



**Botschaft
des Stadtrates an
den Gemeinderat**

146407 / 633.10

Masanserstrasse, Weisstorkelgasse – Schulheim Masans

Antrag

1. Das Strassenprojekt Masanserstrasse, Weisstorkelgasse – Schulheim Masans mit Kreis Scalärastrasse sowie Instandsetzung der Werkleitungen wird genehmigt und ein Bruttokredit Stadt von Fr. 1'755'000.-- (inkl. MwSt), Konto 5010.01, Kostenstelle 72.9085 "Masanserstrasse, Kreis Scalärastrasse", +/- 10 % Kostenstand März 2022, bewilligt. Die Nettokosten betragen Fr. 900'000.-- (inkl. MwSt) wie budgetiert.
2. Das Abwasserprojekt Masanserstrasse, Weisstorkelgasse – Schulheim Masans über Fr. 350'000.-- exkl. MwSt aus der Spezialfinanzierung Abwasser (gebundene Ausgabe), Konto 5030.01, Kostenstelle 78.9540 "Masanserstrasse, Kreis Scalärastrasse, Abwasser", +/- 10 % Kostenstand März 2022, wird zur Kenntnis genommen.





Zusammenfassung

Das vorliegende Projekt ist die letzte Etappe des Ausbaus der Masanserstrasse. Es ist Teil des Gesamtkonzepts, welches den gesamten Strassenkorridor der Masanserstrasse zwischen der Ringstrasse und dem Kreisel Masans miteinbezieht. Der Strassenkorridor wird stadtauswärts im Abschnitt Weisstorkelgasse – Schulheim Masans mit einer Bus- und Radspur und stadteinwärts mit einem Radstreifen ergänzt. Im gleichen Zug soll auch der Verkehrsknoten Masanserstrasse / Scalärastrasse in einen Kreisel umgebaut und sämtliche Werkleitungen erneuert werden.

Nicht nur sämtliche Werkleitungen der Stadt (Abwasser) und der IBC Energie Wasser Chur (IBC) werden erneuert, ergänzend wird auch die Fernwärmeleitung verlegt bzw. weitergezogen. Ziel ist, weitere Gebiete mit dieser umweltfreundlichen Energie zu erschliessen und zu versorgen. In den verbreiterten Trottoirs werden gemäss dem Generellen Gestaltungsplan (GGP) beidseits der Masanserstrasse 24 neue Bäume gepflanzt.

Mit all diesen Massnahmen verbessern sich die Sicherheit und der Komfort für Radfahrende wesentlich, erhält der Strassenkorridor eine bewusst gestaltete Erscheinung, optimiert sich der Verkehrsfluss des öffentlichen Busverkehrs und der Individualverkehr wird flüssiger.

Die Zustimmung der tangierten privaten Grundeigentümer liegt vor und das Projekt wird durch den Kanton und den Bund (Agglomerationsprogramm Chur, 2. Generation) finanziell massgebend unterstützt.

Die Kosten für die Gesamterneuerung und den Ausbau der Masanserstrasse sowie für sämtliche Werkleitungen belaufen sich auf insgesamt Fr. 3'270'000.--. Davon sind die Kostenanteile des Tiefbauamts Graubünden (TBA GR) von Fr. 625'000.-- sowie der IBC von Fr. 540'000.-- abzuziehen. Von diesem Zwischentotal von Fr. 2'105'000.-- kann der Anteil Abwasser von Fr. 350'000.-- (gebundene Ausgabe / Spezialfinanzierung) abgezogen werden. Schliesslich resultieren für den Strassenbau Stadt Bruttokosten von Fr. 1'755'000.--. Abzüglich den zugesicherten Beträgen von Seiten Agglo 1. + 2. Generation des Bunds von Fr. 700'000.-- sowie von Seiten Amt für Energie und Verkehr (AEV), öV Kanton Graubünden, für die Förderung des öffentlichen Personenverkehrs gemäss kantonaler Strassenverordnung von Fr. 100'000.-- und der Ausführung der Bauleitung für das TBA GR und die IBC von Fr. 55'000.-- verbleiben für die Stadt total netto Fr. 900'000.-- für den Strassenbau.



Bericht

1. Ausgangslage

Das vorliegende Projekt ist Teil des Gesamtkonzepts, welches den gesamten Strassenkorridor der Masanserstrasse zwischen der Ringstrasse und dem Kreisel Masans mit einbezieht und eine durchgehende Bus- und Radspur vorsieht. Das Gesamtkonzept Bus- und Radspur wurde mit Gemeinderatsbeschluss GRB.2013.28 vom 20. Juni 2013 genehmigt. Die erste Etappe "Ausbau Masanserstrasse, Ringstrasse – Giacomettistrasse, Bus- und Radspur" wurde im 2014 und die zweite Etappe "Ausbau Masanserstrasse, Giacomettistrasse – Weisstorkel, Bus- und Radspur" im Jahr 2016 ausgeführt.

Die nun in Ausführung stehende dritte Etappe "Ausbau Masanserstrasse, Schulheim Masans – Rheingässli, Bus- und Radspur" konnte erst Ende Juni 2021 gestartet werden und wird im Juli 2022 abgeschlossen (siehe SRB.2021.384 vom 4. Mai 2021 mit Projekt- und Kreditgenehmigung dieser Etappe und dem Hinweis, dass die Botschaft vom 5. April 2016 für dieses Teilstück aufgrund der Verwaltungsbeschwerde "Haus zur Kante" nicht umgesetzt wurde).

