

Alpines Leistungszentrum – Biathlon, Lantsch/Lenz Kurzbericht Grundstücks- und Tiefgaragenzufahrt

Ausgangslage/Auftrag

Die heutige Biathlon-Arena soll zu einem alpinen Leistungszentrum weiterentwickelt werden, um ganzjährig optimale Trainings- und Wettkampfbedingungen für die Kernsportarten Langlauf, Biathlon, Schiessen und Mountainbike zu schaffen. Das Angebot richtet sich neben Leistungssportlerinnen und Leistungssportlern auch an ambitionierte Amateure sowie Hobbysportler. Das alpine Leistungszentrum ist auf dem Areal des heutigen Parkplatzes Foppa vorgesehen. Im Zuge der Realisierung werden das Nordic House, der Quadrin-Bau sowie die bestehenden Container zurückgebaut. Auf dem Areal des Parkplatzes Foppa sind mehrere Hochbauten geplant. In deren Erdgeschossen sollen verschiedene, sich ergänzende Nutzungen angesiedelt werden, darunter Gastronomie, Gewerbe, Skiverleih und Angebote rund um den Velobedarf. Für Teams sind zudem flexibel nutzbare Räume vorgesehen, die beispielsweise für Besprechungen oder unterschiedliche Veranstaltungen genutzt werden können. In den Obergeschossen sind Unterbringungsmöglichkeiten für Athleten und Besucher vorgesehen. Insgesamt sollen 235 Zimmer mit 470 Betten entstehen.

Die heute oberirdisch angeordneten Parkplätze werden durch eine Tiefgarage mit 152 Parkplätzen ersetzt. Die Erschliessung der Tiefgarage erfolgt direkt über die Voa Principala, die heute mit Tempo 80 signalisiert ist. Zusätzlich sind 60 oberirdische Parkplätze vorgesehen, die an touristischen Spitzentagen oder bei Events genutzt werden können. Insgesamt stehen damit für die verschiedenen Nutzungen auf dem Areal 212 Parkplätze zur Verfügung. Im Zusammenhang mit der Arealplanung soll nun aus verkehrlicher Sicht überprüft werden, ob für die Grundstückszufahrt eine separate Linksabbiegespur auf der Voa Principala notwendig ist. Zudem soll die Lage und Dimensionierung der Grundstücks- und Tiefgaragenzufahrt geprüft werden. Der vorliegende Kurzbericht soll als Entscheidungsgrundlage für die weitere Planung des alpinen Leistungszentrums dienen.



Verkehrsaufkommen und Leistungsfähigkeit

Nachfolgend wird das prognostizierte Verkehrsaufkommen des neuen alpinen Leistungszentrums aufgeführt. Zudem wird das heutige Verkehrsaufkommen auf der Voa Principala gemäss Verkehrsmodell Kanton Graubünden dargestellt (hochgerechnet auf das Jahr 2026). Es wird neben dem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) auch das Verkehrsaufkommen in der Morgen- und Abendspitzenstunde ausgewiesen (MSP/ASP).

Verkehrsaufkommen Voa Principala (Kantonsstrasse, im Querschnitt)

DTV 2026:	5'537 Fz/Tag
MSP 2026:	455 Fz/h
ASP 2026:	510 Fz/h

Alpines Leistungszentrum; DTV

Tagesgäste (Langlauf, Bike):	350 Fz/Tag
Hotelgäste:	60 Fz/Tag
DTV Total:	410 Fz/Tag

Alpines Leistungszentrum; Tagesverkehr zwischen 07-19 Uhr (80% des DTV)

Tagesgäste (Langlauf, Bike):	280 Fz/Tag
Hotelgäste:	48 Fz/Tag
Tagesverkehr Total:	328 Fz/Tag

Alpines Leistungszentrum; Verkehrsverteilung Tagesverkehr

In der Region Lenzerheide konnte die Hartmann & Monsch AG, aufgrund der Durchführung von verschiedensten Projekten, bereits umfangreiche Erfahrungen zur Verkehrsverteilung sammeln. Zudem gilt es zu beachten, dass das Leistungszentrum für Biathlon/Bike andere Anreise- und Abreisezeiten aufweist als z.B. eine Talstation eines Skigebiets. Auf Basis der gesammelten Erfahrungen wird für die Herleitung der Verkehrsverteilung angenommen, dass der Anteil von/nach Lenzerheide deutlich höher ausfällt als jener von/nach Lantsch/Lenz. Es wird angenommen, dass rund 80% des Gesamtverkehrs von/nach Lenzerheide orientiert ist und rund 20% von/nach Lantsch/Lenz.

