

Öffentliche Fassung

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 20. Mai 2026

534. Strassen (Pfäffikon, 337 Usterstrasse, Ruetschbergstrasse bis Obermattstrasse, Strasseninstandsetzung, hindernisfreier Ausbau Bushaltestellen, Schwachstellenbehebung Radweg, Projektfestsetzung, neue und gebundene Ausgabe)

A. Ausgangslage und Projekt

Die Usterstrasse auf dem Gebiet der Gemeinde Pfäffikon zählt zum Strassennetz des Kantons Zürich und wird im Kataster als Hauptverkehrsstrasse Nr. 337 geführt. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und der Werterhaltung muss die Usterstrasse instand gesetzt werden (§§ 25 f. Strassengesetz [StrG, LS 722.1]). Die Bushaltestellen Ruetschbergstrasse und Im Spitz sollen gemäss den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (SR 151.3) hindernisfrei ausgebaut werden. Entlang der Usterstrasse führt eine Velohauptverbindung, die auch als Freizeitroute benützt wird. Im kantonalen Velonetzplan sind bei mehreren Einmündungen Schwachstellen ausgewiesen, die im Rahmen des vorliegenden Projekts behoben werden sollen. Darüber hinaus sind weitere Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere für Fussgängerinnen und Fussgänger, vorgesehen.

Im Einvernehmen mit der Gemeinde Pfäffikon sieht das Tiefbauamt folgende Massnahmen vor:

- Instandsetzung der Usterstrasse (mit Einbau lärmarrer Deckbeläge) sowie der Gehwege und des Rad-/Gehwegs, einschliesslich Anpassung und Erneuerung der Randabschlüsse;
- hindernisfreier Ausbau der Bushaltestellen Ruetschbergstrasse, neu Ausgestaltung als nicht überholbare Fahrbahnhaltestellen an leicht verschobener Lage;
- Neubau einer Mittelschutzinsel mit Fussgängerstreifen und Velofurt im Bereich der Bushaltestellen Ruetschbergstrasse;
- Verlängerung des Bachdurchlasses Rietgraben infolge der für die neue Mittelschutzinsel nötigen Strassenausbuchtung, teilweise Ausdolung des im Oberwasser gelegenen eingedolten Gerinneabschnitts als ökologische Ausgleichsmassnahme;
- Neugestaltung des Übergangs vom Rad-/Gehweg in die Ruetschbergstrasse (Schnittstelle zum Projekt Rad- und Fussweg Pfäffikersee [84S-82111]);
- Neubau eines gemeinsamen Übergangs mit Mittelschutzinsel für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für Velofahrende in der Schanzstrasse an leicht zurückversetzter Lage;

- Aufhebung des Rechtsabbiegestreifens in die Schanzstrasse zugunsten eines hitzemindernden Grünstreifens;
- hindernisfreier Ausbau der Bushaltestellen Im Spitz, neu Ausgestaltung als nicht überholbare Fahrbahnhaltestellen mit Kissenlösung, in Fahrtrichtung Pfäffikon an leicht verschobener Lage, damit verbunden Rückbau und Begrünung der seeseitig gelegenen Busbucht Im Spitz;
- Neubau einer langgezogenen Mittelschutzinsel mit Fussgängerstreifen zwischen den beiden Bushaltestellen Im Spitz auf Höhe des Riedwegs, der zum Pfäffikersee führt, damit verbunden Aufhebung des Fussgängerstreifens bei der Einmündung Schützenhausstrasse;
- Erstellung einer Trottoirüberfahrt bei der Einmündung Schützenhausstrasse;
- Neubau einer Mittelschutzinsel mit Velofurt auf Höhe Obermattstrasse, um dorfeinwärts fahrende Velofahrerinnen und Velofahrer vom Rad-/Gehweg zurück auf die Usterstrasse zu führen, in Gegenrichtung Anordnung eines Radstreifens im Knotenbereich um dorfauswärts fahrende Velofahrerinnen und Velofahrer zum Rad-/Gehweg zu führen;
- Erstellung einer Trottoirüberfahrt bei der Einmündung Obermattstrasse;
- Ergänzung des bestehenden Fussgängerstreifens auf Höhe Obermattstrasse um eine Mittelschutzinsel;
- Pflanzung zusätzlicher Bäume und Schaffung von Baumgruppen in den Grünstreifen als hitzemindernde Massnahmen;
- Anpassung und Erneuerung der Strassenentwässerung (im westlichen Projektperimeter neu Entwässerung über die Schulter und Versickerung im Bankett, hierzu Rückbau und Begrünung des südlichen Gehwegs; im östlichen Projektperimeter Neubau eines Fangkanals zur gedrosselten Einleitung des Strassenabwassers in die Mischwasserkanalisation);
- Anpassung und Erneuerung der öffentlichen Beleuchtung;
- Wiederinstandstellung der privaten und öffentlichen Grundstücke im Projektperimeter.

