

Bericht und Anträge
des Stadtrates an den Einwohnerrat
betreffend

Beiträge gemäss Kantonsstrassendekret für die Sanierung der Kantonsstrasse im Bereich „Vorstadt und Baslerstich“ und den Ausbau des „Baslerstichs“ für den Fuss- und Radverkehr sowie öffentlichen Verkehr
sowie
die Abdichtung der Aarebrücke



Visualisierung der Neugestaltung „Vorstadt“

1. Ausgangslage

Die Anliegen einer besseren Anbindung der Vorstadt an die Altstadt mit sichereren Fuss- und Radverbindungen sowie einer besseren Strassenraumgestaltung bestehen schon seit einigen Jahren. So forderte bereits im Jahr 2003 die Motion von Beat Ganz die städtebauliche Verbesserung. Zwischenzeitlich fand an der Baslerstrasse in Richtung Umiken eine rege Bautätigkeit statt, was wiederum für die gewachsene Wohnbevölkerung eine

bessere Anbindung bezüglich des Fuss- und Radverkehrs in Richtung Stadtzentrum erfordert. In der Folge wurde unter der Federführung des Departements Bau, Verkehr und Umwelt und mit Einbezug einer Arbeitsgruppe, bestehend aus Anwohnern, Gewerbe, Fachstellen des Kantons und der Stadtverwaltung, das Vorprojekt „Freiraumgestaltung Vorstadt Brugg“ erarbeitet. Im Jahr 2011 unterbreitete der Kanton dem Stadtrat das Bauprojekt zur Genehmigung. Dieses musste jedoch aus finanzpolitischen Überlegungen zurückgestellt werden.

Im Dezember 2015 hob der Stadtrat die Sistierung des Projekts auf und beantragte dem Kanton die Wiederaufnahme der Planungen zur Sanierung und Gestaltung der Vorstadt. Im Lichte der neuen Normen, Standards und Rahmenbedingungen überprüfte das Departement Bau, Verkehr und Umwelt das Projekt und überarbeitete dieses entsprechend.

Um die Betriebssicherheit weiterhin zu gewährleisten, folgt daraus als primäres Ziel eine Sanierung der Beläge der Kantonsstrasse. Die Vorstadt als bedeutender historischer Altstadtteil hat seit dem Ausbau der Bözberg-Hauptverbindungsachse stark in ihrer Erscheinung eingebüsst. Weiter beurteilt das Departement Bau, Verkehr und Umwelt die Strassenanlage für den Fuss- und Veloverkehr sowie für den öffentlichen Verkehr als ungenügend. Weitere Ziele des Projektes sind daher, bei optimierter Funktionalität den Strassenraum aufzuwerten und trotz Verkehrsbelastung die Vorstadt als attraktiven Ort für alle Benutzenden erlebbar zu machen. Andererseits sollen stadträumliche Anpassungen und Verbesserungen bezüglich Betrieb und Gestaltung realisiert werden. Die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Radverkehr, der Lärmschutz sowie das Behindertengleichstellungsgesetz wurden im Projekt entsprechend berücksichtigt.

Vor der Belagssanierung werden koordiniert auch die Infrastrukturleitungen saniert und erweitert.

2. Projekt und Ausführung

Die Asphaltbeläge der heutigen Kantonsstrasse im Bereich „Vorstadt“ und „Baslerstich“ sowie die Nebenflächen aus dem Jahr 1987 haben die durchschnittliche Lebenserwartung von rund 30 Jahren erreicht und sind entsprechend sanierungsbedürftig. Das Strassensanierungsprojekt, das sich von der Einmündung Remigersteig bis zur Einmündung

Ländistrasse erstreckt und rund 440 m Länge aufweist, beinhaltet die Sanierung der Fahrbahn sowie der Gehweg- und Nebenflächen.

Die Beläge werden nach den heutigen Anforderungen und mit einem lärmarmen Deckbelag, der einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung der Lärmemissionen leistet, ersetzt. Die Flächen ausserhalb der Kantonsstrassen-Fahrbahn inkl. der Oberfläche der alten Aarebrücke werden mit einer Reihenpflasterung in Guberstein materialisiert. Weiter soll das Zollplätzli wieder als Platz in Erscheinung treten.