Verkehr von/nach Lenzerheide (80%)

- Tagesgäste (Langlauf, Bike): 224 Fahrten
- Hotelgäste: 38 Fahrten
- Total von/nach Lenzerheide: 262 Fahrten (zwischen 07-19 Uhr)

Verkehr von/nach Lantsch/Lenz (20%)

- Tagesgäste (Langlauf, Bike): 56 Fahrten
- Hotelgäste: 10 Fahrten
- Total von/nach Lantsch/Lenz: 66 Fahrten (zwischen 07-19 Uhr)

Alpines Leistungszentrum; Verkehrsaufkommen in Spitzenstunden (MSP+ASP)

Das öffentliche Strassennetz weist erfahrungsgemäss in den Spitzenstunden am Morgen von 07-08 Uhr (MSP) und am Abend von 17-18 Uhr (ASP) die höchste Verkehrsbelastung pro Stunde auf. Diese hohe Belastung resultiert aufgrund des starken Pendler-/Arbeitsverkehrs. In touristischen Regionen wie z.B. der Lenzerheide kann sich in diesem Zeitraum auch der Pendler-/Arbeitsverkehr mit dem Freizeitverkehr überlagern. Obwohl ein grosser Teil der An- und Abreisefahrten der Tages- und Hotelgäste ausserhalb der genannten Spitzenstunden erfolgt, ist die Betrachtung der Spitzenstunden massgebend, da dann das Verkehrsaufkommen auf dem öffentlichen Strassennetz am höchsten ist. Dementsprechend ist die Betrachtung der MSP und ASP aus verkehrsplanerischer Sicht massgebend für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit – es wird jedoch bewusst ein eher hoher Spitzenstundenanteil bei den Tages- und Hotelgästen angenommen, damit eine zuverlässige Abschätzung der Leistungsfähigkeit für ein erhöhtes Verkehrsaufkommen gemacht werden kann. Für die Herleitung der Verkehrsbelastung in den Spitzenstunden werden folgende Annahmen getroffen:

Tagesgäste:

- Anreise am Vormittag zwischen 07-12 Uhr, Abreise am Nachmittag zwischen 13-18 Uhr
- Anteil Verkehr in MSP: 25% vom Gesamtverkehr vormittags
- Anteil Verkehr in ASP: 20% vom Gesamtverkehr nachmittags

Hotelgäste:

- Abreise am Vormittag zwischen 07-11 Uhr, Anreise am Nachmittag zwischen 13-18 Uhr
- Anteil Verkehr in MSP: 20% vom Gesamtverkehr vormittags
- Anteil Verkehr in ASP: 25% vom Gesamtverkehr nachmittags

Die oben aufgeführten Annahmen wurden für die Herleitung der Fahrtenzahlen in den Spitzenstunden verwendet. Nachfolgend werden die Anzahl Fahrten in den Spitzenstunden (MSP+ASP) sowohl von/nach Lenzerheide als auch von/nach Lantsch/Lenz aufgeführt:

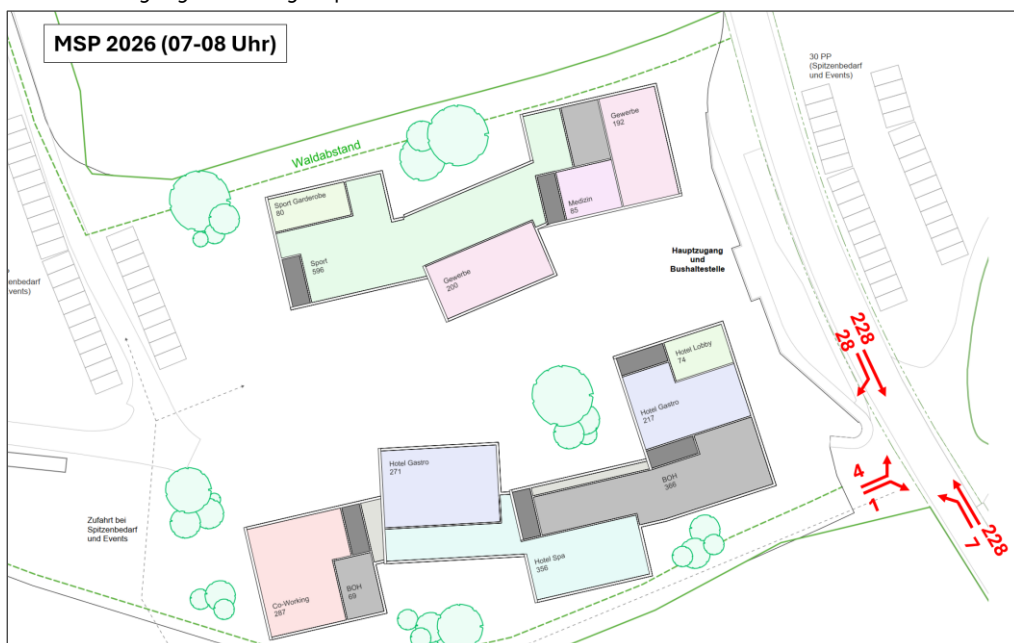
Fahrtenaufkommen Morgenspitzenstunde (MSP, 07-08 Uhr)

- von/nach Lenzerheide: 32 Fahrten in MSP
- von/nach Lantsch/Lenz: 8 Fahrten in MSP

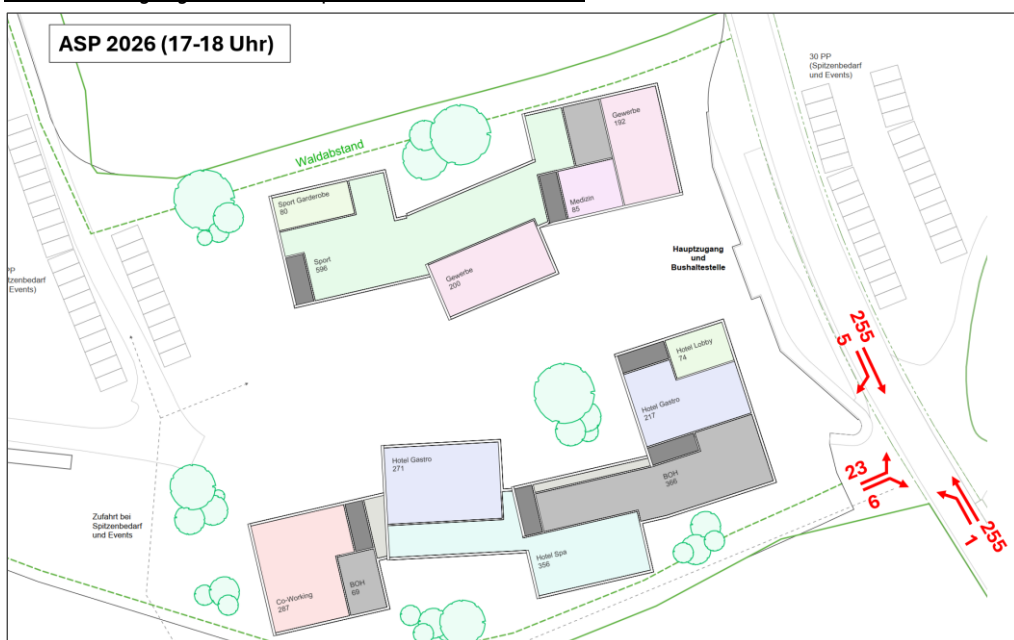
Fahrtenaufkommen Abendspitzenstunde (ASP, 17-18 Uhr)

