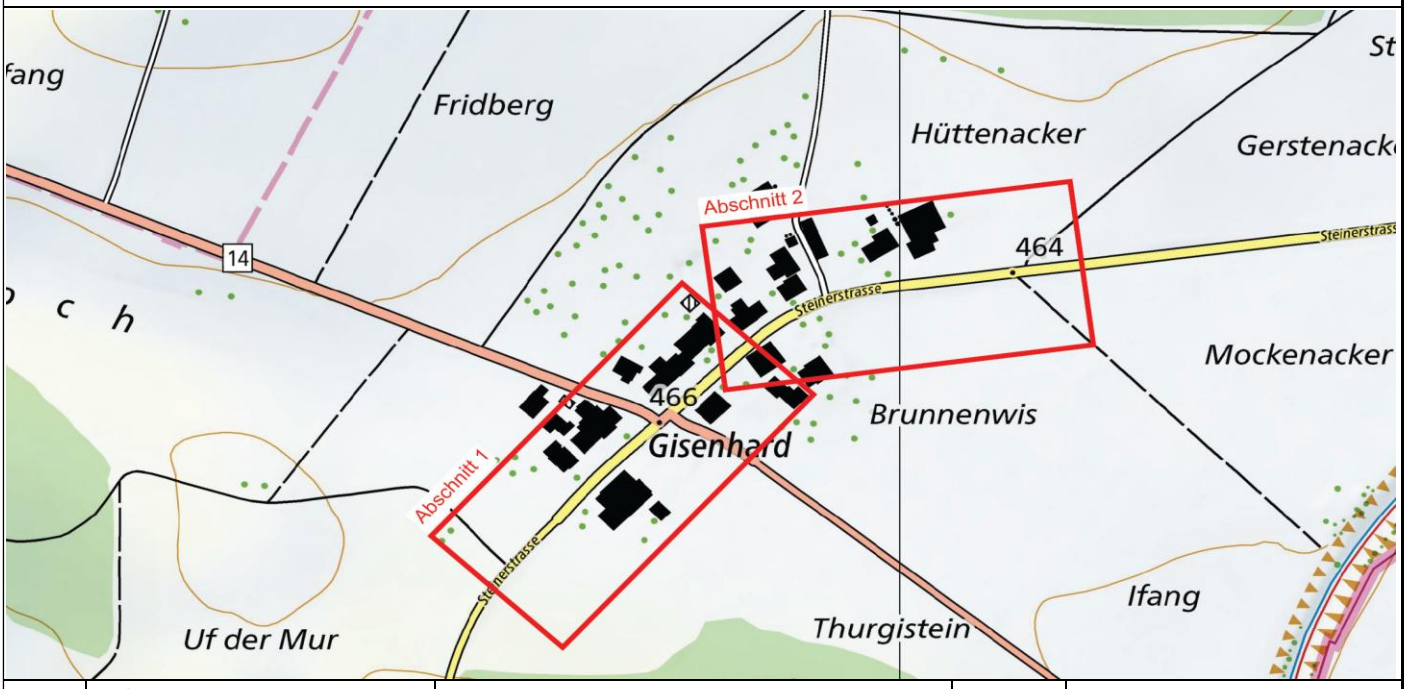
2



Version	Verfasser			Bemerkungen	Format	Plan Nummer
	Datum	Name	Visum			
0	02.11.26	fl	rm		A4	25 184.221
A						
B						
C						
D						

Kanton Zürich
Baudirektion
Tiefbauamt

Projektieren und Realisieren

Bearbeitungsstufe: **Bauprojekt**

Gemeinde: **037 Ossingen**
Strasse: **352 Steinerstrasse**
Strecke: **Steinerstrasse**
km / Bauwerk: **km 5.030 - km 5.390**
Vorhaben: **Ortsdurchfahrt Gisenhard, Strasseninstandstellung, Eingangstore, Trottoirerg**

Technischer Bericht

Projekt Nummer: **84S-81245**

Projektverfasser

WBI AG
Wehntalerstrasse 190, 8105 Regensdorf
Tel. 043 343 72 00, Fax 043 343 72 01
www.wbi.ch Email: info@wbi.ch

Inhaltsverzeichnis

1 Zusammenfassung ... 3

2 Ausgangslage / Begründung des Vorhabens ... 4
2.1 Einleitung ... 4
2.2 Vorhaben Dritter ... 4

3 Vorgaben ... 4
3.1 Projektziele ... 4
3.2 Übereinstimmung mit der Raumplanung ... 5
3.3 Dimensionierungsgrundlagen ... 6
3.4 Projektorganisation ... 6

4 Zustandserfassung ... 7
4.1 Geotechnische Untersuchungen ... 7
4.2 Kunstbauten (gemäss Fachhandbuch Kunstbauten) ... 7
4.3 Strassen ... 7
4.3.1 Staatsstrassen ... 7
4.3.2 Ausnahmetransportrouten ... 7
4.3.3 Strassenentwässerung ... 7
4.3.4 Unfallstatistik KAPO ... 8
4.3.5 Alltags- und Freizeitveloverkehr ... 8
4.3.6 Öffentlicher Verkehr ... 9
4.3.7 Wanderwege ... 9
4.3.8 Fussgänger ... 9
4.4 Leitplanken (Überprüfung) ... 9

5 Umwelt ... 10
5.1 Luftreinhaltung und Klimaschutz ... 10
5.2 Hitzeminderung ... 10
5.3 Lärm ... 10
5.4 Erschütterungen ... 10
5.5 Nichtionisierende Strahlung ... 11
5.5.1 Strom (NIS) ... 11
5.5.2 Licht ... 11
5.6 Grundwasser ... 11
5.7 Oberflächengewässer und aquatische Ökosysteme / Gefahrenkarte Naturgefahren ... 11
5.8 Abwasser, wassergefährdende Stoffe ... 11
5.9 Boden ... 12
5.9.1 Umgang mit Boden beim Bauen ... 12
5.9.2 Bodenverwertung ... 12
5.9.3 Fruchtfolgeflächen (FFF) ... 12
5.10 Belastete Standorte / Abfall, Entsorgung ... 13
5.11 Umweltgefährdende Organismen ... 13
5.12 Störfallvorsorge ... 14

5.12.1 Störfall ... 14
5.13 Wald ... 14
5.14 Flora, Fauna, Lebensräume ... 14
5.15 Ökologischer Ausgleich ... 15
5.16 Landschaft und Ortsbild / Kulturdenkmäler, archäologische Stätten ... 15

6 Projekt ... 16
6.1 Projektbeschrieb ... 16
6.1.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV) ... 16
6.1.2 Öffentlicher Verkehr ... 16
6.1.3 Veloverkehr ... 16
6.1.4 Fussgängerverkehr ... 17
6.2 Projektierungselemente ... 17
6.2.1 horizontale und vertikale Linienführung ... 17
6.2.2 Querschnitt (Normalprofil) ... 17
6.2.3 Fahrbahnoberbau ... 18
6.2.4 Entwässerung ... 19
6.2.5 Strassenraumgestaltung ... 19
6.2.6 Kunstbauten ... 20
6.2.7 Abweichung Normalien TBA / Besonderheiten ... 21
6.3 Sicherheitsaudit bei Strassenverkehrsanlagen (RSA) ... 21
6.4 Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA) ... 22
6.4.1 Öffentliche Beleuchtung (OeB) / Fledermäuse ... 22
6.4.2 Lichtsignalanlage (LSA) / Pumpwerke / Lichtwellenleiter ... 23
6.4.3 Verkehrszählstellen (VDE) ... 23
6.4.4 Kabelrohr- und Schachtanlagen für BSA ... 23
6.5 Projektrisiken ... 23
6.6 Mitwirkung der Bevölkerung §13 StrG und Auflage §16/17 Abs. 2 StrG ... 23
6.7 Velostandards ... 23