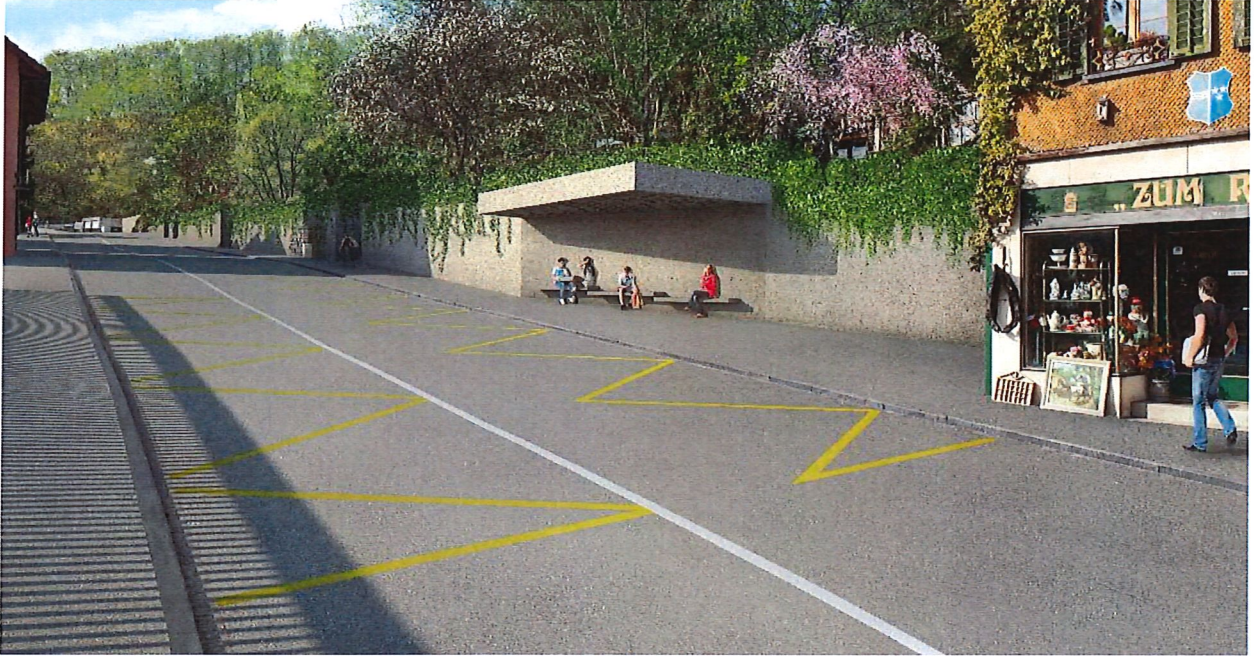
Im Bereich der Vorstadt zwischen der alten Aarebrücke und der Ländistrasse ist eine Kernfahrbahn vorgesehen. Der Veloverkehr in Richtung Altstadt wird weiterhin mit einer Lichtsignalanlage gesteuert. Im westlichen Kreuzungsbereich ist ein zweiter Fussgängerstreifen vorgesehen. Der Fussverkehr über beide Fussgängerstreifen wird mit einer Lichtsignalanlage geregelt. Aufgrund der Redimensionierung der Fahrbahnflächen werden frei werdende Strassenflächen im Bereich Zollplätzli und entlang der Kantonsstrasse den Trottoirflächen zugeordnet. Dies ergibt den gewünschten Frei- und Aufenthaltsraum vor den Liegenschaften der Vorstadt.

Die Sanierung der Kantonsstrasse im Gesamtperimeter ist derjenige Projektteil, welcher die gebundene Ausgabe gemäss Kapitel 4.1 beinhaltet.