- von/nach Lenzerheide: 28 Fahrten in ASP
- von/nach Lantsch/Lenz: 7 Fahrten in ASP

Verkehrsmengengerüst Morgenspitzenstunde (MSP in Fz/h)



Verkehrsmengengerüst Abendspitzenstunde (ASP in Fz/h)



Leistungsfähigkeit Knoten an Kantonsstrasse (gemäss VSS-Norm 40 022)

Für die Berechnung der Leistungsfähigkeit des Knotens an der Voa Principala (Kantonsstrasse) werden die Verkehrszahlen aus dem hergeleiteten Verkehrsmengengerüst verwendet. Die Berechnung erfolgt auf Basis der VSS-Norm 40 022. Die Verkehrszahlen werden für die Leistungsfähigkeitsabschätzung auf Personenwageneinheiten pro Stunde hochgerechnet, damit ein angemessener Schwerverkehrsanteil berücksichtigt wird. Für die Abschätzung der Leistungsfähigkeit des Knotens mit Umsetzung des alpinen Leistungszentrums wird die Morgenspitzenstunde (MSP) und die Abendspitzenstunde (ASP) überprüft.

Morgenspitzenstunde (MSP, 07-08 Uhr)

Anhand der Leistungsfähigkeitsberechnung ergeben sich in der MSP folgende Resultate für den Knoten an der Voa Principala:

Knoten ohne separate Linksabbiegespur:

- Knotenarm Voa Principala Nord: Verkehrsqualitätsstufe A, keine Wartezeit
- Knotenarm Grundstückszufahrt Leistungszentrum: Verkehrsqualitätsstufe A, Wartezeit = 3.9-6.6 Sek.
- Knotenarm Voa Principala Süd: Verkehrsqualitätsstufe A, Wartezeit = 3.2 Sek. (Linksabbiegestrom)

Knoten mit separater Linksabbiegespur:

- Knotenarm Voa Principala Nord: Verkehrsqualitätsstufe A, keine Wartezeit
- Knotenarm Grundstückszufahrt Leistungszentrum: Verkehrsqualitätsstufe A, Wartezeit = 3.9-6.6 Sek.
- Knotenarm Voa Principala Süd: Verkehrsqualitätsstufe A, Wartezeit = 3.2 Sek. (Linksabbiegestrom)

Anhand der durchgeführten Berechnungen wird ersichtlich, dass sowohl mit als auch ohne separate Linksabbiegespur die gleichen Verkehrsqualitätsstufen sowie Wartezeiten an den einzelnen Knotenarmen resultieren. Die Resultate zeigen zudem, dass der gesamte Knoten die Verkehrsqualitätsstufe A aufweist und somit auch mit Umsetzung des alpinen Leistungszentrums in der Morgenspitzenstunde leistungsfähig ist.

Der für die Kantonsstrasse kritische Linksabbiegestrom, welcher von Lantsch/Lenz her ins Areal fährt, weist eine Wartezeit von rund 3 Sekunden auf – gemäss den Berechnungen führt das Verkehrsaufkommen des Linksabbiegestroms nicht zu einem Rückstau am Knoten. Dementsprechend ist für die Arealzufahrt von Lantsch/Lenz her in der MSP kein separater Linksabbiegestreifen auf der Voa Principala notwendig – eine Beeinträchtigung des Verkehrsflusses ist gemäss den Berechnungen nicht angezeigt.

Abendspitzenstunde (ASP, 17-18 Uhr)

Anhand der Leistungsfähigkeitsberechnung ergeben sich in der ASP folgende Resultate für den Knoten an der Voa Principala:

Knoten ohne separate Linksabbiegespur:

- Knotenarm Voa Principala Nord: Verkehrsqualitätsstufe A, keine Wartezeit
- Knotenarm Grundstückszufahrt Leistungszentrum: Verkehrsqualitätsstufe A, Wartezeit = 4.0-7.1 Sek.
- Knotenarm Voa Principala Süd: Verkehrsqualitätsstufe A, Wartezeit = 3.2 Sek. (Linksabbiegestrom)