Mit dem vorliegenden Projekt "Masanserstrasse, Weisstorkelgasse – Schulheim Masans" mit Ausführung 2022/2023 kann das Gesamtkonzept aufgrund des "Haus zur Kante" immer noch nicht abgeschlossen werden.

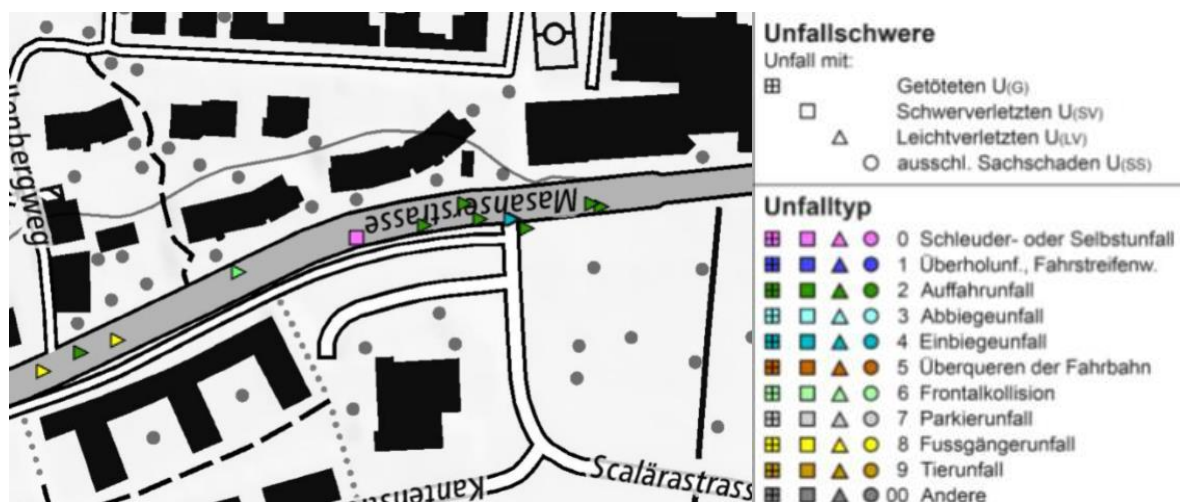
1.1 Situation bestehendes Strassennetz und Verkehrsentwicklung

An einem durchschnittlichen Werktag bewegen sich auf der Masanserstrasse im Abschnitt Kreisel Masans – Ringstrasse bis zu ca. 24'000 Motorfahrzeuge stadtein- und stadtauswärts. Die Verkehrsmenge nimmt Richtung Innenstadt ab. Die Scalärastrasse (Eigentum Stadt) mit täglichem Verkehrsaufkommen von ca. 5'000 Motorfahrzeugen mündet heute mit einem T-Anschluss in die Masanserstrasse (Eigentum Kanton). Beide Strassen sind mit einer separaten Linksabbiegespur versehen. Das schränkt die Verkehrssicherheit ein und macht die Verkehrssituation unübersichtlich. Zudem missbrauchen aktuell Fahrzeughalter und -halterinnen die T-Kreuzung Masanserstrasse / Scalärastrasse oft als "Wendeplatz". Dies führt immer wieder zu gefährlichen Fahrmanövern.



1.2 Unfallhäufigkeit

Die Auswertung der Kantonspolizei betreffend Verkehrsunfälle mit Personenschäden zeigt seit 2011 eine Häufung von Unfällen bei der Abzweigung Scalärastrasse sowie beim Fussgängerstreifen und der Bushaltestelle Weisstorkel. Beim Knoten Masanserstrasse / Scalärastrasse wurden innerhalb der letzten zehn Jahre acht Unfälle (davon sieben Auffahrunfälle) registriert. Die Häufung lässt auf vorhandene Sicherheitsdefizite schliessen.



1.3 Öffentlicher Verkehr

Durch den Projektperimeter führt die Postautolinie 13 (Chur Bahnhofplatz – Igis) und die Linie 3 des Chur Bus (Bahnhof – Untervaz / Haldenstein). Die Linie 3 hält im südlichen Projektabschnitt in beiden Richtungen an den viel frequentierten Haltestellen Weisstorkel, die mit Haltebuchten ausgestattet sind. Diese erfüllen die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) nicht.

Die Busspur stadtauswärts führt zurzeit ab der Ringstrasse bis zur Bushaltestelle Weisstorkel. Mit der in Ausführung stehenden Ausbautappe Schulheim Masans – Rheingässli wird die Busspur um weitere 300 m verlängert. Nach wie vor aber behindert der motorisierte Individualverkehr (MIV) den öffentlichen Verkehr stark im Verkehrsfluss. Mit der separaten Busspur stadtauswärts können die Verspätungen infolge Stau deutlich vermindert werden.