Um die kantonale Radroute R510 in Richtung Umiken zu sichern, ist im Bereich des „Baslerstichs“, welcher eine Steigung von 6 % aufweist, ein Radstreifen bergaufwärts notwendig. Dies bedeutet eine Verbreiterung der bestehenden Strasse um 1.5 m auf eine Gesamtbreite von 7.5 m. Die Verbreiterung erfordert eine neue Stützmauer in Beton, was zugleich den Ersatz der alten und desolaten Mauer ermöglicht. Ebenfalls soll ein Trottoir in Richtung Herrenmatt realisiert werden, damit der Bevölkerung, welche nördlich der Baslerstrasse wohnt, ein sicherer Gehweg bis zur Vorstadt zur Verfügung steht.

Beide Bushaltestellen werden neu als Fahrbahnhaltestellen im Anstieg zum „Baslerstich“ ausgebildet. Um die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes erfüllen zu können, ist eine 16 cm hohe Haltekante notwendig. Weiter schützt der neue Unterstand die Wartenden vor Hitze und Niederschlägen. Um die Bedingungen der Hindernisfreiheit auf Seite der Aareschlucht erfüllen zu können, muss das bestehende Trottoir auf 2.30 m

verbreitert werden, was mit der Anpassung der bestehenden Konsole und der Brüstungsmauer erreicht wird.



Visualisierung des „Baslerstichs“ mit neuer Stützmauer und beidseitigen Bushaltestellen



Visualisierung Bereich Bushaltestellen mit Blick auf Vorstadt, alte Brücke und Altstadt

Die neue Stützmauer „Baslerstich“ fügt sich in das Thema der alten Stützmauern entlang der Baslerstrasse ein. Durch die gestockte Oberfläche erhält die Betonmauer einen „steinigen“ Charakter. Das Erscheinungsbild der relativ dominanten Stützmauer soll durch leichte Versätze und mit überwachsenden Kletterpflanzen gebrochen werden. Der alte Baslerbrunnen wird in der Mauer neu positioniert und stellt ein schönes gestalterisches Element dar. Es sind markante Bäume, welche die für die Baslerstrasse charakteristischen Hochgärten besser erkennbar machen, vorgesehen. Um die Aareschlucht erlebbar zu machen, wird das neue Brückengeländer offen und durchsehbar gestaltet. In Absprache mit dem Kanton wird das neu gestaltete Geländer bis zur alten Brücke hin realisiert. Weitere aufwertende Gestaltungselemente sind ein neuer Vorstadtbrunnen am ehemaligen Standort, wo bis 1977 der historische Brunnen stand, und Intarsien aus Chromstahl, Pflasterungen auf den Gehbereichen sowie die Beleuchtung und Möblierung.



Visualisierung Bereich Aarebrücke mit Blick in Richtung Zollplätzli

Ein erklärtes Ziel der Projektierung war von Beginn an die gute stadträumliche Gestaltung, damit einerseits die historischen Elemente der Vorstadt verstärkt erkennbar werden und andererseits der Strassenraum stadträumlich aufgewertet wird. Zur Verdeutlichung der unmittelbaren Zusammengehörigkeit mit der Altstadt sollen das gleiche Materialkonzept und dieselben Ausstattungselemente verwendet werden.

Der Ausbau des „Baslerstichs“ für den Fuss- und Radverkehr sowie den öffentlichen Verkehr bildet zusammen mit den Gestaltungselementen diejenigen Projektteile, welche als neue Ausgabe gemäss Kapitel 4.1 gelten.

Eine in Auftrag gegebene Zustandsuntersuchung der Aarebrücke zeigt, dass die Widerlager sowie das Gewölbe der Brücke Schäden aufweisen. Diese sind zwar für die Gebrauchstauglichkeit zurzeit unproblematisch, dennoch sind die schadhafte Stellen in den nächsten Jahren zu sanieren. Das Sanierungsprojekt sieht für die Aarebrücke folgende Etappen vor:

- Etappe 1 Erstellen einer hochliegenden Abdichtung inkl. Instandsetzung des Widerlagers auf Seite der Vorstadt (Kostenschätzung CHF 130'000).
- Etappe 2 Instandsetzung der Brückengeländer (Kostenschätzung CHF 121'000)
- Etappe 3 Instandsetzung der Stirnwände (Kostenschätzung CHF 112'000)
- Etappe 4 Instandsetzung des Gewölbes (Kostenschätzung CHF 174'000)

Der Stadtrat wird dem Einwohnerrat in den nächsten zwei Jahren zusammen mit anderen Werterhaltungsmassnahmen von Brückenbauwerken einen entsprechenden Sanierungskredit beantragen.

