

Neubau Fussweg am Bahndamm zwischen Strandbad- und Pappelnstrasse, Wetzikon

Vorprojekt



Technischer Bericht

BUCHMANN
PARTNER

BUCHMANN PARTNER AG | Bauingenieure und Planer
Mitglied sia/suisse.ing | Weiherallee 11a | 8610 Uster
Tel. +41 44 905 80 60 | www.bupa.ch

Proj.	MG	Datum	27.10.2025
Gez.	MZ	Rev.	--
Kontr.	EG	Grösse	A4
Plan Nr.	24384 - 101		

wetzikon 

Neubau Fussweg am Bahndamm zwischen Strandbad- und Pap- pelnstrasse, Wetzikon

Vorprojekt (SIA Phase 31)



Technischer Bericht

Uster, 27. Oktober 2025

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	1
1.1	Einleitung	1
1.2	Ausgangslage	1
1.3	Vorhaben Dritter	1
2	Vorgaben	2
2.1	Projektziele	2
2.2	Übereinstimmung mit der Raumplanung	2
2.3	Ansprüche an die Fahrbahn	4
3	Zustandserfassung	5
3.1	Strasse	5
3.2	Öffentlicher Verkehr	5
3.3	Strassenentwässerung	5
3.4	Kanalisation	5
3.5	Grundwasser	6
3.6	Beleuchtung	6
3.7	Werkleitungen	6
4	Projekt	7
4.1	Projektbeschreibung	7
4.2	Verworfenen Varianten	8
4.3	Oberbau	9
4.4	Leichter Zweiradverkehr und Signalisation	9
4.5	Niveaulinie	9
4.6	Ökologischer Vernetzungskorridor und Natur- und Landschafts-objekt	9
4.7	Landerwerb	10
4.8	Mehrwertsbeiträge	10
4.9	Entwässerung	10
4.10	Kanalisationsleitung	10
4.11	Beleuchtung	11
4.12	Abstimmung Projekt Pappelstrasse	11
5	Projektierte Werkleitungen	11
5.1	Wasserleitung	11
5.2	Elektrizitätsleitungen	11
6	Bauausführung	11
6.1	Etap pierung	11
6.2	Verkehrsführung	11
6.3	Bauzeit	11
6.4	Bauinformation	11
7	Kosten	12

Anhang

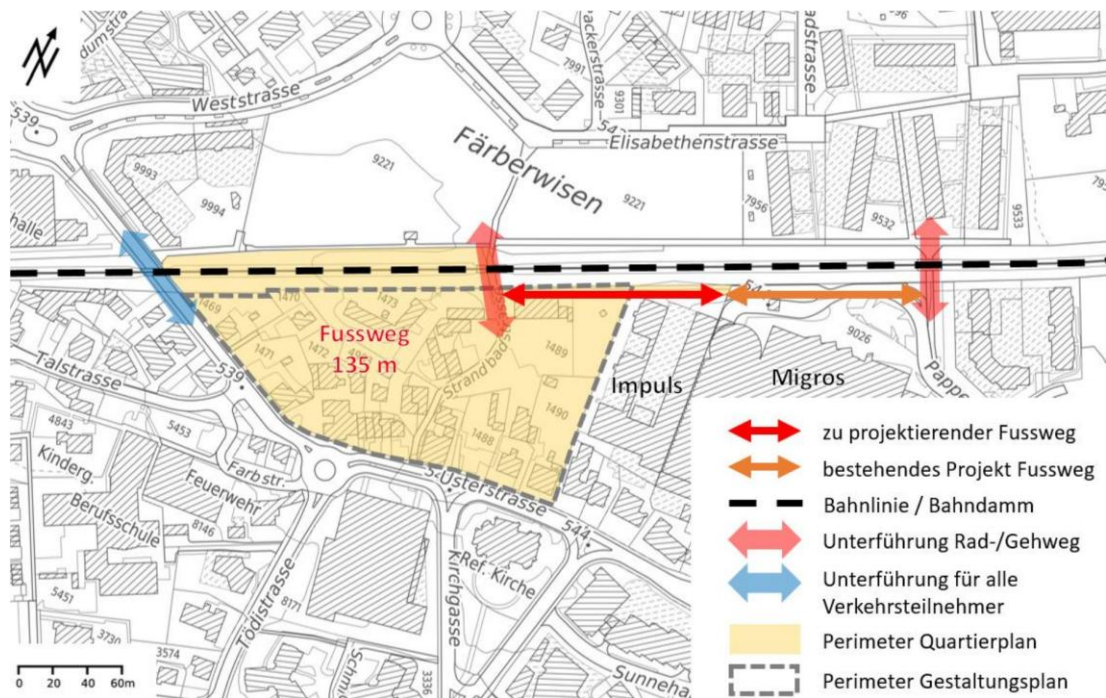
- Verworfenen Varianten

1 Ausgangslage

1.1 Einleitung

Der kommunale Richtplan der Stadt Wetzikon sieht vor, dass auf der Südseite des Bahndamms zwischen der Strandbadstrasse und der Unterführung Pappelstrasse ein Fussweg projektiert wird.

Durch die Projektierung kann der Fussweg im Quartierplan «Oberwetzikon (Zentrum)» einfließen, welcher durch den Stadtrat festgesetzt werden soll. Die Projektierung des Bahnweges ist auf den Quartierplan abzustimmen.



1.2 Ausgangslage

Der Bahnweg ist im westlichen Abschnitt auf einer Länge von ca. 135 m zu projektieren. Im östlichen Teil ist der Fussweg im Rahmen des Sanierungsprojekts der Pappelstrasse bereits projektiert worden. Der Bahnweg soll die Bestimmungen zur Einhaltung der Hindernisfreiheit berücksichtigen sowie dem Fussverkehr vorbehalten sein. Für den Veloverkehr findet sich eine Verbindung auf der Nordseite des Bahndamms.

