



Botschaft des Stadtrates an den Gemeinderat

105618 / 633.10

Masanserstrasse, Ringstrasse - Giacomettistrasse; Bus- und Radspur, Strasse und Werkleitungen

Antrag

Das Projekt Masanserstrasse, Ringstrasse - Giacomettistrasse mit Bus- und Radspur stadtauswärts sowie die Sanierung der Strasse und sämtlichen Werkleitungen wird genehmigt und ein Nettokredit von Fr. 1'720'000.-- bewilligt (Konto 72.5010.269 „Masanserstrasse, Ringstrasse - Giacomettistrasse Bus- und Radspur“ sowie Konto 72.5011.172 „Kanalisation Masanserstrasse, Weinbergstrasse - Giacomettistrasse“, inkl. MwSt., +/- 10 %; Kostenstand Januar 2013).

Zusammenfassung

Das Projekt beinhaltet den Ausbau der Masanserstrasse mit einer Bus- und Radspur stadtauswärts im Abschnitt Weinbergstrasse bis Giacomettistrasse sowie die Erneuerung sämtlicher Werkleitungen. Mit dem vorliegenden Projekt wird der Strassenkorridor zwischen der Ringstrasse und der Giacomettistrasse neu gestaltet und stadtauswärts mit einer Bus- und Radspur und stadteinwärts mit einer Radspur ergänzt. Damit kann eine wesentliche Verbesserung bezüglich der Sicherheit für Radfahrende, für den Verkehrsfluss des öffentlichen Busverkehrs sowie die Verflüssigung des Individualverkehrs erzielt werden. Das Projekt wird durch den Kanton finanziell massgebend unterstützt. Die Zustimmung für die Strassenverbreiterung und den Neubau der Stützmauer der betroffenen privaten Landeigentümer liegt vor. Ebenfalls werden mit dem Strassenbau sämtliche Werkleitungen der Stadt und der IBC Energie Wasser Chur erneuert.

Die Kosten für die Gesamterneuerung und den Ausbau der Masanserstrasse sowie für sämtliche Werkleitungen belaufen sich insgesamt auf Fr. 3'620'000.--. Davon muss der Anteil IBC Energie Wasser Chur von Fr. 520'000.-- abgezogen werden. Somit betragen die Baukosten für Strasse und Kanalisation Fr. 3'100'000.--. Die zugesicherten Beiträge von Seiten Kanton als beitragsberechtigte Massnahme zur Förderung des öffentlichen Personenverkehrs (öV) betragen gemäss kantonaler Strassenverordnung Fr. 995'000.-- (RB 1143 / 27. November 2012) und Fr. 260'750.-- (Anteil Belag) sowie für die Busbucht Fr. 74'250.--. Von Seiten IBC Energie Wasser Chur und den privaten Werken betragen die Einnahmen für die Planung und Bauleitung Fr. 50'000.--. Somit verbleibt ein Nettokredit für die Stadt von rund Fr. 1'720'000.--.



Bericht

1. Ausgangslage und Problemstellung

Das vorliegende Projekt ist Teil eines Gesamtkonzepts, welches den gesamten Strassenkorridor der Masanserstrasse zwischen der Ringstrasse und dem Kreisel Masans mit einbezieht und in mehreren Jahrestappen umgesetzt werden kann. Aufgrund der starken Verkehrszunahme auf dieser sehr wichtigen Einfallsachse in die Stadt ergeben sich derzeit entlang der gesamten Strecke Kapazitäts- und Sicherheitsprobleme für sämtliche Verkehrsteilnehmenden. Diese Ergebnisse wurden im Rahmen einer Studie der Rapp Trans AG, Zürich (Verkehrsplaner), in Zusammenarbeit mit sämtlichen betroffenen städtischen und kantonalen Dienststellen ermittelt. Gestützt darauf wurde ein Massnahmenplan zur Verbesserung der bestehenden unbefriedigenden Verkehrssituation erarbeitet. Mit dessen Umsetzung können für den öffentlichen Busverkehr, den motorisierten Individualverkehr, die Velofahrenden sowie für die Zufussgehenden wesentliche Verbesserungen bezüglich Sicherheit und Verkehrsfluss erzielt werden. Aus der Studie der Rapp Trans AG geht ganz klar hervor, dass die Stauproblematik vor allem stadtauswärts besteht. Diese Problematik kann an jedem Werktag beim Feierabendverkehr beobachtet werden.