7 Verkehrsführung während Ausführung ... 24

8 Koordination ... 24
8.1 Projektkoordination mit den möglichen involvierten Stellen ... 24

9 Erwerb von Grund und Rechten ... 25

10 Kosten ... 25
10.1 Grundlage Kostenermittlung ... 25
10.2 Kostenrisiken ... 25
10.3 Kostenbeteiligung Dritter ... 25

11 Terminplan ... 26

12 Fotodokumentation ... 26

13 Inhaltsverzeichnis Projektmappe ... 26

1 Zusammenfassung

Das Projekt zur Strasseninstandsetzung der Steinerstrasse (84U-30624) im Ossinger Ortsteil Gisenhard hat ein klares Sicherheitsdefizit aufgezeigt. Aus diesem Grund wurde dieser Abschnitt im Rahmen der bereits durchgeführten Instandstellung der Steinerstrasse zurückgestellt.
Die gefahrenen Geschwindigkeiten liegen im betroffenen Abschnitt deutlich über dem zulässigen Limit. Um die Verkehrssicherheit im Ortsteil nachhaltig zu erhöhen, soll der Durchgangsverkehr beruhigt und das Tempo mittels gezielter baulicher Massnahmen auf die signalisierte Geschwindigkeit von Tempo 50 reduziert werden.
Im Zentrum der Planung steht dabei eine verkehrsberuhigende Wirkung ortseinwärts. Besondere Aufmerksamkeit wird den Ansprüchen des Fuss- und Veloverkehrs geschenkt – insbesondere am Ortseingang West, wo der dortige Rad- und Gehweg ein wichtiges Teilstück des Alltags-Velonetzes bildet. Die baulichen Eingriffe werden so abgestimmt, dass sie das Ortsbild von Gisenhard wahren, die Erschliessung der angrenzenden Grundstücke jederzeit garantieren und einen reibungslosen Winterdienst der Gemeinde gewährleisten.

2 Ausgangslage / Begründung des Vorhabens

2.1 Einleitung

Die Steinerstrasse im Ossinger Ortsteil Gisenhard zählt zum Strassennetz des Kanton Zürich und ist im Kataster als Hauptverkehrsstrasse (HVS) Nr. 352 geführt.
Für die Steinerstrasse wurde für den Innerortsbereich bereits eine Projektstudie erarbeitet.
Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Rad- und Fussgängerschutzes sieht das Tiefbauamt, im Einvernehmen mit der Gemeinde Ossingen, folgende Massnahmen vor:

- Instandsetzung des Strassenkörpers der Steinerstrasse
- Neubau von Eingangstoren an den Ortseingängen Seite Süd und Nord
- Verbesserung der Verkehrssicherheit speziell für die Fussgänger durch Neu- und Ausbau eines durchgängigen Gehwegs entlang der Steinerstrasse durch den Weiler Gisenhard
- Erneuerung und Anpassung der öffentlichen Beleuchtung unter Berücksichtigung der Fledermauspopulation
- Anpassen der Strassenentwässerung
- Wiederinstandstellung der privaten und öffentlichen Grundstücke im Projektperimeter

2.2 Vorhaben Dritter

- Ersatz der Wasserleitung der Gruppenwasserversorgung Thurtal-Feldi entlang der Steinerstrasse, Projektverfasser: F+H Partner AG
- Netzausbau EKZ entlang der Steinerstrasse
- Swisscom: Leitungsquerung Steinerstrasse am Knoten zur Hauptstrasse

3 Vorgaben

3.1 Projektziele

Das Projektziel kann mit folgenden Massnahmen erreicht werden:

- Verkehrsberuhigende Wirkung mit Temporeduktion durch Erstellung von Eingangstoren an beiden Ortseingängen der Steinerstrasse
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fussgänger durch normgerechte Ausbildung eines durchgängigen Gehwegs
- Lärmreduktion durch neuen Belagsaufbau mit lärmarmem Deckbelag

3.2 Übereinstimmung mit der Raumplanung

Gemäss kantonalem Richtplan sind keine Eintragungen vermerkt, die Einfluss auf das vorliegende Projekt haben.

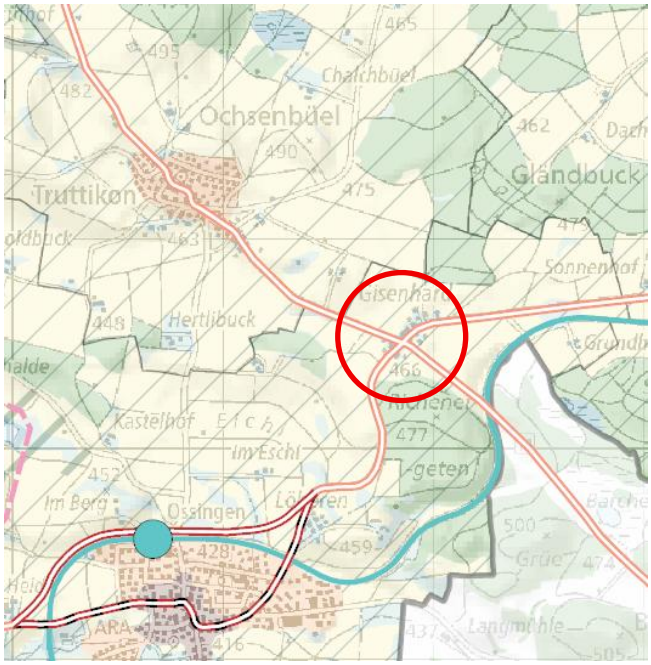


Abbildung 1 Kantonaler Richtplan, 11.03.2024

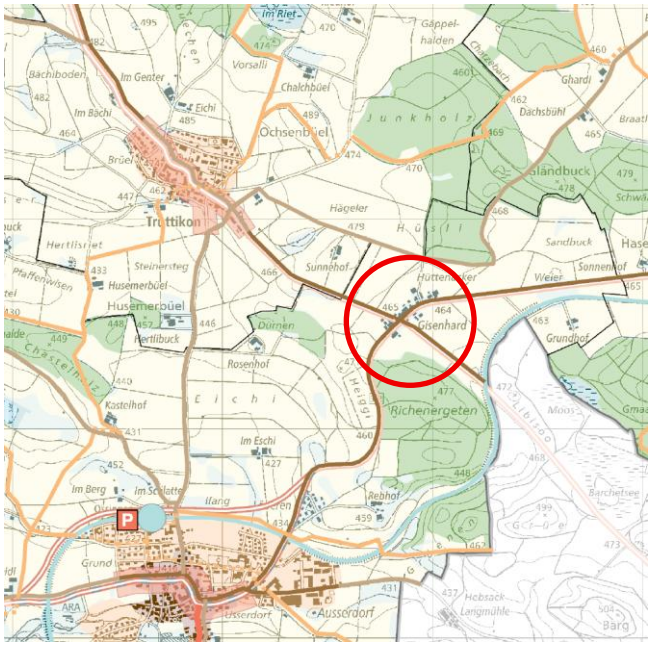
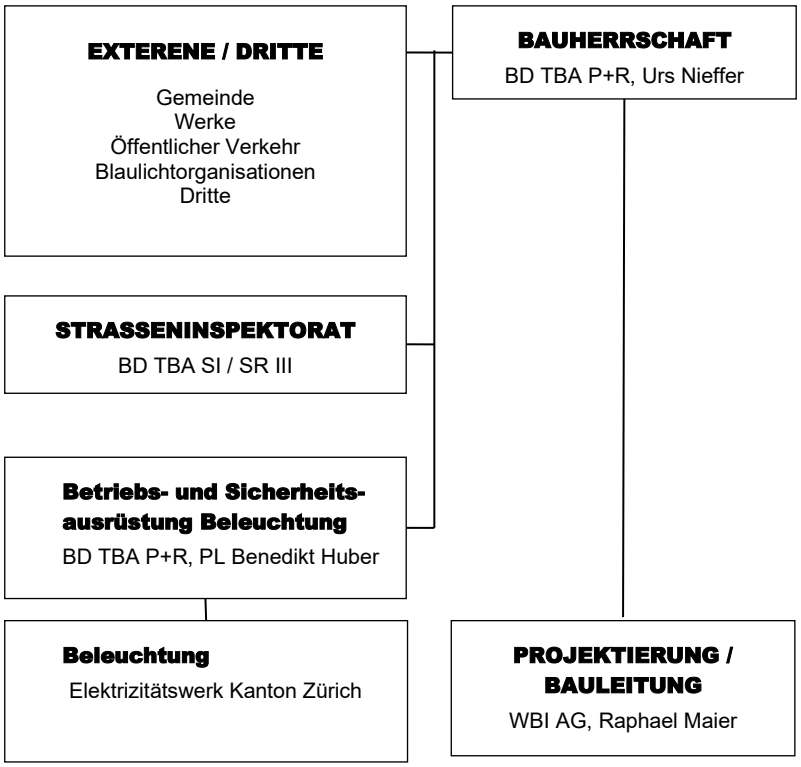


