



## **Botschaft des Stadtrates an den Gemeinderat**

108861 / 633.10

### **Masanserstrasse, Weisstorkelgasse - Kreisel Masans, (Bus- und Radspur), 3. Etappe**

#### **Antrag**

Das Projekt Masanserstrasse, Weisstorkelgasse - Kreisel Masans mit Bus- und Radspur stadtauswärts sowie die Sanierung der Strasse und Werkleitungen wird genehmigt und ein Nettokredit von Fr. 1'020'000.-- bewilligt (Fr. 580'000.-- Konto Strasse 5010.01 KST 72.9495 "Masanserstrasse, Weisstorkelgasse - Kreisel Masans" sowie Fr. 440'000.-- Konto Kanalisation 5030.01 KST 72.9500 "Masanserstrasse, Weisstorkelgasse - Kreisel Masans" inkl. MwSt.,  $\pm 10\%$ ; Kostenstand 2016).

#### **Zusammenfassung**

Mit dem Bau der 3. Etappe Ausbau Masanserstrasse, Bus- und Radspur stadtauswärts im Abschnitt Haltestelle Weisstorkel bis Kreisel Masans (Kirchgasse) entsteht eine durchgehende Bus- und Radspur von der Ringstrasse bis zum Kreisel Masans. Mit dem vorliegenden Projekt wird der Strassenkorridor zwischen der Weisstorkelgasse und der Kirchgasse 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 und für den öffentlichen Busverkehr sowie die Verflüssigung des Individualverkehrs erzielt werden. Das Projekt wird durch den Bund (Agglomerationsprogramm Chur 2. Phase) und den Kanton finanziell massgebend unterstützt. Ebenfalls werden mit dem Strassenbau Werkleitungen der Stadt und der IBC Energie Wasser Chur (IBC) erneuert.

Die Kosten für die Gesamterneuerung und den Ausbau der Masanserstrasse sowie für die Werkleitungen betragen für dieses Teilstück Fr. 2'930'000.--. Der Anteil IBC beträgt Fr. 490'000.--. Somit betragen die Baukosten Stadt für Strasse und Kanalisation Fr. 2'440'000.--. Die zugesicherten Beiträge von Seiten Bund und Kanton belaufen sich auf Fr. 1'420'000.--. Dies ergibt für die Stadt einen Nettokredit von Fr. 1'020'000.--.





## Bericht

### 1. Ausgangslage und Problemstellung

Das vorliegende Projekt ist Teil des Gesamtkonzepts, welches den gesamten Strassenkorridor der Masanserstrasse zwischen der Ringstrasse und dem Kreisel Masans miteinbezieht und in drei Jahresetappen umgesetzt werden kann. Aufgrund der starken Verkehrszunahme auf dieser sehr wichtigen Einfallssachse 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 werden wesentliche Verbesserungen bezüglich Sicherheit für den öffentlichen Busverkehr, den motorisierten Individualverkehr, die Velofahrenden sowie für die Zufussgehenden und den Verkehrsfluss erzielt. Aus der Studie der Rapp Trans AG geht ganz klar hervor, dass die Stauproblematik für den öffentlichen Verkehr (öV) vor allem stadtauswärts besteht. Diese Problematik kann während des Feierabendverkehrs an jedem Werktag beobachtet werden.

#### 1.1 Haus "Zur Kante" und Quartierplan Rückenbrecher

Der Stadtrat stuft das öffentliche Interesse an einer vollständig ausgebauten Masanserstrasse für den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr höher ein als den Erhalt des baufälligen Gehöfts "Zur Kante".

Im Jahr 2013 nahm der Gemeinderat das Gesamtkonzept zum Ausbau der Masanserstrasse (Giacomettistrasse - Kreisel Masans) zur Kenntnis. Es umfasst den Ausbau für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr. Im Gesamtkonzept wurde aufgezeigt, dass das Haus "Zur Kante" vom Ausbau tangiert wird. Am 20. Juni 2013 genehmigte der Gemeinderat die erste und am 25. September 2014 die zweite Bauetappe mit Investitionskosten von total rund 6.3 Mio. Franken. Dieses Gesamtkonzept Masanserstrasse bildet Bestandteil des Agglomerationsprogramms des Bundes, weshalb 40 % der Kosten subventioniert werden. Im Weiteren beteiligt sich das kantonale Amt für Energie und Umwelt mit 25 % an den Restkosten.