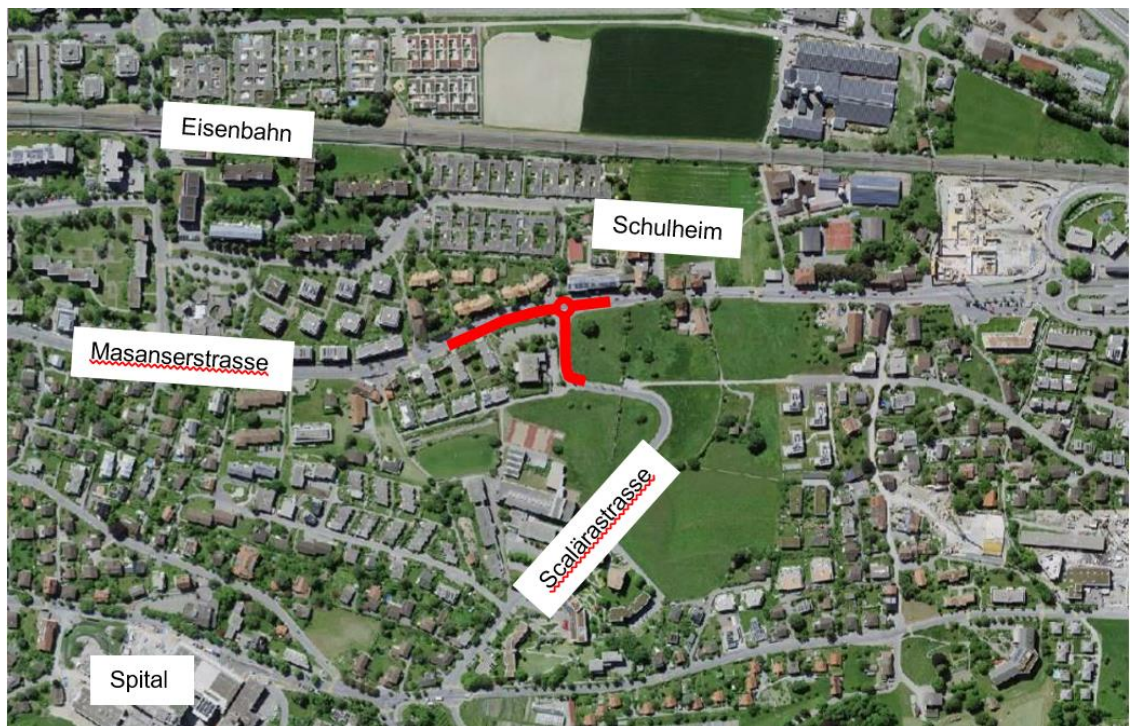


1.4 Fuss- und Veloverkehr

Auf der Masanserstrasse besteht ein noch höheres Verkehrsaufkommen wie auf der Kaserenstrasse. Daraus folgen Konflikte zwischen Veloverkehr und MIV / öV. Problematisch ist dabei vor allem, dass der Veloverkehr abschnittsweise auf der Strasse und wenn auf dem Trottoir, dann im Gegenverkehr geführt wird. Diese aktuelle Linienführung zwingt die Velofahrenden, entlang der unübersichtlichen privaten Ein- und Ausfahrten auf dem Trottoir zu fahren. Daraus resultieren Konfliktsituationen mit den Autofahrenden und den ein- und aussteigenden Busfahrgästen. Mit der Instandsetzung der Masanserstrasse im Abschnitt Ringstrasse – Quaderstrasse sowie in den Abschnitten Ringstrasse – Weisstorkel und Schulheim Masans – Rheingässli können auf dem gesamten Abschnitt die gefährlichen und Verkehrsstrom behindernden Konfliktsituationen behoben werden. Die Velofahrenden fahren stadteinwärts auf dem Velostreifen auf der Fahrbahn, ebenso stadtauswärts bis zur Ringstrasse - ab dort auf der Bus- und Radspur.

1.5 Projektabschnitt

Die vorliegende dritte Ausbautappe umfasst einen rund 250 m langen Abschnitt der Masanserstrasse sowie den ca. 90 m langen Anschlussbereich der Scalärastrasse. Die südliche Projektgrenze liegt bei der Weisstorkelgasse, die nördliche befindet sich beim Schulheim Masans. Die Projektierungsgrenze in der Scalärastrasse liegt bei der Abzweigung Kantenstrasse. Innerhalb dieses Projektperimeters sind keine geschützten Bauwerke vermerkt. Weder das Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) noch das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) bezeichnen im Projektperimeter schützenswerte Objekte. Das allenfalls schutzwürdige "Haus zur Kante" und die unmittelbar davor befindliche Grünzone gemäss Zonenplan befinden sich nicht im Projektperimeter.



2. Zielsetzungen

Dank der Umgestaltung des heutigen T-Knotens in einen Kreisel mit Durchmesser von 28.50 m kann der Verkehrsfluss verstetigt und die Verkehrssicherheit signifikant erhöht werden. Mit der um 120 m verlängerten Busspur verbessert sich ausserdem die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs. Abgestimmt auf die Linienführung der künftig geplanten Tangential-Buslinie, der geplanten Linie 7 (Chur – Trimmis) und der bestehenden Linie 3, wurde die Kreiselgeometrie so gewählt, dass die Busse den Kreisel aus allen und in sämtliche Richtungen optimal befahren können.

2.1 Wahl Knotenform

Die Gestaltung von Knoten orientiert sich gemäss der Norm VSS 40 250 primär an den übergeordneten Zielen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs unter Berücksichtigung des Fussgänger- und Veloverkehrs. Dies gilt sowohl beim Neubau als auch bei der Instandsetzung von bestehenden Anlagen.