Abbildung 2 Regionaler Richtplan Verkehr, 13.10.2023

3.3 Dimensionierungsgrundlagen

- Ausbaustandard Staatsstrassen Kanton Zürich
- Normalien für Strassenbau, Baudirektion des Kanton Zürich
- Standards Veloverkehr
- Beleuchtungsreglement des Kanton Zürich
- Verkehrserschliessungsverordnung
- Staatsstrassen T3
- Verkehrsbelastung Steinerstrasse
    - Gesamtverkehrsmodell Stand 2019: DTV 3’899 Fzg. mit einem Schwerverkehrsanteil von 4.2%
    - Messungen Kantonspolizei 24.05. bis 30.05.2025: DTV 4'464 Fzg. mit einem Schwerverkehrsanteil von 12%
- Ausnahmetransportroute: keine
- Beurteilung und Sanierungsvorschlag, TBA ZH, O+G, 21.01.2021
- Projektstudie Ortseingänge Gisenhard, SKW AG, 29.08.2022
- Sierzega Verkehrsmessungen Kantonspolizei vom 24.05. bis 30.05.2025

3.4 Projektorganisation



4 Zustandserfassung

4.1 Geotechnische Untersuchungen

Im Rahmen des Projekts wurden keine geotechnischen Untersuchungen durchgeführt.

4.2 Kunstbauten (gemäss Fachhandbuch Kunstbauten)

Im Projektperimeter der Steinerstrasse sind keine Kunstbauten im Kataster vermerkt.

4.3 Strassen

4.3.1 Staatsstrassen

Die Steinerstrasse ist als Staatsstrasse klassiert und wird unter der Routennummer 352 als Hauptverbindungsstrasse geführt. Diese bildet eine Durchgangsstrasse zwischen Ossingen im Westen und Waltalingen im Osten.
Die Referenzprognose für den durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) wird hochgerechnet auf das Jahr 2040. Im Geoprotal des Kantons Zürich wird dieser wie folgt angegeben (Stand Okt. 2026): ca. 4’213 Fz., LW-Anteil 4.5%

4.3.2 Ausnahmetransportrouten

Auf der Steinerstrasse sind keine Ausnahmetransportrouten verzeichnet.

4.3.3 Strassenentwässerung

Die bestehende Entwässerung der Kantonsstrasse erfolgt über ein konventionelles Netz aus Strassenabläufen. Diese wiederum sind grösstenteils an das bestehende Kanalisationsnetz angeschlossen, welches in den Gisenhardbach entwässert.

4.3.4 Unfallstatistik KAPO

Während der letzten fünf Jahre (2021-2025) wurden in Gisenhard 3 polizeilich registrierte Unfälle erfasst, die sich lediglich auf Sachschäden beschränken.

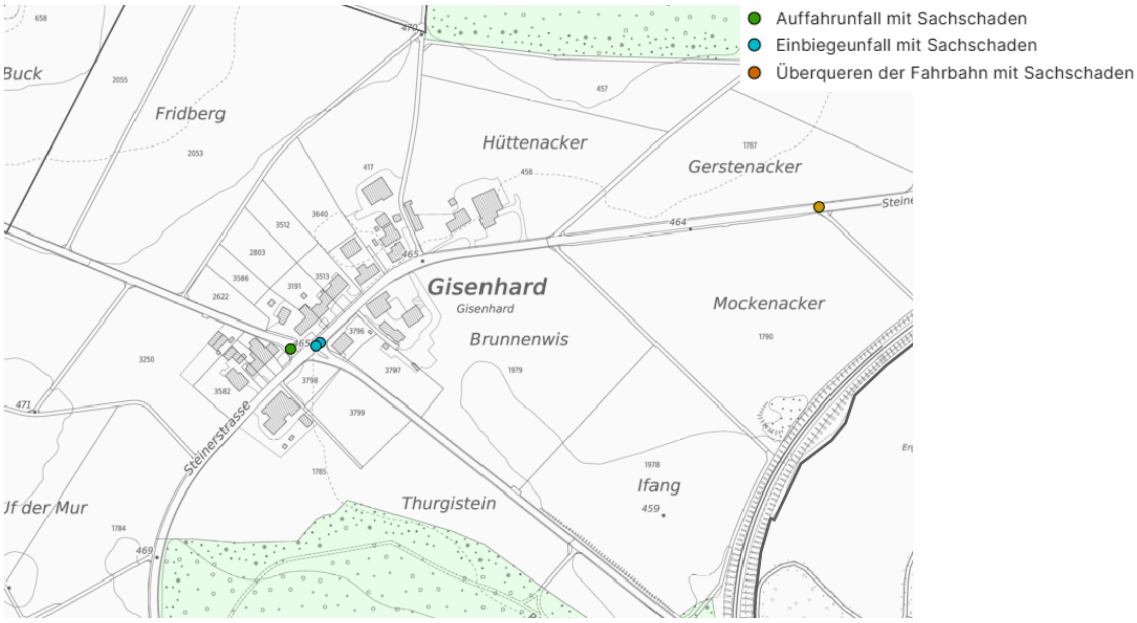


Abbildung 3 Polizeilich registrierte Verkehrsunfälle 2021-2025

4.3.5 Alltags- und Freizeitveloverkehr

Durch den Projektperimeter führen die Velonetze der Alltagsrouten Nr. 08 018 und 08 019. Alle Routen sind als Nebenverbindungsstrecken deklariert. Auf der Steinerstrasse wird der Radverkehr ausser- sowie innerorts im Mischverkehr geführt und ist somit im Kataster des Velonetzes als Schwachstelle ausgewiesen.

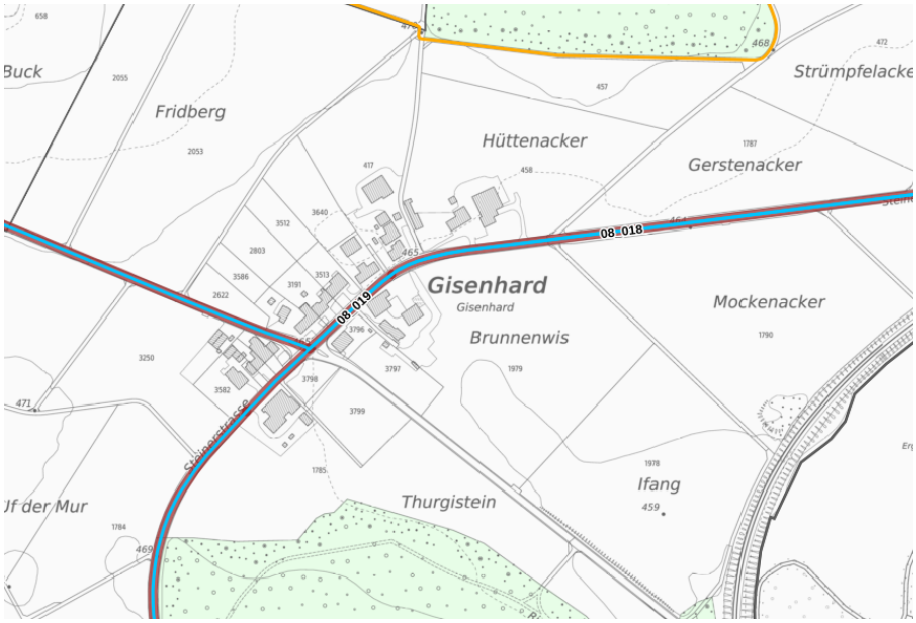


Abbildung 4 Velonetz Alltag

4.3.6 Öffentlicher Verkehr

Im Projektperimeter der Steinerstrasse verkehren keine Buslinien. Auch sind in Gisenhard keine Bushaltestellen vorhanden, weshalb der Weiler ausserhalb von ÖV-Güteklassenbewertungen fällt. Auf der kreuzenden Hauptstrasse hingegen fährt die Nachtlinie N65, die in Gisenhard allerdings nicht hält.

4.3.7 Wanderwege

Durch den Projektperimeter verlaufen keine Wanderwege.