Infolge des Verkehrs auf der Usterstrasse werden bei zahlreichen Gebäuden die Immissionsgrenzwerte gemäss der Lärmschutz-Verordnung (LSV, SR 814.41) überschritten, weshalb Lärmschutzmassnahmen zu prüfen waren. Mit dem Einbau von lärmarmen Deckbelägen können die Belastungen deutlich verringert werden, wobei jedoch die Immissionsgrenzwerte bei allen betroffenen Gebäuden überschritten bleiben. Eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h zur weiteren Reduktion der Lärmbelastung wurde geprüft, jedoch verkehrlich als nicht verhältnismässig eingestuft. Lärmschutz-

massnahmen auf dem Ausbreitungsweg (Lärmschutzwände) lassen sich im fraglichen Strassenabschnitt nicht realisieren. Infolge der veränderten Lärmbelastung sind die mit Verfügung der Baudirektion Nr. 916/2013 im Rahmen der Erstsanierung im Sinne von Art. 14 LSV gewährten Erleichterungen gemäss den Erleichterungsanträgen im Auflagebericht Strassenlärm anzupassen. Die rechtlichen Vorgaben zum Schutz der inventarisierten Natur- und Landschaftsschutzobjekte beim Pfäffikersee werden berücksichtigt. Auch im Übrigen sind die umwelt- und die raumplanungsrechtlichen Vorgaben eingehalten.

Der Gemeinderat Pfäffikon hat sich mit Beschluss vom 21. März 2023 im Sinne von § 12 StrG zum Projekt geäussert. Das Projekt wurde gemäss § 13 StrG vom 17. Februar bis 19. März 2023 der Bevölkerung zur Mitwirkung unterbreitet. Die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen sind im überarbeiteten Projekt soweit möglich berücksichtigt worden.

Die Gemeinde Pfäffikon plant anlässlich des vorliegenden Strassenbauprojekts die Durchführung verschiedener Werkleitungsarbeiten.

B. Einspracheverfahren

Die öffentliche Auflage des Bauprojekts und des Landerwerksplans gemäss § 16 in Verbindung mit § 17 Abs. 2 StrG erfolgte vom 27. September bis 28. Oktober 2024.

Innerhalb der Auflagefrist wurden 13 Einsprachen eingereicht, die projektbezogene und teilweise enteignungsrechtliche Begehren enthielten.

Mit vier Einsprechenden konnte im Rahmen der Einigungsverhandlungen eine einvernehmliche Lösung gefunden werden. Die jeweilige Zustimmung liegt mit der Unterzeichnung der Abtretungsverträge für den Landerwerb bzw. der Anpassungsprotokolle vor, womit auch die Einsprachen zurückgezogen wurden. Diese Einsprachen sind als erledigt abgeschrieben worden.