Die dritte und letzte Bauetappe soll in diesem Jahr realisiert werden. Sie tangiert das baufällige Gehöft "Zur Kante", welches sich im Strassenprofil-Teilbereich der Bus- und



Radspur befindet. Um den Ausbau der Masanserstrasse zu vollenden, muss diese als erhaltenswert eingestufte Liegenschaft abgebrochen werden. Das entsprechende Gesuch wurde am Freitag, 19. Februar 2016, amtlich publiziert.

Im Jahr 1989 hat der Kanton die Baulinien entlang der Masanserstrasse, welche von der Stadt 1971 erlassen wurden, genehmigt. Eine Baulinie dient der grundsätzlichen Freihaltung des Raums entlang der Kantonsstrasse, namentlich im Interesse der Verkehrssicherheit, des Gesundheitsschutzes und des künftigen Strassenbaus. Gemäss den gesetzlichen Vorgaben dürfen bestehende Bauten und Anlagen im Baulinienbereich lediglich unterhalten werden. Da bereits vor 1989 in einem Entwurf für das Stadtinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) Hinweise auf eine mögliche Schutzwürdigkeit des Hauses "Zur Kante" vorlagen, wurde bereits zum damaligen Zeitpunkt eine Interessensabwägung zu Gunsten des verkehrlichen Ausbaus vorgenommen.

Arealplanpflicht kein Hindernis für Abbruch: die beiden Grundstücke, auf denen das Haus "Zur Kante" liegt, befinden sich gemäss Generellem Gestaltungsplan in einem Gebiet mit Arealplanpflicht. Diese hat die Wirkung einer Planungszone, das heisst, Bauvorhaben werden bewilligt, wenn sie den Erlass der Folgeplanung nicht beeinträchtigen und wenn sie den rechtskräftigen und vorgesehenen neuen Vorschriften und Vorgaben nicht entgegenstehen. Aufgrund des aktuellen Planungsstands im Gebiet Rückenbrecher geht der Stadtrat davon aus, dass das Haus "Zur Kante" (Wohngebäude) abgebrochen werden kann und damit kein Widerspruch zu den rechtskräftigen (erhaltenswertes Gebäude) oder neuen Vorschriften (Ersatzneubau Wohnhaus) besteht.

## **1.2 Situation bestehendes Strassennetz und Verkehrsentwicklung**

An einem durchschnittlichen Werktag bewegen sich auf der Masanserstrasse im Abschnitt Kreisel Masans - Ringstrasse gesamthaft ca. 24'500 Motorfahrzeuge. Die Verkehrsmenge nimmt Richtung Zentrum 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 20 Jahre kann nur aufgrund des 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 auf der Masanserstrasse in den letzten 20 Jahren um ca. 15 % bis



20 % zugenommen hat. Die neusten Zahlen zeigen auf, dass der Verkehr auf den Hauptstrassen um jährlich ca. 3 % zunimmt.

### **1.3 Öffentlicher Verkehr**

Derzeit wird der Busverkehr durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) stark im Verkehrsfluss behindert. Am Kreisel Masans entsteht zu 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 über die Loëstrasse, der den Rückstau noch zusätzlich fördert.

### **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 der geplanten Optimierung der Führung für Radfahrende an der Masanserstrasse im Abschnitt Kreuzung Ringstrasse bis Kreisel Masans entsteht eine sichere und direkte Verloverbindung stadtein- und stadtauswärts. Die bestehende Situation an der Masanserstrasse im Abschnitt Weisstorkel 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 führt bei den Radfahrenden zu Engpässen und Risiken im Bereich von privaten Ein- und Ausfahrten sowie Bushaltestellen. 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.

