 4500. Die Befassung des gegenwärtigen Zustandes, womit die Verschärfung der Gewichtsbeschränkung auf Wagen von 3 t verbunden wäre, lehnt der Gemeinderat ab (vgl. Brief vom 19. Februar 1947).

Die Lieferung der Bohlen und Balken wurde in der Fachzeitung «Holz» zur Konkurrenz ausgeschrieben; da die Ausschreibung ohne Ergebnis verlief, wurden 18 kantonale und außerkantonale Holzhandlungen direkt eingeladen, Angebote einzureichen. Es gingen nur folgende 3 Offerten ein:

1.E. Hüni & Co., Zürich	Fr.	1655.65(Tannenholz)
2.Gebr. Angst, Dübendorf	"	2093.-(Tannenholz)
	"	3193.-(Lärchenholz)



3. J. Huber, Holzbau A.-G., Sulgen " 2123.-(Lärchenholz)

Die Lieferung kann der leistungsfähigen und angesehenen Firma J. Huber, Holzbau A.-G., in Sulgen (Thurgau), übertragen werden, deren Angebot für Lärchenholz das günstigste ist.

Für die Ausführung des Fahrbahnumbaues werden die Offerten in einigen Monaten eingeholt, d. h. erst dann, wenn das Holz für die Imprägnierung und den Einbau genügend getrocknet. sein wird.

Auf Antrag der Baudirektion

beschließt der Regierungsrat:

I. Die generelle Projektierung für den Ersatz der Glattbrücken in der Zürcher-/Usterstraße I. Klasse Nr. 1 und in der Straße II. Klasse Nr. 11 Buhn-Hermikon-Grüt, sowie des Glattsteiges III. Klasse bei Hermikon, alle in der Gemeinde Dübendorf gelegen, wird dem Ingenieurbüro E. Schubiger, in Zürich zum offerierten Pauschalpreis von Fr. 3800 übertragen (Offerte vom 10. April 1947).

II. Für Terrainaufnahmen, Bodenuntersuchungen und generelle Projektierung wird ein Kredit von Fr. 12 000 auf Rechnung des Budgetkontos 3015.831 bewilligt.

III. Das Projekt für den provisorischen Umbau der Fahrbahn der Glattbrücke in der Straße II. Klasse Nr. 11 Buhn-Hermikon-Grüt wird genehmigt.

IV. Die Kosten im Voranschlag von Fr. 6500 sind dem Budgetkonto 3015.752 zu verrechnen. Der von der Gemeinde Dübendorf zu leistende Beitrag von Fr. 2000 ist im Voranschlag mitenthalten.

V. Die Lieferung der Bohlen und Kanthölzer für den Fahrbahnumbau wird zum Offertpreis von Fr. 2123 an die Holzbau A.-G. J. Huber, in Sulgen, vergeben (Offerte vom 10. April 1947).

VI. Mitteilung an den Bezirksrat Uster, an den Gemeinderat Dübendorf und an die Baudirektion.

[Transkript: OCR (Überarbeitung: Team TKR)/12.09.2017]