Sieben Einsprachen richteten sich gegen die Verbreiterung des bestehenden Rad-/Gehwegs im Abschnitt Schützenhaus- bis Obermattstrasse bzw. gegen den damit verbundenen Landerwerb. Aus Gründen der Verhältnismässigkeit wird auf die entsprechende Verbreiterung des Rad-/Gehwegs verzichtet. Somit ist auch kein Landerwerb von den angrenzenden Grundstücken erforderlich. Die Einsprechenden wurden über den Verzicht auf den Landerwerb informiert und die Einsprachen als gegenstandslos abgeschrieben.

Die verbleibenden zwei Einsprachen sind wie folgt zu beurteilen:

a) [REDACTED] *Einsprache vom 22. Oktober 2024*

Der Einsprecher rechnet mit verschiedenen erheblichen Einschränkungen (Versetzung Werbetafel, Grünanlagenanpassung, erhöhte Lärmemissionen, verringerte Ausnutzung) für seine Liegenschaft [REDACTED] und damit verbundenen finanziellen Aufwendungen. Er beantragt, dass die erforderlichen Massnahmen zulasten des Kantons gehen (Antrag 1.1).

Im Rahmen der Einigungsverhandlungen wurde die Gestaltung des Knotens Schützenhaus-/Usterstrasse angepasst. Anstelle der im Auflageprojekt vorgesehenen Querungsstelle für den Fuss- und Veloverkehr mit Mittelschutzinsel in der Schützenhausstrasse wird bei der Einmündung Schützenhausstrasse eine Trottoirüberfahrt erstellt. Gleichzeitig wird auf Höhe der Liegenschaft des Einsprechers auf eine Verbreiterung des bestehenden Rad-/Gehwegs verzichtet. Insgesamt verringert sich der Landbedarf bei der Parzelle [REDACTED] von ursprünglich 78 m² auf 1 m². Zudem erhält der Einsprecher die Möglichkeit zur Antretung von 5 m² Land. Die vom Einsprecher thematisierte seeseitige Anordnung des Radwegs kommt aufgrund der rund um den Pfäffikersee gelegenen Natur- und Landschaftsschutzobjekte nicht infrage. Im Zusammenhang mit den hindernisfrei auszubauenden Bushaltestellen Im Spitz mit neuer Mittelinsel wird sodann im Bereich von [REDACTED] die Fahrbahn nach Norden verbreitert und der heutige Grünstreifen zwischen Rad-/Gehweg und Fahrbahn aufgehoben. Mit den Projektanpassungen ist eine Verschiebung der Werbetafel nicht mehr erforderlich. Ebenso wenig bedingt das Strassenprojekt die Rodung der bestehenden Hecken und Sträucher. Verbleibende geringfügige Anpassungen an den Grünflächen werden vom Kanton auf Kosten des Projekts vorgenommen. Bei den Fenstern in lärmempfindlichen Räumen, bei denen die Immissionsgrenzwerte gemäss der Lärmschutz-Verordnung trotz dem vorgesehenen Einbau eines lärmarmen Deckbelags überschritten sind, besteht sodann ein Anspruch auf den Einbau von Lärmschutzfenstern zulasten des Strassenbauprojekts. Insgesamt ist der Eingriff in das Eigentum des Einsprechers als gering zu werten. Insbesondere wird die künftige bauliche Nutzung der Parzelle nicht eingeschränkt. Das öffentliche Interesse am geplanten Bauvorhaben überwiegt gegenüber den privaten Interessen. Die Verhältnismässigkeit ist gewahrt. Die im Antrag 1.1 enthaltenen Begehren sind im Sinne der vorstehenden Erwägungen teilweise, hinsichtlich des verbleibenden minimalen Anpassungsbedarfs bei den Grünflächen sowie der beantragten Lärmschutzfenster gutzuheissen, im Übrigen jedoch abzuweisen.

Der Einsprecher befürchtet im Weiteren auch bei seiner Liegenschaft [REDACTED] erhebliche Einschränkungen (Versetzung Werbetafel, Grünanlagenanpassung) und damit verbundene finanzielle Aufwendungen. Er beantragt, dass die erforderlichen Massnahmen zulasten des Kantons gehen (Antrag 1.2).