4.3.8 Fussgänger

Für den Fussgänger sind entlang der Steinerstrasse nur schmale Gehwege vorhanden, welche überwiegend auf der Nordseite angeordnet und teils unterbrochen sind. Eine durchgängige Fusswegverbindung in Gisenhard ist nicht vorhanden.

4.4 Leitplanken (Überprüfung)

Im Projektperimeter befinden sich keine Leitplanken. Ein Neubau ist nicht vorgesehen.

5 Umwelt

Für das vorliegende Projekt ist **keine UVP** erforderlich. Die Vorgaben des Umweltrechts müssen trotzdem eingehalten werden. Im Folgenden wird aufgeführt, ob und welche Auswirkungen das Projekt in den verschiedenen Umweltbereichen hat.

Die **Standardmassnahmen zum Schutz der Umwelt während der Bauphase** sind in den Besonderen Bestimmungen sowie der Qualitätslenkung Unternehmer des TBA festgehalten (vergleiche www.tba.zh.ch → Planung und Bau → Formulare und Merkblätter). Im vorliegenden Kapitel werden nur allfällige projektspezifische, zusätzliche Massnahmen aufgeführt. Sowohl die Standard- als auch die projektspezifischen Massnahmen werden in der Submission festgehalten. Die Umsetzung wird durch die Bauleitung kontrolliert.

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

Das Strassenbauprojekt befindet sich gemäss GIS Klassierung im Raumtyp 1 (ausserorts) und 3 (innerorts mit Strassenraumbezug). Der vorherrschende PET-Faktor im Projektperimeter ist mit «sehr stark II» ausgewiesen. Daraus ergibt sich für dem Raumtyp 1 ein mittlerer und für Raumtyp 3 ein hoher Handlungsbedarf.

Das Projekt berücksichtigt Massnahmen zur Hitzeminderung gemäss «Wegleitung Hitzeminderung bei Strassenprojekten». So wird in den Bereichen der Eingangspforten die Anordnung von Grünflächen vorgesehen. Weitere Massnahmen lassen sich aufgrund des Strassenquerschnitts und der teilweise beengten Verhältnisse nicht realisieren.

5.3 Lärm

Gemäss Lärmbelastungskataster 2044 weist ein Gebäude in erster Bautiefe IGW-Überschreitungen auf. Es besteht Handlungsbedarf bezüglich des Lärms. Folglich ist der Einsatz von lärmarmem Belag vorgesehen, mit dem die Grenzwerte zukünftig eingehalten werden können.

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 werden neue Anlagen erstellt, welche mehr Licht erzeugen und/oder naturnahe Lebensräume (Gehölz/Hecke/Gewässer usw.) durch Lichtemissionen beeinträchtigen können. Insbesondere sind in unmittelbarer Umgebung Fledermäuse ansässig, die durch eine erhöhte Lichtemission in ihrem Lebensraum gestört werden. In Zusammenarbeit mit der Stiftung Fledermausschutz wurde an einem verträglichen Beleuchtungskonzept gearbeitet, um die geschützten Lebensräume nicht zu beeinträchtigen.

5.6 Grundwasser

Der Projektperimeter befindet sich ausserhalb von Gewässerschutzbereichen.

5.7 Oberflächengewässer und aquatische Ökosysteme / Gefahrenkarte Naturgefahren

Im Rahmen des vorliegenden Strassenprojekts erfolgen keine Eingriffe in Oberflächengewässer oder aquatische Ökosysteme. Der Projektperimeter der Steinerstrasse befindet sich ausserhalb von gefährdeten Gebieten in Bezug auf Hochwasser.

5.8 Abwasser, wassergefährdende Stoffe

Die bestehende Entwässerung der Kantonsstrasse erfolgt über ein konventionelles Netz aus Strassenabläufen. Siehe auch Kapitel 4.3.3.
Das Entwässerungssystem wird im Grundsatz beibehalten und dort angepasst oder erneuert, wo dies erforderlich ist. Lediglich im Bereich der Eingangspforte Ost erfolgt die Entwässerung über die Schulter. Dieser Bereich ist ausserhalb des Weilers sowie befindet sich in diesem Bereich keine Kanalisation.
Während der Bauphase fällt durch die Baustellenentwässerung Abwasser an. Die SIA-Empfehlung 431 bildet die Grundlage für die gesetzeskonforme Entsorgung des Baustellenabwassers. Verschmutztes Abwasser ist zu behandeln resp. zu reinigen, dass es die Einleitbedingungen in Oberflächengewässer erfüllt.
Die einzuhaltenden Massnahmen sind im Rahmen der Submission festzuhalten.

5.9 Boden

5.9.1 Umgang mit Boden beim Bauen

Das Projekt sieht auf grossen Abschnitten eine Instandstellung des Strassenkörpers im Bereich der heutigen Strasse vor. Bodenflächen bleiben daher weitestgehend unberührt. Dennoch werden neue Bodenflächen für Strassenverbreiterungen, insbesondere für die Eingangstore beansprucht.
Die Arbeiten sind nach dem Merkblatt «Umgang mit dem Boden bei Bauvorhaben» (FaBo 2011) auszuführen (Merkblatt unter www.boden.zh.ch/br).

5.9.2 Bodenverwertung

Sofern der abgetragene Boden geeignete Qualität aufweist, ist dieser vor Ort wieder einzubauen. Für bestimmte Schwermetalle und organische Verbindungen gelten sogenannte Prüf- und Sanierungswerte (Verordnung über Belastungen des Bodens [VBBo] vom 1. Juli 1998).
Wenn Prüfwerte überschritten werden, ist zu prüfen, ob die Belastung des Bodens Menschen, Tiere oder Pflanzen konkret gefährdet. Bei konkreter Gefährdung ist die Nutzung des Bodens so weit einzuschränken, dass die Gefährdung nicht mehr besteht (Art. 9 VBBo).
Wenn Sanierungswerte überschritten werden und dies sich gefährdend für Menschen, Tiere und Pflanzen auswirkt, so ist eine Nutzung verboten (Art. 10 VBBo).
Die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben erfolgt nach dem Handbuch «Gefährdungsabschätzung und Massnahmen bei schadstoffbelasteten Böden» (BUWAL, heute BAFU, Dezember 2005).

5.9.3 Fruchtfolgeflächen (FFF)

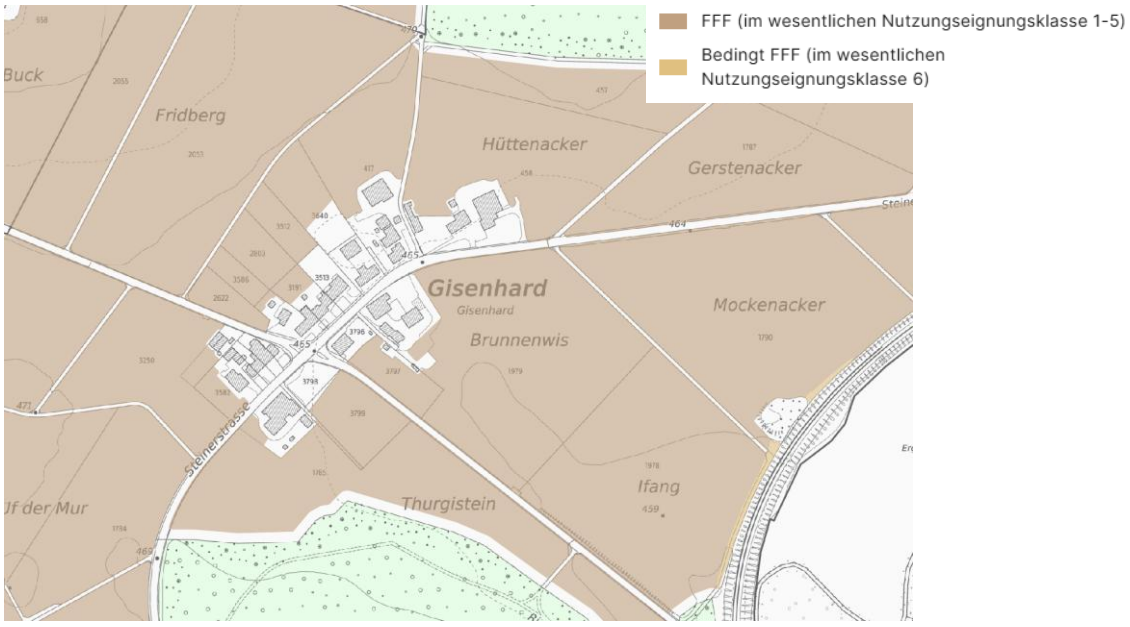


Abbildung 5 Fruchtfolgeflächen

Das Projekt tangiert im Bereich der neu geplanten Eingangstore Fruchtfolgeflächen. Die beanspruchte Fläche beträgt ca. 313 m². Im Kanton Zürich müssen solche Verluste bei Einzelprojekten erst ab einer Grösse von 5'000 m² durch Ersatzflächen ausgeglichen werden (Bagatellgrenze). Da dieses Projekt deutlich unter dieser Grenze liegt, ist kein Realersatz nötig. Die Strasse wurde so geplant, dass so wenig Kulturland wie möglich verloren geht und keine landwirtschaftlichen Restflächen abgeschnitten werden. Während der Bauarbeiten ist streng auf den Bodenschutz zu achten. Der wertvolle Ober- und Unterboden wird fachgerecht abgetragen, getrennt gelagert und nach Möglichkeit wieder eingebaut.