Die Masanserstrasse ist im Norden der Stadt die einzige leistungsfähige Achse von und zu der Nationalstrasse A13 sowie zur Deutschen Strasse. Die Linksabbiegebeziehungen müssen auf der gesamten Masanserstrasse in den jeweiligen Knoten auf engstem Raum und auf einer Ebene abgewickelt werden. In den Abend- (ca. 16.45 - 18.15 Uhr) und Morgenspitzenstunden (ca. 07.00 - 08.00 Uhr) sind hier zum Teil langanhaltende Staus

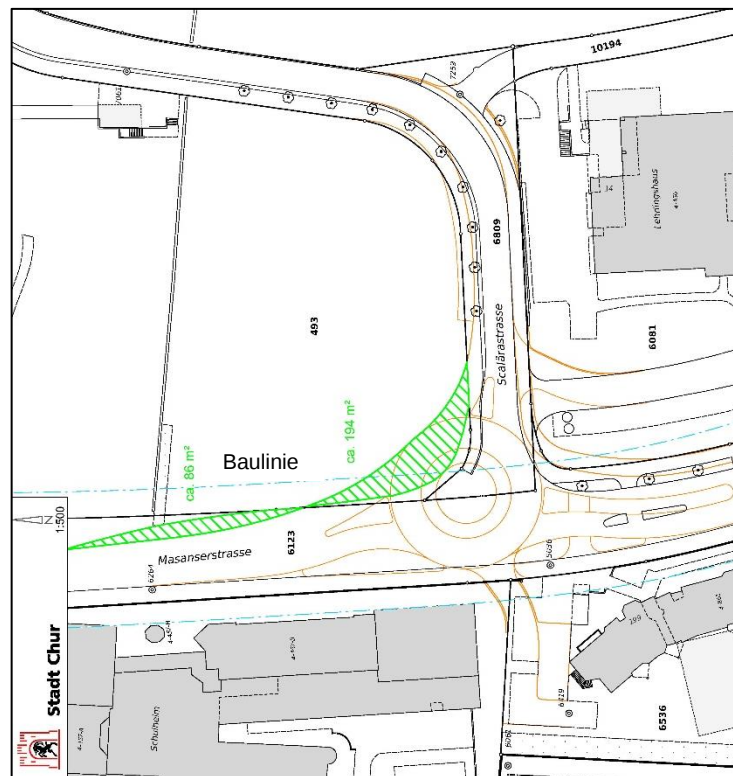


zu beobachten. Ausserhalb der Spitzenstunden und an den Wochenenden verläuft der Verkehr hingegen meist flüssig. Es gilt, sowohl für die Spitzenstunden, während der die Masanserstrasse überlastet und über den Knoten Masanserstrasse / Scalärastrasse hinaus eingestaut ist, als auch wenn nur mit geringem Verkehrsaufkommen zu rechnen ist, eine optimale Lösung zu finden. Der Kreisel ist ein solch sicherer und leistungsfähiger Ausbau. Dabei sind nicht primär Überlegungen seiner Leistungsfähigkeit ausschlaggebend. Weder eine Lichtsignalanlage (LSA) noch ein Kreisel können den Verkehr während Spitzenzeiten reibungslos verarbeiten. Vielmehr ist es die beständige Kapazität des Kreisels, die als Massstab gilt.

Während der Kreisel das Einfädeln ermöglicht, ohne den Verkehrsfluss zu blockieren, wirkt sich die LSA unter Umständen negativ auf den geordneten Verkehrsablauf aus. So blockieren die ab der Scalärastrasse bei grün in die Masanserstrasse ein- und ausfahrenden Verkehrsteilnehmenden die gesamte Anlage. Ausserdem funktioniert der Kreisel ausserhalb von Spitzenstunden verkehrstechnisch immer noch einwandfrei und ermöglicht sämtlichen Verkehrsteilnehmenden eine sichere Benutzung des Knotens. LSA wirken sich in Zeiten mit geringem Verkehrsaufkommen eher negativ auf den Verkehrsfluss aus.

2.1.1 Kreisel

Die Knotenform Kreisel dient der Verkehrssicherheit und wirkt sich positiv auf den städtischen Verkehr (inkl. zukünftige Buslinien) der Scalärastrasse aus. Sämtliche gefährlichen Linksabbiegebeziehungen (siehe Ziffer 1.2 Unfallhäufigkeit) werden eliminiert und die privaten Zufahrten (Parkplatz talseitig Kreisel und Zufahrt Lehlingsheim) lassen sich fliessend in den Kreiserverkehr einbinden. Mit Blick auf die geplante Tangentialbuslinie und auf die mögliche Linie 7 (Chur – Trimmis) lassen sich sämtliche Abbiegemanöver des öffentlichen und privaten Verkehrs geordnet abwickeln. Ein weiterer wichtiger übergeordneter Bestandteil für die Wahl der Knotenform Kreisel sind bestehende und geplante Gewerbebetriebe entlang der Masanserstrasse, welche ebenfalls mit Linksabbiege manövern angefahren werden. Mit den beiden Kreiseln Masanserstrasse / Scalärastrasse und Masanserstrasse / Haldensteinstrasse ergeben sich nun neu ideale Möglichkeiten, um ebendiese gefährlichen und den Verkehrsfluss erheblich einschränkenden Linksabbiege manöver zu minimieren.



Der Flächenbedarf zeigt auf, dass der Kreisels ca. 194 m² Grünfläche (Landerwerb der Parzelle 493, Stadt) benötigt. Aufgrund des Rückbaus der Einspurstrecke können wiederum ca. 86 m² an Grünfläche zurückgewonnen werden. Somit beträgt der zusätzliche Landbedarf nur ca. 108 m². Rechnet man die Grünfläche im Innenkreisels von ca. 100 m² dazu, so ergibt sich ein positiv zu bewertender Ausgleich an Grünflächen.