Im Bereich der Parzelle [REDACTED] wird der heutige Verlauf des Rad-/Gehwegs nicht verändert. Von [REDACTED] ist sodann kein Landerwerb erforderlich. Die bestehende Werbetafel kann am bisherigen Ort stehen bleiben. Eine Anpassung der Grünflächen ist ebensowenig erforderlich. Für die Erstellung der Rad-/Gehwegabschlüsse wird voraussichtlich vom Hammerschlagsrecht Gebrauch gemacht. Soweit davon Grünflächen betroffen sind, werden sie vom Kanton bei Bedarf wiederhergestellt. Insofern ist Antrag 1.2 teilweise gutzuheissen, im Übrigen jedoch abzuweisen.

Die Einsprache richtet sich sodann gegen die Höhe der für den Landerwerb von [REDACTED] angebotene Entschädigung (Antrag 2).

Auf dieses entschädigungsrechtliche Begehren (Antrag 2) ist im vorliegenden Verfahren nicht einzutreten; es wird im anschliessenden Landerwerbsverfahren nach §§ 18 ff. StrG behandelt.

Im Weiteren bemängelt der Einsprecher fehlende Informationen hinsichtlich der provisorischen Verkehrsführung während der Bauphase (Antrag 3).

Die Verkehrsführung während der Ausführung bildet nicht Bestandteil der Projektfestsetzung als solches. Die Angaben zum Bauablauf konnten daher im technischen Bericht kurz gehalten werden. Die während der Bauphase notwendigen vorübergehenden Verkehrsanordnungen werden gestützt auf § 5 Abs. 2 lit. a der Kantonalen Signalisationsverordnung (LS 741.2) vom Tiefbauamt gemäss den Vorgaben der Signalisationsverordnung (SR 741.21) angeordnet. Gewerbebetriebe werden frühzeitig, üblicherweise rund ein halbes Jahr im Voraus, Anwohnende gewöhnlich rund drei Wochen vor Baubeginn über die geplante Verkehrsführung informiert. Soweit der Einsprecher Begehren in Zusammenhang mit der provisorischen Verkehrsführung stellt, ist die Einsprache (Antrag 3) abzuweisen.

b) [REDACTED] *Einsprache vom 22. Oktober 2024*

Die Einsprecherin macht verschiedene Einschränkungen bei der Nutzung ihrer Liegenschaft [REDACTED] (sinngemäss etwa Versetzung Werbetafel, Grünanlagenanpassung, erhöhte Lärmemissionen, unbefugter Zutritt von Passantinnen und Passanten auf das Firmengelände, notwendige Anpassungen bei Sicherheitskonzepten usw.) sowie damit

einhergehende finanzielle Auswirkungen geltend und beantragt, es seien die erforderlichen Massnahmen zulasten des Kantons vorzusehen (Antrag 1).