1.3 Vorhaben Dritter

Folgendes Drittprojekt ist im Projektperimeter bekannt:

- Quartierplan und öffentlicher Gestaltungsplan «Oberwetzikon (Zentrum)»

2 Vorgaben

2.1 Projektziele

Mit der Erstellung des naturnahen Bahnweges ist eine Lücke im Vernetzungskorridor zu schliessen. Dazu formulierte Ziele sind:

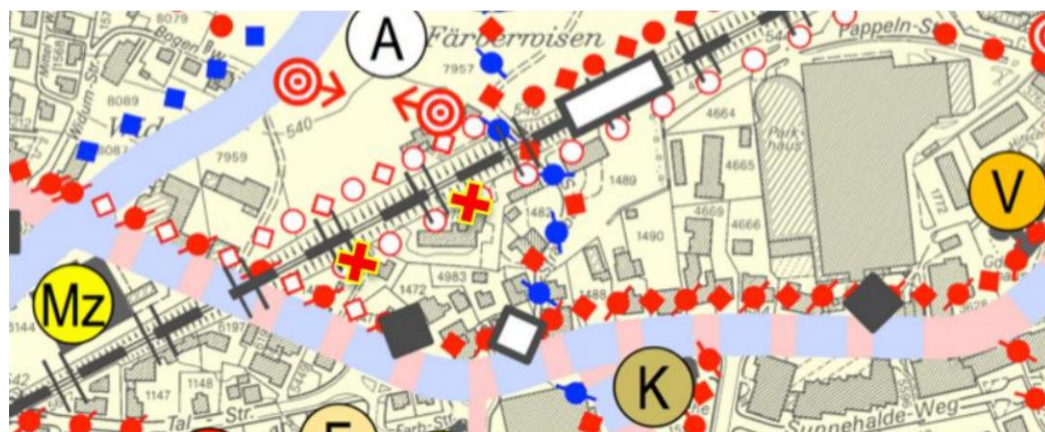
- Weg für Fussgängerverkehr
- Hindernisfreier Durchgang
- Ökologische Gestaltung

2.2 Übereinstimmung mit der Raumplanung

Der Bahnweg ist im Verkehrsplan II als geplanter Fuss- und Wanderweg ohne Hartbelag (kommunale Festlegung) eingetragen. Im Teilrichtplan Zentrum ist der Bahnweg als wichtige öffentliche Fusswegverbindung (kommunale Festlegung) eingetragen.

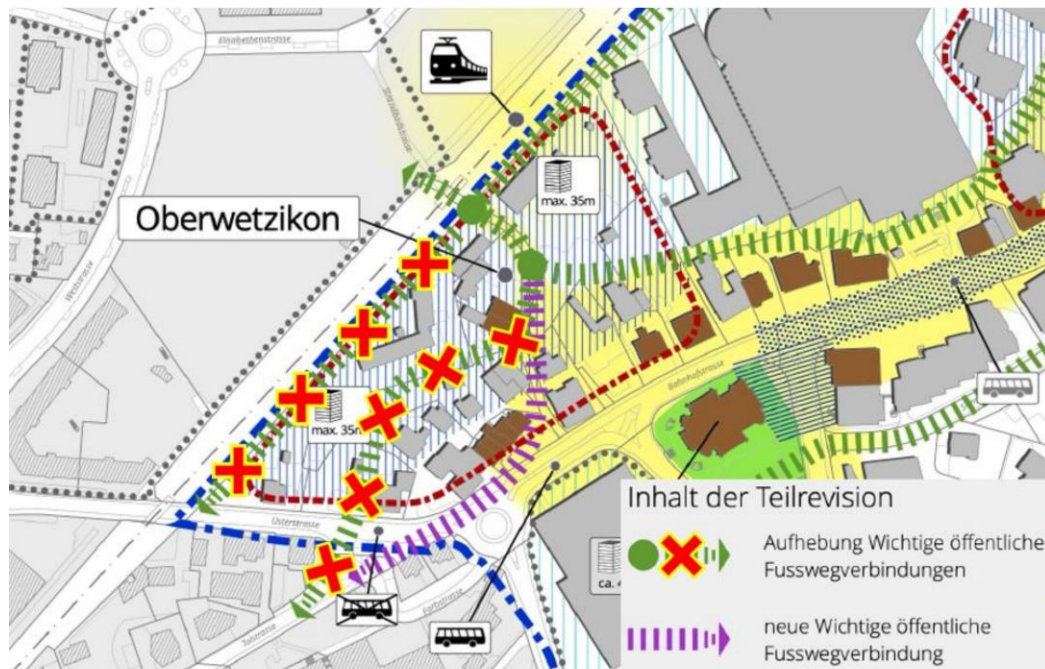
Parallel zur vorliegenden Planung werden der Verkehrsplan II und der Teilrichtplan Zentrum teilrevidiert. Im Rahmen der Erarbeitung des Quartier- und Gestaltungsplans Oberwetzikon wurden die im kommunalen Richtplan enthaltenen Fusswege hinterfragt. Auf den Bahnweg zwischen Strandbad- und Usterstrasse wird verzichtet. Die Wegverbindung von der Strandbad- zur Talstrasse wird umgelegt.

Der Bahndamm dient gemäss dem Siedlungs- und Landschaftsplan als Vernetzungskorridor. Die Gemeinde koordiniert und fördert im Rahmen von Infrastrukturbauten und Vernetzungsprojekten die Erhaltung und Aufwertung der Lebensräume in den Vernetzungskorridoren.