Visualisierung Masanserstrasse stadtauswärts



2.1.2 Lichtsignalanlage (LSA)

Mit einer Phasensteuerung kann der Verkehrsfluss auf die Verkehrsverhältnisse angepasst werden (verkehrsabhängige Steuerung). Ausserhalb der "Rushhour" verzögert die LSA aber den Verkehrsfluss - insbesondere verglichen mit einem Kreis. Die Installation einer LSA bringt ausserdem auch zusätzliche Gefahren mit sich. Vorwiegend Wartezeiten bei geringem Verkehrsaufkommen verleiten Verkehrsteilnehmende dazu, die Signale zu missachten. Auch Sichtbeeinträchtigungen (Blendung, Dunkelheit, Nässe) können dazu führen, dass Verkehrsteilnehmende das Rotlicht nicht beachten bzw. missachten. Zu berücksichtigen sind auch die Betriebskosten und die Anforderungen bei einem Ausfall der LSA. Zwar benötigt eine LSA eine ebenso grosse versiegelte Verkehrsfläche wie eine Kreisverkehrsanlage. Aber eine LSA bedingt - zusätzlich zu den zwei Normalspuren sowie der Busspur und dem Radstreifen - die Anordnung entsprechender normgerechter Vorsortierstreifen und die Umwelt- und Lärmbelastung ist bei einer LSA höher (ständiges Warten und Anfahren). Bei einer LSA müssen die Fussgängerübergänge zusätzlich mit Ampeln ausgerüstet werden, was die Komplexität der Anlage weiter erhöht und wiederum zu längeren Wartezeiten im Strassenverkehr führt. Der Knoten Masanserstrasse / Scalärastrasse benötigt beispielsweise mindestens 13 Ampeln. Nicht zuletzt müssten auch die privaten Zufahrten (Parkplatz talseitig und Zufahrt Lehrlingsheim) mit einer LSA ausgerüstet werden. Entlang der Masanserstrasse müssten Überkopfsignale für die Signalisation und Ampeln analog dem Knoten Masanserstrasse / Ringstrasse erstellt werden. Sie würden das Erscheinungsbild des Strassenraums negativ beeinflussen.

3. Projektbeschreibung

Mit dem vorliegenden Projekt des Kreises sowie der Verlängerung der Bus- und Radspur stadtauswärts um 120 m kann die Verkehrssicherheit erhöht werden. Die Busse verkehren zuverlässiger. Ausserdem hat die Bus- und Radspur gegenüber der Normalspur vor dem Kreis Vortritt und dient dem Bus, den Radfahrenden und Taxis stadtauswärts.

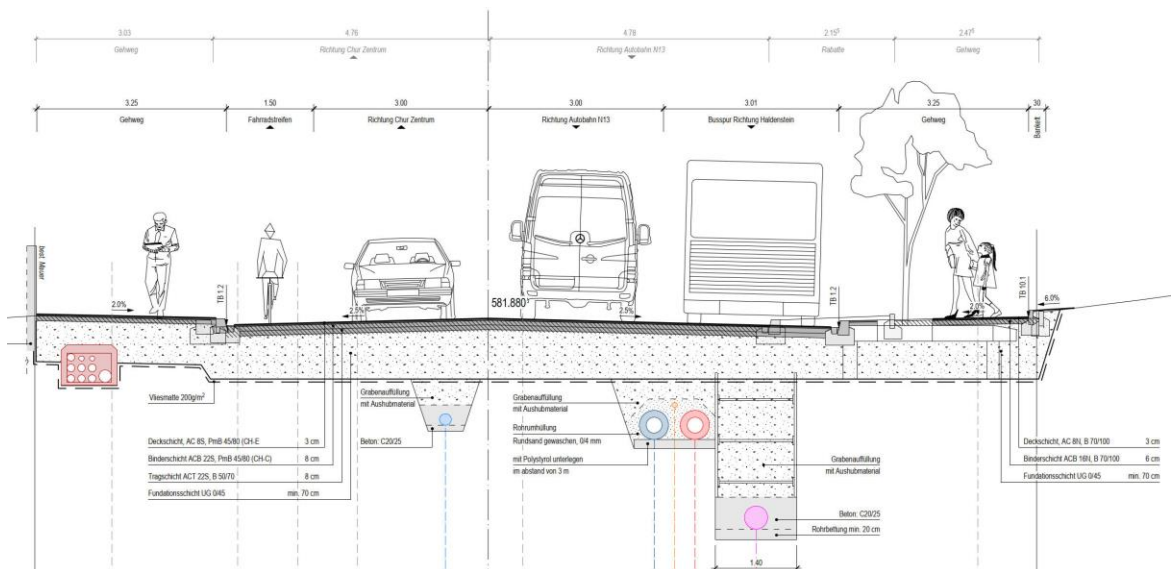
3.1 Strassenraumgestaltung

Der Knoten Masanserstrasse / Scalärastrasse wird neu mit einem Kreis gestaltet. Dessen Aussendurchmesser beträgt 28.50 m, das nicht befahrbare Kreiszentrum misst 11.60 m, wird begrünt und attraktiv gestaltet. Die Fahrbahn weist eine Breite von 5.75 m auf und der Überfahrstreifen für Grossfahrzeuge ist 2.80 m breit.



Die dank der Strassenverbreiterung entstehenden drei Fahrspuren (eine davon dient als Busspur) von je 3.00 m Breite plus der 1.50 m breite Radstreifen stadteinwärts stärken den Bus- und Radverkehr. Den Zufussgehenden steht beidseitig der Masanserstrasse ein 3.25 m breites Trottoir zur Verfügung. Entlang der Scalärastrasse sind ebenfalls beidseits Trottoirs mit Breiten von 2.50 m angeordnet. Einzig im Kreiselabschnitt stadtauswärts wird auf ein Trottoir verzichtet; es soll mit der Entwicklung des Areals Rückenbrecher umgesetzt werden.