5.10 Belastete Standorte / Abfall, Entsorgung

Im Projektperimeter sind gemäss Kataster der belasteten Standorte (KbS) keine Eintragungen vorhanden. Die Entsorgung von Bauabfall richtet sich nach den Empfehlungen von SIA 430.

5.11 Umweltgefährdende Organismen

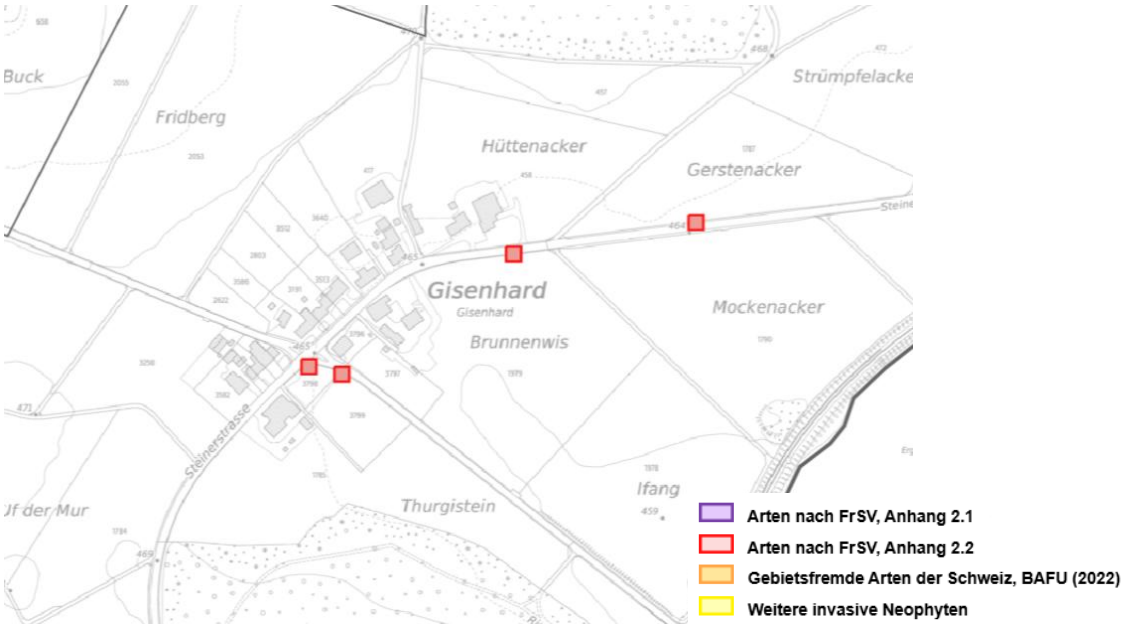


Abbildung 6 Neophytenverbreitung

Invasive Neophyten können bei unsachgemässem Umgang durch Bautätigkeiten weiterverbreitet werden. Dazu gehört das Verschieben von Boden, welcher vermehrungsfähige Teile (Samen, Rhizome) dieser Pflanzen enthält sowie nicht korrekt entsorgtes Schnittgut. Zudem bieten offene Böden ideale Bedingungen für die Neuansiedlung von invasiven Neophyten. Strassen sind wichtige Korridore für die Weiterverbreitung von invasiven Neophyten. Artikel 15 der Freisetzungsverordnung vom 10. September 2008 (FrSV, SR 814.911) regelt die wichtigsten Aspekte beim Umgang mit invasiven Neophyten. Gemäss Hinweiskarte Neophytenverbreitung sind Eintragungen im Projektperimeter oder in der näheren Umgebung des Projektperimeters vorhanden. Die

Hinweiskarte Neophytenverbreitung ist jedoch nicht vollständig und muss durch eigene Erhebungen ergänzt werden.
Um die gesetzlichen Anforderungen gemäss FrSV zu erfüllen, müssen folgende Massnahmen getroffen werden:

- Abklärungen zum Vorkommen von invasiven Neophyten des Anhangs 2 der FrSV (biologische Belastungen)
- Korrekter Umgang mit abgetragenem Boden, der Arten des Anhangs 2 der FrSV enthält (Art. 15 Abs. 3 der FrSV, Art. 16 der VVEA), korrekte Entsorgung des Grünguts von invasiven Neophyten (Art. 15 Abs. 2 und Abs. 1 der FrSV) sowie Massnahmen zur Verhinderung der Ansiedlung und Weiterverbreitung von invasiven Neophyten (Art. 52 Abs. 1 der FrSV). Dies ist in der Qualitätslenkung Unternehmer des TBA (Kapitel 917) geregelt. In der Qualitätslenkung fehlt jedoch die Amerikanische Goldrute (Art gemäss Anhang 2 der FrSV).

5.12 Störfallvorsorge

5.12.1 Störfall

Der betroffene Strassenabschnitt gilt gemäss dem Kanton Zürich als "Durchgangsstrasse ohne Kurzberichtspflicht". Das bedeutet, dass das Risiko durch Gefahrguttransporte so gering ist, dass kein formeller Kurzbericht und keine Risikoanalyse nach Störfallverordnung nötig sind.
Spezielle Massnahmen für Störfälle sind nicht vorgeschrieben. Die Sicherheit wird durch die normalen Bau- und Betriebsmassnahmen sichergestellt:

- Die Strassenentwässerung wird nach den aktuellen Vorgaben des AWEL gebaut. Bei Unfällen mit Schadstoffen kann das Abwasser im Netz gestoppt werden.
- Leitplanken, Schilder und die Strassenführung entsprechen den geltenden Sicherheitsnormen und senken das Unfallrisiko.
- Bei Unfällen greifen die normalen Notfallpläne von Feuerwehr, Ölwehr und Kantonspolizei Zürich.

5.13Wald

Das Projekt erfordert keine Rodungen und es werden keine Anlagen im Waldabstandsbereich erstellt.

5.14 Flora, Fauna, Lebensräume

Im Projektperimeter wurden streng geschützte Fledermausarten nachgewiesen. Um erhebliche Beeinträchtigungen durch das Strassenprojekt – wie den Verlust von Leitstrukturen, Lichtverschmutzung oder Kollisionsrisiken – zu verhindern, werden spezifische Schutzmassnahmen umgesetzt. In Zusammenarbeit mit der Stiftung Fledermausschutz wurden Konzepte erarbeitet, um die gesetzlichen Vorgaben des Artenschutzes strikt einzuhalten. Im Dachstock der Liegenschaft Gisenhard 8 in Ossingen befindet sich eine sog.

Wochenstube (=Ort der Jungenaufzucht) der Grossen Mausohren (Myotis myotis) von nationaler Bedeutung. Rund 100 Mausohrweibchen ziehen dort jährlich ihre Jungen auf. Auf der Roten Liste sind Grosse Mausohren als «gefährdet/verletzlich» eingestuft (VU). Sie sind auf der Liste der National Prioritären Arten als Art mit dringendem Handlungsbedarf aufgeführt.
Gemäss Art. 20 der Verordnung über den Natur- und Heimatschutz (NHV)
1, gestützt auf
Artikel 20 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG)
2, sind alle
einheimischen Fledermausarten geschützt. Es ist untersagt, ihre Brutstätten (sinngemäss Wochenstuben) zu zerstören, zu beschädigen oder wegzunehmen.
Auch nach der Kantonalen Natur- und Heimatschutzverordnung (KNHV)
3 in Verbindung mit
dem Planungs- und Baugesetz (PBG)
4 sind Naturschutzobjekte zu schonen und, wo das
öffentliche Interesse am Schutz überwiegt, ungeschmälert zu erhalten. Alle Wochenstuben von Grossen Mausohren gelten als Naturschutzobjekte.

