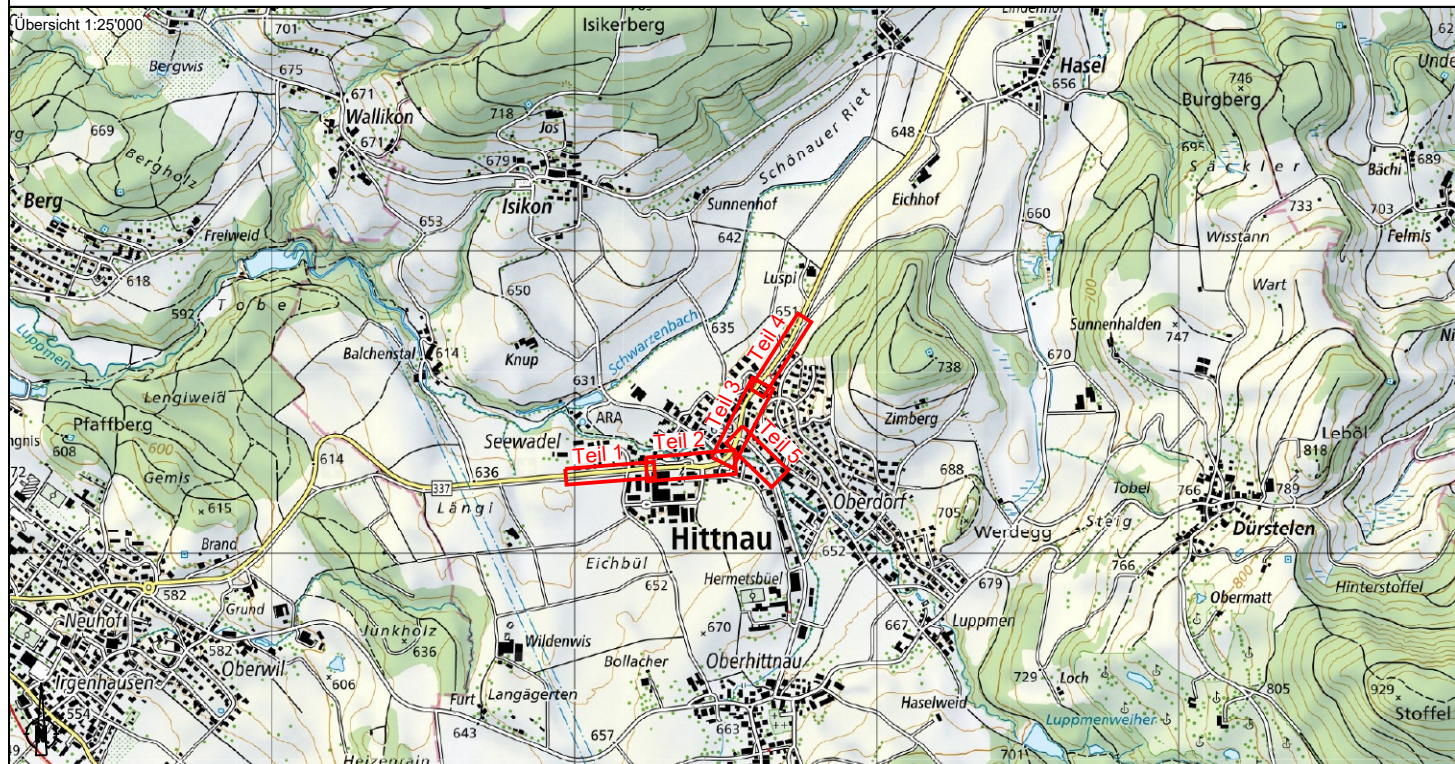




Version	Verfasser			Bemerkungen	Format	Plan Nummer
	Datum	Name	Visum			
0	19.08.26	Elia Steck	Sm		A3	0173PZF100-101
A						
B						
C						
D						



**Kanton Zürich
Baudirektion
Tiefbauamt**

Projektieren und Realisieren

Bearbeitungsstufe: **Bauprojekt**

Gemeinde: **173 Hittnau**

Strasse: **337 Pfäffiker- und Tösstalstrasse, 814 Jakob-Stutz-Strasse**

Strecke: **Dorfeinfahrt Hittnau > Pfäffikon - Dorfausfahrt Hittnau > Saland**

km / Bauwerk: **km 9.343 - 10.491 , km 7.330 - 7.436**

Vorhaben: **Ortsdurchfahrt und Fahrbahninstandsetzung**

Technischer Bericht

Projekt Nummer: **84S-81326**

Projektverfasser



INGENIEURE · PLANER · GEOMETER

8005 Zürich
Förllibuckstrasse 66
T 058 580 96 90
zuerich@portaag.ch
www.portaag.ch

L:\0173Hittnau\0173PZF100800_BGK_Pfäffiker_Tösstalstr\5_Projektdateien\2_Bauprojekt_Auflageprojekt\c_Plaene\101_ff_Plaene.dwg



Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung.....	5
2	Ausgangslage / Begründung des Vorhabens	6
2.1	Einleitung	6
2.2	Vorhaben Dritter.....	6
2.2.1	Gemeinde Hittnau.....	6
2.2.2	Werkeigentümer	6
3	Vorgaben.....	7
3.1	Projektziele	7
3.2	Übereinstimmung mit der Raumplanung.....	7
3.3	Dimensionierungsgrundlagen.....	8
3.4	Projektorganisation	9
4	Zustandserfassung.....	10
4.1	Geotechnische Untersuchungen	10
4.2	Kunstabauten (gemäss Fachhandbuch Kunstbauten)	10
4.3	Strassen.....	10
4.3.1	Staatsstrassen	10
4.3.2	Ausnahmetransportrouten	10
4.3.3	Strassenentwässerung	11
4.3.4	Unfallstatistik.....	11
4.3.5	Alltags- und Freizeitveloverkehr	12
4.3.6	Öffentlicher Verkehr.....	12
4.3.7	Wanderwege.....	13
4.3.8	Fussgänger	14
4.4	Leitplanken (Überprüfung).....	15
5	Umwelt	15
5.1	Luftreinhaltung und Klimaschutz	15
5.2	Hitzeminderung.....	15
5.3	Lärm	16
5.4	Erschütterungen.....	16



5.5	Nichtionisierende Strahlung.....	16
5.5.1	Strom (NIS).....	16
5.5.2	Licht	16
5.6	Grundwasser.....	16
5.7	Oberflächengewässer und aquatische Ökosysteme.....	16
5.7.1	Gefahrenkarte Naturgefahren.....	16
5.8	Abwasser, wassergefährdende Stoffe.....	17
5.9	Boden.....	17
5.9.1	Umgang mit Boden beim Bauen	17
5.9.2	Bodenverwertung.....	17
5.9.3	Fruchtfolgeflächen (FFF).....	18
5.10	Belastete Standorte	18
5.11	Abfall, Entsorgung.....	19
5.12	Umweltgefährdende Organismen.....	19
5.13	Störfallvorsorge.....	19
5.14	Wald.....	19
5.15	Flora, Fauna, Lebensräume	19
5.16	Ökologischer Ausgleich	20
5.17	Landschaft und Ortsbild.....	20
5.18	Kulturdenkmäler, archäologische Stätten.....	20
6	Projekt	20
6.1	Projektbeschreibung	20
6.1.1	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	20
6.1.2	Öffentlicher Verkehr.....	20
6.1.3	Veloverkehr.....	21
6.1.4	Fussgängerverkehr.....	21
6.2	Projektierungselemente	21
6.2.1	horizontale- und vertikale Linienführung	21
6.2.2	Querschnitt (Normalprofil)	22
6.2.3	Fahrbahnoberbau	22
6.2.4	Entwässerung	23
6.2.5	Strassenraumgestaltung.....	23
6.3	Sicherheitsaudit bei Strassenverkehrsanlagen (RSA)	24



6.4	Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA).....	24
6.4.1	Öffentliche Beleuchtung (OeB).....	24
6.4.2	Lichtsignalanlage (LSA).....	24
6.4.3	Pumpwerke (Pump).....	24
6.4.4	Verkehrszählstellen (VDE)	24
6.4.5	Kabelrohr- und Schachtanlagen für BSA	24
6.4.6	Lichtwellenleiter (LWL)	24
6.5	Projektrisiken	24
6.6	Mitwirkung der Bevölkerung §13 StrG.....	25
6.7	Standards Staatsstrassen.....	25
6.8	Velostandards.....	25
7	Verkehrsführung während Ausführung	26
8	Koordination	26
8.1	Projektkoordination mit den möglichen involvierten Stellen.....	26
8.1.1	Gemeinde	26
8.1.2	Werkleitungseigentümer.....	26
8.1.3	KAPO, Gemeindepolizei.....	26
8.1.4	ÖV-Betriebe	27
9	Erwerb von Grund und Rechten	27
10	Kosten	27
10.1	Grundlage Kostenermittlung.....	27
10.2	Kostenrisiken	27
10.3	Kostenbeteiligung Dritter	27
11	Terminplan	28
12	Fotodokumentation	29
13	Inhaltsverzeichnis Projektmappe	35



1 Zusammenfassung

Die Pfäffiker- und die Tösstalstrasse in Hittnau zählen zum Strassennetz des Kantons Zürich und werden im Kataster als Hauptverkehrsstrasse (HVS) Nr. 337 geführt und bilden die Ortsdurchfahrt Hittnau zwischen Pfäffikon und Saland. Die Jakob Stutz-Strasse wird als Regionale Verbindungsstrasse (RVS) Nr. 814 geführt. Zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung und des Radfahrerschutzes sieht das Tiefbauamt im Einvernehmen mit der Gemeinde Hittnau diverse Massnahmen vor.

Das Vorhaben beinhaltet die hindernisfreie Umgestaltung der Bushaltestellen, die Verbesserung der Verkehrssicherheit speziell für Fussgänger mit einem neuen Fussgängerübergang und einer Erweiterung des nördlichen Gehwegs. Die Verkehrsgeschwindigkeit soll mit der Erstellung von Eingangstoren reduziert werden. Im Rahmen der Instandsetzung der Fahrbahn werden zudem die Strassenentwässerung sowie die öffentliche Beleuchtung angepasst. Weiter sind Anpassungen an den Werkleitungen Strom und Wasser durch die jeweiligen Werkeigentümer vorgesehen.

Die bestehende Linienführung wird grösstenteils beibehalten. Die Fahrbahnbreiten werden wo möglich minimiert. Im Norden der Fahrbahn wird ein Gehweg erstellt. Im Süden wird ein Rad-/Gehweg gemäss Standards Veloverkehr durchgehend ausgebildet. Die Bushaltestellen Industrie und Sonne werden als Fahrbahnhaltestellen hindernisfrei ausgeführt. Die Bushaltestelle Industrie in Richtung Saland wird überholbar erstellt. Die Sichtweiten der Knoten und Fussgängerübergänge wurden gemäss Verkehrserschliessungsverordnung und VSS-Richtlinien geprüft. Die Einlaufschächte der Strassenentwässerung werden den neuen Fahrbahnrandern angepasst und an die bestehenden Entwässerungsleitungen angeschlossen. Die bestehenden Leitungen werden wo notwendig saniert. Ebenso wird die Beleuchtung im Projektperimeter erneuert und auf LED umgestellt.