1.1 Planungsstudie mit Baumalleekonzept

Entlang der Masanserstrasse sieht der Generelle Gestaltungsplan (GGP) eine beidseitige Baumreihe vor. Für den Abschnitt Ringstrasse „Möbel Stocker“ bis Giacomettistrasse reicht der Platz trotz Verbreiterung nicht aus, um diese Vorgabe zu erfüllen. Das Grobkonzept bezüglich Gestaltung Masanserstrasse des Hochbauamts gibt als minimale Lösung eine einreihige Baumreihe vor.

Um dieses Ziel der talseitigen Baumallee zu erreichen, muss auf den Grundstücken der Parzellen 6077, 6078, 6079 sowie 3608 Land erworben werden. Ohne den Landerwerb ist die Umsetzung des GGP in diesem Abschnitt nicht möglich und die strassenräumliche Aufwertung hinsichtlich der Bäume nicht gewährleistet. Die Verhandlungen mit den betroffenen Eigentümern zwecks einer Lösung mit durchgehender einreihiger Baumreihe angrenzend zum Trottoir im Vorgarten der privaten Grundstücke sind im Gange. Dabei wird die Lösung geprüft, welche vorsieht, die Baumreihe in gewissen Bereichen im Trottoirbereich und andernorts in den offenen privaten Grünbereichen angrenzend zum Trottoir zu erstellen. Die Baumreihe wird nach Abschluss der Bauarbeiten im 2014 umgesetzt.



1.2 Situation bestehendes Strassennetz und Verkehrsentwicklung

An einem durchschnittlichen Werktag bewegen sich auf der Masanserstrasse im Abschnitt Kreisel Masans - Ringstrasse ca. 20'000 bis 24'000 Motorfahrzeuge stadtein- und stadtauswärts. Die Verkehrsmenge nimmt von aussen nach innen ab. Nach jeder grösseren Strasseneinmündung (Scalärastrasse, Giacomettistrasse, Ringstrasse) reduziert sich die Verkehrsmenge im Durchschnitt um rund 2'000 Motorfahrzeuge.

Die Verkehrsentwicklung der Masanserstrasse der letzten zwanzig Jahre kann nur aufgrund der Verkehrsmengenindizes 1990 - 2010 des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) für den schweizerischen Strassenverkehr abgeschätzt werden, da keine Zahlenreihen von Verkehrszählungen vorhanden sind. Gemäss den Verkehrsmengenindizes für Hauptstrassen in Agglomerationen kann davon ausgegangen werden, dass der durchschnittliche Werktagsverkehr (DWV) auf der Masanserstrasse in den letzten 20 Jahren um ca. 15 % bis 20 % zugenommen hat.

1.3 Öffentlicher Verkehr

Derzeit werden Busse durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) stark im Verkehrsfluss behindert. Am Kreisel Masans entsteht an den Abendspitzenstunden stadtauswärts teilweise ein Rückstau bis zur Ringstrasse. Im Weiteren behindern bei der Abzweigung Giacomettistrasse die Linksabbieger sowohl den MIV als auch den öV; bei der Einfahrt Scalärastrasse ist es der Schleichverkehr.

1.4 Fuss- und Radverkehrsaufkommen (Langsamverkehr)

Grundsätzlich besteht auf der Masanserstrasse im Gegensatz zur Kasernenstrasse ein relativ hohes Radverkehrsaufkommen mit Freizeit- und Berufsverkehr. Konflikte zwischen Radverkehr und MIV sind die Konsequenz. Die bestehende Führung des Radverkehrs im Gegenverkehr auf dem Trottoir und abschnittsweise auf der Strasse ist teilweise sehr problematisch.

