wetzikon

Stadtrat

Auszug aus dem Protokoll Sitzung vom 20. Mai 2026

2026/122 6.04.04.02 Brücken, Unterführungen
Gesamtinstandsetzung Personenüberführung Schöneich, Projekt- und Kreditgenehmigung

Beschluss Stadtrat

1. Es wird bestimmt, dass die Variante "Gesamtinstandsetzung" gemäss dem Bericht zur Zustandsbeurteilung und Massnahmenempfehlung Personenüberführung Schöneich weiterzuverfolgen ist.

2. Für die Projektierung (SIA 32-53) der Gesamtinstandsetzung der Personenüberführung Schöneich wird ein Kredit von 180'100 Franken inkl. MWST bewilligt.

3. Für die Umsetzung der kurzfristigen Massnahmen wird zusätzlich ein Kredit von 55'300 Franken inkl. MWST bewilligt.

4. Der Ressortvorsteher Tiefbau, Umwelt + Energie und der Abteilungsleiter Tiefbau werden beauftragt, die Projektierung der Gesamtinstandsetzung und die kurzfristigen Massnahmen im Rahmen dieser Kreditbewilligung in den Jahren 2026 und 2027 vorzunehmen.

5. Der Abteilungsleiter Tiefbau wird ermächtigt, die Submissionen gemäss dem öffentlichen Beschaffungswesen durchzuführen, die Arbeitsvergaben zu tätigen, alle notwendigen Werkverträge rechtsverbindlich zu unterzeichnen sowie weitere Vergaben für notwendige Nebenarbeiten im Rahmen dieses Kreditbeschlusses zu tätigen.

6. Die Ausgaben sind der Investitionsrechnung wie folgt zu belasten:
   Konto INV01095-6511.5010.01 235'400 Franken
   (Gesamtinstandsetzung PÜ-Schöneich)

7. Nach Abschluss des Vorhabens wird dem Stadtrat eine Kreditabrechnung zur Genehmigung unterbreitet.

8. Öffentlichkeit des Beschlusses:
   – Der Beschluss ist per sofort öffentlich.

9. Mitteilung durch Sekretariat an:
   – Geschäftsbereichsleiter Bau, Planung + Umwelt
   – Geschäftsbereichsleiter Finanzen + Immobilien
   – Abteilungsleiter Tiefbau
   – Parlamentsdienste (zuhanden Parlament)

Ausgangslage

Die Fussgängerüberführung Schöneich wurde 1997 erstellt und umfasst zwei Treppenaufgänge sowie einen überdachten Steg über die SBB-Linien Wetzikon–Hinwil und Wetzikon–Bubikon. Die Konstruktion besteht aus Stahl, die Fundationen aus Stahlbeton.

Die Überführung verbindet Unterwetzikon mit der Industrie Hofstrasse und dem Naherholungsgebiet Jungholz. Sie ist im Richtplan als kommunaler Fuss- und Wanderweg eingetragen und verfügt über eine Velo- und Kinderwagenrampe, ist jedoch nicht hindernisfrei.

Im Jahr 2022 wurde eine Hauptinspektion an der Personenüberführung durchgeführt, welche erste Korrosionsschäden zeigte. Daraufhin wurde durch ein Ingenieurbüro sowie Stahl- und Metallbauspezialisten eine umfassende Zustands- und Schadensanalyse durchgeführt.

Schäden und Schwachstellen

Bereits erste Begehungen zeigten, dass das Bauwerk in mehreren Bereichen deutliche Schäden und sicherheitsrelevante Schwachstellen aufweist. Die beauftragten Fachspezialisten untersuchten sodann Korrosionsschäden, konstruktive Details und überprüften die Statik gemäss den aktuellen Normen. Gemäss Bericht ist die Überführung insgesamt in einem schlechten Zustand und weist einen dringenden Sanierungsbedarf auf. Die wichtigsten Befunde sind nachfolgend zusammengefasst:

Korrosionsschäden

An den Gehflächen, Stützen und Verbindungsmitteln (Schrauben und Muttern) bestehen ausgeprägte Korrosionsschäden. Entlang der Fugen der Gehflächen sind systematische Roststellen sichtbar, an einzelnen Stellen sind die Bleche bereits durchkorrodiert, wodurch die darunterliegende Tragkonstruktion stark beeinträchtigt wird.