Im Bereich der hindernisfrei auszubauenden Bushaltestellen Im Spitz verschiebt sich der bestehende Rad-/Gehweg an zwei Stellen leicht in Richtung der Liegenschaft der Einsprecherin, wobei insgesamt 43 m² des rund [REDACTED] grossen Grundstücks beansprucht werden. Zwischen den hindernisfreien Bushaltestellen ermöglicht eine neue Fussgängerquerung mit Mittelschutzinsel künftig ein sicheres etappiertes Queren der Usterstrasse. Die Mittelschutzinsel dient gleichzeitig als Überholerschutz bei stehenden Bussen. Verbunden mit den baulichen Massnahmen im Bereich der Bushaltestelle wird zwischen der Einmündung Schützenhausstrasse und der Haltestelle Im Spitz die Fahrbahn nach Norden verbreitert. Das Rechtsabbiegen aus der Schützenhausstrasse in die Usterstrasse wird durch diese Verbreiterung verbessert. Die baulichen Massnahmen erfolgen im öffentlichen Interesse. Aus Gründen der Verhältnismässigkeit wird bei den beiden Bushaltestellen Im Spitz eine Kissenlösung umgesetzt, die mit einem geringeren Platzbedarf einhergeht. Überdies wird der bestehende Rad-/Gehweg in diesem Projektabschnitt im Sinne der Verhältnismässigkeit bei einer Breite von 3,5 m belassen. Die von der Einsprecherin zur Diskussion gestellte Verlegung des Radwegs auf die andere Strassenseite fällt sodann von vornherein ausser Betracht. Sie wäre nicht mit den Schutzzielen der inventarisierten Natur- und Landschaftsschutzobjekte beim Pfäffikersee vereinbar und damit nicht bewilligungsfähig. Das Bauvorhaben bedingt dabei keine Versetzung der Werbetafel. Sie kann am bisherigen Standort bestehen bleiben. Soweit Hecken und Sträucher oder Zäune entlang des Grundstücks entfernt werden müssen, erfolgt im Rahmen der Anpassungsarbeiten eine Ersatzpflanzung bzw. Neuordnung auf Kosten des Kantons. Bei der Liegenschaft [REDACTED] sind sodann die Immissionsgrenzwerte gemäss der Lärmschutz-Verordnung eingehalten. Ein Anspruch auf Lärmschutzfenster besteht nicht. Inwiefern Flucht- und Sicherheitskonzepte angepasst und feuerpolizeiliche Anforderungen neu geprüft werden müssen, wurde von der Einsprecherin weder in ihrer Einsprache noch im Rahmen der Einigungsverhandlung substantiiert dargelegt. Das Gleiche gilt für die geltend gemachte Sicherheitsanalyse in Zusammenhang mit hohen internationalen Sicherheitsanforderungen, die nach Angaben der Einsprecherin für ihre Untermieterin gelten. Relevante Einwirkungen auf den Betrieb, die eine Entschädigungspflicht des Strasseneigentümers nach sich ziehen könnten, sind jedenfalls nicht ersichtlich. Der Eingriff in das Eigentum der Einsprecherin erscheint insgesamt als eher gering. Die privaten Interessen der Einsprecherin

haben hinter das ausgewiesene öffentliche Interesse zurückzutreten. Der vorgesehene Landerwerb ist als verhältnismässig einzustufen. Die im Antrag 1 enthaltenen Begehren sind im Sinne der vorstehenden Erwägungen teilweise, hinsichtlich der Grünanlagen einschliesslich des Zauns, gutzuheissen, im Übrigen jedoch abzuweisen.

Die Einsprache richtet sich sodann gegen die Höhe der für den Landerwerb von [REDACTED] angebotenen Entschädigung (Antrag 2).

Auf dieses entschädigungsrechtliche Begehren (Antrag 2) ist im vorliegenden Verfahren nicht einzutreten; es wird im anschliessenden Landerwerbsverfahren nach §§ 18 ff. StrG behandelt.

Im Weiteren bemängelt die Einsprecherin fehlende Informationen hinsichtlich der provisorischen Verkehrsführung während der Bauphase (Antrag 3).

Es kann auf die Ausführungen zum gleichlautenden Antrag 3 der Einsprache a) verwiesen werden. Soweit die Einsprecherin Begehren in Zusammenhang mit der provisorischen Verkehrsführung stellt, ist die Einsprache (Antrag 3) abzuweisen.