5.15 Ökologischer Ausgleich

Ausserhalb der festgesetzten Bauzonen führt das Strassenprojekt zu neuen Flächenbeanspruchungen von weniger als 1’000 m². Es ist kein Ökologisches-Ausgleichsprojekt erforderlich.

5.16 Landschaft und Ortsbild / Kulturdenkmäler, archäologische Stätten

Der Projektperimeter befindet sich nicht im Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder sowie sind keien archälogischen Zonen verzeichnet.

6 Projekt

6.1 Projektbeschrieb

Der Projektperimeter der Steinerstrasse (Route 352) erstreckt sich vom Ortseingang Gisenhard auf Seite Ossingen (km 5.000) bis Ortsausgang in Richtung Waltalingen (km 5.400).
Folgende Massnahmen sind umzusetzen:

- Anpassung der Randabschlüsse an die neue Fahrbahngeometrie und Sanierung des Fahrbahnbelags
- Neubau zweier Eingangstore (Horizontalversatz) auf der Steinerstrasse
- Neubau Gehweg entlang Nordseite
- Anpassung der öffentlichen Beleuchtung
- Anpassung der Strassenentwässerung
- Werkleitungsarbeiten Dritter
- Angrenzende Wiederinstandstellung der privaten und öffentlichen Grundstücke im Projektperimeter

6.1.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Im Projektperimeter von Gisenhard gilt im Innerortsbereich auf der Steinerstrasse ein Tempolimit von 50 km/h. Messungen haben gezeigt, dass die effektiv gefahrene Geschwindigkeit weit höher liegt als die zulässige Geschwindigkeit. Die Kantonspolizei hat Messungen an verschiedenen Standorten durchgeführt und im Maximum eine Geschwindigkeit von V_{85}=64 km/h ermittelt. Daraus ergibt sich ein dringlicher Bedarf an baulichen Massnahmen, um die Geschwindigkeit zu reduzieren.
Die geplanten Eingangstore zielen darauf ab, die Aufmerksamkeit zu erhöhen und eine an die örtlichen Gegebenheiten angepasste Fahrweise zu erwirken. Mit der Anordnung der Eingangstore muss der Standort der «Generell 50-Tafel» um jeweils einige Meter verschoben werden, so dass die neuen Eingangstore vollständig im 50er-Bereich zu liegen kommen.

6.1.2 Öffentlicher Verkehr

Im Projektperimeter verkehrt kein Linienbus.

6.1.3 Veloverkehr

Die Schaffung einer zusammenhängenden Veloinfrastruktur im Weiler Gisenhard kann aufgrund der bestehenden Überbauung nicht realisiert werden, da dafür zu einschneidende Eingriffe notwendig wären. Zudem fehlen zu- und wegführende Anschlüsse an eine Veloinfrastruktur, weshalb der Ausbau auf einem nur sehr kurzen Abschnitt nicht zweckmässig ist. Hier muss der Radfahrer nach wie vor im Mischverkehr geführt werden.

6.1.4 Fussgängerverkehr

Für den Fussgängerverkehr wird im gesamten Innerortsbereich ein durchgängiger und einseitig angeordneter Gehweg angelegt. Die teils vorhandenen und gestückelten Gehwegflächen werden ausgebaut und zu einer zusammenhängenden Verkehrsfläche verbunden und mit dem bestehenden Gehweg, welcher aus Ossingen kommt, verknüpft. Da eine Weiterführung des Gehwegs in Richtung Waltalingen nicht vorhanden ist, endet der Ausbau auf Höhe der Zufahrt Steinerstrasse 3. Die Neueinrichtung von Querungshilfen auf der Steinerstrasse ist nicht beabsichtigt.

6.2 Projektierungselemente

6.2.1 horizontale und vertikale Linienführung

Die horizontale Linienführung der Steinerstrasse orientiert sich im Wesentlichen an der bestehenden Fahrbahn. Dabei weist die Steinerstrasse im Innerortsbereich eine Längsneigung von 0.5% bis max. 2.0% auf. Im Ausserortsbereich von Waltalingen kommend beträgt die Längsneigung rund 0.27%. Da dort das Wasser über die Schulter entwässert, sind in Bezug auf das schwache Längsgefälle keine Entwässerungsprobleme zu erwarten.
Grundsätzlich werden die vorhandenen Längsneigungen und Ausrundungsradien für Kuppen und Wannen beibehalten, um seitliche Anpassungen zu den privaten Grundstücken zu minimieren.

6.2.2 Querschnitt (Normalprofil)

Das Quergefälle der Fahrbahn ist teilweise mit einseitigem Gefälle als auch im Dachgefälle ausgebildet. Die Querneigung beträgt im Normalfall 3.0%. In Bezug auf das Quergefälle richtet sich das Projekt an der bestehenden Strasse aus, um grössere seitliche Anpassungen zu vermeiden.
Der Fahrbahnabschluss zum Gehweg wird mit Randsteinen als auch mit Bord- und Wassersteinen erstellt. Wird der Fahrbahnrand ohne angrenzenden Gehweg erstellt, so werden in Anlehnung an den Bestand alle neu geplanten Bordsteine mit einem Wasserstein Typ 12 versehen.
Ausserhalb von bebautem Gebiet entwässert die Fahrbahn mit einem Belagsrand über die Schulter.
Die Abschlüsse der Mittelinseln an den Eingangstoren werden gemäss Norm TBA 251 erstellt.
Bei Grundstückszufahrten werden die Randabschlüsse gemäss Normalien des Tiefbauamts gestürzt resp. wo erforderlich abgesenkt.
Die Fahrbahnbreite variiert je nach Ausbildung des Querschnitts zwischen 6.00 m und 7.50 m.
Der Begegnungsfall LW/LW fordert bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h eine Fahrbahnbreite von 6.70 m. Ist die Fahrbahnbreite geringer so muss das Fahrtempo reduziert werden.
Der Gehweg wird in Anlehnung an den Bestand mit einer Breite von 1.50 m sowie wenn neu angeordnet auf 2m Breite ausgelegt. Mit einer vorgesehenen Querneigung von 2.0% entwässert der Gehweg grundsätzlich in Richtung Fahrbahn.

6.2.3 Fahrbahnoberbau

Auf Basis des Berichts „Beurteilung und Sanierungsvorschlag" (TBA ZH, O+G vom 21.01.2021) und im Abgleich mit der „Abklärung Machbarkeit lärmarmer Belag" (FALS, 09.12.2025) ist untenstehender Belagsaufbau geplant. In Abhängigkeit der zu erwartenden Belagsschichten mit PAK-Belastung, muss eine fachgerechte Entsorgung eingeplant werden.
Im Bereich zum Knoten der Hauptstrasse ist in Fahrstreifenabschnitten bedingt durch eine ungenügende Fundationsschicht ein Vollausbau vorzusehen.