Auch die Verbindungsmittel an den Stützen weisen starke Korrosion auf. Die Schäden sind auf ungünstige konstruktive Details, fehlende Entwässerung und die exponierte Lage zurückzuführen. Ohne Sanierung ist mit einer fortschreitenden Schädigung zu rechnen.

Mangelhafte Konstruktionsdetails

Mehrere konstruktive Elemente weisen Schwachstellen auf. Bei den Geländerpfosten dringt Wasser in die Hohlprofile ein, was zu Frostschäden und Verformungen führt. Zudem entspricht das Schutzdach über den Geleisen nach erster Beurteilung nicht den geltenden Normen bezüglich Mindestlänge und Neigung. Diese Details beeinträchtigen sowohl die Dauerhaftigkeit als auch die Sicherheit des Bauwerks.

Statische Defizite

Die Plausibilisierung der bestehenden Statik zeigt, dass einzelne geschraubte und geschweisste Verbindungen die heutigen Normanforderungen nicht erfüllen. Besonders die Verbindungen an den Fussplatten weisen ungenügende Sicherheitsreserven gegenüber den anzusetzenden Windlasten auf. Auch die Dimensionierung der Geländerpfosten entspricht nicht mehr den aktuellen Sicherheitsnormen. Die Haupttragstruktur ist grundsätzlich intakt, jedoch sind die festgestellten Defizite sicherheitsrelevant und erfordern eine bauliche Intervention.

Zustandsbeurteilung

In der Gesamtbetrachtung wird der Zustand der Personenüberführung als schlecht beurteilt. Die Kombination aus fortgeschrittener Korrosion, konstruktiven Schwachstellen und statischen Defiziten führt zu einem erhöhten Risiko, das ohne Sanierung weiter zunimmt. Insbesondere kann die Tragsicherheit bei grosser Windlast nicht nachgewiesen werden. Kurzfristige Sicherungsmassnahmen sind notwendig, und mittelfristig ist eine umfassende Instandsetzung unumgänglich.

Sanierungsvarianten

Aufgrund des geringen Abstands der Fahrwerksleitungen zur Personenüberführung und der Art der festgestellten Schäden ist eine Vollerneuerung des Korrosionsschutzes vor Ort nicht möglich. Um alle Schäden zu beheben, kommt nur eine Gesamtinstandsetzung im Werk oder ein Ersatzneubau in Frage. Vollständigkeitshalber wurde zusätzlich eine Minimalvariante untersucht, bei welcher nur die sicherheitsrelevanten Schäden vor Ort behoben werden. Die drei geprüften Varianten unterscheiden sich hinsichtlich Lebensdauer, Kosten, Bewilligungsverfahren und Nutzungsausfall.

Minimalvariante

Es werden nur die notwendigsten Massnahmen umgesetzt, um die Lebensdauer der Personenüberführung um rund 10 Jahre zu verlängern. Trotz Sanierung ist mit weiterem Fortschreiten der Korrosion zu rechnen. Ab 2035–2040 ist ein Ersatzneubau oder Rückbau erforderlich; zusätzliche Eingriffe könnten bereits früher notwendig werden. Da nicht davon ausgegangen wurde, dass diese Variante weiterverfolgt wird, wurden die Kosten aufgrund stark vereinfachter Annahmen getroffen.