Mit einer Brückenabdichtung soll das Eindringen von Wasser in den Brückenkörper der Aarebrücke verhindert werden. Der Einbau der Brückenabdichtung ist zwingend vor der Erneuerung des Belags auf der Aarebrücke und in Koordination mit der Werkleitungserneuerung der IBB Energie AG auszuführen. Nur so kann verhindert werden, dass bei der späteren Instandstellung der Aarebrücke der neue, im Rahmen der Belagssanierung gemäss Antrag 1 eingebaute Belag wieder aufgebrochen werden muss. Daher wurden für den langfristigen Erhalt der Aarebrücke die Kosten der Etappe 1 von CHF 130'000 aus dem vorerwähnten Brückensanierungsprojekt herausgelöst und werden mit dieser Vorlage beantragt. Siehe dazu die letzte Kostenspalte in der Tabelle des Kapitels 4.1.

Diese Massnahme steht mit der Sanierung der Kantonsstrassenoberfläche in einem direkten Zusammenhang. Der Kanton beteiligt sich an der Sanierung des Aarebrückenbelags (ausserhalb Kantonsstrassenparzelle) freiwillig zugunsten des Gesamtprojekts. Diese Kosten sind im Antrag 1 mit Beteiligung des Kantons nach Dekret eingerechnet.

Die Etappen 2 bis 4 sollen, wie erwähnt, mit anderen Werterhaltungsmassnahmen von Brückenbauwerken zu einem späteren Zeitpunkt beantragt und umgesetzt werden.

Die in früheren Jahren diskutierten und verworfenen Projektbestandteile wie die Öffnung des Nordtores, der Zugang zum oberen Aarekänzeli sowie die Objektbeleuchtung der Altstadtfassaden und der Aareschlucht werden zurzeit nicht weiterverfolgt und sind damit nicht Bestandteil dieser Vorlage.

Vor der Belagssanierung werden koordiniert auch die Infrastrukturleitungen saniert und erweitert. Diese Kosten gehen vollumfänglich zulasten der Leitungs- resp. Werkeigentümer.

So erfordert die Generelle Entwässerungsplanung (GEP) der Stadt Brugg eine Sanierung der Kanalisationsleitungen sowie die Neuerstellung einer Sauberwasserleitung, welche das nicht verschmutzte Wasser in die Aare ableitet. Dazu wird dem Einwohnerrat ein separater Bericht und Antrag für einen Verpflichtungskredit in der Höhe von CHF 860'000 inkl. MWST zulasten des Eigenwirtschaftsbetriebes Abwasserbeseitigung gestellt.

Im Zusammenhang mit der gesamten Strassensanierung wird die IBB Energie AG Investitionen in ihre Infrastrukturleitungen von rund CHF 1.5 Mio. tätigen.

3. Rechtsgrundlagen

Es handelt sich um ein Vorhaben an einer Kantonsstrasse. Damit liegt die Zuständigkeit für den Bau gemäss § 86 BauG und § 2 Abs. 1 Strassengesetz (StrG) beim Kanton.

Nach Zustimmung der Stadt Brugg wird der Regierungsrat das Projekt beschliessen. Die Kostenbeteiligung der Stadt Brugg richtet sich nach § 2a StrG und §§ 15 ff. des Kantonsstrassendekrets. Die Ausnahme bilden die Kosten für die Brückenabdichtung.

4. Kosten und Finanzierung

4.1 Gesamtprojektkosten

Die Kosten gliedern sich in die drei Bereiche „Sanierung Kantonsstrasse“, „Ausbau Kantonsstrasse und Gestaltung“ und „Abdichtung Aarebrücke“.