Der Terminplan sieht eine öffentliche Planaufgabe im Herbst 2026 vor, eine Festsetzung im Sommer 2027 und anschliessend die Ausschreibung und die Ausführung ab 2028.



2 Ausgangslage / Begründung des Vorhabens

2.1 Einleitung

Die Pfäffiker- und die Tösstalstrasse in Hittnau zählen zum Strassennetz des Kantons Zürich und werden im Kataster als Hauptverkehrsstrasse (HVS) Nr. 337 geführt. Die Jakob Stutz-Strasse wird als Regionale Verbindungsstrasse (RVS) Nr. 814 geführt. Zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung und des Radfahrschutzes sieht das Tiefbauamt im Einvernehmen mit der Gemeinde Hittnau folgende Massnahmen vor:

- Hindernisfreier Ausbau von Bushaltestellen;
- Verbesserung der Verkehrssicherheit speziell für die Fussgänger- bzw. Schulwegsicherung (Querungshilfen);
- Durchgehender Rad-/Gehweg im Südosten und Gehweg im Nordwesten;
- Instandsetzung der Fahrbahn und Anpassen der Strassenentwässerung;
- Anpassung der privaten und öffentlichen Grundstücke im Projektperimeter;
- Reduktion der Verkehrsgeschwindigkeit mit Eingangstoren;
- Erneuerung und Anpassung öffentliche Beleuchtung

2.2 Vorhaben Dritter

2.2.1 Gemeinde Hittnau

Die Anpassung der Bushaltestellen ist Teil dieses Projekts. Die Erstellung der Buswartehäuser ist Sache der Gemeinde und ist nicht Bestandteil des vorliegenden Projekts.

2.2.2 Werkeigentümer

Die Gemeinde Hittnau plant den Ersatz der Wasserleitung im Bereich der Pfäffikerstrasse. In der Kreuzung Jakob-Stutz-Strasse wird die Wasserleitung umgelegt, damit sie in Zukunft nicht mehr über die privaten Parzellen geführt wird. Die Gemeinde Hittnau hat ebenfalls Bedarf am Werkleitungersatz Schmutzwasser sowie Sauberwasser. Ein konkretes Projekt wurde noch nicht ausgearbeitet. Die Werkleitungsprojekte müssen mit dem Strassenprojekt koordiniert werden, sind aber nicht Bestandteil des vorliegenden Projekts.

Zudem hat EKZ Bedarf am Ersatz ihrer Werkleitungen. Das Projekt wurde im Werkleitungsplan integriert.

Swisscom sowie Sunrise haben keinen Bedarf an einem Ausbau ihrer Werkleitungen gemeldet.

3 Vorgaben

3.1 Projektziele

Mit den geplanten Massnahmen sollen die folgenden Projektziele erreicht werden:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer;
- Verbesserung Verkehrsfluss;
- Erhöhung der Sicherheit der Fussgänger (längs/quer);
- Umgestaltung der Ortseinfahrten mit Eingangstoren;
- Hindernisfreie Gestaltung der Bushaltestellen gemäss aktuell gültigen Normen

3.2 Übereinstimmung mit der Raumplanung

Im kantonalen Richtplan sind die Pfäffiker- und die Tösstalstrasse als bestehende Hauptverkehrsachse verzeichnet. Der Projektperimeter liegt im Siedlungsgebiet.

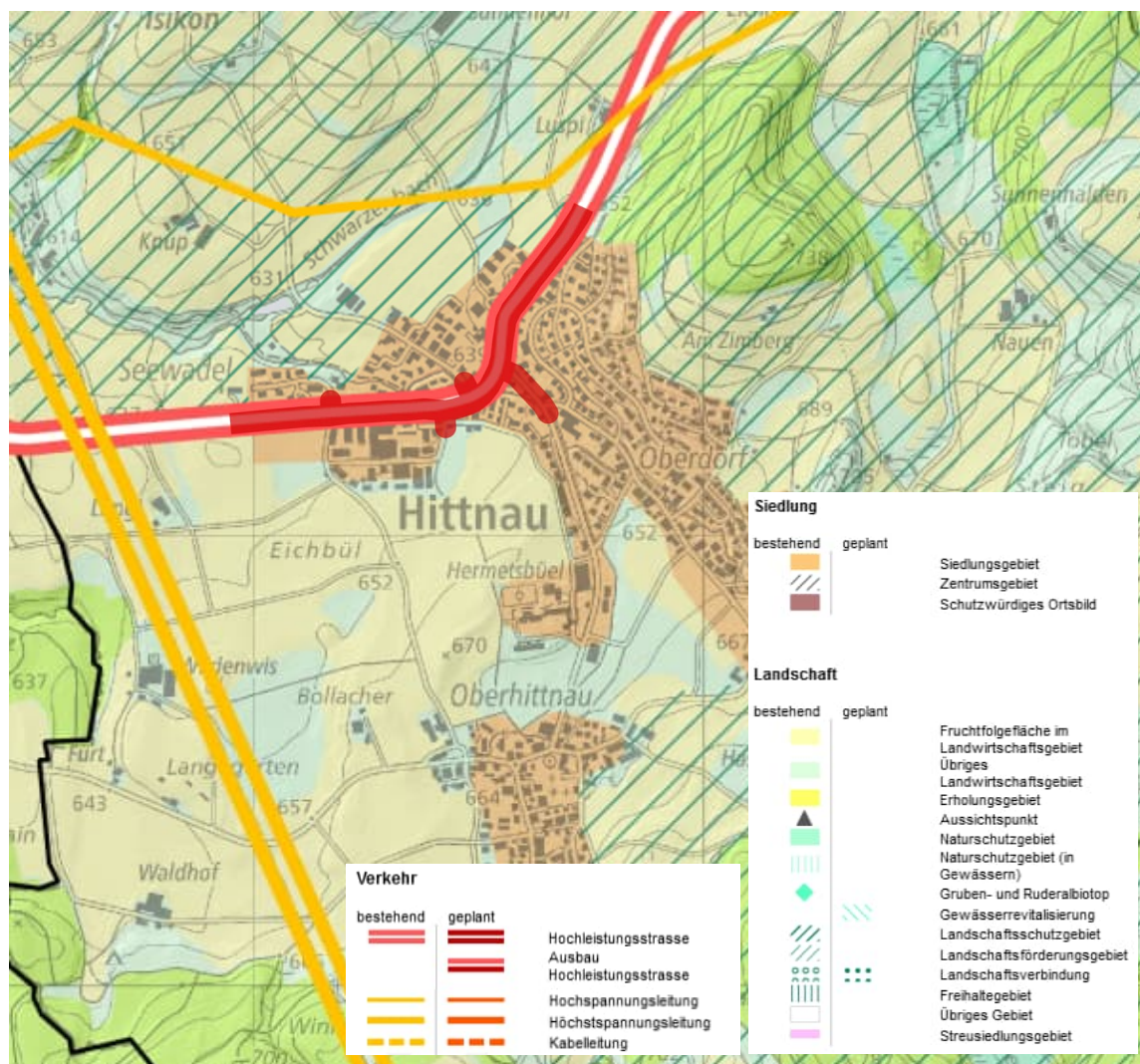


Abbildung 1 Ausschnitt aus dem kantonalen Richtplan vom 06.02.2023

Im regionalen Richtplan ist das Siedlungsgebiet von Hittnau ohne schutzwürdiges Ortsbild eingetragen.

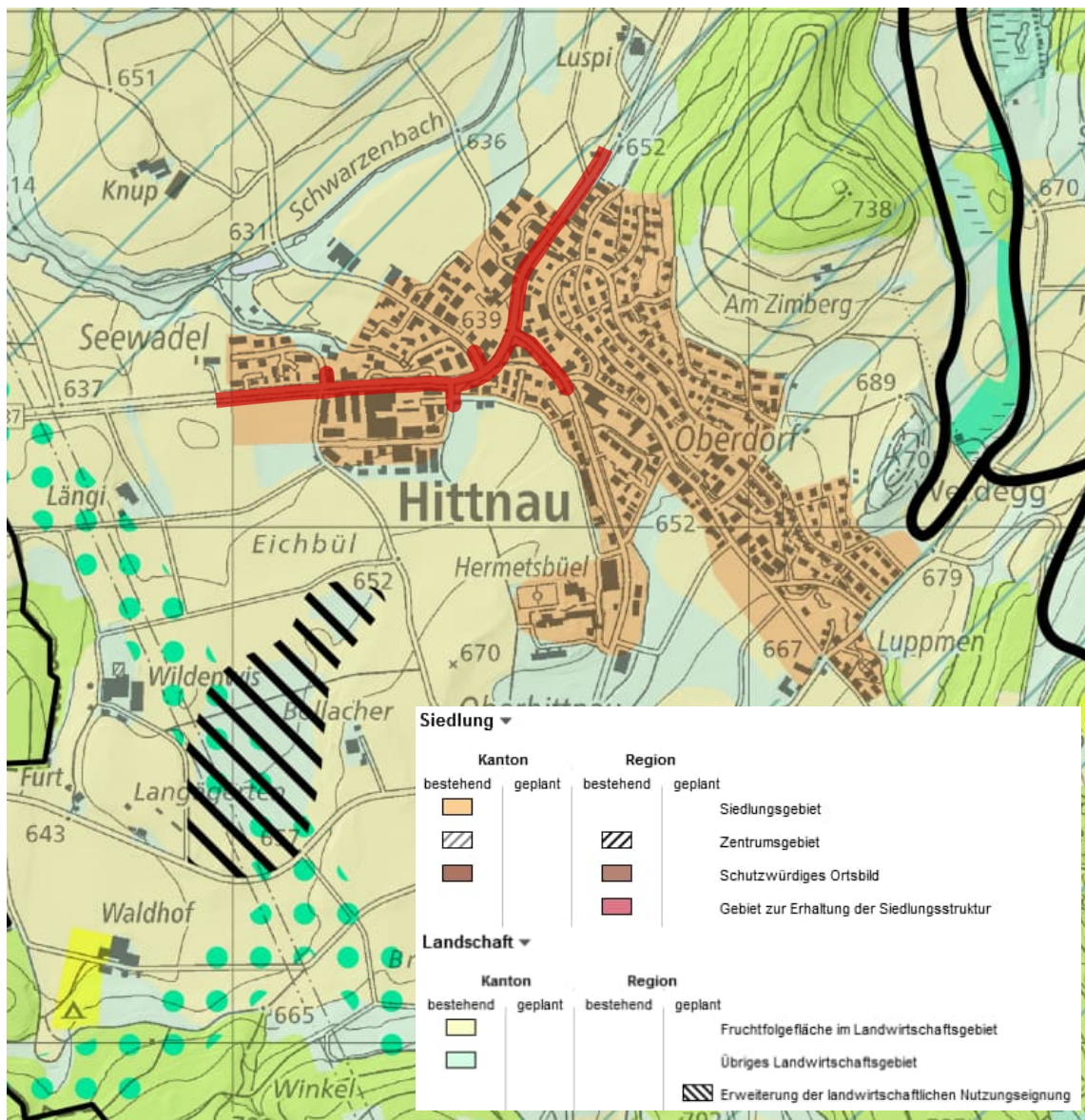


Abbildung 2 Ausschnitt aus dem regionalen Richtplan Oberland (RRB Nr.939/2022)