Mit dieser Optimierung der Führung für Radfahrende an der Masanserstrasse und weiteren Projekten wie Rad- und Fussweg Stampaweg mit einer Länge von 800 m macht die Stadt erneut einen grossen Schritt in Richtung Velostadt. Die bestehende Situation an der Masanserstrasse im Teilbereich Ringstrasse bis Kreisel Masans ist für die Verkehrsteilnehmenden gefährlich. Der Radverkehr wird in diesem Abschnitt stadtein- sowie stadtauswärts auf dem Trottoir geführt. Die Breite des Trottoirs ist für diese Zweiwegnutzung mehrheitlich zu knapp. An mehreren Stellen entsprechen die Breiten und Sichtweiten nicht den



gesetzlichen Vorschriften. Die aktuelle Linienführung bringt die Radfahrenden in unmittelbarer Nähe von Tankstellenshops, privaten Ein- und Ausfahrten sowie Bushaltestellen. Die Konfliktsituationen mit Zufussgehenden, Bus-Fahrgästen und Autofahrenden sind deshalb an der Tagesordnung. Um die Sicherheit für Zufussgehende und Radfahrende in diesem Bereich der Masanserstrasse zu verbessern, sind Massnahmen dringend nötig. Das Gesetz für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr der Stadt (RB 661) verlangt ein sicheres Verkehrsnetz für Radfahrende und Zufussgehende. Gemäss diesem Gesetz ist zudem der Fuss- und Radverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu bevorzugen.

2. Zielsetzungen

Mit dem vorliegenden Projekt soll als erste Massnahme das stetig zunehmende Verkehrsaufkommen mittels einer Bus- und Radspur besser bewältigt werden können. Ziel ist, eine Lösung umzusetzen, welche für Busse, Radfahrende, Zufussgehende und den motorisierten Individualverkehr eine Verbesserung bringt und die Strassenraumgestaltung verbessert. Vor allem der Langsam- und Busverkehr hat den grössten Bedarf an einer Verbesserung. Die alten Natursteinmauern zu den privaten Liegenschaften, welche sich in einem schlechten Zustand befinden, müssen erneuert werden. Dadurch besteht die Möglichkeit einer Strassenverbreiterung. Dieser Umstand und der Bedarf der Erneuerung sämtlicher Werkleitungen lassen nur eine Gesamterneuerung zu. Somit kann auch der Gestaltung genügend Beachtung geschenkt werden. Das Ziel besteht in der Erstellung einer einreihigen Baumreihe auf der Talseite. Aus Platzgründen ist die Erstellung der Baumreihe im Abschnitt Weinbergstrasse bis Giacomettistrasse leider nicht möglich.

Die Masanserstrasse soll im Abschnitt Ringstrasse - Kreisel Masans in Abhängigkeit von privaten Bauvorhaben wie die Überbauung „Geschäftshaus Krone“ oder „Areal Rückenbrecher“ schrittweise bis 2016 saniert werden. Das vorliegende Ausbauprojekt zwischen der Ringstrasse und der Giacomettistrasse stellt betreffend Priorität mit Ausbau der Bus- und Radspur, Gesamterneuerung der Foundationsschicht und sämtlichen Werkleitungen den wichtigsten Abschnitt dar. Die anschliessenden Abschnitte bis Weisstorkel bzw. bis zur Kirchgasse erfordern nur noch geringe bauliche Massnahmen, da in diesem Bereich überbreite Trottoirs oder Fahrbahnen zur Verfügung stehen. Beim Kreisel Masans und im Bereich des Neubaus „Geschäftshaus Krone“ wird in Zusammenhang mit diesem privaten Bauvorhaben die Busspur mit einer Bus-Haltestelle erstellt. An dieser Stelle wird zudem die Doppelleinfahrt stadtauswärts in den Kreisel geprüft mit Markierung N13 / Haldenstein und



Trimmis ab Busspur. Mit dieser Möglichkeit könnte die Leistung beim Kreisel Masans stadtauswärts mit geringem baulichem Aufwand gesteigert werden.