Die folgenden Massnahmen sind geplant:

- Ersatz des Geländers und Behebung der Schadstellen
- Ersatz und Verstärkung der Verankerungen an den Stützenfüssen sowie Ersatz der Schrauben an Stützenköpfen
- Falls notwendig: Ersatz weiterer stark korrodierter Bauteile und Verbindungsmittel
- Falls notwendig: Anpassung des Schutzdaches an SBB-Vorschriften
- Laufende Überwachung und betriebliche Anpassungen

Die Grobkostenschätzung der Minimalvariante beläuft sich auf ca. 386'000 Franken (±50 %) exkl. MWST. Diese Lösung ist nur sinnvoll, wenn die Personenüberführung mittelfristig aufgegeben werden soll, was explizit nicht empfohlen wird.

Gesamtinstandsetzung

Die Brücke wird mit einem Kran in möglichst grossen Elementen ausgehoben und in ein spezialisiertes Werk transportiert, wo eine vollständige Instandsetzung erfolgt. Dabei wird die Überführung komplett zerlegt, beschädigte Teile werden ersetzt und konstruktive Schwachstellen technisch verbessert. Der Korrosionsschutz wird vollständig erneuert. Anschliessend wird die Brücke wieder in grossen Teilen montiert; vor Ort sind nur noch Verstärkungen der Verankerungspunkte notwendig. Während den Sanierungsarbeiten müssen die Fussgänger über die Grünigerstrasse umgeleitet werden.

Die Gesamtinstandsetzung bringt das Bauwerk nahezu in neuwertigen Zustand. Durch den erneuerten Korrosionsschutz und die konstruktiven Verbesserungen ist für die nächsten 30–35 Jahre nicht mit weiteren Instandsetzungen zu rechnen.

Die Kostenschätzung der Gesamtinstandsetzung belaufen sich auf 1'160'000 Franken (±20 %) exkl. MWST.

Ersatzneubau

Die neue Personenüberführung wird im Werk in möglichst grossen Elementen vorgefertigt und anschliessend zur Baustelle transportiert. Die bestehende Konstruktion wird mit einem Pneukran ausgehoben und entsorgt. Danach werden die neuen Stahlelemente eingehoben und verschraubt. Die Geometrie orientiert sich eng am bestehenden Bauwerk, sodass die vorhandenen Fundamente weiterverwendet werden können.

Der Neubau wird auf maximale Dauerhaftigkeit und minimalen Unterhaltsaufwand ausgelegt. Bei Ausführung nach heutigen Qualitätsstandards ist in den ersten 40–45 Jahren nicht mit grösseren Instandsetzungen zu rechnen.

Die Kostenschätzung für den Ersatzneubau belaufen sich auf 1'463'000 Franken (±20 %), exkl. MWST.

Variantenvergleich

Kriterium	Minimalvariante	Gesamtinstandsetzung	Ersatzneubau
Baukosten	tief, 386'000 Franken (±50 %)	mittel, 1,16 Mio. Franken (±20 %)	hoch, 1,463 Mio. Franken (±20 %)
Kostensicherheit	tief, Korrosionsrisiken bleiben	mittel, Schäden evtl. erst nach Demontage sichtbar	hoch, Neubau, klare Kalkulierbarkeit
Planungsaufwand	tief	mittel	hoch
Terminsicherheit	hoch, keine Bewilligung	hoch, vereinfachtes Verfahren	tief, Plangenehmigungsverfahren, Einsprache Risiken
Nutzungsausfall	mittel, Sperrung für ca. 10 Wochen	tief, Sperrung für ca. 8 Monate	hoch, nur wenige Tage
Nachhaltigkeit	mittel, kurzfristiger Erhalt der Substanz	hoch, langfristiger Erhalt der Substanz	tief, hoher Materialverbrauch
Lebensdauer	ca. 10 Jahre	30–35 Jahre	40–45 Jahre
Gesamtbewertung	nicht empfohlen	**Bestvariante**	gut, aber hohes Terminrisiko

Variantenentscheid

Im Bericht zur Zustandsbeurteilung und Massnahmenempfehlung wurden die Lebenszykluskosten der drei Varianten für einen Betrachtungszeitraum von 100 Jahren gegenübergestellt. Die Lebenszykluskosten der Varianten unterscheiden sich nur geringfügig. Ausschlaggebend für die Wahl der Gesamtinstandsetzung sind jedoch die hohe Terminsicherheit, das vereinfachte Bewilligungsverfahren sowie die nachhaltige Nutzung der bestehenden Tragstruktur.