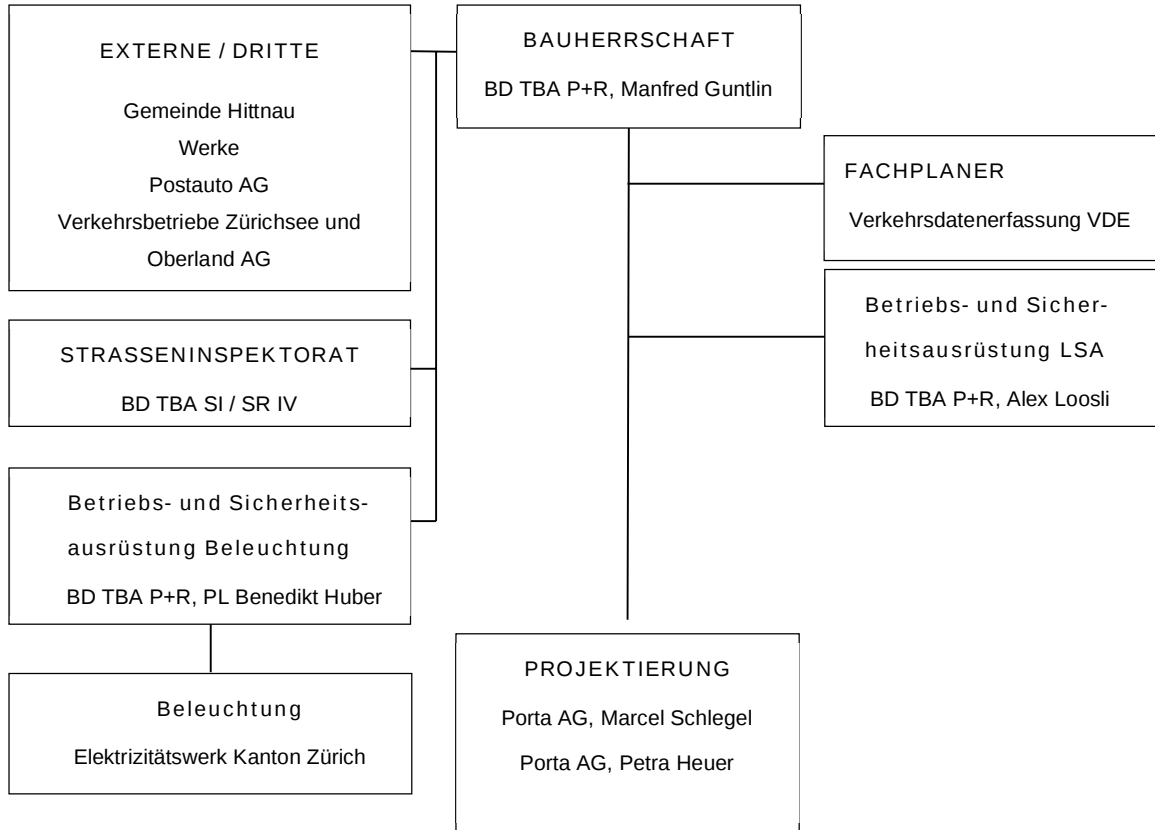
3.3 Dimensionierungsgrundlagen

- Vorprojekt, Porta AG, 07.10.2022
- Betriebs- und Gestaltungskonzept, Emch+Berger AG, 09.05.2017
- Überprüfung Bushaltestelle Industrie, metron AG, 16.03.2022
- Ausbaustandard Staatsstrassen Kanton Zürich
- Normalien für Strassenbau, Baudirektion des Kanton Zürich
- Standards Veloverkehr, Februar 2023
- Richtlinie Hindernisfreie Bushaltestellen
- Beleuchtungsreglement des Kanton Zürich
- Bericht TBA O+G, Zustandserfassung und Sanierungsvorschlag
- Geoportal Zürich
- Grundbuch



- Kataster diverser Werke
- Schweizer Normen: VSS, SIA

3.4 Projektorganisation



4 Zustandserfassung

4.1 Geotechnische Untersuchungen

Aufgrund der vorgesehenen Arbeiten werden keine geotechnischen Untersuchungen benötigt.

4.2 Kunstbauten (gemäss Fachhandbuch Kunstbauten)

Im Projektperimeter befindet sich bei der Einmündung der Isikerstrasse der Bachdurchlass der Luppmen mit Nr. 173-001. Dieser weist keine nennenswerten Schäden auf und hat erst rund die Hälfte seiner Lebensdauer erreicht. Das AWEL bestätigte am 05.05.2021, dass im aktuellen Projekt kein Ausbau des Bachdurchlasses notwendig ist.

4.3 Strassen

4.3.1 Staatsstrassen

Die Pfäffiker- und die Tösstalstrasse sind als Hauptverkehrsstrasse (HVS) klassifiziert. Die Jakob Stutz-Strasse ist als Regionale Verbindungsstrasse (RVS) klassifiziert. Die Verkehrsmessstelle Nr. 2992 beim Dorfeingang von Pfäffikon hat im Jahr 2023 eine Anzahl von 5567 Motorfahrzeugen pro Tag gemessen.

Auf der Pfäffiker- und der Tösstalstrasse sowie der Jakob Stutz-Strasse wurden Zustandserfassungen durchgeführt. Darauf basierend hat die Abteilung Oberbau und Geotechnik den Sanierungsvorschlag vom 11.03.2022 erstellt. Abschnittsweise ist der bestehende Belag mittel bis stark PAK-haltig.

Der bestehende Deckbelag ist nicht PAK-haltig. Die darunter liegende alte Deckschicht ist jedoch mittel bis stark PAK-haltig. Es ist davon auszugehen, dass die alte Deckschicht fast überall vorhanden ist.

4.3.2 Ausnahmetransportrouten

Die Pfäffiker- und die Tösstalstrasse sind als Ausnahmetransportroute „Typ II“ klassifiziert.

Tabelle 1: Kennzahlen der Ausnahmetransportrouten gemäss 22 Verkehrssicherheitsverordnung (VSiv)

Typ	I	II
Min. lichte Höhe	5.20 m	4.80 m
Min. lichte Breite	7.50 m	6.50 m
Max. Totalgewicht	480 t	240 t
Max. Achslast	30 t	20 t
Indexierter Routentyp Schweiz	Typ I A	Typ I B

Die Jakob Stutz-Strasse ist nicht als Ausnahmetransportroute klassifiziert.



4.3.3 Strassenentwässerung

Die Strassenentwässerung wurde mittels Kanal-TV-Aufnahmen untersucht. Im Bestand wird das Strassenabwasser in Sauberwasserleitungen geleitet, welche in die Luppmen führen. Die Entwässerung in die Luppmen kann weiterhin bestehen bleiben. Wo nötig werden bestehende Leitungen saniert. Die Einlaufschächte inkl. Ableitungen werden alle neu erstellt.

Dorfausgang in Richtung Pfäffikon wird ein Teil des Strassenabwassers der Pfäffikerstrasse in das Allenwindlibächli eingeleitet. Für die Einleitung in das Allenwindlibächli sollen Massnahmen zur Retention umgesetzt werden. Da die Retention ausserhalb des Projektperimeters erstellt werden müsste, wird im Rahmen dieses Projekts nach Absprache mit dem AWEL auf entsprechende Massnahmen verzichtet.

4.3.4 Unfallstatistik

Gemäss Unfallkarte des Astra wurden in Hittnau im Projektperimeter von 2011 bis 2023 sieben Unfälle mit Personenschaden registriert.

Vier davon waren bei der Kreuzung der Pfäffikerstrasse und der Jakob Stutz-Strasse. Es handelte sich dabei um 3 Schleuder- oder Selbstunfälle und einen Auffahrunfall.

Zwei Unfälle waren bei der Kreuzung der Jakob Stutz-Strasse und der Oberdorfstrasse am Rand des Projektperimeters. Es war ein Auffahrunfall und ein Abbiegeunfall.

Der siebte Unfall geschah beim Abbiegen von der Industriestrasse in die Pfäffikerstrasse.

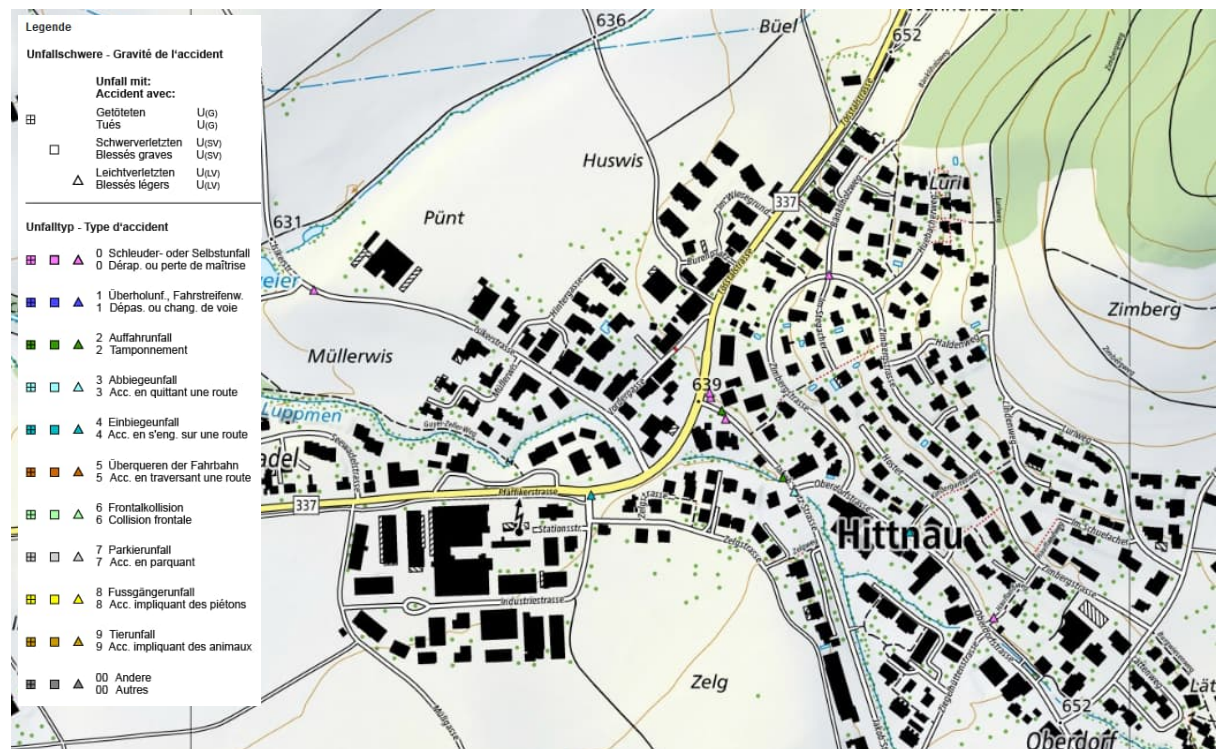


Abbildung 3 Ausschnitt der Unfallkarte mit Personenschaden des Astra vom 09.08.2024



4.3.5 Alltags- und Freizeitveloverkehr

Von Pfäffikon nach Saland besteht die Nebenverbindung 05_018 des Velonetzes. Zusätzliche Freizeitverbindungen bestehen auf der Jakob Stutz-Strasse nach Oberhittnau (9046) und auf der Isikerstrasse nach Isikon (9045).