Die Sanierung der bestehenden Strasse (Beläge, Randabschlüsse, Strassenentwässerung) ist gemäss der Abteilung Tiefbau notwendig und unerlässlich. Sie müsste auch ohne einen Ausbau innerhalb weniger Jahre vorgenommen werden. Im Hinblick auf die Sanierung ist keine Entscheidungsmöglichkeit gegeben. Es handelt sich um eine gebundene Ausgabe gemäss § 30 Abs. 3 des Gesetzes über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen (GAF). Lehnt der Einwohnerrat das gesamte Projekt ab, so muss die Stadt Brugg künftig trotzdem den gebundenen Kostenanteil für die notwendige Kantonsstrassensanierung ins Budget aufnehmen. Der Kostenanteil der Stadt Brugg für den Teil der gebundenen Ausgaben (Sanierung Kantonsstrasse) beträgt CHF 770'000.

In Bezug auf den Ausbau und die Gestaltung (Neubau Mauer, Gehweg, Fussgängerübergang, Radstreifen, Brunnen, Möblierung etc.) ist Handlungsfreiheit gegeben. Es handelt sich um neue Ausgaben gemäss § 30 Abs. 2 GAF. Der Kostenanteil der Stadt Brugg für den Teil der neuen Ausgaben (Ausbau und Gestaltung) beträgt CHF 2'090'000. Ebenfalls hat der Einwohnerrat für die vorgezogene Teilsanierung der Aarebrücke die Entscheidungsfreiheit. Diese Ausgaben betragen CHF 130'000.

Da bereits in den 70iger Jahren Land für den Ausbau des „Baslerstichs“ durch den Kanton erworben wurde, kann das Projekt weitgehend auf öffentlichem Grund realisiert werden und erfordert daher keinen Landerwerb.

Die Gesamtprojektkosten, welche zwischen dem Kanton und der Stadt Brugg gemäss dem Kantonsstrassendekret geteilt werden, betragen ohne die Teilsanierung der Aarebrücke, basierend auf dem Kostenvoranschlag (Genauigkeitsgrad Bauprojekt +/-10 %) und auf den Preisen vom Jahr 2017 inkl. dem Kreditrisiko, rund CHF 5'200'000.

Sämtliche Kostenangaben sind inkl. MWST.

Sanierung der Kantonsstrasse im Gesamtperimeter „Vorstadt und Baslerstich“	Ausbau des „Baslerstichs“ für den Fuss- und Radverkehr sowie öffentlichen Verkehr	Gestaltung wie Spezialpflasterung, Brunnen Zollplätzli und Brunnen in Stützmauer sowie Möblierung	Abdichtung Aarebrücke (vorgezogene Teilsanierung)
CHF	CHF	CHF	CHF
1'270'000	3'220'000	235'000	130'000
Kreditrisiko 10 % 130'000	320'000	25'000	0
Total 1'400'000	3'540'000	260'000	130'000

Anteil gebundene Ausgaben	Anteil neue Ausgaben	
1'400'000	3'800'000	130'000

4.2 Investitionskosten der Stadt Brugg

Die Stadt Brugg hat gemäss dem Kantonsstrassendekret an die Aufwendungen im Innerortsbereich einen Beitrag von 55 % zu leisten. Die Kostenteilung stellt sich wie folgt dar:

Kostenteilung	Gesamtkosten CHF	Anteil Brugg		Anteil Kanton	
		%	CHF	%	CHF
Anteil gebundene Ausgaben (Sanierung Kantonsstrasse)	1'400'000	55	770'000	45	630'000
Investitionskosten	Stadt Brugg		770'000 Kreditantrag 1		

Kostenteilung	Gesamtkosten CHF	Anteil Brugg		Anteil Kanton	
		%	CHF	%	CHF
Anteil neue Ausgaben ohne Beteiligung des Kantons (Abdichtung Aarebrücke)	130'000	100	130'000	0	0
Investitionskosten	Stadt Brugg		130'000 Kreditantrag 2		

Kostenteilung	Gesamtkosten CHF	Anteil Brugg		Anteil Aargau	
		%	CHF	%	CHF
Anteil neue Ausgaben mit Beteiligung des Kantons (Ausbau und Gestaltung)	3'800'000	55	2'090'000	45	1'710'000
Investitionskosten	Stadt Brugg		2'090'000 Kreditantrag 3		

Die Aarebrücke ist im Besitz der Einwohnergemeinde Brugg. Sie kommt für deren Instandhaltung und Unterhalt auf.