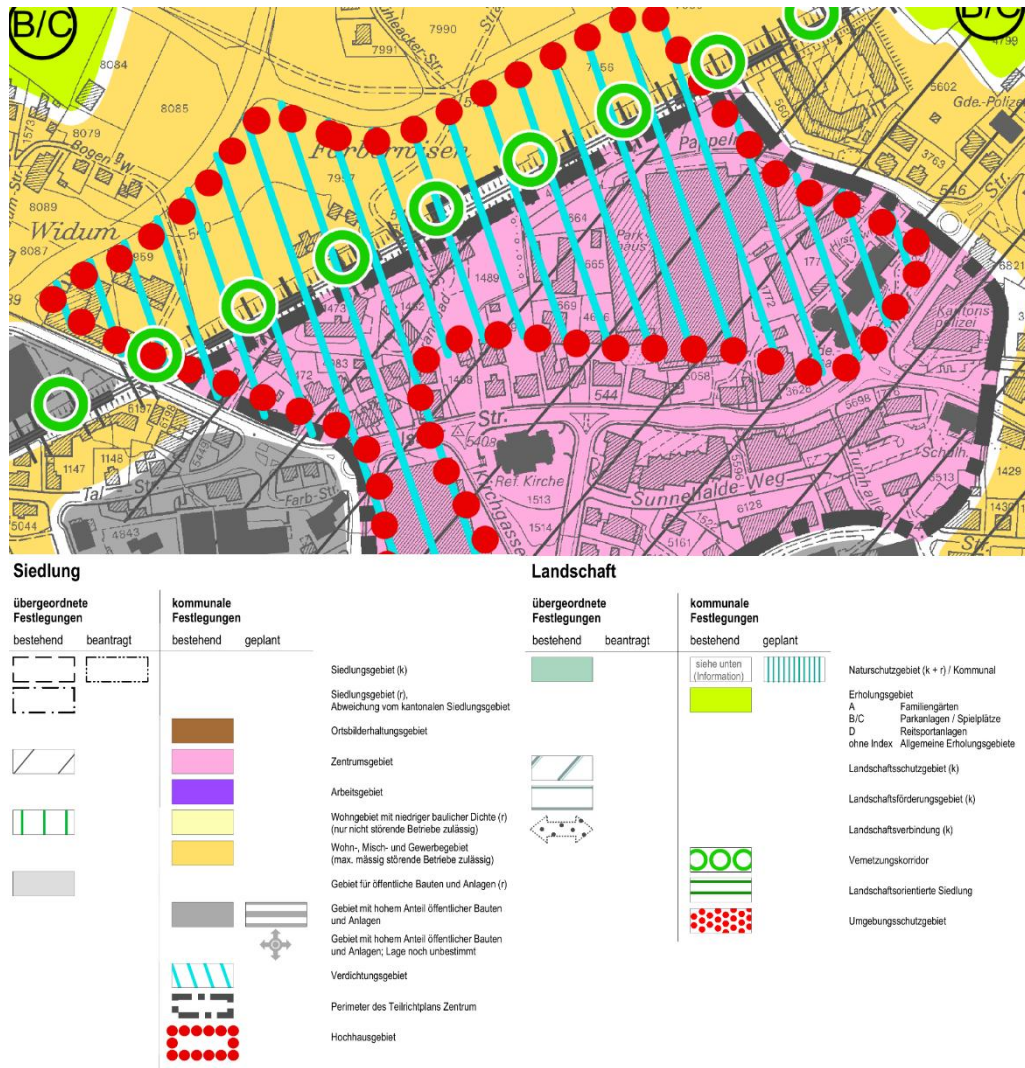


Ausschnitt aus dem kommunalen Verkehrsplan II mit geplanter Streichung ✖

Ausschnitt aus dem Verkehrsplan II mit geplanter Teilrevision



Ausschnitt aus dem Teilrichtplan Zentrum mit geplanter Teilrevision



2.3 Ansprüche an die Fahrbahn

Notfallfahrzeug

Massgebend für die Mindestbreite des Notfallkorridors ist das Feuerwehrfahrzeug. Dieses benötigt einen befahrbaren Korridor von 3.50 m. Das Feuerwehrfahrzeug sowie die anderen Notfallfahrzeuge können Netstalerkies und Schotterrasen befahren. Das Feuerwehrfahrzeug muss die Hochbauten erreichen können. Dabei muss ein Hubretter nahe der Gebäudefassade platziert werden. Für die Hochbauten des bestehenden Pflegezentrums Impuls besteht eine Sonderlösung. Sofern die nötigen Wendemöglichkeiten gewährleistet sind, muss keine Durchgängigkeit von der Strandbad- bis Pappelstrasse für Feuerwehrfahrzeuge gewährleistet sein. Der Notfallkorridor inklusive Stellfläche mit Wendemöglichkeit des Hubretters sind im Plan dargestellt. Die Bereiche der Stellflächen sind gemäss den Vorgaben der FKS zu erstellen (Neigung max. 5%, 800 kN/m² Bodendruckfestigkeit). Die Zufahrt für die Feuerwehr von der Strandbadstrasse ist im markierten Bereich auf eine Belastung von 18 Tonnen auszulegen.

Abfallfahrzeug

Das Abfallfahrzeug muss den geplanten Abfalleimer erreichen und benötigt einen befahrbaren Korridor von 1.80 m. Das Abfallfahrzeug kann auf Netstalerkies und Schotterterrassen fahren.

Schneeräumungsfahrzeug

Das Schneeräumungsfahrzeug benötigt eine Wegbreite von mindestens 1.60 m und eine befestigte Fahrbahn (z.B. Sickerverbundsteine oder Asphaltbelag). Auf Stufe Vorprojekt wird davon ausgegangen, dass das Schneeräumungsfahrzeug den Weg nicht befahren muss. Erstens besteht bereits auf der Nordseite des Bahndamms ein LV-Weg. Zweitens ist noch nicht klar, ob die Hauszugänge der Gebäude im Gestaltungsplanpflichtgebiet über Norden erfolgen.

3 Zustandserfassung

3.1 Strasse

Im Bereich des zu projektierenden Fussweges befindet sich keine Strasse.