Knoten mit separater Linksabbiegespur:

- Knotenarm Voa Principala Nord: Verkehrsqualitätsstufe A, keine Wartezeit
- Knotenarm Grundstückszufahrt Leistungszentrum: Verkehrsqualitätsstufe A, Wartezeit = 4.0-7.1 Sek.
- Knotenarm Voa Principala Süd: Verkehrsqualitätsstufe A, Wartezeit = 3.2 Sek. (Linksabbiegestrom)

Die Resultate zur Abendspitzenstunde (ASP) zeigen, dass es kaum Abweichungen zur Morgenspitze gibt. Da am Abend weniger Fahrzeuge ins Areal fahren und stattdessen mehr Fahrzeuge das Areal verlassen, weist der Knotenarm der Grundstückszufahrt eine etwas höhere Wartezeit auf als in der MSP. Die Resultate der ASP auf der Voa Principala decken sich jedoch mit jenen der MSP – auch die Resultate der ASP zeigen, dass eine separate Linksabbiegespur auf der Voa Principala aus Gründen der Leistungsfähigkeit nicht notwendig ist. Der Verkehrsfluss auf der Kantonsstrasse wird ohne Linksabbiegespur auch in den Spitzenstunden nur marginal beeinträchtigt.

Sensitivitätsanalyse zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit

Um die Plausibilität der Berechnungsergebnisse sowie den Einfluss einer veränderten Verkehrsverteilung am Knoten zu prüfen, wird nachfolgend eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt. Dabei wird die Verkehrsverteilung angepasst von 80% auf 50% von/nach Lenzerheide und von 20% auf 50% von/nach Lantsch/Lenz. Dadurch soll überprüft werden, ob eine separate Linksabbiegespur notwendig ist, wenn entgegen den getroffenen Annahmen ein höheres Verkehrsaufkommen von Lenz/Lantsch her verzeichnet wird.

Knoten ohne separate Linksabbiegespur, Morgenspitzenstunde (MSP, 07-08 Uhr)

- Knotenarm Voa Principala Nord: Verkehrsqualitätsstufe A, keine Wartezeit
- Knotenarm Grundstückszufahrt Leistungszentrum: Verkehrsqualitätsstufe A, Wartezeit = 3.8-6.8 Sek.
- Knotenarm Voa Principala Süd: Verkehrsqualitätsstufe A, Wartezeit = 3.2 Sek. (Linksabbiegestrom)

Knoten ohne separate Linksabbiegespur, Abendspitzenstunde (ASP, 17-18 Uhr)

- Knotenarm Voa Principala Nord: Verkehrsqualitätsstufe A, keine Wartezeit
- Knotenarm Grundstückszufahrt Leistungszentrum: Verkehrsqualitätsstufe A, Wartezeit = 4.0-7.1 Sek.
- Knotenarm Voa Principala Süd: Verkehrsqualitätsstufe A, Wartezeit = 3.2 Sek. (Linksabbiegestrom)

Die Resultate der Sensitivitätsanalyse zeigen, dass sich die Verkehrsqualitätsstufen und Wartezeiten mit angepasster Verkehrsverteilung nicht verändern. Dementsprechend kann nachgewiesen werden, dass auch mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen von Lantsch/Lenz her keine separate Linksabbiegespur auf der Voa Principala notwendig ist, um den Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten.

Dimensionierung Grundstück- und Tiefgaragenzufahrt

Anforderungen an Grundstückszufahrt gemäss VSS-Norm 40 050

Anhand der geplanten Anzahl Parkplätze sowie dem direkten Anschluss an die Voa Principala (kantonale Hauptstrasse) gelten gemäss VSS-Norm folgende Anforderungen an die Grundstückszufahrt (Zufahrtstyp C):

- Aus- und Einfahren nur vorwärts
- Kreuzen im Einmündungsbereich bei Gegenverkehr muss möglich sein
- Breite der Grundstückszufahrt: min. 5.50 m → Vorschlag: 6.00 m (siehe nachfolgende Abbildung)
- Minimaler Einlenkradius bezüglich Fahrbahnrand: 6.00 m
- Maximale Längsneigung innerhalb von 5 m ab Strassenrand: +/- 5%
- Sichtverhältnisse in der Einmündung sind gemäss VSS-Norm 40 273 nachzuweisen