### **1.5 Planungsstudie mit Baumalleekonzept**

Entlang der Masanserstrasse sieht der Generelle Gestaltungsplan (GGP) eine beidseitige Baumreihe vor. Im Abschnitt Weisstorkelgasse bis Scalärastrasse wird die beidseitige Baumreihe erstellt. Für den Abschnitt Scalärastrasse bis Reitnauerweg wird vorerst nur



die talseitige Baumreihe erstellt. Das Trottoir mit der bergseitigen Baumallee wird mit dem Arealplan Rückenbrecher geplant.

## **2. Ziel**

Mit dem vorliegenden Projekt soll als erste Massnahme das stetig zunehmende Verkehrsaufkommen mittels einer Bus- und Radspur bei der letzten von drei Ausbautetappen besser bewältigt werden können. Mit dieser Lösung wird die Situation für Busse, Radfahrende, Zufussgehende und den MIV erheblich verbessert. Der Langsam- und Busverkehr hat den grössten Bedarf an einer Verbesserung. Mit einer Strassenrand-Anpassung talwärts im Bereich Weisstorkelgasse bis Scalärastrasse ist es möglich, stadteinwärts die Radfahrenden auf der Strasse mittels Radstreifen zu führen und stadtauswärts die Bus- und Radspur zu erstellen. Zudem ist es möglich, eine zweiseitige Baumallee zu erstellen. Durch den Abbruch Haus "Zur Kante" kann durch die Strassenverbreiterung die Bus- und Radspur bis zum Kreisel Masans geführt werden. Die Strassenraumgestaltung wird durch das Umsetzen des Baumalleenkonzpts stark aufgewertet.

Die geplante Umgestaltung der Masanserstrasse ist für die Radfahrenden eine Aufwertung bezüglich Sicherheit und Komfort. Es wird stadtauswärts eine separate Bus- und Radspur und stadteinwärts eine vom MIV mit entsprechender Markierung abgetrennte Radspur geschaffen. Diese Lösung ermöglicht Radfahrenden, sich stadtauswärts sowie stadteinwärts sicher und in zügigem Tempo fortzubewegen. Die vorgesehene Verkehrsführung hat sich bereits beim Ausbau der Masanserstrasse 1. und 2. Etappe (Ringstrasse - Weisstorkelgasse) 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 fahrlangerecht verkehren, was wiederum die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs erhöht und das Umsteigen vom MIV auf den Bus fördert. Mit der Bus- und Radspur kann der Stauproblematik des stadtauswärts fahrenden MIV ebenfalls entgegen gewirkt werden. Zudem können die Betriebskosten durch eine Erhöhung der Verkehrserlöse und Minderkosten für Ersatzkurse je nach Stausituation gesenkt werden. Konflikte zwischen aussteigenden Fahrgästen sowie Radfahrenden bei der heutigen Situation können eliminiert werden. Die Busspur stadtauswärts dient auch Radfahrenden und Taxis. 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.