3.2 Öffentlicher Verkehr

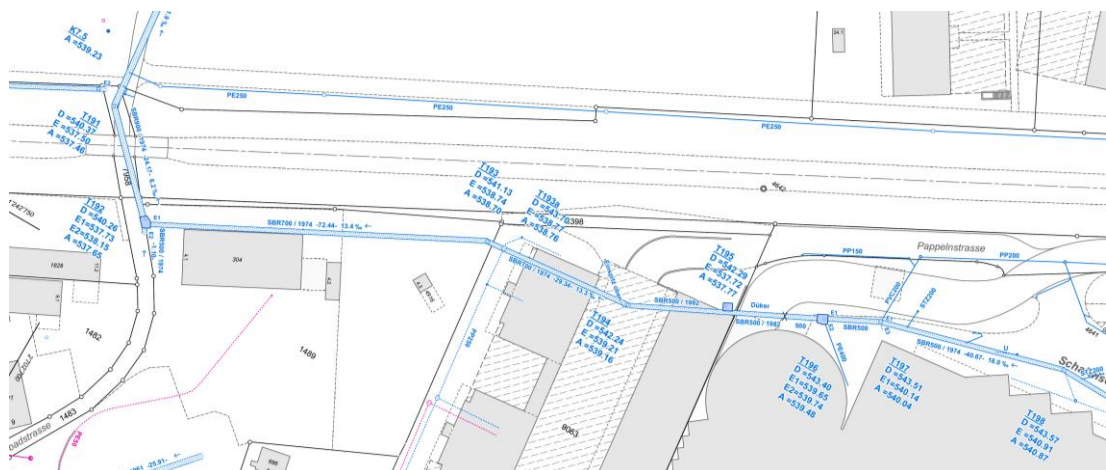
Auf dem Bahndamm neben dem zukünftigen Fussweg verläuft die SBB-Bahnlinie zwischen Wetzikon und Kempten.

3.3 Strassenentwässerung

Es ist keine Strassenentwässerung vorhanden.

3.4 Kanalisation

Im Projektperimeter befinden sich Meteorwasserleitungen (Regenwasser) mit Ø 700 mm und Ø 900 mm im Eigentum der Stadt Wetzikon. Es ist von keinen Änderungen an den Meteorwasserleitungen auszugehen.



Katasterplan Kanalisation

3.5 Grundwasser

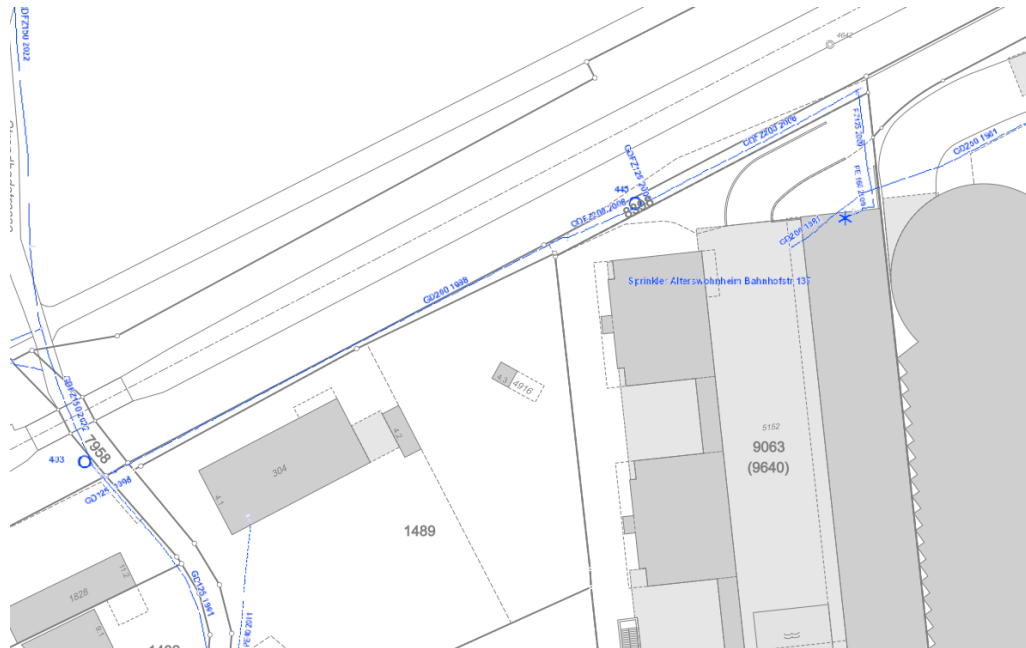
Der zukünftige Bahnweg befindet sich im Gewässerschutzbereich Au sowie im Gebiet des Kemptengrundwasserstroms, teils mit mittlerer und teils mit geringer Grundwassermächtigkeit.

3.6 Beleuchtung

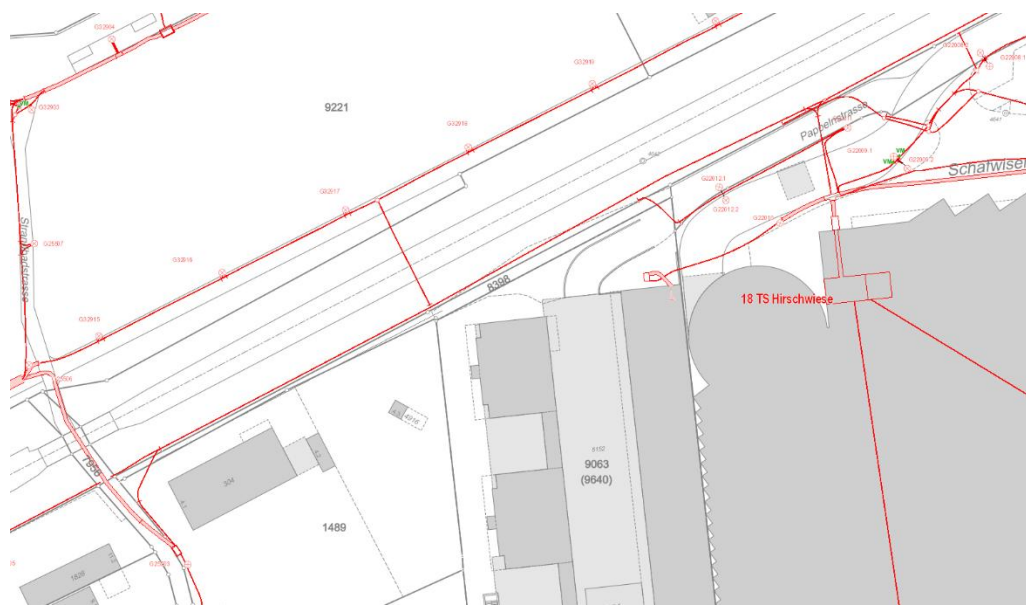
Im Bereich des zukünftigen Bahnweges ist keine Beleuchtung vorhanden.