Beidseits des Trottoirs entlang der Masanserstrasse werden Bäume gepflanzt und der Strassenraum gestalterisch aufgewertet. Dabei werden die 24 neuen Bäume so platziert, dass sie die gültigen Normen bezüglich Sichtweiten berücksichtigen. Im Bereich der Bushaltestellen können keine Bäume gepflanzt werden, da dies den behindertengerechten Zugang zum öffentlichen Verkehrsmittel einschränken würde.



Die vertikale Linienführung der Masanserstrasse folgt der aktuellen vertikalen Strassenlage. Lediglich im Bereich des neuen Kreisels wird die Höhe gegenüber der bestehenden Situation um max. 80 cm angehoben; abgestimmt auf die Höhe des Anschlussbereichs der Scalärastrasse. Weil die Scalärastrasse im Bereich des Kreisels ausgerundet ist, wird sie um ca. 40 cm abgesenkt. Der Übergang auf die bestehende Höhe erfolgt oberhalb des steilsten Abschnitts der Scalärastrasse. Das maximale Gefälle bleibt somit unverändert und beträgt 11.75 %.



Visualisierung Masanserstrasse stadteinwärts

3.2 Bushaltestellen

Innerhalb des Projektperimeters besteht heute in beiden Richtungen je eine Bushaltestelle mit Busbucht. Beide werden neu als Fahrbahnhaltestelle mit einer 22 m langen und 3 m breiten Betonplatte ausgeführt. Richtung Norden befindet sich diese in der separaten Busspur, stadteinwärts ist sie Teil der Fahrbahn. Das Konzept der Fahrbahnhaltestellen hat sich auf der Masanserstrasse bestens bewährt und wird auch vom Tiefbauamt Graubünden (TBA GR) unterstützt. Die Bushaltekannten werden gemäss Behindertengesetz (BehiG) mit einem Anschlag von 22 cm (Kasseler Naturstein) umgesetzt.

3.3 Materialisierung

Die Fahrbahn erhält auf der gesamten Länge einen bituminösen Asphaltbelag. Die Dimensionierung erfolgt nach den Vorgaben des TBA GR. Dank der speziellen "S-Beläge" (lärmmilde Beläge) für starke Beanspruchungen kann eine Nutzungsdauer von 30 Jahren erwartet werden.

Die Kreiselfahrbahn sowie die Ein- und Ausfahrtsbereiche erhalten einen Betonbelag. Diese Materialisierung eignet sich aufgrund seiner Verformungsbeständigkeit sehr gut für den Kreisell, um die im Knotenbereich auftretenden hohen Schubkräfte infolge des



Schwerverkehrs aufzunehmen. Bei entsprechendem Unterhalt kann daher auch eine lange Nutzungsdauer prognostiziert werden.

3.4 Werkleitungen

Im Zusammenhang mit der aktuellen Instandsetzung und dem Ausbau der gesamten Fahrbahn inkl. dem Trottoir können auch die längst sanierungsbedürftigen Werkleitungen erneuert werden. Synergien werden genutzt, und es kann für alle Projektbeteiligten eine gesamtheitliche und wirtschaftliche Erneuerung erfolgen.

3.4.1 Abwasserleitung

Die aus dem Jahr 1933 stammende Hauptabwasserleitung in der Masanserstrasse mit einem im Durchmesser 300 mm grossen Betonrohr genügt den aktuell gültigen hydraulischen Anforderungen nicht mehr und weist einen schlechten Zustand auf. Die Leitung wurde 1990 mit einem Inliner saniert, um den Neubau hinauszuzögern. Mit dem Projekt Masanserstrasse, Weisstorkelgasse – Schulheim Masans kann nun die Leitung vollumfänglich erneuert werden.

Neu wird die Abwasserleitung, die sich in einer Tiefe zwischen 3.00 m und 3.80 m befindet, mit einem GFK-Rohr (geschleudert mit geschnittenen Glasfasern und duroplastischen Harzen, Durchmesser 400 mm bzw. teilweise 500 mm) und im Mischsystem ausgeführt. Die Dimensionierung erfolgt mit den Kennwerten des Generellen Entwässerungsplans (GEP) sowie den Normen und Vorschriften des Abwasserbaus. Zur Optimierung und Vereinfachung des Bauablaufs wird die neue Abwasserleitung in ihrer Lage verschoben. Ebenfalls wird die Strassenentwässerung optimiert und den neuen Gegebenheiten angepasst. Das gesammelte Oberflächenwasser wird in die Mischwasser-Transportleitung eingeleitet, denn es bestehen keine Möglichkeiten zur Versickerung oder direkten Einleitung über Strassensammler in ein Oberflächengewässer. Zudem ist die Verkehrsmenge der Masanserstrasse zu gross und entsprechend darf das Oberflächenwasser nicht ohne Vorbehandlung direkt versickert oder in den Vorfluter abgeleitet werden.

3.4.2 IBC: Fernwärme, Erdgas, Wasser und Strom

Die Fernwärmeleitung, die zurzeit von der ARA Chur (Abwärme aus gereinigtem Abwasser) bis zum Schulheim Masans verlegt ist, wird im Zusammenhang mit dem bereits laufenden Strassenprojekt bis zur Weisstorkelgasse weitergeführt. Diese Leitung versorgt



nebst dem Betriebsgebäude der ARA auch die Überbauung "Hof Masans" mit regionaler grüner Wärme.