Die geplante Umgestaltung der Masanserstrasse ist für die Radfahrenden sehr attraktiv und erfüllt den gesetzlichen Auftrag. Es wird stadtauswärts eine separate Bus- und Radspur und stadteinwärts eine vom motorisierten Individualverkehr mit entsprechender Markierung abgetrennte Radspur geschaffen. Diese Lösung ermöglicht Radfahrenden, sich stadtauswärts sowie stadteinwärts sicher und in zügigem Tempo fort zu bewegen. Die vorgesehene Verkehrsführung hat sich bereits auf der Kasernenstrasse und Grabenstrasse bewährt.

3. Projektbeschreibung

Das vorliegende Projekt mit einer bergseitigen Busspur stadtauswärts dient dem durch den Kanton finanzierten regionalen Busverkehr von Chur nach Haldenstein, Trimmis - Untervaz bzw. Zizers - Igis (via N13). Die Busse können dank der neuen Busspur zuverlässiger verkehren, was wiederum die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs erhöht. Zudem können die Betriebskosten durch eine Erhöhung der Verkehrserlöse und Minderkosten für Beiwagen gesenkt werden. Die Sicherheit für die ein- bzw. aussteigenden Fahrgäste sowie für die Radfahrenden kann erhöht werden, da der Radweg stadtauswärts derzeit auf der linken Trottoirseite quer durch die Bushaltstellen geführt wird. Die Busspur wird im Weiteren auch für Radfahrende und Taxis stadtauswärts geöffnet. Nach Prüfung des Projekts und gemäss Art. 19 lit. f des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr hat der Kanton entschieden, dieses Bauvorhaben finanziell zu unterstützen.

3.1 Strassenraumgestaltung

Durch die Strassen- und Trottoirverbreiterung mit neu drei Fahrspuren von je 3.00 m plus Radstreifen von 1.50 m sowie dem Trottoir mit einer Breite von 2.50 m kann einerseits dem Langsam- und Busverkehr mehr Rechnung getragen werden und andererseits kann mit der abschnittswisen Baumreihe im Trottoir oder in den angrenzenden Vorplätzen der privaten Liegenschaften die Gestaltung des Strassenraums verbessert werden.

Die alten Natursteinmauern, welche sich in einem schlechten Zustand befinden, werden durch eine neue Stützmauer mit einer Höhe von 4.30 m zwischen Weinbergstrasse und Garage Margadant neu erstellt und aufgrund des Grobkonzepts Gestaltung Masanserstrasse (April 2013) der Abteilung Hochbau wie verlangt mit einer Natursteinverkleidung ausgebildet.