3.7 Werkleitungen

Im Bereich des zukünftigen Bahnweges verläuft eine Trinkwasserleitung. Parallel dazu im Grundstück der SBB liegt ein erdverlegtes Trasse der Stromversorgung, welches den zukünftigen Fussweg nahe der Strandbadstrasse unterquert. Im Bereich des geplanten Fusswegs sind keine Gas- und Kommunikationsleitungen vorhanden.



Katasterplan Trink- / Brauchwasser



Katasterplan Elektrizitätsversorgung

4 Projekt

Für das Projekt des Bahnweges wurden mehrere Varianten ausgearbeitet, die sich in der Parzellenbreite und der Linienführung unterscheiden.

4.1 Projektbeschreibung

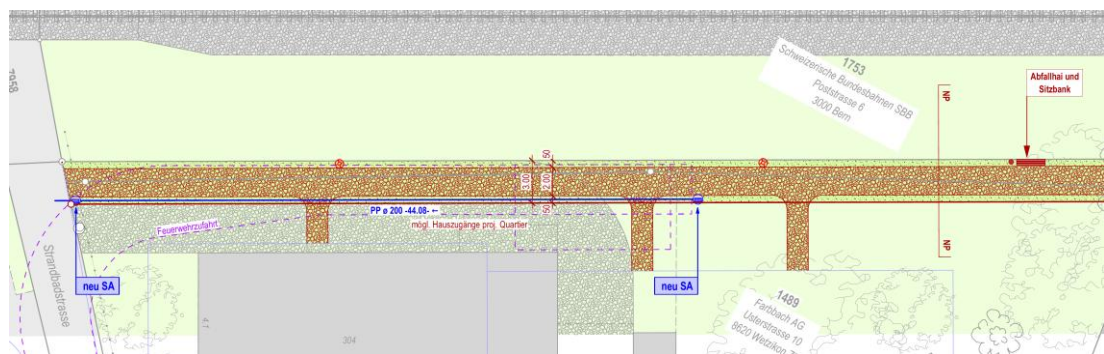
Der Fussweg folgt einer geraden Linienführung. Varianten mit einer geschwungenen Linienführung wurden geprüft und verworfen.

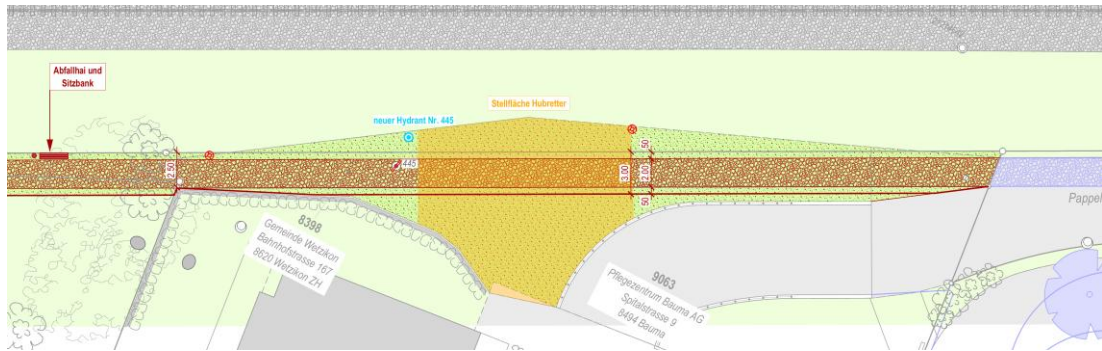
Der Fussweg soll sich typologisch vom Fuss- und Veloweg auf der nördlichen Seite des Bahndamms unterscheiden. Die Parzellenbreite/Gesamtbreite des Fusswegs soll 3.00 m betragen. Damit die Zuordnung des reinen Fusswegs erkennbar ist, wird der Gehbereich von 2.00 m Breite mit Netstalker Kies ausgeführt. Südlich und nördlich des Gehbereichs soll ein Bankett mit Schotterrassen von jeweils 0.50 m entstehen. Im nördlichen Bankett werden in einem Abstand von ca. 30 m Kandelaber gesetzt. Im selben (nördlichen) Bankett wird eine Sitzbank mit einem Abfallbehälter (inkl. Aschenbecher) erstellt. Das südliche Bankett weist ebenfalls eine Breite von 0.50 m aus und dient der Versickerung des Oberflächenwassers.

Im westlichen Bereich der Kat. Nr. 9063 wird die Gesamtbreite zulasten des südseitigen Banketts auf bis zu 2.50 m verschmälert. Es ist keine Anpassung der Stützmauer im Bereich der Kat. Nr. 9063 notwendig, was zu geringeren Erstellungskosten und Eingriff in private Vorgärten führt.