Fahrbahn

Deckschicht	AC 8 H L (lärmarm), PmB 45/80-80 (CH-E)	3 cm
Binderschicht	AC B 22 H, PmB 45/80-65 (CH-E)	8 cm
Tragschicht	AC T 22 N, 70/100	7 cm
Planie	Fundation ausgleichen	±3 cm
Fundation	*bestehend*	*≥45 cm*
Bei Vollausbau:		
Fundation	Kiesgemisch 0/45 OC_{85}	60 cm
Trennvlies		

Gehwege

Deckschicht	AC 8 N, 70/100	2.5 cm
Tragschicht	AC T 22 N, 70/100	7.5 cm
Fundation	Kiesgemisch 0/45 OC85	50.0 cm
Im Bereich Eingangstor West mit Trennvlies		

6.2.4 Entwässerung

Die bestehende Entwässerungsanlage der Steinerstrasse fasst das Wasser der Strassenoberfläche über Strassenabläufe (TBA 333) und führt dieses in Regenabwasserkanalisationen, die vorwiegend in den Gisenhardbach münden. In Abklärung mit dem AWEL kann die Einleitung ohne vorgeschaltete Retention beibehalten werden.
Mit der Instandsetzung der Staatsstrasse muss die Strassenentwässerung den neuen Gegebenheiten angepasst werden. Verschieben sich die Strassenränder, so müssen die Strassenabläufe teilweise abgebrochen und an den neuen Strassenrändern, entsprechend dem Wasserlauf, neu erstellt werden. Die verbleibenden Strassenabläufe sind auf deren Zustand hin zu überprüfen und gegebenenfalls zu ersetzen. Anschlussleitungen sind gemäss den Normalien Staatsstrassen auszuführen.
Die bestehenden Ableitungen in der Steinerstrasse sind mittels Kanalfernsehaufnahmen erfasst und die Leitungsaufnahmen ausgewertet worden. Ein baulicher Ersatz ist nicht erforderlich. Alle schadhaften Leitungen können im Rahmen von Innensanierungen wieder instand gestellt werden.
Auf Streckenabschnitten der Steinerstrasse verläuft die Fahrbahn mit einseitigem Quergefälle. Der anliegende Gehweg befindet sich dort teilweise auf der Seite des Fahrbahnhochpunktes. Um für den Gehweg keine separate Entwässerung anlegen zu müssen, wird der Umstand akzeptiert, dass der Gehweg über die gesamte Fahrbahnbreite entwässert.
In Bereichen, in denen die Fahrbahn im Ausserortsbereich ausgebaut wird, ist eine Entwässerung über die Schulter vorgesehen.

6.2.5 Strassenraumgestaltung

<u>Eingangstor Süd (Seite Ossingen)</u>
Um die Fahrgeschwindigkeit zu reduzieren, ist zur Verdeutlichung des Ortseingangs die Erstellung eines Eingangstores auf der Steinerstrasse vorgesehen. Die Geometrie beruht auf der TBA-Norm 105A. Der ortseinwärts als auch der auswärts fahrende Verkehr wird horizontal abgelenkt, um somit das Tempo zu verringern. Der Standort des Eingangstors erfordert die Verschiebung des Ortschilds mit der signalisierten Geschwindigkeit „Generell 50” in Richtung Ossingen.
Die erforderliche Anordnung eines führenden Randsteines entlang des Fahrbahnrandes bedingt die Anpassung der Strassenentwässerung. Hierzu müssen zwei neue Strassenabläufe angeordnet werden. Zur Anpassung des entstehenden Vertikalversatzes an die angrenzenden Grundstücke ist beabsichtigt ein Bankettsicherungssystem für Strassenränder einzusetzen. Somit können die entstehenden Höhenunterschiede ohne aufwändige Grundstückseingriffe realisiert werden. Es wird Landerwerb notwendig.

Eingangstor Nord (Seite Waltalingen)

Zur Verdeutlichung des Ortseingangs auf der Steinerstrasse aus Waltalingen kommend ist auch hier die Erstellung eines Eingangstores vorgesehen. Dieses wird in Form eines Horizontalversatzes gemäss Norm TBA 105A analog der entgegengesetzten Ortseinfahrt vorgesehen.
Da in diesem Abschnitt der Steinerstrasse die Entwässerung über die Schulter vorgesehen ist, wird auf die in der Norm vorgegebenen Randsteineinfassung des Strassenrandes verzichtet. Zur Anpassung des entstehenden Vertikalversatzes an das angrenzende südliche Grundstück ist beabsichtigt ein Bankettsicherungssystem für Strassenränder einzusetzen. Somit können die entstehenden Höhenunterschiede ohne aufwändige Grundstückseingriffe realisiert werden.
Es wird Landerwerb erforderlich.

6.2.6 Kunstbauten

Im Projektperimeter sind keine Kunstbauten geplant.

6.2.7 Abweichung Normalien TBA / Besonderheiten

Das vorliegende Projekt berücksichtigt unter Einhaltung der Sicherheit und Verhältnismässigkeit die Standards der Baudirektion. Da sich der Projektperimeter im Innerortsbereich befindet und die Rahmenbedingungen wie Fahrbahnbreiten, Fahrbahnneigungen, Umgebungsbebauung etc. weitestgehend vorgegeben sind, sind Abweichungen von Standards und Normen unumgänglich. Folgende Abweichungen der neuen Anlagen sind erforderlich:

Abweichung zum Standard Staatsstrassen	**Begründung**
Vertikale und horizontale Linienführung	Das vorliegende Projekt befindet sich im Innerortsbereich. Bedingt durch die bestehende Bebauung herrschen beengte Platzverhältnisse, die eine geometrische Anpassung des Strassenkörpers nur bedingt zulassen. Im Wesentlichen muss die bestehende Geometrie übernommen werden. Unter Berücksichtigung des zukünftigen Geschwindigkeitsregimes wird dies als vertretbare Abweichung zu Normen und Richtlinien erachtet.
Gehwegbreiten	Bedingt durch die bestehende Bebauung herrschen beengte Platzverhältnisse, die eine geometrische Anpassung des Strassenkörpers nur bedingt zulassen. Wo immer möglich ist eine Mindestgehwegbreite von 1.50 m einzuhalten. Lokale Einengungen sind jedoch unvermeidlich.
Entwässerung Gehweg	Auf Streckenabschnitten der Steinerstrasse verläuft die Fahrbahn mit einseitigem Quergefälle. Der anliegende Gehweg befindet sich dort teilweise auf der Seite des Fahrbahnhochpunktes. Um für den Gehweg keine separate Entwässerung anlegen zu müssen, wird der Umstand akzeptiert, dass der Gehweg über die gesamte Fahrbahnbreite entwässert.
Randabschluss Eingangstor	Da im Abschnitt des nördlichen Eingangstores die Entwässerung über die Schulter vorgesehen ist, wird auf die in der Norm vorgegebenen Randsteineinfassung des Strassenrandes verzichtet.
Öffentliche Beleuchtung	Die gesetzlichen Vorgaben zum Artenschutz in Bezug auf die angetroffenen Fledermäuse stehen im Konflikt mit dem Beleuchtungsreglement des Kantons Zürich. Entsprechend sind Abweichungen der Normvorgaben erforderlich.

6.3 Sicherheitsaudit bei Strassenverkehrsanlagen (RSA)

In Absprache mit dem Leiter Sicherheit wurde auf ein Road Safety Audit gemäss VSS SN 641 722 verzichtet. Den Anliegen der Verkehrssicherheit wurde bei der Erarbeitung des Projektes gemäss Art. 6a Abs. 1 Strassenverkehrsgesetz (SVG) angemessen Rechnung getragen.

6.4 Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA)

Mit der Abteilung Projektieren und Realisieren, Sektion Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen, des Tiefbauamtes sind nachfolgende Fachgebiete mit dem jeweiligen Fachverantwortlichen detailliert zu klären (die nachfolgenden Aufzählungen sind nicht abschliessend).

6.4.1 Öffentliche Beleuchtung (OeB) / Fledermäuse

Im Projektperimeter wird die bestehende Beleuchtung ersetzt und an die neuen Gegebenheiten angepasst. Es sind total 13 neue Kandelaber mit LED-Leuchten vorgesehen. In Koordination mit der Stiftung Fledermausschutz wird die öffentliche Beleuchtung den Bedürfnissen gedimmt und jahreszeitabhängig zeitweise und lokal abgeschaltet, um den gesetzlichen Vorgaben des Artenschutzes gerecht zu werden. Eine nächtliche Aufhellung der Flugkorridore würde die Verbindung zwischen der Wochenstube des Grossen Mausohrs und seinen Jagdgebieten erheblich einschränken und damit die Funktionsfähigkeit der Wochenstube beeinträchtigen. Die Erhaltung der nachtdunklen Flugkorridore ist erforderlich, um die funktionale Vernetzung der Wochenstube mit den Jagdgebieten sicherzustellen. Die für diese Vernetzung erforderlichen Flugkorridore sind als Teil des schutzwürdigen Lebensraums zu berücksichtigen. Sie erfüllen aufgrund ihrer Vernetzungsfunktion die Schutzwürdigkeitskriterien von Art. 14 Abs. 3 lit. e NHV. Ihre Beeinträchtigung durch die von Beleuchtungen ausgehende Barrierewirkung ist im Rahmen des Biotopschutzes nach Art. 18 NHG grundsätzlich zu vermeiden. Im Kanton Zürich gibt es nur noch 9 Wochenstuben der gefährdeten Grossen Mausohren. Der Kanton Zürich hat darum einen Aktionsplan für diese Art erstellt, welcher zum Ziel hat, die Bestände zu stabilisieren und langfristig wieder auf den Stand der 2000er Jahre zu bringen. Zur Zielerreichung sind im Aktionsplan folgende Massnahmen festgehalten: Vermeiden von Beleuchtungen der Ein- und Ausflugöffnungen und Vermeiden von Lichtemission entlang der Flugkorridore. Die Beleuchtung im Weiler Gisenhard ist deshalb so zu planen, auszuführen und zu betreiben, dass sie die nachtdunklen Flugkorridore und damit die Funktionsfähigkeit der Wochenstube des Grossen Mausohrs nicht erheblich beeinträchtigt. Konkret leuchten die Kandelaber 10, 1, 3, 4, 12 und 13 das ganze Jahr. Diese Kandelaber befindet sich jeweils vor und nach dem jeweiligen Eingangstor sowie 2 Kandelaber im Kreuzungsbereich Steinerstrasse / Hauptstrasse. Die restlichen Kandelaber werden nur in den Wintermonaten betrieben. Dies ist von September bis April der Fall.