Anforderungen an Tiefgaragenzufahrt gemäss VSS-Norm 40 291

Die Tiefgaragenzufahrt soll im Gegenverkehr betrieben werden. Aus der VSS-Norm ergeben sich demnach folgende Anforderungen an die Dimensionierung:

- Lichte Breite der Zufahrtsrampe: min. 5.90 m → Vorschlag: 6.00 m (siehe nachfolgende Abbildung)
- Breite Schrammbord: 0.25 m (beidseitig)
- Maximales Längsgefälle: 18% für gedeckte Rampen oder 15% für ungedeckte Rampen
- Minimale vertikale Ausrundungsradien: Kuppe = 20 m; Wanne = 30 m

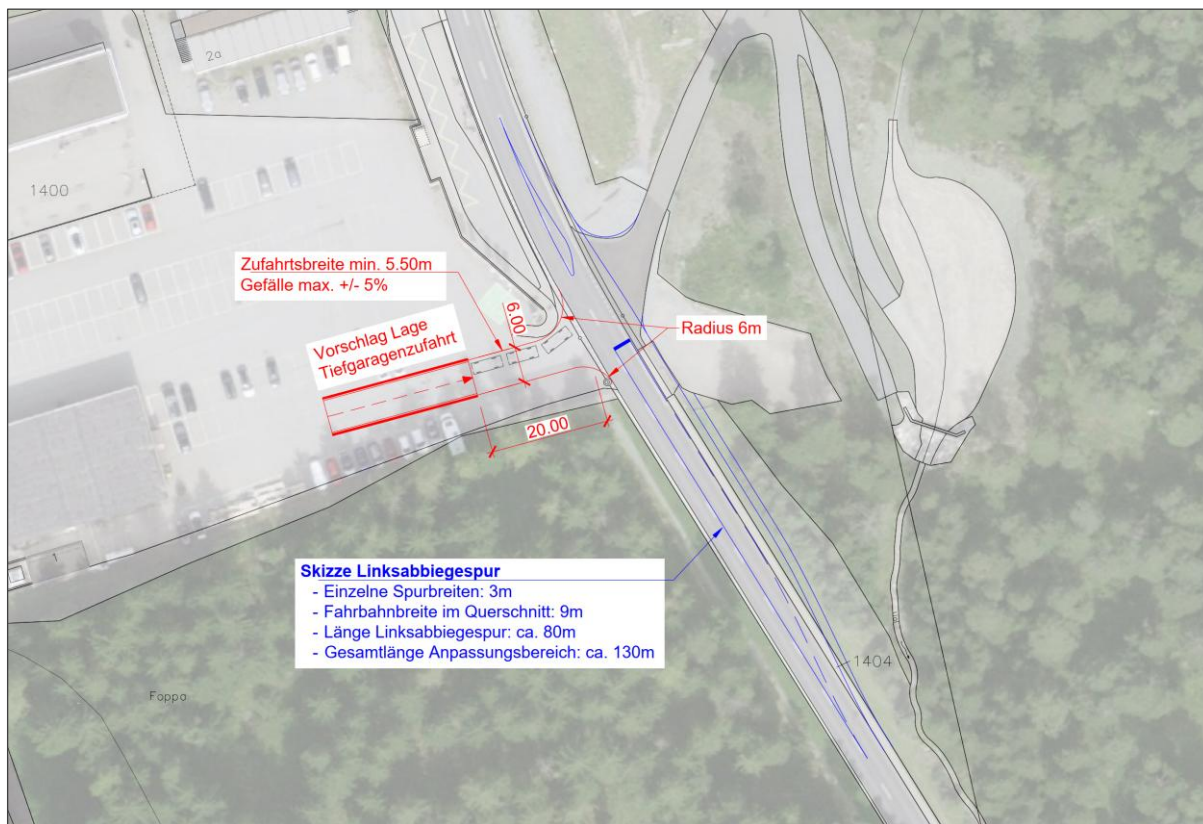
Erforderlicher Stauraum bei Tiefgaragenzufahrt gemäss VSS-Norm 40 284