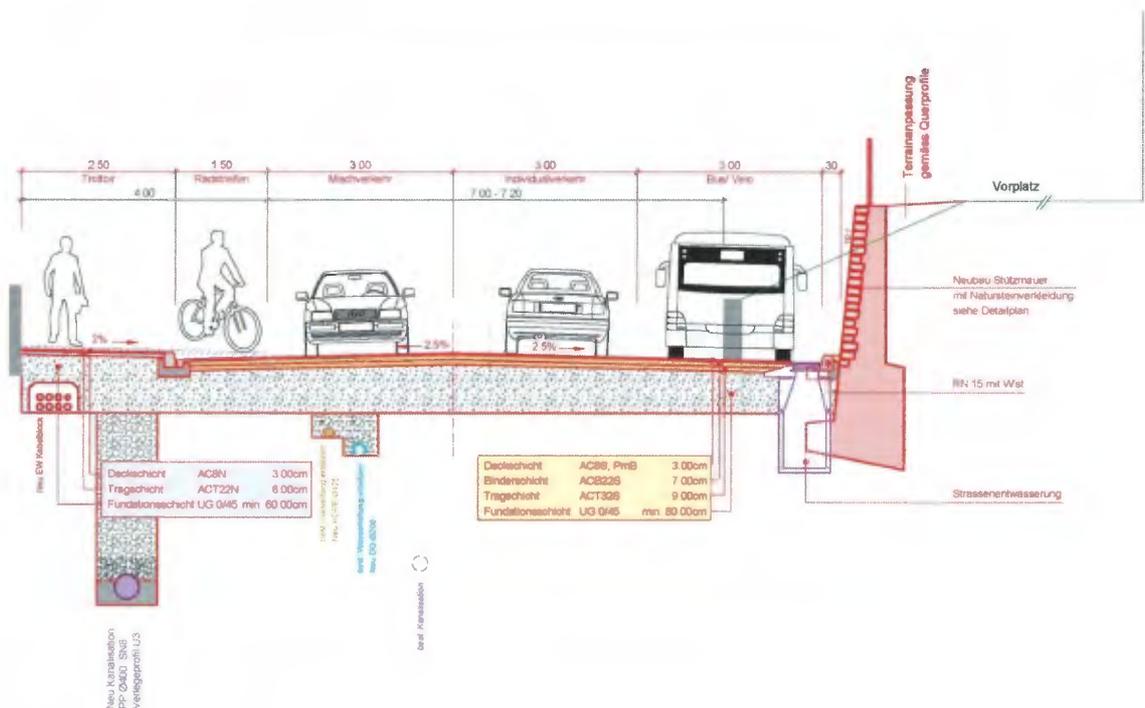
3.2 Strassenbau mit Bus- und Radspur

Mit der Bus- und Radspur mit einer Breite von 3.00 m und einer Länge von 300 m stadtauswärts haben diese beiden Verkehrsträger auf der Masanserstrasse freie Fahrt. Zudem erhält der öV eine Attraktivitätssteigerung mit der Folge, dass Benützer des motorisierten Verkehrs auf den Busbetrieb umsteigen und sich somit der Verkehr je länger je mehr umlagert. Dies gilt auch für Radfahrende.

Auf der Masanserstrasse stadteinwärts wird auf der Höhe Heiligkreuzkirche eine Busbucht erstellt. Die beiden Fussgängerübergänge bei den Bushaltestellen im Projektperimeter werden neu mit einer Mittelinsel ausgeführt, was ein sicheres Querens der Strasse ermöglicht.

Stadteinwärts wird der Radverkehr neu von der Giacomettistrasse bis Ringstrasse mit einem separaten markierten Radstreifen geführt, was die Verkehrssicherheit für Zufussgehende und Radfahrende erheblich verbessert. Dabei ist vor allem zu beachten, dass auf der Masanserstrasse viele sportliche Radfahrende und immer mehr auch Radfahrende mit E-Bikes unterwegs sind. Speziell aus diesem Grund ist im Grundsatz nur eine Lösung mit separater Radspur möglich. Die Sichtweiten müssen vor allem an Konfliktstellen auch für Radfahrende ausreichend sein und werden neu im Projekt berücksichtigt. Zur Erhöhung der Sicherheit sämtlicher Verkehrsteilnehmenden wird im Bereich von Konfliktstellen der Belag der Radspur teilweise eingefärbt.

Mit der Bus- und Radspur kann der Stauproblematik des stadtauswärts fahrenden MIV ebenfalls entgegnet werden.





3.3 Materialisierung

Die Fahrbahnoberfläche wird auf der gesamten Länge mit einem bituminösen Belag ausgeführt. Die Dimensionierung erfolgt nach den VSS-Normen unter Berücksichtigung des Belagskonzepts des Tiefbauamts Graubünden. Mit den speziellen „S-Belägen“ für starke Beanspruchungen kann eine Nutzungsdauer von 30 bis 40 Jahren erwartet werden.

Die Bushaltestellen werden mit vorfabrizierten Betonfahrbahnplatten ausgeführt, welche sich auch farblich hervorheben. Diese Bauweise bei Haltestellen ist sehr wirtschaftlich, von hoher Qualität und verspricht eine längere Lebensdauer als Asphalt.

3.4 Werkleitungen

3.4.1 Kanalisationsbau

Die aus dem Jahr 1934 stammende Hauptleitung mit Betonrohr, Durchmesser 250 mm, ist zu klein und weist einen schlechten Zustand auf. Die Leitung wurde im Jahr 1990 mit einem Inliner saniert. Dadurch konnte ein frühzeitiger Neubau hinausgezögert und die Leitung kann nun mit dem Konzept Gesamterneuerung Masanserstrasse erneuert werden.