6.4.2 Lichtsignalanlage (LSA) / Pumpwerke / Lichtwellenleiter

Im Projektperimeter ist keine Lichtsignalanlage, keine Lichtwellenleiter oder kein Pumpwerk vorhanden und auch der Neubau ist nicht geplant.

6.4.3 Verkehrszählstellen (VDE)

Im Projektperimeter befindet sich die VDE Messtelle Nr. 1122. Diese wird auf die heutigen Bedürfnises angepasst.

6.4.4 Kabelrohr- und Schachtanlagen für BSA

Kabel - und Schachtanlagen für die VDE Messtelle Nr. 1122 sind auf dem Situationsplan dargestellt.

6.5 Projektrisiken

- Realisierungszeit
- Verkehrsführung während der Realisierung
- Mögliche unbekannte Altlasten

6.6 Mitwirkung der Bevölkerung §13 StrG und Auflage §16/17 Abs. 2 StrG

Auf die Mitwirkung der Bevölkerung wird wegen der untergeordneten Bedeutung des Projekts verzichtet.
Das Projekt wird auf Grundlage des §16 StrG während 30 Tagen in der Gemeindeverwaltung öffentlich aufgelegt. Gegen das Projekt kann innerhalb der Auflagefrist Einsprache erhoben werden.
Vom Landerwerb direkt betroffene Liegenschaftseigentümer wurden vorab im persönlichen Gespräch über das Projekt orientiert. Rein informativ ist der Landerwerb im Dossier nochmals dargestellt.

6.7 Velostandards

Die Behebung der Veloschwachstelle im Ortsteil Gisenhard ist aus Gründen der mangelnden Platzverhältnisse und der fehlenden anknüpfenden Veloinfrastruktur (ausserorts) nicht vorgesehen. Dennoch werden mit den getroffenen Massnahmen der Geschwindigkeitsreduktion erhebliche Verbesserungen gegenüber der heutigen Situation erzielt und das Sicherheitsempfinden für die Verkehrsteilnehmer gestärkt.

7 Verkehrsführung während Ausführung

Die Bauausführung des Strassenbauprojekts in Gisenhard erfolgt in koordinierter Etappenbauweise, wobei der Werkleitungsbau den Strassenbaumassnahmen voraus geht.
Nach Abschluss der Werkleitungsarbeiten folgt der Strassenbau in den jeweiligen Etappen. Aufgrund der engen Platzverhältnisse im Projektperimeter wird das Bauvorhaben abschnittsweise gestaffelt umgesetzt. Der Verkehr wird dabei im Bereich der aktiven Bauetappe einspurig geführt und über eine Lichtsignalanlage mittels Engpassteuerung geregelt, um die Behinderungen für den Durchgangsverkehr und die Anwohnenden so gering wie möglich zu halten. Die Erschliessung der angrenzenden Liegenschaften ist zu gewährleisten. Dem Rad- und Fussverkehr ist entsprechend Beachtung zu schenken. Während der Bauphasen muss mit Verkehrsbehinderungen gerechnet werden. Die Bauphasen sind mit der Strassenregion III, Unterhaltsbezirk 7 und den angrenzenden Anwohner abzustimmen und festzulegen. Die detaillierte Verkehrsführung während der Bauzeit muss in der nächsten Projektstufe erarbeitet werden.
Aus Qualitätsgründen ist bei den Deckbelagsarbeiten eine Vollsperrung vorzusehen. Die Umleitung ist grossräumig über das Staatsstrassennetz zu planen.

8 Koordination

8.1 Projektkoordination mit den möglichen involvierten Stellen

Das Bauprojekt wurde unter Einbezug der betroffenen Fach- und Amtsstellen (AWEL und Fachstelle Fledermäuse) beim Kanton Zürich sowie der Gemeinde Ossingen erarbeitet.

9 Erwerb von Grund und Rechten

Zur Realisierung des Projekts ist Landerwerb notwendig. Dies betrifft insbesondere die Bereiche der Eingangstore und die Teilbereiche der Gehwegflächen auf der Steinerstrasse.
Im Bauprojekt Dossier werden die Landerwerbsflächen dargestellt.
Die Abtretungsverträge wurden bereits vorgängig von allen Grundeigentümern besprochen und unterzeichnet.
Erst vor Baubeginn werden mit den angrenzenden Grundeigentümern Anpassungsprotokolle erstellt. In den Anpassungsprotokollen wird geregelt, wie der Endzustand nach Bauvollendung entlang der Privatparzellen zur Strasse aussehen soll. Im Grundsatz wird die bestehende Infrastruktur (Zäune, Vorplätze) oder Bepflanzungen ersetzt. Es gilt die Verhältnismässigkeit.
Sämtliche projektbedingte Anpassungen bei bestehender Infrastruktur (Vorplätze, Zäune, Sockelmauern, etc.) auf Privatgrundstücken gehen zu Lasten des Projekts.
Von einer Kostenübernahme ausgenommen sind Anlagen, die einem Beseitigungsrevers unterstehen.

10 Kosten

10.1 Grundlage Kostenermittlung

Der Kostenvoranschlag wurde auf der Basis der Bearbeitungsstufe Bauprojekt ermittelt. Die Kostengenauigkeit beträgt ±10%. Detaillierte Angaben sind dem Kostenvoranschlag (Beilage 3) zu entnehmen.

10.2 Kostenrisiken

Zu den kostenrelevanten Risiken zählen:

- Unerwartete PAK-Belastungen der bestehenden Beläge, ausserhalb der geprüften Belagsuntersuchungen
- Problematischer Untergrund

10.3 Kostenbeteiligung Dritter

Die Kosten für erforderliche Anpassungen von Werkleitungsanlagen sowie die Kosten für die Wiederherstellung des obenliegenden Strassenbaus gehen zu Lasten der jeweiligen Werkeigentümer. Das EKZ sowie der GWV Thurtal-Feldi realisieren mit dem kantonalen Projekt neues Trasse.

11 Terminplan

Vorgesehene Meilensteine für das Bauvorhaben:

-	Äusserung von Begehren §12 ZH PM Nord	Direktkontakt durch PL TBA
-	Öffentliche Planauflage §16 in Verbindung §17 Abs. 2 StrG	November – Dezember 2026
-	Behandlung Einsprachen	Dezember - Januar 2026/27
-	Festsetzung §15 StrG Projekt und Kreditbewilligung	Januar 2027
-	Ausschreibung	Januar/Februar 2027
-	Baubeginn	Frühjahr 2027

12 Fotodokumentation

Es wurde keine Fotodokumentation erstellt.

13 Inhaltsverzeichnis Projektmappe

1.	Übersicht	1:5’000	02.11.2026
2.	Technischer Bericht		02.11.2026
3.	Kostenvoranschlag		02.11.2026
4.	Situation Abschnitt 1	1:200	02.11.2026
5.	Situation Abschnitt 2	1:200	02.11.2026
6.	Signalisations-und Markierungsplan	1:200	02.11.2026
7.	Normalprofile	1:50	02.11.2026
8.	Querprofile	1:100	02.11.2026
9.	Landerwerbsplan	1:500	02.11.2026
10.	Landerwerbstabelle		02.11.2026