Mit der Realisierung der Wärmehauptleitung in der Masanserstrasse werden neu auch die Überbauung Weisstorkel und das Lacuna Gebiet mit umweltfreundlicher Wärme erschlossen. Geplante weitere Erschliessungsetappen sind der Schellenbergweg / die Schellenbergstrasse Richtung Giacomettistrasse / Lacuna.

Die Gas- und Wasserleitungen der IBC werden ab dem Schulheim Masans bis zur Scalärastrasse erneuert. Die aus dem Jahre 1958 stammenden Leitungen aus Guss sind in einem schlechten Zustand und mussten in den letzten Jahren immer wieder repariert werden. Die Leitungen in der Scalärastrasse und jene im Abschnitt Scalärastrasse – Weisstorkel sind aus dem Jahr 2002 und müssen nicht ersetzt werden.

Das Stromtrasse der IBC wird den aktuellen Bedürfnissen entsprechend angepasst und erweitert. Mit dem Ausbau können die bestehenden Trafo-Stationen Altes Feuerwehrdepot, Sattelweg, Schellenbergweg miteinander verbunden werden. Auf diese Weise garantieren sie eine höhere und bessere Leistungsfähigkeit. Die alten Kabeldecksteine im Trottoir werden durch neue Kabelschutzrohre ersetzt; so ist auch ein späterer Kabeleinzug als Erweiterung gewährleistet.

4. Bauphasen / Verkehrsführung

Die komplexen Bautätigkeiten müssen unter Betrieb des motorisierten Verkehrs bzw. des Fuss- und Veloverkehrs ausgeführt werden. Im Speziellen muss berücksichtigt werden, dass die Masanserstrasse in beide Richtungen durch den Chur Bus bzw. das Postauto im 10-Minuten-Takt befahren wird. Ausserdem befindet sich beim Lehrlingsheim eine private Liegenschaft, die nur ab der Scalärastrasse über einen direkten Zugang zu den Parkplätzen erreicht werden kann. Im Weiteren ist die Scalärastrasse eine wichtige Verbindung für die Rettung Chur.

4.1 Bauetappen 2022/2023

- Etappe 2022

Der Baubeginn erfolgt Mitte Juni 2022. In der Etappe 2022 erfolgt die Instandsetzung des Abschnitts Scalärastrasse – Schulheim Masans inkl. Anpassung der Scalärastrasse. Die Bauarbeiten werden im Dezember 2022 abgeschlossen. Der Kreisel kann somit per Dezember 2022 in Betrieb genommen werden.



- **Etappe 2023**

Der Baubeginn erfolgt witterungsabhängig Ende Februar 2023. In der Etappe 2023 erfolgt die Instandsetzung des Abschnitts Weisstorkelgasse – Kreisel Scalärastrasse. Es ist geplant, diese Arbeiten im Juli 2023 abzuschliessen.

4.2 Bauphasen

Folgende Bauphasen sind vorgesehen (siehe Plan Projektmappe):

- Bauphase 1: Strassen- und Werkleitungsanpassung Scalärastrasse / Masanserstrasse bergseitig Seite stadtauswärts
- Bauphase 2: Strassen- und Werkleitungsanpassung Scalärastrasse / Masanserstrasse bergseitig Seite stadteinwärts
- Bauphase 3: Strassen- und Werkleitungsanpassung Masanserstrasse talseitig
- Bauphase 4: Strassen- und Werkleitungsanpassung Masanserstrasse Abschnitt Weisstorkel – Kreisel bergseitig
- Bauphase 5: Strassen- und Werkleitungsanpassung Masanserstrasse Abschnitt Weisstorkel – Kreisel talseitig

4.3 Verkehrsführung

Das Bauvorhaben erfolgt grundsätzlich unter Aufrechterhaltung des Durchgangs- und Zubringerverkehrs. 2022 ist eine zweispurige Verkehrsführung auf der Masanserstrasse nicht immer möglich; insbesondere während den Arbeiten am Betonkreisel. Weil der Kreisel nicht beliebig etappiert werden kann, ergibt sich die Verkehrsführung abgestimmt auf die einzelnen Betonieretappen. Zudem kann auch die Scalärastrasse nicht immer zweispurig befahren werden. Während Bauphasen, die eine zweispurige Verkehrsführung verunmöglichen, wird daher der Verkehr jeweils stadtauswärts via Scalärastrasse / Sattelweg um das "Haus zur Kante" herum (vorhandene prov. Umfahrung) wieder auf die Masanserstrasse zurückgeführt. Diese Umleitung hat sich beim Bau des Abschnitts Schulheim Masans – Rheingässli sehr bewährt und kann somit beim Bau des Kreisels erneut genutzt werden. 2023 ist eine zweispurige Verkehrsführung auf der Masanserstrasse stets gewährleistet. Verkehrsbedingt ist geplant, die Arbeiten im gesamten Projektabschnitt teilweise in der Nacht auszuführen.



5. Kosten und Finanzierung

Die Kosten für die Gesamterneuerung und den Ausbau der Masanserstrasse sowie für sämtliche Werkleitungen belaufen sich auf insgesamt Fr. 3'270'000.--. Davon sind die Kostenanteile des TBA GR von Fr. 625'000.-- sowie der IBC von Fr. 540'000.-- abzuziehen. Von diesem Zwischentotal von Fr. 2'105'000.-- kann der Anteil Abwasser von Fr. 350'000.-- (gebundene Ausgabe / Spezialfinanzierung) abgezogen werden. Schliesslich resultieren für den Strassenbau Stadt Bruttokosten von Fr. 1'755'000.--. Abzüglich den zugesicherten Beträgen von Seiten Agglo 1. + 2. Generation des Bunds von Fr. 700'000.-- sowie von Seiten Amt für Energie und Verkehr (AEV), öV Kanton Graubünden, für die Förderung des öffentlichen Personenverkehrs gemäss kantonaler Strassenverordnung von Fr. 100'000.-- und der Ausführung der Bauleitung für das TBA GR und IBC von Fr. 55'000.-- verbleiben für die Stadt total netto Fr. 900'000.-- für den Strassenbau.