Eine Schwachstelle besteht in der Einmündung der Isikerstrasse in die Pfäffikerstrasse aufgrund der T-förmigen Anbindung an den Zweirichtungsradweg mit Überquerung einer Hauptstrasse mit DTV > 4'000.

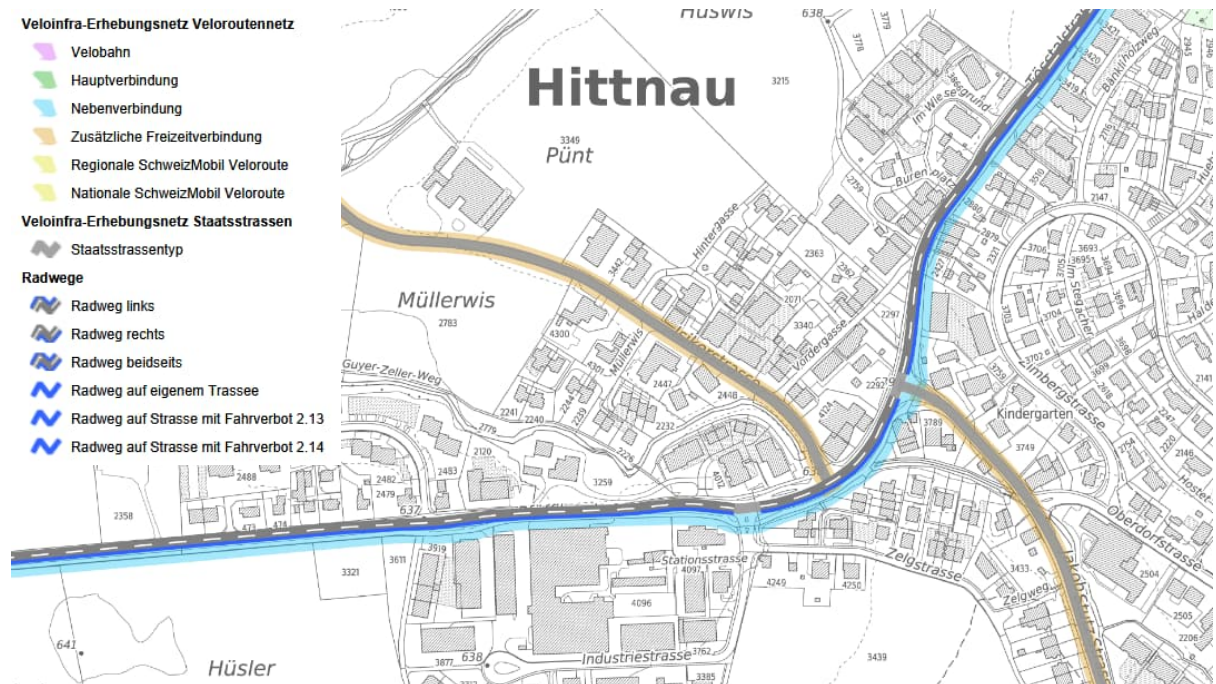


Abbildung 4 Radverbindungen der Gemeinde Hittnau, Geoportal Kanton Zürich, 17.06.2025

4.3.6 Öffentlicher Verkehr

Hittnau ist mit den Bushaltestellen „Industrie“ und „Sonne“ an den öffentlichen Verkehr angebunden. Die Bushaltestelle „Industrie“ an der Pfäffikerstrasse wird durch die Linien 835 und 837 bedient. Die Bushaltestelle „Sonne“ an der Jakob Stutz-Strasse wird durch die Linien 837 und 858 bedient. Alle Buslinien fahren im Stundentakt. An Werktagen erhöht sich der Takt auf bis zu vier Mal pro Stunde. Die Linien 835 und 837 werden durch die Postauto AG betrieben. Die Linie 858 wird von den VZO betrieben.

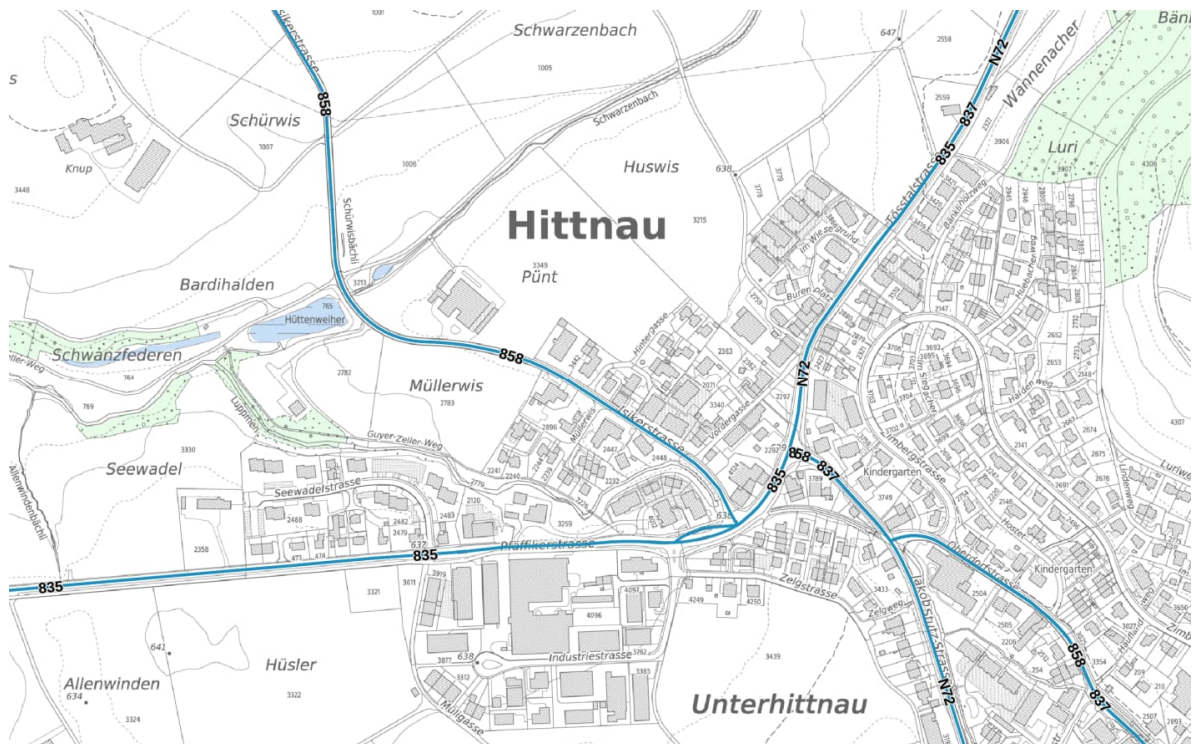


Abbildung 5 Buslinien im Projektperimeter gemäss Geoportal vom 09.04.2024

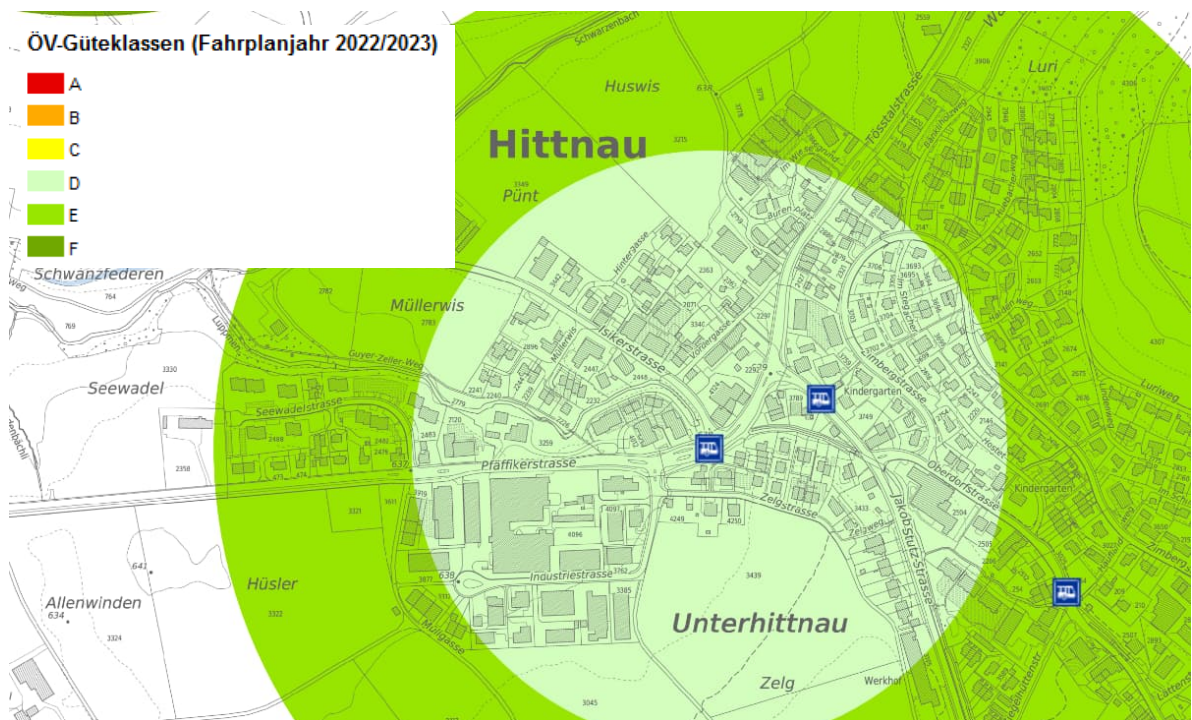


Abbildung 6 Bushaltestellen im Projektperimeter gemäss Geoportal vom 09.04.2024

4.3.7 Wanderwege

Wanderwege führen von der Pfäffikerstrasse entlang der Luppen Richtung Seewadel, entlang der Zelgstrasse Richtung Oberhittnau und entlang der Oberdorf- und Lättenstrasse im Oberdorf.