C. Finanzierung und Ausgabenbewilligung

Das vorliegende Bauvorhaben wurde bei der Priorisierung der Investitionsvorhaben anlässlich der Erstellung des Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplans (KEF) 2026–2029 mit neun Punkten bewertet. Es wurde nicht in den KEF aufgenommen. Die Ausgaben werden innerhalb der Leistungsgruppe Nr. 8400, Tiefbauamt, kompensiert. Ein Grossteil der Ausgaben entfällt auf Instandsetzungsarbeiten. Die Usterstrasse befindet sich in einem schlechten bis sehr schlechten Zustand, wobei bereits Sofortmassnahmen nötig waren. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit ist eine rasche Instandsetzung notwendig. Die Koordination mit der Gemeinde Pfäffikon ist weit fortgeschritten. Die Arbeiten an den kommunalen Werkleitungen sollen ebenfalls möglichst bald erfolgen. Im Weiteren dient das vorliegende Projekt insbesondere der Einhaltung des Gewässerschutzrechts, der Lärmschutzbestimmungen sowie des Behindertengleichstellungsgesetzes.

Von einem Aufschub des Bauvorhabens ist daher abzusehen. Die Gesamtkosten sind gemäss Kostenvoranschlag vom 30. November 2025 wie folgt veranschlagt:

	in Franken
Erwerb von Grund und Rechten	305 000
Bauarbeiten	9 134 000
Nebenarbeiten	426 000
Technische Arbeiten	1 392 000
Total	11 257 000

Der Kostenvoranschlag berücksichtigt den äusserst setzungsempfindlichen Untergrund (Seekreide, Grundwasser) im Projektperimeter. Letzterer stellt hohe Anforderungen an die Ausführung der Bauarbeiten. Der bestehende Strassenkoffer ist auf eine Tiefe von bis zu 1,5 m vollständig zu ersetzen. Üblicherweise beträgt die Oberbaustärke, bestehend aus Foundation und Belägen, rund 80 cm. Infolge der zusätzlichen Materialmengen und der technisch anspruchsvollen Bauausführung ist gegenüber einem Standardaufbau mit Mehrkosten von bis zu 4 Mio. Franken zu rechnen.

Für die Verwirklichung des Bauvorhabens sind eine neue Ausgabe von Fr. 1 820 000 gemäss § 37 Abs. 1 des Gesetzes über Controlling und Rechnungslegung (CRG, LS 611) und eine gebundene Ausgabe von Fr. 9 437 000 gemäss § 37 Abs. 2 lit. b CRG, insgesamt Fr. 11 257 000, zu lasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 8400, Tiefbauamt, zu bewilligen.

In der Staatsbuchhaltung wird der Gesamtbetrag von Fr. 11 257 000 auf die einzelnen Projektbestandteile mit folgendem Kostenteiler verbucht:

Budgetierung		Gebundene Ausgaben in Franken	Neue Ausgaben in Franken	Total in Franken
<i>Investitionsrechnung</i>				
Konto 8400.50111 00000 Erneuerung Staatsstrassen	82%	9 202 000		9 202 000
Konto 8400.50110 80020 Staatsstrassen Anteil öV	1%	97 000		97 000
Konto 8400.50110 00000 Staatsstrassen	6%		673 000	673 000
Konto 8400.50100 00000 Fussgängeranlagen	6%		647 500	647 500
Konto 8400.50130 00000 Fahrradanlagen	4%		499 500	499 500
Konto 8400.50112 00000 Lärmschutz	1%	138 000		138 000
Total	100%	9 437 000	1 820 000	11 257 000

In der vorliegenden Ausgabenbewilligung ist die mit Verfügung der Baudirektion Nr. 1971/2025 bewilligte Ausgabe von Fr. 567 600 enthalten. Diese Verfügung ist bezüglich der Ausgabe aufzuheben.

Das Vorhaben verursacht jährliche Kapitalfolgekosten von Fr. 322 500. Sie berechnen sich nach IPSAS wie folgt:

Baukosten Kontierung	Kapitalfolgekosten				
	Anteil Baukosten in Franken	Zinsen (0,75%) in Franken	Abschreibungs- satz in %	Betrag in Franken	
Erneuerung Staatsstrassen	82%	9 202 000	34 500	2,5	230 000
Staatsstrassen Anteil öV	1%	97 000	500	2,5	2 000
Staatsstrassen	6%	673 000	2 500	2,5	17 000
Fussgängeranlagen	6%	647 500	2 500	2,5	16 000
Fahrradanlagen	4%	499 500	2 000	2,5	12 000
Lärmschutz	1%	138 000	500	2,5	3 000
Zwischentotal			42 500		280 000
Total	100%	11 257 000			322 500

Den gesamten Rechnungverkehr hat das Objekt Nr. 84S-81316, Pfäffikon, 337 Usterstrasse, aufzunehmen.