Der Kanton hat das Projekt dem Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms Aargau Ost, 3. Generation, zur Mitfinanzierung angemeldet. Sowohl der Kanton als auch die Stadt Brugg beschliessen den Bruttokredit, da die Mitfinanzierung mit Agglomerationsgeldern durch den Bund erst mit der Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung garantiert ist. Diese steht noch nicht fest und kann daher in die anstehenden Finanzierungsbeschlüsse der Stadt und des Kantons nicht einbezogen werden. Die ausbezahlten Agglomerationsgelder würden anteilmässig dem Kanton und der Stadt Brugg zu Gute kommen und die Investitionskosten entsprechend reduzieren.

4.3 Bauliche Investitionsfolgekosten

Die baulichen Investitionsfolgekosten für die Verkehrsanlage bewegen sich im üblichen Rahmen und werden nach Bedarf in der Erfolgsrechnung budgetiert.

4.4 Betriebliche Investitionsfolgekosten

Die betrieblichen Investitionsfolgekosten entstehen vorwiegend aus Personalleistungen der Abteilung Werkdienst. Dabei handelt es sich um den Unterhalt der Mauerbepflanzung, die Pflege der geplanten Hecken und die regelmässige Reinigung des zusätzlichen Brunnens. Der jährliche Aufwand für die Abteilung Werkdienst wird auf rund CHF 2'800 geschätzt.

5. Finanzierung

Die gesamte Investition (d.h. inkl. gebundene Ausgaben Sanierung Kantonsstrasse und Kosten für die Sanierung der Aarebrücke) wird mit Eigenmitteln finanziert. Durch den damit verbundenen Abbau an Finanzvermögen gehen in den nächsten Jahren Finanzerträge verloren. Bei einer konservativen Schätzung einer durchschnittlichen, mehrjährigen Rentabilität von 2 % beträgt der jährliche Minderertrag rund CHF 59'800. Die Investition wird nach Abschluss des Projektes in der Bilanz aktiviert. Die Abschreibungsdauer beträgt 40 Jahre und beginnt im Folgejahr nach der Aktivierung. Jährlich werden somit rund CHF 74'800 abgeschrieben. Die Erfolgsrechnung der Einwohnergemeinde wird somit

durch das Projekt jährlich um gesamthaft CHF 134'600 zusätzlich belastet, was rund 0.45 Steuerprozenten entspricht.

6. Weiteres Vorgehen und Termine

Nach der Kreditgenehmigung durch den Einwohnerrat wird der Regierungsrat das Projekt vorläufig genehmigen und gleichzeitig über den Gesamtkredit und die Kostenteilung Beschluss fassen. Dann erfolgt die öffentliche Auflage des Bauprojektes. Nach Abschluss der Einwendungsbehandlung erfolgt die definitive Projektgenehmigung seitens des Kantons. Parallel dazu wird dem Bund die Finanzierungsvereinbarung zur Unterstützung mit Agglomerationsgeldern beantragt. Aufgrund der Vielzahl der noch bevorstehenden Verfahrensschritte kann zum Realisierungszeitraum noch keine verlässliche Aussage gemacht werden.

7. Schlussbemerkung

Die vorgeschlagenen Massnahmen dienen der Zielerreichung der Stadtentwicklungsplanung und werten die Vorstadt stadträumlich auf. Das Projekt erfüllt die minimalen Standards, die den Betrieb, die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden sowie die Bedingungen für Lärmschutz und Behindertengleichstellungsgesetz garantieren. Mit der baulichen und verkehrstechnischen Sanierung ergibt sich eine kostengünstige Gelegenheit, dass das historische Ortsbild, die Vorstadt, gestärkt werden kann. Der Bau der neuen und kostenintensiven Stützmauer ist zugunsten des Langsamverkehrs notwendig. So kann auch der Bevölkerung der neuen Wohngebiete, welche in Richtung Umiken entstanden sind, eine sichere Fuss- und Radverkehrsverbindung geboten werden.