Der Fussweg berücksichtigt die Mindestabmessung des Lichtraumprofils für den Begegnungsfall von zwei Rollstuhlfahrer von insgesamt 2.40 m. Durch die Schotterrassen im Bereich des Banketts kann der Begegnungsfall von zwei Rollstuhlfahrer sichergestellt werden. Für das Abfallfahrzeug des städtischen Unterhaltsdienstes ist eine Breite von 1.80 m sichergestellt.

An den Fussweg können mögliche Hauszugänge der projektierten Überbauung angeschlossen werden.





Ökologische Aufwertung

Für die ökologische Aufwertung des Bahndamms sind verschiedene Massnahmen geplant. Die Vegetation des südexponierten Bahndamms wird aufgewertet. Dazu werden 5 – 10 cm Vegetation abgetragen und mit einer artenreichen Blumenwiese angesät. Bereiche mit dem Vegetationstyp Spierstaudensaum werden belassen.

Um den Grünkorridor zu erweitern, werden die Bankette ausserhalb des Gehbereichs mit einem Magerrasen angesät. Zudem wird der Böschungsfuss an verschiedenen Stellen mit Strukturelementen wie Stein- bzw. Sandlinsen und neuen kleinen Hecken- gruppen mit Wildrosen ergänzt.

Auf der Südseite des Weges empfiehlt die Stadt den privaten Grundeigentümerschaften, wo möglich, zusätzliche Bäume als Wegbegleiter und Schattenspender zu pflanzen.

4.2 Verworfenne Varianten

Ursprünglich wurde von einer geschwungenen Linienführung ausgegangen. Dazu wurden drei Varianten ausgearbeitet. Die geschwungene Linienführung wird nun verworfen. Eine gerade Linienführung wird an diesem Standort als besser geeignet erachtet. Im Zentrum soll der Fussverkehr durch möglichst direkte Verbindungen gestärkt werden. Eine direkte Linienführung ist zudem raumeffizienter. Eine geschwungene Linienführung erlaubt zwar punktuell eine grosszügigere Wegrandgestaltung, mit einer geraden Linienführung ergibt sich aber nicht merklich weniger Gestaltungsspielraum.

Es wurden Gesamtbreiten von 2.50 m, 3.00 m und 3.50 m geprüft. Mit einer Breite von 2.5 m wird der Fussweg nicht allen Ansprüchen an die Wegverbindung gerecht, insbesondere dem Begegnungsfall von zwei Rollstuhlfahrern, der Beleuchtung, der Versickerung des Oberflächenwassers. Eine Wegbreite von 3.50 m erlaubt einen grösseren ökologischen und landschaftsarchitektonischen Gestaltungsspielraum innerhalb der städtischen Wegparzelle. Der grösste ökologische Mehrwert bildet aber die Anpassung der Vegetationsschicht am Bahndamm und die Massnahmen am Böschungsfuss. Eine Gesamtbreite von 3.00 m wird als ausreichend erachtet, da mit dem Einbezug des Bahndamms und dem privaten Projekt auf der Südseite ausreichend ökologische und landschaftsarchitektonische Gestaltungsmöglichkeiten bestehen.

Damit sich der Fussweg von der Langsamverkehrsverbindung nördlich des Bahndamms abhebt, wurden Varianten mit einer Gehwegbreite von 1.50 m geprüft. Dies

wird nun für diese sehr zentrale Lage als zu schmal erachtet. Es wird auch davon ausgegangen, dass der Fussweg von Rollstuhlgängern genutzt wird.

Die verworfenen Varianten sind im Anhang aufgeführt.

4.3 Oberbau

Der Weg wird naturnah gestaltet und nur mit kiesigen Materialien ausgeführt. Auf der ca. 40 cm starken Kiesfundament wird im Gehbereich ca. 8 cm Netstalker Kies eingebaut. Im Bereich der Restfläche wird ein Schotterrasen erstellt bzw. eine magere Blumenwiese eingestreut.

4.4 Leichter Zweiradverkehr und Signalisation

Der Fussweg ist für den Fussverkehr vorbehalten und dementsprechend zu signalisieren. Die Radfahrenden haben den Radweg auf der Nordseite der Bahnlinie zu nutzen. Bei der Einmündung in die Strandbadstrasse wird mittels Pfosten verhindert, dass der Weg von motorisierten Fahrzeugen befahren wird. Die neuen Gebäude im Gestaltungsplanpflichtgebiet sollen aber bei Bedarf mit dem Velo erreichbar sein.

4.5 Niveaulinie

Das Projekt weicht teilweise deutlich vom Bestand ab, um ein möglichst regelmässiges Gefälle zu gewährleisten. Im Bereich der bestehenden Notzufahrt der Kat. Nr. 9063 wird das Niveau vom Bestand übernommen.

Das Quergefälle wird auf max. 2 % festgelegt, damit die Anforderungen für hindernisfreies Bauen eingehalten werden.

4.6 Ökologischer Vernetzungskorridor und Natur- und Landschaftsobjekt

Gemäss kommunalem Richtplan (Siedlungs- und Landschaftsplan) ist der Bahndamm ein ökologischer Vernetzungskorridor. Mit den Vorgaben aus dem Grünraumkonzept der Stadt Wetzikon sind Vernetzungskorridore zu stärken und Vernetzungslücken zu schliessen. Die SBB-Parzelle ist als Trockenstandort und im Natur- und Landschaftsinventarobjekt (NLI 1.51) erfasst. Die Stadt fördert im Zusammenhang mit Infrastrukturbauten die Erhaltung und Aufwertung der Lebensräume in den Vernetzungskorridoren. Daher sind Bahndämme, wo dies möglich und sinnvoll ist, naturnah zu gestalten und zu pflegen.