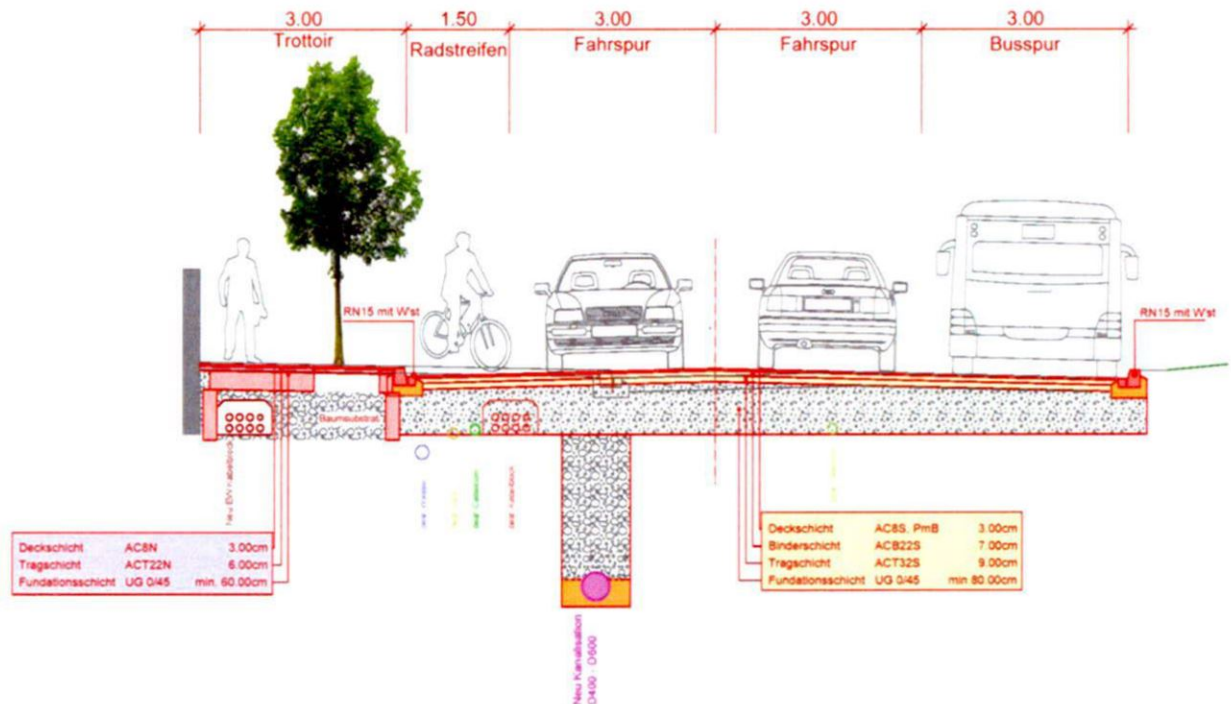
### **3.1 Strassenraumgestaltung**

Durch die Strassenverbreiterung mit neu drei Fahrspuren von je 3.0 m plus Radstreifen von 1.5 m kann einerseits dem Langsam- und Busverkehr mehr Rechnung getragen werden und andererseits kann mit den Baumreihen im Trottoir die Gestaltung des Strassenraums erheblich aufgewertet werden. Weiter kann wie im Generellen Gestaltungsplan vorgesehen neu grösstenteils eine doppelte Baumreihe erstellt werden. Im Bereich Quartierplan Rückenbrecher wird diese Baumreihe und das Trottoir im Zusammenhang mit der Umsetzung des Quartierplans erstellt.

### **3.2 Strassenbau mit Bus- und Radspur**

Mit dem Ausbau der 3. Etappe entsteht eine Bus- und Radspur von 1'350 m im Abschnitt Ringstrasse - Kreisel Masans. Durch die Strassen- und Trottoirverbreiterung mit neu drei Fahrspuren von je 3.0 m plus einem Radstreifen stadteinwärts von 1.5 m können optimale Bedingungen für den MIV, Langsamverkehr und Bus geschaffen werden. Die Lichtsignalanlage für die Fussgänger/innen beim Schulhaus Masans wird aufgehoben und durch eine Mittelinsel ersetzt.

Im Abschnitt Haltestelle Bus Weisstorkel bis Scalärastrasse erfolgt die Strassenverbreiterung von 1.5 m für die Bus- und Radspur auf Kosten der dortigen Grünrabatte. Die Baumallee wird neu angrenzend an das Trottoir im privaten Bereich erstellt. Der Bereich Scalärastrasse bis Reitnauerweg ist komplett neu zu erstellen, da der Strassenoberbau sowie die Werkleitungen in einem schlechten Zustand sind. 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 Beanspruchung kann eine Nutzungsdauer von 30 bis 40 Jahren erwartet werden. Die Deckbeläge werden aufgrund der Lärmschutzbestimmungen mittels lärmarmen Belägen ausgeführt.



Der Abschnitt Reitnauerweg bis Kirchgasse, der im Jahre 1989 erstellt wurde, ist in einem guten baulichen Zustand und muss nicht saniert werden. In diesem Bereich kann das Konzept mit Busspur und zwei Fahrbahns Spuren mittels Neumarkierung umgesetzt werden. Bei der Kirche und Schulhaus Masans können die dortigen Engpässe nicht eliminiert werden, weil an dieser Stelle eine Strassenaufweitung unmöglich ist. Deshalb werden an dieser Stelle spezielle Markierungen erstellt (Einfärben des Radstreifens stadteinwärts).