Neu wird die Abwasserleitung, welche sich in einer Tiefe zwischen 3.70 m und 4.50 m befindet, mit einem Kunststoffrohr mit Durchmesser 400 mm (Mischsystem) ausgeführt. Die Dimensionierung erfolgt gemäss Generellem Entwässerungsplan (GEP) sowie gemäss den Normen und Vorschriften für den Kanalisationsbau. Zur Optimierung und Vereinfachung des Bauablaufs wird die Kanalisation neu im Bereich des Trottoirs geführt. Neu wird das Abwasser von der Weinbergstrasse in Richtung Giacomettistrasse anstatt Richtung Ringstrasse geleitet. Durch diese neue Umleitung des Abwassers wird die Kanalisationsleitung in der Saluferstrasse entlastet und das Abwasser fliesst somit direkt von der Giacomettistrasse in den Sammelkanal Wiesentalstrasse zur ARA.

3.4.2 IBC Energie Wasser Chur

Mit der Strassensanierung werden auch die Gas- und Wasserleitungen ersetzt bzw. aus Kapazitätsgründen erneuert. Sämtliche bestehenden Hausanschlüsse werden im Zuge der Bauarbeiten bis zur Parzellengrenze neu erstellt.

Im Bereich der Weinbergstrasse bis Giacomettistrasse sind noch insgesamt fünf Liegenschaften mittels EW-Freileitung am Stromnetz angeschlossen. Mit der Sanierung bzw. dem Ausbau der Masanserstrasse können diese Freileitungen aufgehoben werden. Ausserdem werden die bestehenden Kabelrohranlagen angepasst und vergrössert. Die bestehenden



Leuchtpunkte, integrierend mit der Freileitung, werden demontiert und durch neue Kandela-ber ersetzt. Dabei wird die neue LED-Technologie verwendet. Die Bauweise der Leuchten ist auf Energieeffizienz optimiert und beinhaltet die neuste zukunftsweisende Lichttechnik.

Die entsprechenden Kredite für den Ausbau der Werkleitungen (Erdgas, Wasser und Strom) gehen zu Lasten der IBC Energie Wasser Chur.

4. Bauphasen / Verkehrsführung

4.1 Bauphasen

Die komplexen Bautätigkeiten müssen unter Betrieb des motorisierten Verkehrs bzw. des Langsamverkehrs ausgeführt werden. Im Speziellen muss berücksichtigt werden, dass die Masanserstrasse in beiden Richtungen durch den Stadtbus bzw. durch das Postauto im 10-Minuten-Takt befahren wird. Ausserdem befinden sich auf der Westseite private Liegen-schaften, welche nur ab der Masanserstrasse über einen direkten Zugang zu den Parkplät-zen verfügen. Dies bedingt nebst einer speziellen Verkehrsführung auch teilweise den Ein-satz von privaten Verkehrsregelungen. Es sind dabei folgende Bauphasen vorgesehen (vgl. Verkehrsführung Ziff. 4.3):

- Bauphase 1: Strassen- und Werkleitungsanpassung Einlenker Masanserstrasse / Wein-bergstrasse.
- Bauphase 2: Abbruch der bergseitigen Natursteinmauer und Neuerstellung einer Schwergewichtsmauer (Betonmauer) in Etappen.
- Bauphase 2: Belag: Ersatz Foundationsschicht (Koffer), Randabschlüsse und Beläge Masanserstrasse bergseitig als momentane Strassenverbreiterung und bei Fertigstel-lung neue Bus- und Radspur.
- Bauphase 3: Ersatz bzw. Neubau der Werkleitungen Erdgas, Wasser, Strom und Kana-lisation im Trottoirbereich talseitig sowie Anpassung des Einlenkers Giacomettistrasse mit Bushaltestelle „Heiligkreuz“ stadteinwärts. Ersatz Foundationsschicht (Koffer), Rand-abschlüsse und Beläge Masanserstrasse talseitig, sowie Erstellen der einreihigen Baumallee.
- Bauphase 4: Einbau des Deckbelags ein Jahr später.