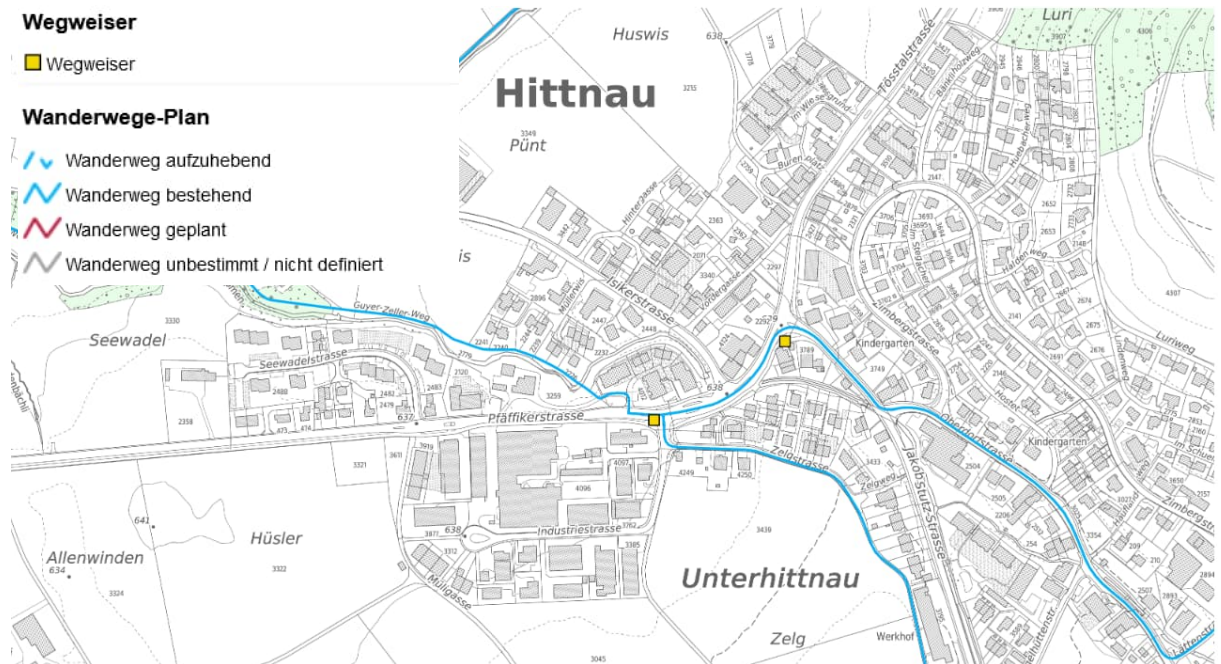


Abbildung 7 Wanderwege im Projektperimeter gemäss Geoportal vom 09.04.2024

4.3.8 Fussgänger

Südöstlich entlang der Pfäffiker- und Tösstalstrasse besteht ein Geh- und Radweg als Parallelweg. Auf der anderen Strassenseite besteht zurzeit auf den meisten Strassenabschnitten kein Gehweg. Das Fussverkehrspotenzial wird gemäss GIS-Browser als Stufe 1 im Dorfein- und -ausgang bis Stufe 3 im Dorfkern bewertet.

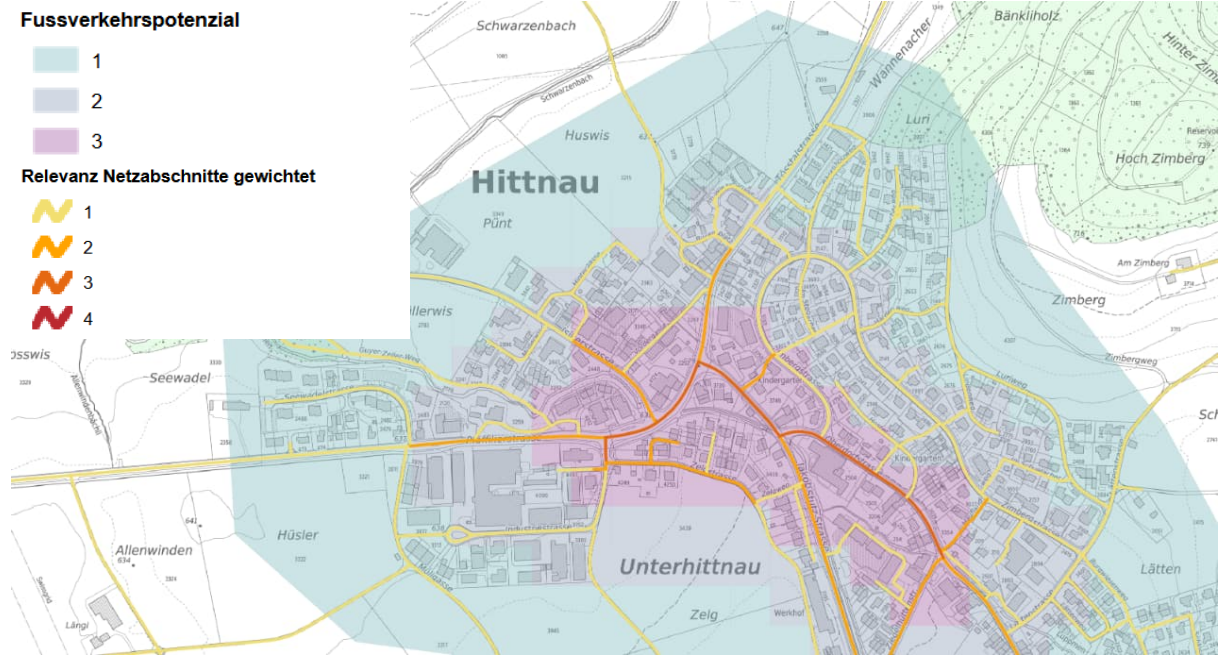


Abbildung 8 Fussverkehrspotenzial gemäss Geoportal vom 09.04.2024

4.4 Leitplanken (Überprüfung)

Im gesamten Projektperimeter sind keine Leitplanken vorhanden.

5 Umwelt

Für das vorliegende Projekt ist keine UVP erforderlich. Die Vorgaben des Umweltrechts müssen trotzdem eingehalten werden. Die Standardmassnahmen zum Schutz der Umwelt während der Bauphase gemäss «Besonderen Bestimmungen» des TBA sowie der «Qualitätslenkung Unternehmer» sind einzuhalten. Im Folgenden wird aufgeführt, ob und welche Auswirkungen das Projekt in den verschiedenen Umweltbereichen hat.

5.1 Luftreinhaltung und Klimaschutz

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

5.2 Hitzeminderung

Die Massnahmen zur Hitzeminderung gemäss «Wegleitung Hitzeminderung bei Strassenprojekten» wurden in der Studie überprüft und in einem separaten Bericht gemäss Beilage definiert. Mit den darin enthaltenen Massnahmen zu den einzelnen Raumtypen kann das Grundziel die Hitzebelastung im Strassenraum zu senken erreicht werden.



5.3 Lärm

Die Lärmschutzmassnahmen wurden geprüft und sind dem «Auflagebericht Strassenlärm, Fahrbahninstandsetzung Pfäffiker-/Tösstal-/Jakob-Stutz Strasse, Hittnau», Conrad Akustik, Niedergösgen, vom 19.08.2026 zu entnehmen (Beilage).

5.4 Erschütterungen

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

5.5 Nichtionisierende Strahlung

5.5.1 Strom (NIS)

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

5.5.2 Licht

Im Rahmen des Projekts wird das Beleuchtungskonzept der neuen Strassenränder angepasst. Die neuen Anlagen ersetzen die bestehende Anlage und werden nicht mehr Licht erzeugen und/oder naturnahe Lebensräume (Gehölz/Hecke/Gewässer usw.) durch Lichtemissionen beeinträchtigen.

5.6 Grundwasser

Der Projektperimeter befindet sich im Gebiet geringer Grundwassermächtigkeit (meist weniger als 2m) oder geringer Durchlässigkeit, Randgebiet mit unterirdischer Entwässerung zum Grundwassernutzungsgebiet. Es sind keine Bauten ins Grundwasser vorgesehen.

Gewässerschutzbereich

Der Projektperimeter liegt im Gewässerschutzbereich Au.

Grundwasserschutzzonen und –areale

Das Projekt tangiert keine Grundwasserschutzzonen oder –areale.

5.7 Oberflächengewässer und aquatische Ökosysteme

Die Luppmen (Gemeindegewässernummer 1.0) unterquert die Pfäffikerstrasse beim Knoten Isikerstrasse mittels Bachdurchlass. Andere Gewässer bestehen im Projektperimeter nicht. Der bestehende Bachdurchlass bleibt unverändert.

5.7.1 Gefahrenkarte Naturgefahren

Die Naturgefahrenkarte beschreibt eine geringe Gefahr von Hochwasser und Massenbewegungen auf der Pfäffikerstrasse von der Isikerstrasse bis zur Jakob Stutz-Strasse und in der Jakob Stutz-Strasse aufgrund des Baches Luppmen.



5.8 Abwasser, wassergefährdende Stoffe

Der Radweg wird ausserhalb des Siedlungsgebiets, von km 0 000 bis ca. km 0 215 und von ca. km 0 915 bis Projektende wird der Rad-/Gehweg in den Grünstreifen neben der Fahrbahn entwässert. Die Fahrbahn wird in die bestehenden Sauberwasserleitungen entwässert, welche in die Luppmen führen. Wo notwendig werden die bestehenden Leitungen saniert. Alle Strassenabläufe und dessen Anschlussleitungen werden ersetzt.

5.9 Boden

5.9.1 Umgang mit Boden beim Bauen

Die Vorgaben zum Umgang mit Boden bei Bauvorhaben werden berücksichtigt.

- a) Bei der Ausführung bodenrelevanter Arbeiten werden die Grundsätze zum sachgerechten Umgang mit Boden im Kapitel 2 der Richtlinien für Bodenrekultivierungen des Kantons Zürich vom Mai 2003 eingehalten.
- b) Abgetragener Ober- und Unterboden wird gemäss Vollzugshilfe «Verwertungseignung von Böden» verwertet oder entsorgt.
- c) Der gesetzeskonforme Umgang mit abgetragenen Boden aus Flächen mit Belastungshinweisen wird vor Baubeginn sichergestellt. Hierfür wird eine Fachperson für Bodenverschiebungen beigezogen (Liste s. www.zh.ch/bodenverschiebung).
- d) Falls mehr als 50 m³ Boden abgeführt werden muss, werden der Fachstelle Bodenschutz vor Baubeginn Name und Adresse der Fachperson für Bodenverschiebungen mitgeteilt und der gesetzeskonforme Umgang mit abgetragenen Boden unmittelbar nach Bauausführung zuhanden der Fachstelle Bodenschutz (bodenschutz@bd.zh.ch) dokumentiert.
- e) Temporär genutzte Böden (für Pisten, Zwischenlager udgl.): Es werden Böden mit gleicher Bodenfruchtbarkeit wie vor der temporären baulichen Beanspruchung erhalten bzw. wiederhergestellt.