### 3.3 Werkleitungen

#### 3.3.1 Kanalisationsneubau

Die aus dem Jahr 1933 und 1935 stammende Hauptleitung mit Betonrohr, Durchmesser 300 mm, weist hydraulisch einen genügenden Querschnitt auf. Im Abschnitt Scalärastrasse - Reitnauerweg ist dieses Betonrohr (in einer Tiefe von 4 m) jedoch in einem sehr schlechten Zustand, ist undicht und wird mit einem PP-Rohr (Polypropylen), Durchmesser 500 mm, erneuert. Die Leitung im Bereich Weisstorkelgasse bis Scalärastrasse ist in einem guten Zustand und muss nicht erneuert werden.



### **3.3.2 IBC Energie Wasser Chur (IBC)**

Die Wasserleitung ab der Scalärastrasse bis zum Reitnauerweg wird erneuert. Die Gasleitung wird auf Höhe Haus "Zur Kante" bis zum Reitnauerweg erneuert. Mit der Sanierung beziehungsweise Ausbau der Masanserstrasse werden gleichzeitig die bestehenden Kabelrohranlagen der IBC EW angepasst und ausgebaut. Die bestehenden Beleuchtungskörper werden demontiert und durch neue Kandelaber mit LED-Technologie ersetzt.

Die entsprechenden Kredite für den Ausbau der Werkleitungen IBC werden durch diese finanziert und sind entsprechend budgetiert.

## **4. Bauphasen/Verkehrsführung**

### **4.1 Bauphasen**

Die Realisierung des Bauvorhabens erfolgt unter Aufrechterhaltung des Durchgangs- und Zubringerverkehrs. Die Stadtbusse und Postautokurse, welche im 10-Minuten-Takt verkehren, werden nicht beeinträchtigt. Für die Zufussgehenden wird ein provisorisches Trottoir mit einer Breite von 1.5 m erstellt. Damit bei gewissen Bauphasen auch die Zufahrten zu den privaten Liegenschaften Ost gewährt werden können oder bei speziellen Bautätigkeiten, sind teilweise Dienstleistungen privater Verkehrsregelungsunternehmen vorgesehen.

Bauablauf Abschnitt Scalärastrasse - Reitnauerweg:

- Bauphase 1: Abbruch Haus "Zur Kante" und Neubau der dritten Spur mit der neuen Kanalisationsleitung.
- Bauphase 2: Erneuerung der Gas- und Wasserleitung talseitig.
- Bauphase 3: Ersatz Foundationsschicht Fahrbahn und Trottoir mit Baumallee, Randabschlüsse und Beläge.
- Bauphase 4: Einbau des Deckbelags ein Jahr später (2017).

Bauablauf Abschnitt Reitnauerweg - Kreisel Masans:

- Ummarkierung in drei Fahrspuren.

Bauablauf Abschnitt Weisstorkelgasse - Scalärastrasse:

- Bauphase 1: Strassenverbreiterung und Umbau des Trottoirs bergseitig mit Baumallee.
- Bauphase 2: Erweiterung des EW Rohrblocks und Neubau Trottoir mit Baumallee.



#### **4.2 Verzögerung durch Einsprache Haus "Zur Kante"**

Damit die dritte Etappe Masanserstrasse trotz möglicher Verzögerung infolge Abbruch Haus "Zur Kante" erstellt werden kann, wurde folgendes Szenario ausgearbeitet: Die Werkleitungen werden mit grösserem Aufwand (Mehrkosten Fr. 100'000.--) um das Haus und im engeren Strassenprofil gebaut. Das Haus "Zur Kante" wird im Strassenprofil in diesem Bereich ausgespart und es entsteht eine starke Verkehrsbehinderung stadtauswärts. Die Verkehrsführung wird mit einer provisorischen Markierung mit Vortritt Bus ausgeführt. Dies führt zu längeren Fahrzeiten für den Stadtbus sowie zu einem noch grösseren Rückstau als heute für den MIV. Die Mehrkosten für provisorische Massnahmen und Verkehrsregelung belaufen sich auf ca. Fr. 75'000.--.