4.2 Bauetappen 2013 / 2014

- **Etappe 2013**

Der Baubeginn erfolgt Mitte Juli 2013. Bevor mit den Arbeiten an der neuen Stützmauer begonnen werden kann, müssen die EW-Freileitungen bergseitig demontiert bzw. die Häuser an der Weinbergstrasse mittels einer neuen Elektrokabelrohranlage erschlossen werden. Gleichzeitig muss die Kanalisation im Einlenker Weinbergstrasse erneuert werden, um in Zukunft das Mischabwasser in Richtung Giacomettistrasse ableiten zu können. Mit dem Abbruch und der Neuerstellung der bergseitigen Schwergewichtsmauer (Bauphase 2) kann ab ca. Ende Juli 2013 begonnen werden. Die Bauphase 2 muss in ca. fünf Etappen ausgeführt werden. Nach dem Abbruch der Stützmauer erfolgt jeweils eine Baugrubensicherung mit 12 cm Spritzbeton sowie 5 - 6 m langen Injektionsankern aus Stahl. Anschliessend kann das neue Fundament betoniert und die Schwergewichtsmauer mit Natursteinverkleidung Calanca Gneis in Etappen erstellt werden. Die Bauzeit für diese Bauphase beträgt ca. drei Monate. Bei der Bauphase 2, Belag, werden im Abschnitt „Möbel Stocker“ bis „Heiligkreuzkirche“ bergseitig die Fundationschicht, die Randabschlüsse und Beläge ersetzt. Ausserdem müssen noch diverse kleinere Werkleitungsarbeiten wie beispielsweise die fehlende Strassenentwässerung erstellt werden. Es ist geplant, diese Bauarbeiten im November 2013 abzuschliessen.

- **Etappe 2014**

Im Frühjahr 2014 können mit der Bauphase 3 (Ersatz der Werkleitungen im Trottoir sowie Ersatz des Oberbaus) die Hauptbauarbeiten abgeschlossen werden. Die Werkleitungen müssen jeweils aufgrund der Zufahrten zu den privaten Liegenschaften in Etappen ausgeführt werden. Als erste Arbeit wird die Kanalisation im Trottoir in einer Tiefe von bis zu 4.50 m erstellt. Anschliessend erfolgen die Erdgas- und Wasserleitungen und zum Schluss die Kabelrohranlage der IBC Elektro. Stadteinwärts wird in Zusammenarbeit mit dem öffentlichen Verkehr bei der Heiligkreuzkirche eine Busbucht erstellt. Aus gestalterischer Sicht wird im Bereich der Überbauung „Saluferhof“ und Einlenker Giacomettistrasse eine Baumallee mit ca. 13 Bäumen erstellt. Im Bereich des „Saluferhofs“ sind noch acht Bäume vorgesehen. Diese benötigen je nach Platzbedarf Eingriffe in die privaten Vorplätze und werden je nach Verhandlungsstand und finanziellen Mitteln zu einem späteren Zeitpunkt ausgeführt. Die Bauzeit dieser Bauphase dauert ca. drei Monate. Der Einbau des Deckbelags in der Fahrbahn erfolgt im Herbst 2014 oder spätestens im Frühling 2015.



4.3 Verkehrsführung

Die Realisierung des Bauvorhabens erfolgt grundsätzlich unter Aufrechterhaltung des Durchgangs- und Zubringerverkehrs. In der ersten Bauphase kann der Verkehr ohne Einschränkungen die Baustelle passieren. Der Einlenker Weinbergstrasse muss für die Erstellung der Werkleitungen sowie für die erste Etappe der Schwergewichtsmauer gesperrt werden. Die Zu- und Wegfahrt zu den privaten Liegenschaften erfolgt über die Kreuzgasse. Für den Bau der Schwergewichtsmauer (Bauphase 2) muss das talseitige Trottoir angerammt werden, damit der Verkehr zweispurig (b = 6.50 m) durch die Baustelle geführt werden kann. Für die Zufussgehenden steht eine Breite von 1.50 m auf dem bestehenden Trottoir zur Verfügung. Während der Bauphase 2, Belag, muss der motorisierte Verkehr stadteinwärts ab der Giacomettistrasse umgeleitet werden. Die Umleitung erfolgt über die Wiesentalstrasse / Ringstrasse. Während der Bauphase 3 kann der Verkehr die Masanserstrasse wieder zweispurig befahren. Die neue zukünftige Busspur kann vom Verkehr stadtauswärts benutzt werden. Der Einlenker Giacomettistrasse wird in zwei Etappen ausgeführt, sodass das Einbiegen ab der Masanserstrasse in Richtung Giacomettistrasse jederzeit gewährleistet ist.