Der Fussweg darf den ökologischen Vernetzungskorridor nicht beeinträchtigen und soll seine Funktion sogar stärken und zusätzliche Lebensräume schaffen. In Abstimmung mit den Ansprüchen der SBB sind Lösungen mit einer Fachperson für Ökologie/Landschaftsarchitektur zu finden, welche die Strukturvielfalt entlang des Bahndamms erhöhen (z.B. Optimierungen der Trockenwiese mit einzelnen Aufwertungsmassnahmen entlang des Weges wie unverfugte Trockensteinmauern o.ä.).

Zudem darf der neue Fussweg die naturnahe Bewirtschaftung des Bahndamms nicht beeinträchtigen. Die Mahd des Damms und Entfernung des Schnittgutes muss weiterhin vom Dammfuss her möglich sein. Auf einen Zaun wird verzichtet, um eine Trennwirkung durch Zaunsysteme zu vermeiden und den Zugang für Mähmaschinen und Personal zu gewährleisten.

4.7 Landerwerb

Im Rahmen des Projektes sind für die zusätzliche Landbeanspruchung Landerwerbe notwendig. Die Aufteilung sieht wie folgt aus:

Landerwerb Kat. Nr. 1489	Zentrumszone A	135 m ²
--------------------------	----------------	--------------------

Landerwerb Kat. Nr. 9063	Zentrumszone A	25 m ²
--------------------------	----------------	-------------------

Die Details können dem Landerwerbsplan / -tabelle entnommen werden.

Da mit den Eigentümern im ersten Gespräch noch keine Einigung betreffend der Landabtretung getroffen wurde, ist noch offen, ob die Flächen mittels Landerwerb oder Dienstbarkeit geregelt werden.

4.8 Mehrwertsbeiträge

Gemäss § 62 lit. d) Strassengesetz (StrG) haben Eigentümer der an Strassen und Plätze anstossenden Liegenschaften, die in bebauten oder in baulicher Entwicklung befindlichen Gebieten liegen, an die Kosten der erstmaligen Erstellung von Trottoiren angemessene Beiträge zu leisten. Die Summe der Anstösserbeiträge darf die Hälfte der vollen Kosten mit Einschluss des Landerwerbs, jedoch nach Abzug allfälliger Bundes- und Staatsbeiträge, nicht übersteigen. Wo nur ein Trottoir erstellt wird, dürfen die Eigentümer der gegenüberliegenden Grundstücke höchstens mit einem Drittel der Summe der Anstösserbeiträge belastet werden. Wird später auch das gegenüberliegende Trottoir erstellt, sind die Beiträge entsprechend der Aufteilung beim Bau des ersten Trottoirs auf die beidseitigen Anstösser zu verlegen.

Die Kostenaufteilung ist in der Mehrwertsbeitragstabelle ersichtlich.

Das Projekt ist als Massnahme im Agglomerationsprogramm AP4 eingetragen und erhält Bundesbeiträge, falls der Baubeginn bis spätestens im März 2029 erfolgt.

4.9 Entwässerung

Durch die sickerfähige Ausbildung des Bahnwegs ist die Entwässerungsleitung nur für langanhaltende Niederschläge notwendig. Das Oberflächenwasser wird über die Schulter ins südseitige Bankett entwässert. Für die Versickerung wird das 0.50 m breite Bankett sickerfähig ausgebildet und mit Schotterrasen begrünt. Auch der Netstalerkies im Gehbereich ist sickerfähig.

Das Oberflächenwasser der städtischen Wegparzelle darf weder auf den privaten Parzellen noch bahndammseitig versickert werden.

Um die Sickerfähigkeit des Untergrunds bestimmen zu können, ist in der nächsten Projektphase eine Sondage zu erstellen und ein Sickerversuch durchzuführen.

4.10 Kanalisationsleitung

Die Meteorwasserleitung (Regenwasser) muss nicht aus der Bauparzelle des Quartierplans auf die neue Wegparzelle verlegt werden. Die Abklärungen sind aber noch nicht abgeschlossen.

4.11 Beleuchtung

Die Beleuchtung wird entsprechend den technischen Anforderungen ausgeführt und wenn möglich bahnseitig in der Parzelle des Weges platziert. Sie ist minimal auszuführen, um den ökologisch wertvollen Dunkelraum zu schonen. Um möglichst wenig Licht zu erzeugen, werden die Kandelaber mit Bewegungsmelder ausgerüstet.

4.12 Abstimmung Projekt Pappelstrasse

Der geplante Gehweg an der Pappelstrasse kann ähnlich dem Gehbereich des Bahnwegs mit Netstalerkies ausgestaltet werden. Damit der Gehweg klar von der Fahrbahn getrennt wird, ist ein Randstein als Abschluss zu empfehlen. Um zu vermeiden, dass Netstalerkies auf die Fahrbahn geschwemmt wird, ist die Wegoberfläche ca. 2 – 3 cm tiefer als die Oberkante des Randsteins auszuführen.

Die detaillierte Abstimmung mit dem Projekt Pappelstrasse wird zu einem späteren Zeitpunkt definiert.

5 Projektierte Werkleitungen

Der Projektbedarf der Stadt, Stadtwerke und Drittwerte wird in der nächsten Projektphase (Bauprojekt SIA Phase 32) detailliert abgeklärt und in der weiteren Ausführung koordiniert. Folgende Bedarf wurden bereits formuliert.

5.1 Wasserleitung

Der Hydrant Nr. 445 muss aufgrund der Wegführung verschoben werden.

5.2 Elektrizitätsleitungen

Aufgrund der neuen Beleuchtung wurde eine Anpassung am Rohrtrasse der Elektrizitätsleitungen geprüft und ein Ausbaubedarf bereits angemeldet.

6 Bauausführung

6.1 Etappierung

Aufgrund der Lage (ausserhalb Strassen und Wohnbereich) der Baustelle können die Arbeiten in einer Etappe ausgeführt werden.