5.9.2 Bodenverwertung

Überschüssiges chemisch unbelastetes Bodenmaterial ist verwertungspflichtig (in den beiliegenden Bodenbelastungsplänen «grün» dargestellt). Als Verwertung im Sinne von Art. 18 VVEA gilt jede Wiederverwendung von Ober- und Unterboden als Boden, unabhängig von raumplanungsrechtlichen oder branchenspezifischen Gegebenheiten (z.B. für Rekultivierungen oder Aufwertungen von Landwirtschaftsböden, im Gartenbau oder für die Umgebungsgestaltung in Siedlungen). Die Wiederauffüllung von Materialentnahmestellen unterhalb der Bodenschicht gilt nicht als Verwertung von Boden.

Damit diese Verwertungspflicht eingehalten werden kann, müssen bei den Arbeiten mit Boden die entsprechende Sorgfalt und die üblichen Richtlinien eingehalten werden (kein Befahren mit Radfahrzeugen, Bodenarbeiten in Abhängigkeit der Bodenfeuchte und Witterung, etc.). Die Verwertung



des verwertbaren Bodenaushubs muss am Bauende zuhanden der Fachstelle Bodenschutz dokumentiert werden (Angabe Menge, Gemeinde und Parzelle). Für eine projektexterne Verwertung besteht grundsätzlich die Möglichkeit, die Verwertungspflicht per Formular an den Unternehmer zu übertragen.

Das anfallende schwach belastete Bodenmaterial ist eingeschränkt verwertbar (in den beiliegenden Bodenbelastungsplänen «gelb» dargestellt). Dieses Material soll unmittelbar am Entnahmeort bzw. im Strassenbereich wieder angelegt werden. Entsteht ein Überschuss an schwach belastetem Bodenaushub, kann er auf einer Deponie Typ B entsorgt werden (Freigabe der Entsorgung durch GEOTEST nach Prüfung einer entsprechenden Abnahmegarantie des Entsorgers).

5.9.3 Fruchtfolgeflächen (FFF)

Zur Umsetzung der geplanten Eingangstore an der Pfäffikerstrasse und der Tösstalstrasse ist Landerwerb von heutigen Fruchtfolgeflächen von ca. 110 m² notwendig.

Die Kompensation der FFF gemäss Art. 26ff RPV / Zif. 3.2.2 Kantonaler Richtplan erfolgt nicht im Rahmen des Projekts. Die Kompensation erfolgt über andere Projekte des TBA, bei welchen ein Überschuss an FFF resultiert oder im Rahmen von Projekten Dritter.

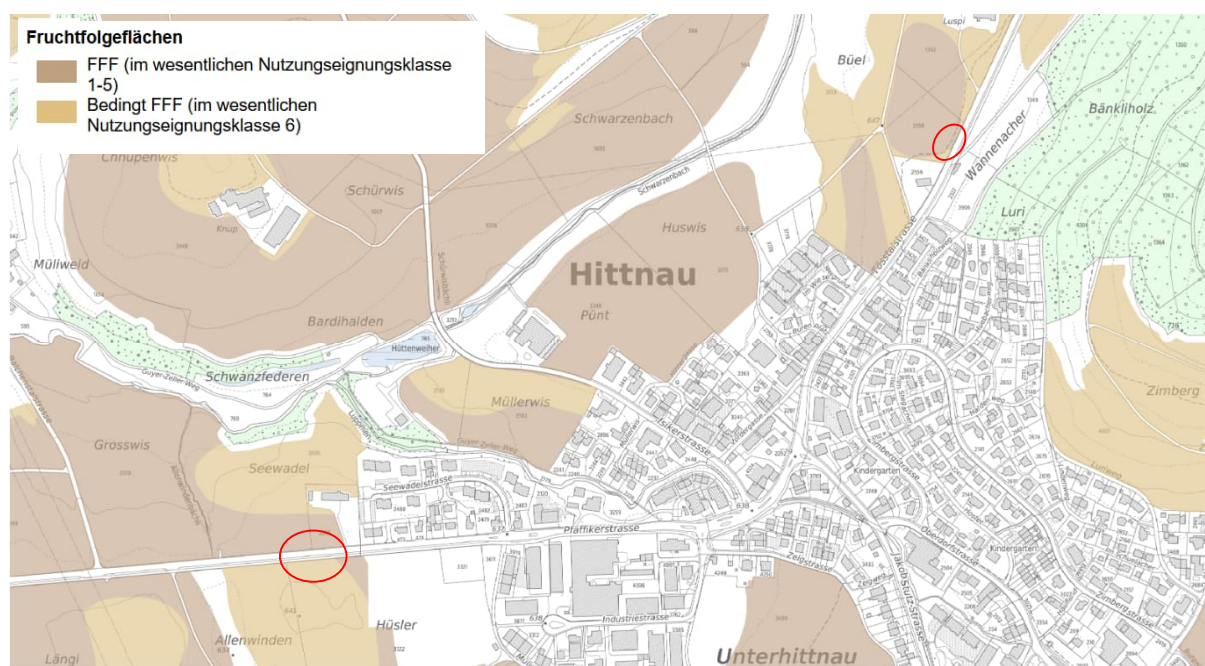


Abbildung 9 Fruchtfolgeflächen gemäss Geoportal vom 09.04.2024

5.10 Belastete Standorte

Angrenzend an den Projektperimeter befindet sich auf Parzelle 4125 ein belasteter Betriebsstandort aufgrund der Lagerung von Diesel, Benzin, Schweröl oder anderen Kohlenwasserstoffe in einem erdverlegten Tank. Die Fläche wird beim vorliegenden Strassenbauprojekt nicht ausgehoben.



Es werden nur Belagsanpassungen an den neuen Strassenrand gemacht. Es sind keine schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu erwarten.

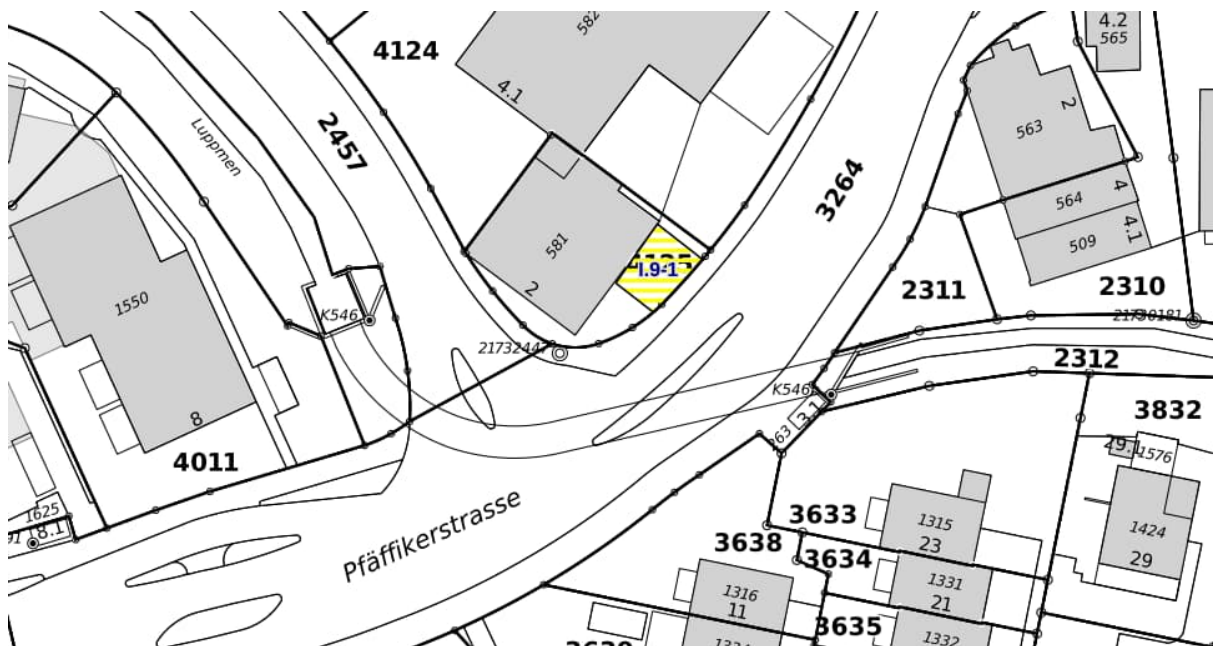


Abbildung 10 Belasteter Standort im Projektperimeter gemäss Kataster der belasteten Standorte aus dem Geoportal vom 01.07.2025

5.11 Abfall, Entsorgung

Bei der Realisierung des vorliegenden Projektes werden bedeutende Mengen an Bauabfällen anfallen. Es handelt sich dabei um durch den Verkehrsbetrieb mit Schadstoffen verschmutzte Ober- und Unterböden sowie Ausbauasphalt. Die gesetzeskonforme Entsorgung dieser Abfälle wird durch das von der Unternehmung zu erstellende Entsorgungskonzept sichergestellt. Somit lässt sich das Projekt hinsichtlich des Aspekts Abfall umweltverträglich realisieren.

5.12 Umweltgefährdende Organismen

Im Grünstreifen an der Pfäffikerstrasse bei der Einmündung Seewadelstrasse ist ein Standort von einjährigem Berufskraut verzeichnet. Bei den Bauarbeiten ist eine Fachperson für Neophyten beizuziehen.

5.13 Störfallvorsorge

Das Projekt fällt nicht unter die Störfallverordnung.

5.14 Wald

Das Projekt befindet sich ausserhalb der Waldperimeter. Das Projekt erfordert keine Rodungen und es werden keine Anlagen im Waldabstandsbereich erstellt.

5.15 Flora, Fauna, Lebensräume

Im Projektperimeter befinden sich keine besonders schützenswerten Lebensräume.



5.16 Ökologischer Ausgleich

Das Projekt führt ausserhalb der festgesetzten Bauzone zu Anpassungen der bestehenden Strassen im Bereich der neuen Eingangstore. Die beanspruchte Fläche liegt unter 1'000 m². Es muss kein Ökologisches-Ausgleichsprojekt ausgearbeitet werden.

5.17 Landschaft und Ortsbild

Es liegen keine schützenswerten Ortsbilder im Projektperimeter, ebenso keine Objekte des Natur- und Landschaftsschutzinventars.

5.18 Kulturdenkmäler, archäologische Stätten

Das Projekt tangiert keine archäologischen Zonen oder Denkmalschutzgebiete.