D. Öffentlichkeit

Dieser Beschluss ist gestützt auf § 23 des Gesetzes über die Information und den Datenschutz (LS 170.4) nicht öffentlich, soweit dies zum Schutz der Privatsphäre der Einsprechenden erforderlich ist. Die Baudirektion hat den Beschluss vor der Veröffentlichung so weit zu anonymisieren, dass die Privatsphäre der Einsprechenden gewährleistet ist.

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Das Projekt für die Strasseninstandsetzung, den hindernisfreien Ausbau der Bushaltestellen und die Schwachstellenbehebung Radweg sowie die weiteren damit verbundenen Massnahmen an der 337 Usterstrasse in der Gemeinde Pfäffikon wird gemäss den bei den Akten liegenden Plänen festgesetzt.

II. Die mit Verfügung der Baudirektion Nr. 916/2013 im Sinne von Art. 14 der Lärmschutz-Verordnung gewährten Erleichterungen werden gemäss den bei den Akten liegenden Erleichterungsanträgen vom 14. Mai 2024 angepasst.

III. Die Einsprache [REDACTED] wird im Sinne der Erwägungen teilweise gutgeheissen und im Übrigen abgewiesen, soweit auf sie eingetreten wird.

IV. Die Einsprache [REDACTED], wird im Sinne der Erwägungen teilweise gutgeheissen und im Übrigen abgewiesen, soweit auf sie eingetreten wird.

V. Für die Bauausführung werden eine neue Ausgabe von Fr. 1 820 000 und eine gebundene Ausgabe von Fr. 9 437 000, insgesamt Fr. 11 257 000, zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 8400, Tiefbauamt, bewilligt.

VI. Dieser Betrag wird nach Massgabe des Schweizerischen Baupreisindex gemäss folgender Formel der Teuerung angepasst:
Bewilligte Ausgabe \times Zielindex \div Startindex (Indexstand Oktober 2025)

VII. Die Verfügung der Baudirektion Nr. 1971/2025 wird aufgehoben.

VIII. Die Baudirektion, Immobilienamt, Landerwerb, wird beauftragt, den Landerwerb nach §§ 18 ff. des Strassengesetzes durchzuführen. Sie wird weiter ermächtigt, das für die Ausführung des Projekts erforderliche Land nötigenfalls auf dem Weg der Expropriation zu erwerben und Anstösserbeiträge zu erheben, allfällige Prozesse zu führen, Vergleiche zu treffen oder auf gütlicher Basis im Rahmen der bewilligten Kosten zum Erwerb von Grund und Rechten Verträge abzuschliessen.

IX. Gegen diesen Beschluss kann innert 30 Tagen, von der Mitteilung an gerechnet, beim Verwaltungsgericht des Kantons Zürich Beschwerde erhoben werden. Die Beschwerdeschrift muss einen Antrag und dessen Begründung enthalten. Der angefochtene Beschluss ist beizulegen oder genau zu bezeichnen. Die angerufenen Beweismittel sind genau zu bezeichnen und soweit möglich beizulegen.

X. Dieser Beschluss ist im Sinne der Erwägung D teilweise nicht öffentlich.

XI. Mitteilung an den Gemeinderat Pfäffikon, Hochstrasse 1, 8330 Pfäffikon (unter Beilage eines mit dem Festsetzungsvermerk versehenen Projekts [ES]), [REDACTED]

[REDACTED] sowie an die Finanzdirektion, die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion.



Vor dem Regierungsrat
Der stv. Staatsschreiber:

Peter Hösli