Ein Ersatzneubau bietet zwar eine längere Lebensdauer und höhere Kostensicherheit, erfordert auf Grund der Nähe zur Bahn jedoch in Zusammenarbeit mit der SBB ein aufwändiges Plangenehmigungsverfahren mit erheblichen terminlichen Risiken. Die Minimalvariante fällt aufgrund der kurzen Restnutzungsdauer und des weiter fortschreitenden Substanzverlusts ausser Betracht.

Die Gesamtinstandsetzung ist technisch machbar, behebt die Ursachen der Schäden, stellt die Nutzbarkeit der Wegverbindung langfristig sicher und wird daher zur Weiterverfolgung empfohlen.

Weiteres Vorgehen

Aufgrund der festgestellten sicherheitsrelevanten Schwachstellen sind kurzfristige Sicherungsmassnahmen sowie die zeitnahe Projektierung der Gesamtinstandsetzung notwendig. Der Ablauf gliedert sich in zwei Schritte:

Kurzfristige Massnahmen

Zur Sicherstellung der Tragsicherheit müssen die Verankerungen der Stützen und Treppen in die Betonfundamente erneuert und die stark korrodierten Verbindungsmittel ersetzt werden. Die Betonfundamente und Verankerungen werden bei der Gesamtinstandsetzung weiterverwendet. Diese Massnahmen sind sicherheitsrelevant und werden im August 2026 umgesetzt.

Projektierung der Gesamtinstandsetzung

Für die Umsetzung der gewählten Variante ist eine vollständige Projektierung über alle relevanten SIA-Phasen erforderlich. Ab Sommer 2026 wird ein geeignetes Ingenieurbüro beauftragt, das Bauprojekt, das Bewilligungsverfahren sowie die Ausschreibung auszuarbeiten. Die Genehmigungen sollen bis 2027 vorliegen, sodass die Ausführung ab 2028 erfolgen kann. Die Arbeiten erfolgen in enger Abstimmung mit der SBB.

Grobterminplan

- 2026: Projektstart, Bauprojekt und Bewilligungsverfahren (SIA32-33)
- 2027: Ausschreibung und Ausführungsprojekt, Kreditbewilligung (SIA41-51)
- 2028: Ausführung der Gesamtinstandsetzung, abhängig von SBB-Vorgaben (SIA 52)
- 2029: Abschlussarbeiten und Inbetriebnahme (SIA 53)

Kreditbewilligung

Kostenvoranschlag Projektierung

Im Rahmen der Ausarbeitung des Sanierungskonzepts ist gestützt auf Richtofferten für die Projektierung und Umsetzung der kurzfristigen Massnahmen mit folgenden Kosten zu rechnen:

Projektierung Gesamtinstandsetzung SIA 31-53 (Kompetenz Stadtrat)

	Bezeichnung	**Betrag in Franken**
Phase 32	Bauprojekt	59'500.00
Phase 33	Bewilligungsverfahren / Auflageprojekt	5'400.00
Phase 41	Ausschreibung	27'500.00
Phase 51	Ausführungsprojekt	43'700.00
Phase 52	Ausführung	38'375.00
Phase 53	Inbetriebnahme, Abschluss	5'600.00
Projektierungskosten +/- 10% (inkl. 8,1% MWST)		**180'075.00**
Projektierungskosten +/- 10% (inkl. 8,1% MWST) gerundet		**180'100.00**

Umsetzung kurzfristige Massnahmen (Kompetenz Stadtrat)