6 Projekt

6.1 Projektbeschreibung

Die Fahrbahninstandsetzung erstreckt sich von der Ortseinfahrt Hittnau von Pfäffikon bis zur Ortsausfahrt Richtung Saland. Das Verkehrsregime und die signalisierte Geschwindigkeit von 50 km/h bleiben gemäss heutigem Bestand.

6.1.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Im Bereich der Dorfeinfahrten Pfäffikon und Saland werden Eingangstore mit beidseitigen Auslenkungen erstellt, um die Fahrgeschwindigkeiten zu reduzieren. Die Eingangstore entsprechen nicht den Norm 105A des TBA, um den Verlust der Fruchtfolgeflächen zu minimieren. Die Gestaltung der Grünfläche innerhalb der Tore entspricht der Norm 105A.

Grundsätzlich wird die Fahrbahn mit einer Breite von 3.25 m pro Spur erstellt.

6.1.2 Öffentlicher Verkehr

Die vier Bushaltestellen Industrie und Sonne werden gemäss BehiG hindernisfrei mit einer Anlegekante von 22 cm auf der gesamten Länge von 20 m ausgebaut. Alle Bushaltestellen werden als Fahrbahnhalte ausgebildet gemäss Norm TBA 10.18. Nur die Bushaltestelle Industrie in Richtung Saland wird überholbar erstellt.

Die Bushaltestelle Sonne in Richtung Oberhittnau wird am bestehenden Standort ersetzt. Die Bushaltestelle Sonne in Richtung Pfäffikerstrasse wird um ca. 15 m in Richtung Oberhittnau verschoben, um die private Einfahrt freizuhalten.

Die Bushaltestelle Industrie in Richtung Pfäffikon wird an ähnlicher Stelle wie im Bestand ersetzt. Die Bushaltestelle Industrie in Richtung Saland wird neu leicht versetzt zur gegenüberliegenden Bushaltestelle Industrie erstellt. Der Versatz der Bushaltestelle war notwendig aufgrund der geraden Haltekante, was an der bestehenden Stelle in der Kurve nicht möglich ist.



Die projektierten Bushaltestellen Industrie entsprechen der Zusatzstudie der metron AG vom 16.03.2022.

6.1.3 Veloverkehr

Das Projekt sieht vor, den bestehenden Rad-/Gehweg vom Anfang des Projektperimeters aus Pfäffikon bis ca. km 0.910 zu ersetzen. Der Rad-/Gehweg beim Dorfausgang Saland wird nur im Bereich des Eingangstors ersetzt.

Der bestehende Rad-/Gehweg auf der südöstlichen Seite der Pfäffiker-/Tösstalstrasse bleibt bestehen und wird gemäss Standard Veloverkehr ausgebaut. Bei den Dorfein- und ausgängen wird der Rad-/Gehweg wie im Bestand getrennt von der Fahrbahn mit einer Breite von 3 m erstellt. Innerhalb der Bauzone wird der Rad-/Gehweg angrenzend an die Fahrbahn mit einer Breite von 3.5 m erstellt, abgesehen von lokalen Verengungen aufgrund von bestehenden Hausecken oder Brunnen. Bei Mauern wird der Radweg um den Sicherheitszuschlag von 20 cm lokal verbreitert. Die Anbindung von Nebenstrassen wird gemäss Standard Veloverkehr erstellt. Auf eine Mittelinsel wird aufgrund der Platzverhältnisse verzichtet.

In der Jakob Stutz-Strasse wird der Radverkehr auf die Fahrbahn geleitet. Aufgrund der Platzverhältnisse wird auf einen Radstreifen verzichtet.

6.1.4 Fussgängerverkehr

Der bestehende Rad-/Gehweg auf südöstlicher Seite der Pfäffiker-/Tösstalstrasse wird wie in Abschnitt 6.1.3 beschrieben ersetzt. Auf nordwestlicher Seite wird der bestehende Gehweg ersetzt und erweitert. Der neue Gehweg wird durchgehend von der Einfahrt der Parzelle 472 in die Pfäffikerstrasse bis zur Einfahrt der Parzelle 1371 in die Tösstalstrasse mit einer Breite von 2 m ausgebildet. Die meisten Einmündungen werden als Gehwegüberfahrten ausgebildet. Über die Industriestrasse, die Isikerstrasse und die Jakob Stutz-Strasse führen Fussgängerstreifen mit Schutzinseln.

Bestehende Fussgängerquerungen werden ersetzt. Alle Querungen werden mit Schutzinseln ausgebildet und mit Fussgängerstreifen markiert.

6.2 Projektierungselemente

6.2.1 horizontale- und vertikale Linienführung

Die bestehende Linienführung wird grösstenteils beibehalten. Die Fahrbahnbreiten werden wo möglich minimiert.

Bei den Mittelinseln wurde die Fahrbahnbreite auf 3.50 m gemäss den aktuellen Normalien angepasst.



6.2.2 Querschnitt (Normalprofil)

Die Fahrbahn der Pfäffiker- und der Tösstalstrasse wird nach der Dorfeinfahrt aus Pfäffikon mit einem Dachgefälle von ca. 3% erstellt. In den Kurven wird die Fahrbahn mit einem einseitigen Gefälle in Richtung Innenkurve ausgebildet. In der Jakob Stutz-Strasse wird wie im Bestand ein einseitiges Quergefälle gegen Südwesten ausgebildet. Der Rad- und Gehweg sowie die Gehwege werden mit einem Quergefälle von 2% ausgebildet. Die Quergefälle variieren lokal, um die projektierte Strasse an die bestehenden privaten Grundstücke und bestehende Nebenstrassen anzupassen.

6.2.3 Fahrbahnoberbau

Der Belag wird im gesamten Projektperimeter ersetzt. PAK-haltiger Belag wird fachgerecht entsorgt. Die Fundation wird in Abschnitten, wo die Tragfähigkeit nicht gegeben ist, ersetzt oder ergänzt.

Für die Fahrbahn an der Pfäffikerstrasse und der Jakob Stutz-Strasse ist gemäss Sanierungsvorschlag der Abteilung Oberbau und Geotechnik des TBA folgender Belagsaufbau vorgesehen:

Belagsschicht		Mächtigkeit
Deckschicht	AC 8 H (lärmmarm)	3 cm
Binderschicht	AC B 22 H	8 cm
Tragschicht	AC T 22 S	7 cm
Fundationsschicht		≥ 60 cm
oder bestehende Fundation		
je nach Untergrund Geotextil		

Für die Fahrbahn an der Tösstalstrasse ist folgender Belagsaufbau vorgesehen:

Belagsschicht		Mächtigkeit
Deckschicht	SDA 4-12/16	3 cm
Binderschicht	AC B 22 H	9 cm
Tragschicht	AC T 22 S	7 cm
oder bestehender Belag		6 - 26 cm
bestehende Fundation		35 – 60 cm

Für die Rad- und Gehwege ist folgender Belagsaufbau geplant:

Belagsschicht		Mächtigkeit
Deckschicht	AC 8 L	2.5 cm
Tragschicht	AC T 16 N	5.5 cm



Fundationsschicht	Kiesgemisch 0/45	40 cm
-------------------	------------------	-------

Für Rad- und Gehwegüberfahrten sowie Radwege, die regelmässig mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahren werden, ist folgender Belagsaufbau geplant:

Belagsschicht		Mächtigkeit
Deckschicht	AC 8 N	2.5 cm
Tragschicht	AC T 22 N	7.5 cm
Fundationsschicht	Kiesgemisch 0/45	50 cm

6.2.4 Entwässerung

Gemäss den Richtlinien «Gewässerschutz an Strassen» soll Strassenabwasser in 1. Priorität versickert werden. Der Radweg wird ausserhalb des Siedlungsgebiets, von km 0 000 bis ca. km 0 215 und von ca. km 0 915 bis Projektende in den Grünstreifen neben der Fahrbahn entwässert. Für weitere Versickerung des Strassenabwassers ist nicht genügend Grünfläche vorhanden. Die Fahrbahn sowie Geh- und Radwege innerhalb des Siedlungsgebietes werden gemäss 2. Priorität in die bestehenden Sauberwasserleitungen entwässert, welche in die Luppmen führen. Wo notwendig werden die bestehenden Leitungen saniert. Alle Strassenabläufe und dessen Anschlussleitungen werden ersetzt. Das Strassenabwasser ist mit einem DTV von 5567 Fahrzeuge pro Tag gemäss der Richtlinie «Gewässerschutz an Strassen» als mittel eingestuft, weshalb keine Behandlung notwendig ist.

6.2.5 Strassenraumgestaltung

Als Grundlage für die Strassenraumgestaltung dienen das BGK vom 09.05.2017 und die Überprüfung Bushaltestelle Industrie vom 16.03.2022.

Kunstbauten

Von km 0 340 bis 0 420 wird nordseitig der Strasse eine neue Stützmauer erstellt. Diese stabilisiert die Böschung zum Grundstück 3259 vom neuen Gehweg. Aus statischen Gründen kann die Stützmauer nicht aus Winkelplatten erstellt werden, sondern muss vor Ort betoniert werden. Alternativ kann im Rahmen des Ausführungsprojekts geprüft werden, ob ein -System der G. + M. Korrodi AG oder ein ähnliches System genutzt werden kann. Der Absturz vom Gehweg bis zur neuen Böschung beträgt bis ca. 1m. Ein Geländer mit einer Höhe von 1.10 m sichert vor Abstürzen.

Zwischen den Einfahrten der Parzellen 4096 wird die bestehende Natursteinmauer um 0.5 m versetzt. Die bestehenden Steine werden dafür wiederverwendet.



6.3 Sicherheitsaudit bei Strassenverkehrsanlagen (RSA)

Die Anpassungen im Bauprojekt umfassten insbesondere die Prüfung der Sichtzonen und Zufahrten und Optimierung des Rad- und Gehwegs.

6.4 Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA)

Mit der Abteilung Projektieren und Realisieren, Sektion Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen, des Tiefbauamtes wurden nachfolgende Fachgebiete mit dem jeweiligen Fachverantwortlichen geklärt.

6.4.1 Öffentliche Beleuchtung (OeB)

Die gesamte Beleuchtung im Projektperimeter wird ersetzt. Alle bestehenden Kandelaber werden abgebrochen und entsprechend den neuen Strassenrändern ersetzt. Das Beleuchtungskonzept wurde vom EKZ erstellt, mit den Verantwortlichen der Sektion Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) besprochen und entsprechend in den Projektplänen übernommen.

6.4.2 Lichtsignalanlage (LSA)

Es besteht kein Bedarf für eine Lichtsignalanlage.

6.4.3 Pumpwerke (Pump)

Es besteht kein Bedarf für Pumpwerke.

6.4.4 Verkehrszählstellen (VDE)

Bei ca. km 0.215 befindet sich die Verkehrsmessstelle VDE MIV 2992. Infolge Neugestaltung muss die bestehende Messstelle um ca. 25 m in Richtung Pfäffikon verschoben werden. Sie wird zudem mit einer Velozählstelle ergänzt. Die notwendigen Ergänzungen der Werkleitungen sind im Werkleitungsplan enthalten.