#### **4.3 Mögliche Alternativen mit einem Verbleib Haus "Zur Kante"**

In den Medien wurden verschiedentlich Lösungsvorschläge mit einem Weiterbestand des Hauses "Zur Kante" gemacht. So wird zum Beispiel vorgeschlagen, den Rad- und Fussweg durch das Gebäude mittels "Arkaden" zu führen, die aber aus geometrischen Gründen nicht funktioniert. Für einen Durchstich zwecks Arkade wird für die Radfahrenden in der Norm VSS 2008/201 eine Höhe in der Mitte von 2.5 m und bei Arkaden am Rand von 2.2 m gefordert. Die effektive Lichthöhe Oberkant Boden bis Unterkant Decke Erdgeschoss beträgt heute 2.4 m, und dabei muss auf dem Boden (Gewölbe) noch eine tragende Betondecke von 20 cm Dicke für die Befahrbarkeit und bei der Decke unten eine Isolation von mindestens 15 cm inkl. Verputz angebracht werden, damit das Gebäude genutzt werden könnte. Dies bedeutet, dass die Durchfahrtshöhe bestenfalls 2.05 m beträgt. Die Bogenarkaden (Fenster) an den Fassaden haben eine Höhe von 2.2 m und Oberkant Boden liegt ca. 50 cm unter dem Strassenniveau und wäre ebenfalls alles andere als optimal. Zudem wären die baulichen Eingriffe zur Optimierung immens. Lösungen wie Einspurführung im Bereich Haus "Zur Kante" wären technisch umsetzbar, würden jedoch zu weiteren erheblichen Stauvergrösserungen führen, da bekanntlich das "Reissverschlussystem" sofort zu Staus führt. Bei den heute existierenden Staulängen während des Feierabendverkehrs wäre diese Verschlechterung aus Sicht des Stadtrates nicht mehr tolerierbar.



## 5. Kosten und Finanzierung

Bausumme inkl. MwSt	Total (Fr.)	Stadt Chur (Fr.)		IBC Energie Wasser Chur* (Fr.)
		Strasse	Kanalisation	
Ausgaben brutto	2'440'000.00	2'000'000.00	440'000.00	490'000.00
Einnahmen		-1'420'000.00		
Total Bausumme netto		580'000.00	440'000.00	490'000.00
		1'020'000.00		

\*Die Aufwendungen der IBC wurden in das Budget aufgenommen und werden entsprechend in Koordination mit den Tiefbaudiensten freigegeben.

### Zusammenstellung

Strassenbau brutto	Fr.	2'000'000.00
./ Einnahmen Agglomerationsprogramm Phase 2, ~ 40 %	Fr.	644'000.00
./ Einnahmen öV Kanton Graubünden	Fr.	386'000.00
./ Einnahmen TBA Graubünden, Belagsanteil	Fr.	390'000.00
<b>Total Strassenbau netto</b>	<b>Fr.</b>	<b>580'000.00</b>
<b>Kanalisation netto</b>	<b>Fr.</b>	<b>440'000.00</b>

Die Kosten für die Strasse sind im Budget mit 2.3 Mio. Franken und für die Kanalisation mit Fr. 650'000.-- enthalten. Somit wird das Budget Strasse mit Fr. 300'000.-- und Kanalisation mit Fr. 210'000.-- unterschritten. Das Projekt Masanserstrasse, 3. Etappe wurde mit einer durchgehenden Bus- und Radspur und demzufolge mit dem Abbruch Haus "Zur Kante" vom Bund (Agglomerationsprogramm) genehmigt. Beim Belassen des Hauses "Zur Kante" und entsprechend nicht durchgehender Busspur könnte eine Kürzung der Beiträge in der dritten Etappe die Folge sein.



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

Chur, 5. April 2016

Namens des Stadtrates

Der Stadtpräsident

Urs Marti

Der Stadtschreiber

Markus Frauenfelder

**Anhang**

Übersichtsplan A4 (Bus- und Radspur Masanserstrasse, Weisstorkelgasse - Kreisel Masans) vom 16. März 2016

**Aktenauflage**

Projektmappe



**Stadt Chur**

Bus- und Radspur

# Masanserstrasse

Weisstorkelgasse - Kreisel Masans

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

**Gemeinderat**

16.03.2016/buef