6.2 Verkehrsführung

Die Ausführung der Bauarbeiten erfolgt ausserhalb von Verkehrsflächen. Betroffen sind die Notzufahrt und die Strandbadstrasse. Hierbei ist zu beachten, dass diese Zufahrt zum Grundstück Kat. Nr. 9063 als Feuerwehrezufahrt dient und auch während der Bauausführung zu gewährleisten ist.

6.3 Bauzeit

Für die Ausführung ist mit einer Bauzeit von ca. 3 Monaten zu rechnen.

6.4 Bauinformation

Vor dem Baubeginn werden alle Grundeigentümer, die Anwohnenden, das Gewerbe und die SBB über die Bauausführung informiert.

7 Kosten

Die Preise für die Kostenschätzung (+/- 25 %) basieren auf dem Stand vom Februar 2025 und sind im Kostenvoranschlag ersichtlich.

BUCHMANN PARTNER AG
Bauingenieure und Planer



Michael Good

Uster, 27. Oktober 2025

24384 / MG / EG

Anhang

Verworfenne Varianten

Variante Mini

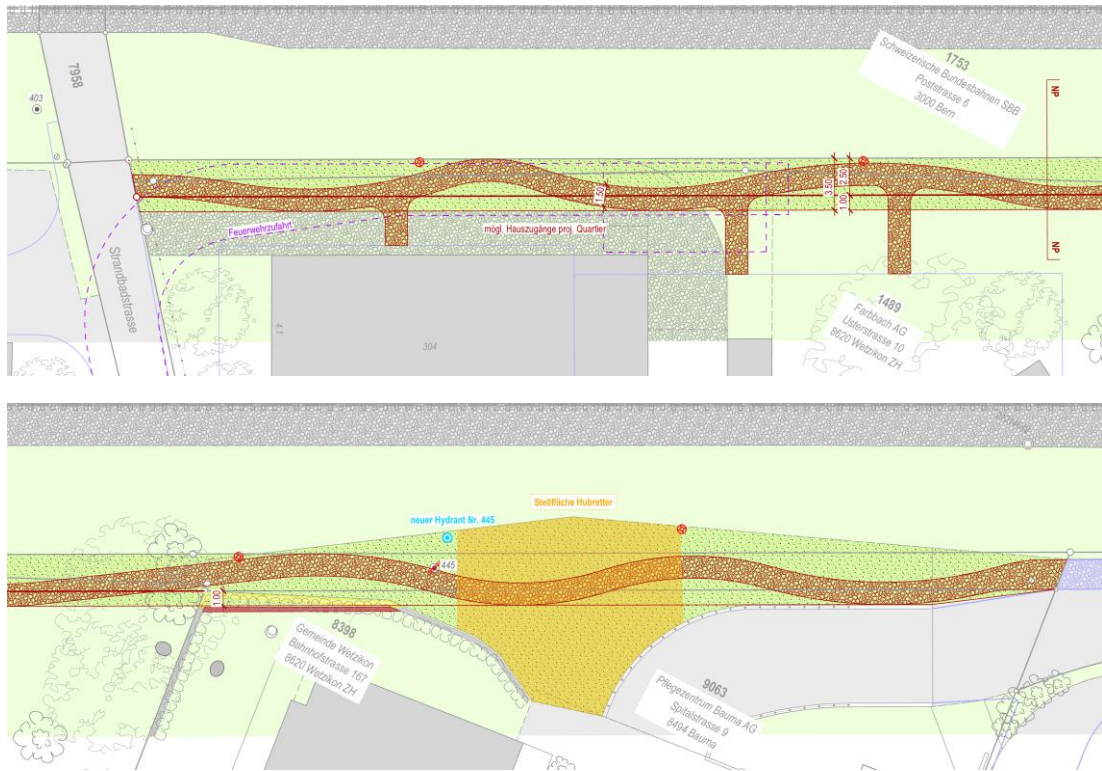
Der Weg schlängelt sich mit einer Wegbreite von 1.50 m auf einer Parzellenbreite von 2.50 m. Der Weg wird auf der ganzen Breite in Kies ausgeführt, wobei der Gehbereich 1.50 m breit mit Netstalker Kies ausgeführt wird. Der Bereich ausserhalb des 1.50 m breiten Gehbereichs wird als Schotterrasen ausgebildet.



Variante Midi

In der Variante Midi wird der Weg auf ganzer Länge mit einer Breite von 3.50 m ausgeführt. In dieser Variante kann sich der Gehbereich durch die Mehrbreite stärker auf der Gesamtbreite schlängeln. Die Mehrbreite kann aber auch für eine grosszügigere Wegrandgestaltung oder (punktuelle) Verbreiterungen des Gehbereichs genutzt werden. Auch hier wird der Gehbereich auf einer Breite von 1.50 m mit Netstalker Kies und der Bereich ausserhalb des Gehbereichs als Schotterrasen ausgebildet. Im Weiteren ist durch die grössere Wegbreite eine Anpassung der Stützmauer im Bereich der Parzelle Kat. Nr. 9063 notwendig.

Mit 3.50 m Gesamtbreite ist die Durchgängigkeit von der Strandbadstrasse bis Papelnstrasse für Feuerwehrrfahrzeuge auf ganzer Länge gewährleistet.



Variante Kombi

In der Variante Kombi wird der Weg im Bereich der geplanten Hochbauten mit einer Breite von 3.50 m ausgeführt. Ab Ende der neuen Hochbauten bis zur Parzellengrenze Kat. Nr. 1489 und Kat. Nr. 9063 verjüngt sich die Gesamtbreite von 3.50 m auf 2.50 m und wird mit bis zur Pappelstrasse mit 2.50 m Gesamtbreite weitergeführt.

Der Gehbereich wird auf einer Breite von 1.50 m mit Netstalker Kies und der Bereich ausserhalb des Gehbereichs als Schotterrassen ausgebildet. Durch die Wegverjüngung kann auf eine Anpassung der Stützmauer im Bereich der Parzelle Kat. Nr. 9063 verzichtet werden.