6.4.5 Kabelrohr- und Schachtanlagen für BSA

Es besteht kein Bedarf für eine Erweiterung der bestehenden Kabelrohr- und Schachtanlagen für BSA.

6.4.6 Lichtwellenleiter (LWL)

Es besteht kein Bedarf für Lichtwellenleiter.

6.5 Projektrisiken

Es wurden keine ausserordentlichen Projektrisiken identifiziert. Aufgrund der Verkehrsbelastung ist im Rahmen des Ausführungsprojektes eine detaillierte Verkehrsführung während der Realisierung auszuarbeiten.



6.6 Mitwirkung der Bevölkerung §13 StrG

- **Swisscomschacht Pffäffikerstrasse 38:** Der Swisscomschacht liegt neu in der Strassenmitte und wird mit einem runden Deckel ausgerüstet.
- **Schallschutz / Lärmschutz bei der neuen Bushaltestelle Industrie (Fahrrichtung Bauma):** Im Projekt ist keine Lärmschutzmauer vorgesehen.
- **Anpassung Böschung im Bereich der alten Bushaltestelle (Fahrrichtung Bauma):** Diese Böschung wird im Rahmen des Projektes nicht angepasst.
- **Versetzen der Ortseinfahrt 50-er Tafel bis nach der Hofeinfahrt zum Hof Luspi:** Zuständig für den Standort der 50-er Tafel ist die Kantonspolizei. Das Verschieben weiter Richtung ortsauwärts ist nicht möglich.
- **Zusätzliche Fussgängerquerung bei Parzelle 2559:** Mit dem Projekt wird bereits eine starke Verbesserung der Situation erstellt, da von der Fussgängerquerung beim Knoten «Im Wiesengrund», nördlich neu ein neuer Gehweg bis zum Fussweg Parzelle 1371 geplant ist. Eine neue Fussgängerquerung bei Parzelle 2559 ist in Absprache mit der Gemeinde nicht vorgesehen.
- **Markierung «Achtung Schule» bei den Kindergärten Sonne und Unterhittnau, Massnahmen zur Temporeduktion im Kindergartenbereich sind wünschenswert:** Es sind keine Massnahmen zur Temporeduktion vorgesehen. Eine Markierung «Achtung Schule» ist nicht geplant.
- **Einmündung Oberdorfstrasse in Jakob-Stutzstrasse, Rechtsvortritt mit Strassenmarkierung signalisieren oder ändern auf "kein Vortritt", Fussgängerstreifen:** Im Projekt sind keine Massnahmen vorgesehen, da sich dieser Abschnitt ausserhalb des Projektperimeters befindet. Ein Fussgängerübergang über die Oberdorfstrasse ist Sache wäre Sache der Gemeinde.
- **Das Trottoir von Oberdorfstrasse kommend in Richtung Kindergarten verbreitern:** Im Projekt sind keine Massnahmen vorgesehen, da sich dieser Abschnitt ausserhalb des Projektperimeters befindet.
- **Fahrradstreifen auf der Jakob-Stutzstrasse:** Auf der Jakob-Stutzstrasse kann kein Radstreifen markiert werden, da die Strasse zu schmal ist.
- **Vergrösserung Bachdurchlass Luppen:** Eine Anpassung des Bachdurchlass Luppen ist im Projekt nicht vorgesehen (in Absprache mit dem AWEL).

6.7 Standards Staatsstrassen

Es sind keine Abweichungen vom Standard Staatsstrassen vorgesehen.

6.8 Velostandards

Der Geh- und Radweg wird mit einer Breite von 3.5 m ausgebildet. Es gibt einige Verengungen, aufgrund von bestehenden Gebäudeecken oder Brunnen. Diese bleiben bestehen.



Ausfahrten über den Rad-/Gehweg auf die Hauptstrasse werden als Gehwegüberfahrten ausgebildet. In den Einmündungen der Industriestrasse und der Jakob Stutz-Strasse quert der Radweg die Strassen parallel zum Fussgängerstreifen ohne Vortritt.

7 Verkehrsführung während Ausführung

Die nachfolgenden Aspekte zur Verkehrsführung werden in der kommenden Projektphase bearbeitet:

- Vorgesehene oder mögliche Etappierung
- Provisorische Haltestellen für den öffentlichen Verkehr, Umleitungen
- Fussgängerführung / Schulwegsicherung
- Veloführung, Umleitungen
- Behinderungen während der Realisierung
- Erschliessung Privatliegenschaften und Gewerbebetriebe
- Baustellen Dritter

8 Koordination

8.1 Projektkoordination mit den möglichen involvierten Stellen

8.1.1 Gemeinde

Die Gestaltung der Bushaltestellen wurde mit der Gemeinde vorbesprochen. Kostenträger für die Projektierung und Erstellung der Buswartehäuser ist die Gemeinde. Entsprechende Pläne und Kosten sind daher nicht Teil des vorliegenden Projekts.

8.1.2 Werkleitungseigentümer

Die Projekte der Werkeigentümer werden mit den jeweiligen Werken koordiniert. Für die folgenden Werke bestehen Projekte, die in das Strassenprojekt integriert wurden:

- Verkehrsmessstelle Kanton Zürich
- Wasserwerk Gemeinde
- EKZ

8.1.3 KAPO, Gemeindepolizei

Die Signalisations- und Markierungspläne wurden der KAPO im Rahmen der Venehmlassung §12 Strg zur Stellungnahme abgegeben.



8.1.4 ÖV-Betriebe

Die Verkehrsführung während den Bauarbeiten ist mit dem ÖV-Betreiber frühzeitig abzusprechen. Provisorische Bushaltestellen sind wo nötig zu definieren und entsprechende Massnahmen umzusetzen.

9 Erwerb von Grund und Rechten

Für die Umsetzung des Projekts müssen ca. 351 m² Fläche erworben werden. Die betroffenen Grundstücke sind in Privateigentum oder Grundstücke der Gemeinde Hittnau.

Die zu erwerbenden Flächen sind im Landerwerbsplan ersichtlich.

10 Kosten

10.1 Grundlage Kostenermittlung

Der Kostenvoranschlag auf Bearbeitungsstufe Bauprojekt wurde mit einer Genauigkeit von +/- 10% erstellt. Die Angaben sind jeweils inkl. MwSt. und auf Preisbasis vom Oktober 2022. Der Kostenvoranschlag ist Beilage 03 des Projektdossiers.

Nicht berücksichtigte Kosten

- Bodenentsorgung von stark belasteten Böden
- Arbeiten an Werkleitungen nebst Strassenentwässerung (zu Lasten der Werke)
- Buswartehäuser (zu Lasten der Gemeinde)

10.2 Kostenrisiken

Einsprachen können zu Verzögerungen führen und Mehrkosten verursachen.

10.3 Kostenbeteiligung Dritter

Die Gemeinde Hittnau beteiligt sich an den Kosten für die Eingangstore und einer neue Fussgängerschutzinsel, sowie Beleuchtung (2 Kandelaber). Der Kostenanteil von total CHF 245'000 ist als Pauschale im Kostenvoranschlag ausgewiesen.



11 Terminplan

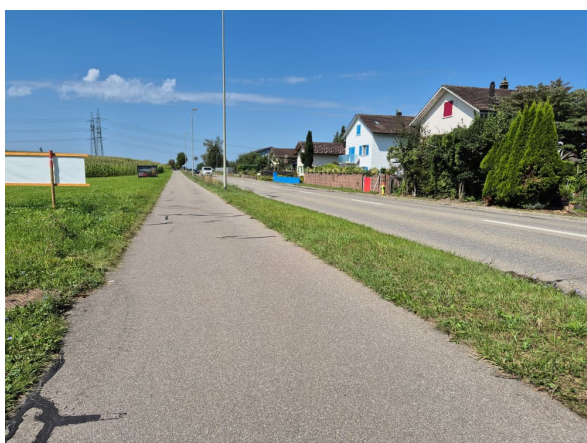
Vorgesehene Meilensteine für das Bauvorhaben, vorbehältlich allfälliger Rechtsmittelverfahren:

Öffentliche Planauflage §16 in Verbindung §17 Abs. 2 StrG	Herbst 2026
Behandlung von Einsprachen	Sommer 2027
Festsetzung §15 StrG Projekt und Kreditbewilligung	Ende 2027
Submission und Ausführungsprojekt	Winter/Frühling 2028
Baubeginn	ab Herbst 2028
Fertigstellung	2030



12 Fotodokumentation

Pfäffikerstrasse (aufgenommen am 28.08.2024):









Tösstalstrasse (aufgenommen am 28.08.2024):







Jakob Stutz-Strasse (aufgenommen am 28.08.2024)





13 Inhaltsverzeichnis Projektmappe

1	Übersichtsplan	1:10'000	19.08.2026
2	Technischer Bericht		19.08.2026
3	Kostenvoranschlag		19.08.2026
4	Situation Teil 1	1:200	19.08.2026
5	Situation Teil 2	1:200	19.08.2026
6	Situation Teil 3	1:200	19.08.2026
7	Situation Teil 4	1:200	19.08.2026
8	Situation Teil 5	1:200	19.08.2026
9	Situation (Werkleitungen) Teil 1	1:200	19.08.2026
10	Situation (Werkleitungen) Teil 2	1:200	19.08.2026
11	Situation (Werkleitungen) Teil 3	1:200	19.08.2026
12	Situation (Werkleitungen) Teil 4	1:200	19.08.2026
13	Situation (Werkleitungen) Teil 5	1:200	19.08.2026
14	Normalprofil	1:50	19.08.2026
15	Längenprofil Pfäffiker-/Tösstalstrasse	1:500/50	19.08.2026
16	Längenprofil Jakob Stutz-Strasse	1:500/50	19.08.2026
17	Querprofile Teil 1	1:100	19.08.2026
18	Querprofile Teil 2	1:100	19.08.2026
19	Querprofile Teil 3	1:100	19.08.2026
19	Querprofile Teil 4	1:100	19.08.2026
20	Landerwerbsplan Teil 1	1:200	19.08.2026
21	Landerwerbsplan Teil 2	1:200	19.08.2026
22	Landerwerbsplan Teil 3	1:200	19.08.2026
23	Landerwerbsplan Teil 4	1:200	19.08.2026
24	Landerwerbsplan Teil 5	1:200	19.08.2026
25	Landerwerbstabelle		19.08.2026
26	Signalisations- und Markierungsplan Teil 1	1:200	19.08.2026
27	Signalisations- und Markierungsplan Teil 2	1:200	19.08.2026

Beilagen zum technischen Bericht:

- Auflagebericht Strassenlärm, Fahrbahninstandsetzung Pfäffiker-/Tösstal-/Jakob-Stutz Strasse, Hittnau, Conrad Akustik, Niedergösgen
- Kurzbericht Hitzeminderung, Porta AG