5. Kosten und Finanzierung

	Total Fr.	Stadt Chur		IBC Energie Wasser Chur * Fr.
		Strasse Fr.	Kanalisation Fr.	
Bausumme inkl. MwSt.	3'620'000.-	2'510'000.--	590'000.--	520'000.--
	-	3'100'000.--		

*Die Aufwendungen der IBC Energie Wasser Chur wurden in den Voranschlag aufgenommen und werden entsprechend in Koordination mit dem Tiefbau- und Vermessungsamt freigegeben.



Die nachfolgende Tabelle stellt den Kostenvoranschlag, die vorgesehenen Ausgaben und den Voranschlag einander gegenüber.

Objekt	Voranschlag 2013 Fr.	geplante Ausgaben 2013 und Einnahmen Fr.	geplante Ausgaben und Einnahmen 2014 Fr.
Strassenbau (Belagslos 2013 WB)	450'000.00	200'000.00	250'000.00
Belagsanteil Kanton		-200'000.00	-60'750.00
Busbucht, Anteil Kanton			-74'250.00
Verbreiterung Masanserstrasse	600'000.00	1'400'000.00	660'000.00
Kostenbeteiligung Kanton an Busspur	-400'000.00	-900'000.00	-95'000.00
Kanalisation (vormals Sonnenbergstrasse)	300'000.00	450'000.00	140'000.00
IBC Anteil Projekt und Bauleitung			-50'000.00
Total Anteil Stadt	950'000.00	950'000.00	770'000.00
Zusammenstellung	Stadt brutto		3'100'000.00
Einnahmen TBA			-260'750.00
Einnahmen Busbucht			-74'250.00
Einnahme öV			-995'000.00
Einnahme IBC			-50'000.00
Total netto	Stadt netto		1'720'000.00



Wir bitten Sie, sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Mitglieder des Gemeinderates, dem Antrag des Stadtrates zuzustimmen.

Chur, 21. Mai 2013

Namens des Stadtrates

Der Stadtpräsident

Urs Marti

Der Stadtschreiber

Markus Frauenfelder

Anhang

Übersichtsplan A4 (Bus- und Radspur Masanserstrasse, Ringstrasse - Giacomettistrasse)
vom 3. Mai 2013

Aktenauflage

- Übersichtsplan 1:1000 vom 26. September 2012
- Situation Teil 1, 1:250 vom 1. Mai 2013
- Situation Teil 2, 1:250 vom 1. Mai 2013
- Werkleitungen Teil 1, 1:250 vom 15. April 2013
- Werkleitungen Teil 2, 1:250 vom 15. April 2013
- Querprofile 1:100 vom 29. April 2013
- Normalprofil 1:50 vom 8. April 2013
- Längenprofil Kanalisation 1:250/25 vom 15. Januar 2013
- Schwergewichtsmauer, inkl. Baugrubensicherung vom 31. Januar 2013
- Bauphasenplan 1:500 vom 1. Mai 2013
- Kostenvoranschlag Zusammenstellung vom 1. Mai 2013
- Fotodokumentation
- Beschluss der Regierung des Kantons Graubünden vom 27. November 2012
- Massnahmenplan Buspriorisierung Masanserstrasse, Schlussfassung vom 5. Oktober 2012

Bus- und Radspur

Masanserstrasse, Ringstrasse - Giacomettistrasse

Stadt Chur

03.05.2013

TBA, Tiefbau, Stadthaus, Masanserstrasse 2, Postfach 64, 7002 Chur
Telefon 081 254 51 61 Fax 081 254 58 56 E-Mail tiefbau@chur.ch