	Bezeichnung	Betrag in Franken
I	Bauarbeiten, Ankerverstärkung	55'300.00
Baukosten +/- 10% (inkl. 8,1% MWST)		**55'300.00**

Budget

Auf Grund des heute absehbaren Planungs- und Bauprogramms ist im 2026 für die Projektierung mit einem Nettoaufwand von 40'000 Franken und für die kurzfristigen Massnahmen mit einem Nettoaufwand von 55'300 Franken zu rechnen. Die restlichen Zahlungen werden im 2027 fällig und sind in den entsprechenden Budgets vorzusehen. Im Budget 2026 sind für die Arbeiten an der Personenüberführung Schöneich 95'300 Franken berücksichtigt (INV00661-6511.5010.01 Fussweg/Radweg allgemein).

Ausgabenkompetenz

Für im Budget enthaltene Ausgaben bis 325'000 Franken ist gem. Art. 23 Abs. 2 Ziff. 3 GO der Stadtrat zuständig.

Folgekosten Kunstbauten

Bei den Kapitalkosten (Abschreibungen) dieses Projekts legt der Stadtrat für die planmässige Abschreibungen im Verwaltungsvermögen gemäss § 30 Gemeindeverordnung (VGG) den Mindeststandard fest.

Planmässigen Abschreibungen auf Basis der geschätzten Anschaffungs- und Herstellungskosten:			
Anlagekategorie	Nutzungsdauer	Basis	Betrag
Strassen (ANR01571)	40 Jahre	235'400.00	5'885.00
Kapitalfolgekosten (im ersten Betriebsjahr)			**5'885.00**

Erwägungen

Die Personenüberführung Schöneich weist aufgrund fortgeschrittener Korrosion, konstruktiver Schwachstellen und statischer Defizite einen insgesamt schlechten Zustand auf. Die Untersuchungen zeigten, dass ohne bauliche Massnahmen ein erhöhtes sicherheitsrelevantes Risiko besteht und sich die Schäden weiter verschärfen würden. Insbesondere ist die Tragsicherheit bei grosser Windlast nicht nachgewiesen und die Geländer sind nicht auf ein Menschengedränge ausgelegt.

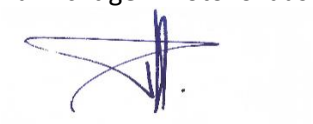
Für eine Sanierung und Instandstellung der Personenüberführung wurden drei Varianten untersucht. Die Minimalvariante verlängert die Nutzungsdauer nur kurzfristig und führt zu weiterem Substanzverlust, weshalb sie nicht zweckmässig ist. Der Ersatzneubau bietet zwar eine längere Lebensdauer, erfordert jedoch ein aufwändiges Bewilligungsverfahren mit erheblichen terminlichen Risiken.

Die Gesamtinstandsetzung stellt die technisch, wirtschaftlich und terminlich ausgewogenste Lösung dar. Sie ermöglicht die gezielte Behebung der festgestellten Mängel, erhält die bestehende Tragstruktur und bietet eine ausreichende Nutzungsdauer bei hoher Nachhaltigkeit. Die Projektierung ist notwendig, um die langfristige Sicherheit und Verfügbarkeit der Fussgängerverbindung sicherzustellen.

Akten für das Parlament

- Zustandsbeurteilung und Massnahmenempfehlung PÜ-Schöneich vom 17.04.2026
- Richtpreisofferte Projektierung PÜ Schöneich vom 17.04.2026
- (Geschwärzt) GLB 24 Personenüberführung Schöneich, Beschaffung Ingenieurleistungen Massnahmenkonzept, Kreditbewilligung und Arbeitsvergabe vom 08.05.2025
- Protokoll Zustandsuntersuchung PÜ Schöneich vom 24.01.2022

Für richtigen Protokollauszug:



Stadtrat Wetzikon
Melanie Imfeld, Stadtschreiberin