Demgemäss die

Anträge:

1. Sie wollen für die Sanierung der Kantonsstrasse im Gesamtperimeter „Vorstadt und Baslerstich“ einen Beitrag (gebundene Ausgabe) von CHF 770'000, zuzüglich Teuerung ab April 2017 (ZH WBK-Index Basis 2010, 99.2 Punkte), bewilligen.
2. Sie wollen für die Abdichtung der Aarebrücke einen Beitrag (neue Ausgabe) von CHF 130'000, zuzüglich Teuerung ab April 2017 (ZH WBK-Index Basis 2010, 99.2 Punkte), bewilligen.
3. Sie wollen für den Ausbau des „Baslerstichs“ für den Fuss- und Radverkehr sowie den öffentlichen Verkehr und die Gestaltungselemente einen Beitrag (neue Ausgabe) von CHF 2'090'000, zuzüglich Teuerung ab April 2017 (ZH WBK-Index Basis 2010, 99.2 Punkte), bewilligen.

Brugg, 22. Mai 2018

NAMENS DES STADTRATES

Der Stadtammann: Der Stadtschreiber:

B. Herberich *i. V. O. Stapp*

Beilagen:

Situationsplan (verkleinert)

Die ausführlichen Projektdossiers mit den Berichten des Departements Bau, Verkehr und Umwelt sind auf der Webseite der Stadt Brugg aufgeschaltet und bei der Abteilung Planung und Bau zu den Bürozeiten einsehbar.

DEPARTMENT
 DEPARTEMENT
 D'INTEGRAZIONE E
 AMPLIAMENTO

Brugg IO

STADT
 STRASSE
 K 116

BEREICH
 0000+100 m - 0004+15 m Sanierung L=443 m

OBJEKT
Sanierung Vorstadt

PLAN
Situation 1:200



Vormerkung	Vorprojekt	Bauplan	Ausführungsplan	Ausführungsplan	Ausführungsplan

PROJEKTLEITENDER
STEINMANN
 INGENIEUR UND PLANER AG
 Am Alten Markt 10
 4001 Brugg

PROJEKTLEITENDER
enormschädelin
 Ingenieurbüro
 4001 Brugg

BAUHER
 Abteilung Tiefbau
 Unternehmenseinheit II

PLAN NR. 17E.01
 FLÄCHE: 1.337 m²

PROJEKT
 NAME
 DATUM

OBJEKT
 ANLAGE
 02.01.2017

ZEICHNER
 PH

PRÜFER
 PH

ANMERKUNGEN
 A
 B
 C

PROJEKTLEITENDER
 REG. NR. 056.116.001
 PLAN NR. 101

Legende:

bestehend:

- befestigte Fläche
- Grünfläche
- Baum

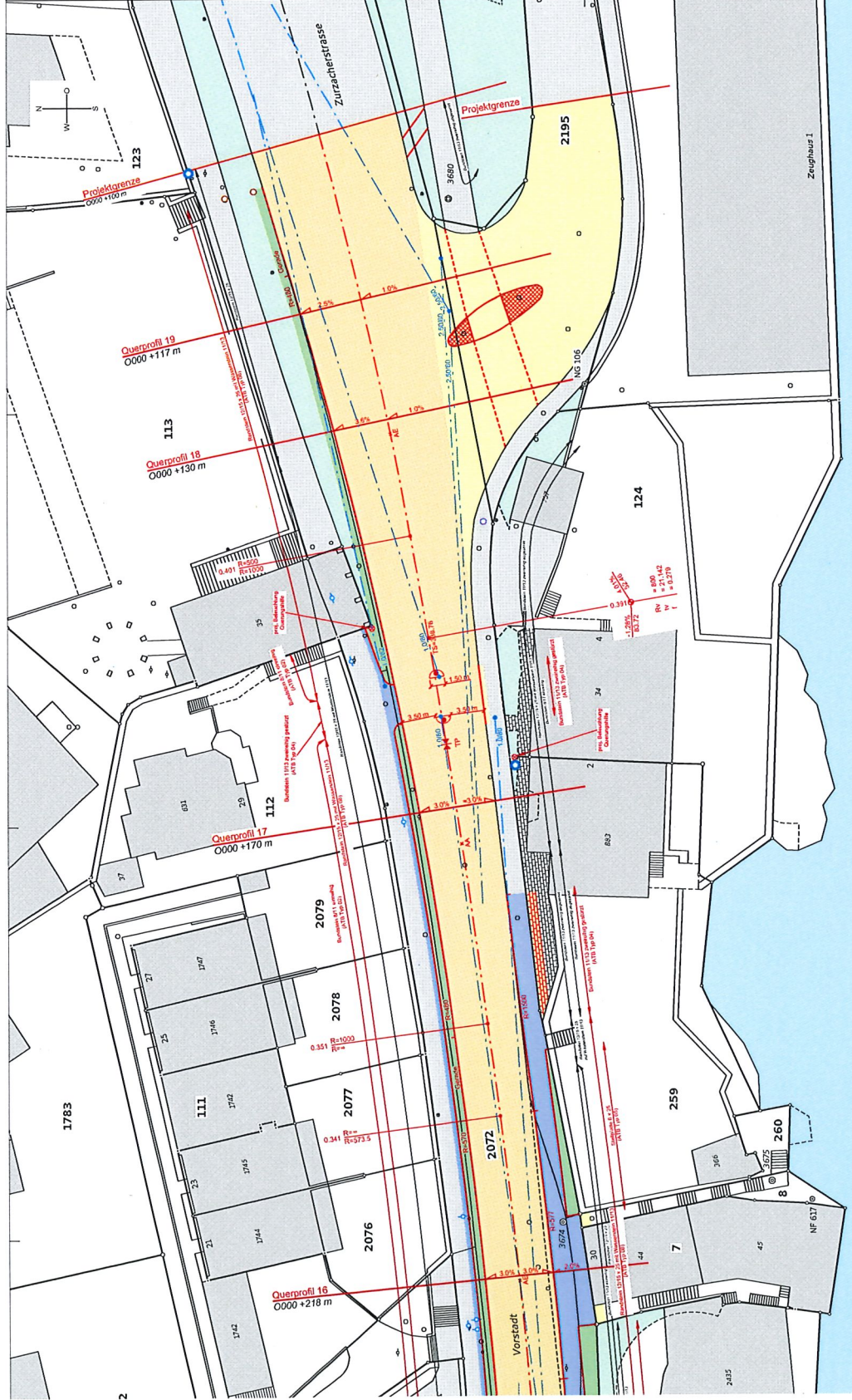
projektiert:

- Belagsanierung
- Anpassung
- Reihpflasterung Guber
- Inlarsie
- Kandelaber
- Erwässerung
- Signal
- Gehweg
- Grünfläche
- Sichtzone
- Inselplatan
- Fussgängerstrasse

Ausgangshöhe
 Nationaler Nivellierungspunkt NF 552: 342,345 m ü. M.

Plangrundlage
 Auszug Amtliche Vermessung vom 12.01.2017, Typ:
 • AV 83 Brugg 1:250
 • LV95

Ergänzende Situationsaufnahmen:
 Messungen vom Juni 2010 vor Ort



Oberbau Strasse

Deckenschicht	SDA 4 B
Binderschicht	AC B 22 G
Tragschicht	AC T 22 S
Planie	RC-Kiesgemisch A 016
Fundamentenschicht	RC-Kiesgemisch B 045

Oberbau Gehweg

Deckenschicht	AC 8 N
Tragschicht	AC T 22 N
Planie	RC-Kiesgemisch A 016
Fundamentenschicht	RC-Kiesgemisch B 045

Oberbau Pflasterung

Belag	120 mm Guber Reihpflasterung
Fügen	frost- und taufestbeständiger Zementmörtel
Betungsschicht	50 mm Rundkornsand 4/6
Fundamentverankerung	200 mm Sicherbetontragschicht 16/32

Abste