Zusammenstellung

Gesamtkosten	Fr. 3'270'000.--
./.. Kostenanteil TBA GR	Fr. 625'000.--
./.. Kostenanteil IBC	Fr. 540'000.--
Zwischentotal	Fr. 2'105'000.--
./.. Abwasserleitung	Fr. 350'000.--
Strassenbau brutto	Fr. 1'755'000.--
./.. Einnahmen Agglomerationsprogramm Phase 2, ~ 40 %	Fr. 700'000.--
./.. Einnahmen AEV, öV Kanton Graubünden	Fr. 100'000.--
./.. Einnahmen Bauleitung IBC, TBA GR	Fr. 55'000.--
Total Strassenbau netto	Fr. 900'000.--

Im Budget Vorschau IR 2022 / FP 2023 - 2025 (Stand 4. Februar 2022) der Tiefbau-dienste sind für die Jahre 2022 / 2023 / 2024 für den Strassenbau brutto Fr. 1'100'000.-- (netto Fr. 900'000.--) und für die Abwasserleitung brutto Fr. 350'000.-- (Spezialfinanzierung Abwasser) und somit Total Fr. 1'450'000.-- enthalten. Das Gesamtbudget kann somit eingehalten werden. Die entsprechenden Kostenanteile für die IBC und das TBA GR werden direkt finanziert.



Dieses Projekt (Strassenbau und Abwasser) gilt als gebundene Ausgabe. Trotzdem wird der Strassenbau für das Projekt "Masanserstrasse, Weissstorkelgasse – Schulheim Masans" dem Gemeinderat zur Genehmigung vorgelegt. Hingegen gilt das Projekt Abwasser als gebundene Ausgabe (Spezialfinanzierung Abwasser):

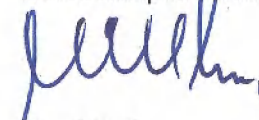
Eine Ausgabe gilt als gebunden, wenn sie nicht frei bestimmbar ist (Art. 4 Abs. 2 Finanzhaushaltsgesetz Graubünden, FHG). Als gebundene Ausgabe gilt insbesondere, was zur effizienten Erfüllung von gesetzlich vorgeschriebenen Verwaltungsaufgaben unerlässlich ist und namentlich dem Einsatz und der Beschaffung der erforderlichen Ressourcen dient (Art. 43 Abs. 1 lit. c Verordnung über den kantonalen Finanzhaushalt, FHV). Zudem gilt eine Ausgabe, die bei baulichen Massnahmen zur Erhaltung und ohne wesentliche Zweckänderung zur zweckmässigen Nutzung der vorhandenen Bausubstanz erforderlich ist, als gebunden (Art. 43 Abs. 1 lit. d FHV). Das bedeutet, dass bei entsprechenden Instandsetzungen nicht nur das unbedingt Erforderliche als gebundene Ausgabe gilt, sondern auf Zweckmässigkeitskriterien abgestellt werden darf und unter diesem Gesichtswinkel etwa neue Technologien oder die Mittel zur Umsetzung von Nachhaltigkeit mitberücksichtigt werden dürfen.

Wir bitten Sie, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Mitglieder des Gemeinderates, dem Antrag des Stadtrates zuzustimmen.

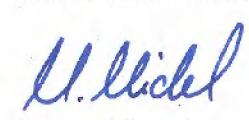
Chur, 5. April 2022

Namens des Stadtrates

Der Stadtpräsident


Urs Marti

Der Stadtschreiber


Marco Michel

Anhang

Übersichtsplan



Aktenauflage

- SRB.2021.384 "Masanserstrasse, Weisstorkelgasse - Kreisel Masans, (Bus- und Radspur), Sanierung Strasse und Werkleitungen Masanserstrasse, Schulheim Masans - Rheingässli, ohne Abbruch Haus zur Kante; Projektgenehmigung und Arbeitsvergabe" vom 4. Mai 2021
- Botschaft "Masanserstrasse, Weisstorkelgasse – Kreisel Masans, (Bus- und Radspur), 3. Etappe vom 5. April 2016
- Übersichtsplan 1:1000 vom 26. September 2012
- Gestaltungsplan 1:250
- Situation 1:250
- Werkleitungen, Abwasser 1:250
- Werkleitungen, Gas / Wasser / Elektro 1:250
- Werkleitungen, Fernwärme 1:250
- Grabennormal 1:50
- Schalungsplan Kreis Scalära, Grundriss und Details 1:200
- Bau- und Verkehrsphase 1 / Ausführung 2022 1:500
- Bau- und Verkehrsphase 2 / Ausführung 2022 1:500
- Bau- und Verkehrsphase 3 / Ausführung 2022 1:500
- Bau- und Verkehrsphase 4 / Ausführung 2023 1:500
- Bau- und Verkehrsphase 5 / Ausführung 2023 1:500
- Kostenvoranschlag Strassenbau und Abwasser
- Fotodokumentation



Stadt Chur
Tiefbaudienste

Masanserstrasse, Weisstorkelgasse - Schulheim Masans Übersichtsplan