Die Leistungsfähigkeit der Tiefgaragenzufahrt hängt stark davon ab, ob eine Schranke für die Zufahrt eingerichtet wird oder nicht. Zudem ergibt sich die Leistungsfähigkeit anhand des künftig gewählten Abfertigungssystems. Für den aktuellen Planungsstand werden folgende Anforderungen und Annahmen berücksichtigt:

- Zur Abschätzung des erforderlichen Stauraums bei der Zufahrt in die Tiefgarage wird angenommen, dass ein Abfertigungssystem mit z.B. Lochkarte eingerichtet wird. Die Leistungsfähigkeit der Einfahrt beträgt gemäss Norm demnach ca. 320 Fahrten/Stunde. Sollte in der weiteren Planung entschieden werden, dass keine Schranke eingerichtet und die Bezahlung mittels Parkuhr erfolgt, resultiert eine höhere Leistungsfähigkeit.
- Für die Bemessung des Stauraums wird angenommen, dass im Extremfall die Hälfte der geplanten Parkplätze in der Tiefgarage innerhalb einer Stunde geleert und wieder neu belegt werden (80 Einfahrten und 80 Ausfahrten).

- Mit dieser Annahme resultiert gemäss Norm, dass ein Stauraum von 2-3 Fahrzeugen ausreicht, damit die angrenzende Kantonsstrasse nicht beeinträchtigt wird. Dementsprechend soll die Tiefgaragenzufahrt in ca. 20 m Entfernung zur Kantonsstrasse angeordnet werden, um genügend Stauraum auf dem Grundstück zur Verfügung zu stellen.

Vorschlag Lage und Dimensionierung Grundstücks- und Tiefgaragenzufahrt



Es wird vorgeschlagen, sowohl die Grundstückszufahrt als auch die Tiefgaragenzufahrt auf eine Breite von 6.00 m zu dimensionieren. Die Einlenkradien bei der Einmündung in die Kantonsstrasse werden gemäss Norm auf 6.00 m bemessen. Mit der gewählten Lage der Zufahrten wird der geltende Waldabstand berücksichtigt.

Zusätzlich zu den Zufahrten wurde in blau eine grobe Skizze für die allfällige Linksabbiegespur dargestellt, um die baulichen Auswirkungen einer solchen Massnahme aufzuzeigen. Wie der Skizze entnommen werden kann, würde diese Massnahme zu grösseren baulichen Anpassungen an der bestehenden Kantonsstrasse führen – die Strasse müsste von ca. 6.00 m auf neu 9.00 m verbreitert werden. Dementsprechend müsste auch der heutige Gehweg weiter Richtung Osten verschoben werden. Die Länge der skizzierten Linksabbiegespur beträgt rund 80 m – der von dieser Massnahme betroffene Bereich erstreckt sich auf einer Länge von rund 130 m.

Rahmenbedingungen für Sichtverhältnisse der Grundstückszufahrt (gemäss VSS-Norm 40 273)

Im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit der geplanten Grundstückszufahrt wurde gemäss Vorprüfungsbericht eine Temporeduktion auf 60km/h anstatt wie heute 80km/h in Aussicht gestellt. Nachfolgend werden daher die Sichtweiten für beide Geschwindigkeiten überprüft, damit die Auswirkungen einer allfälligen Temporeduktion aufgezeigt werden können. Gemäss VSS-Norm 40 273 sind die nachfolgenden Parameter zu berücksichtigen, um die erforderlichen Sichtweiten festzulegen:

- Einmündung in kantonale Hauptstrasse ausserorts
- Signalisierte Höchstgeschwindigkeit: 80 km/h und allenfalls künftig Temporeduktion auf 60 km/h
- Längsgefälle Hauptstrasse: ca. 8% abfallend Richtung Lantsch/Lenz
- Beobachtungsdistanz ausserorts: 5 m

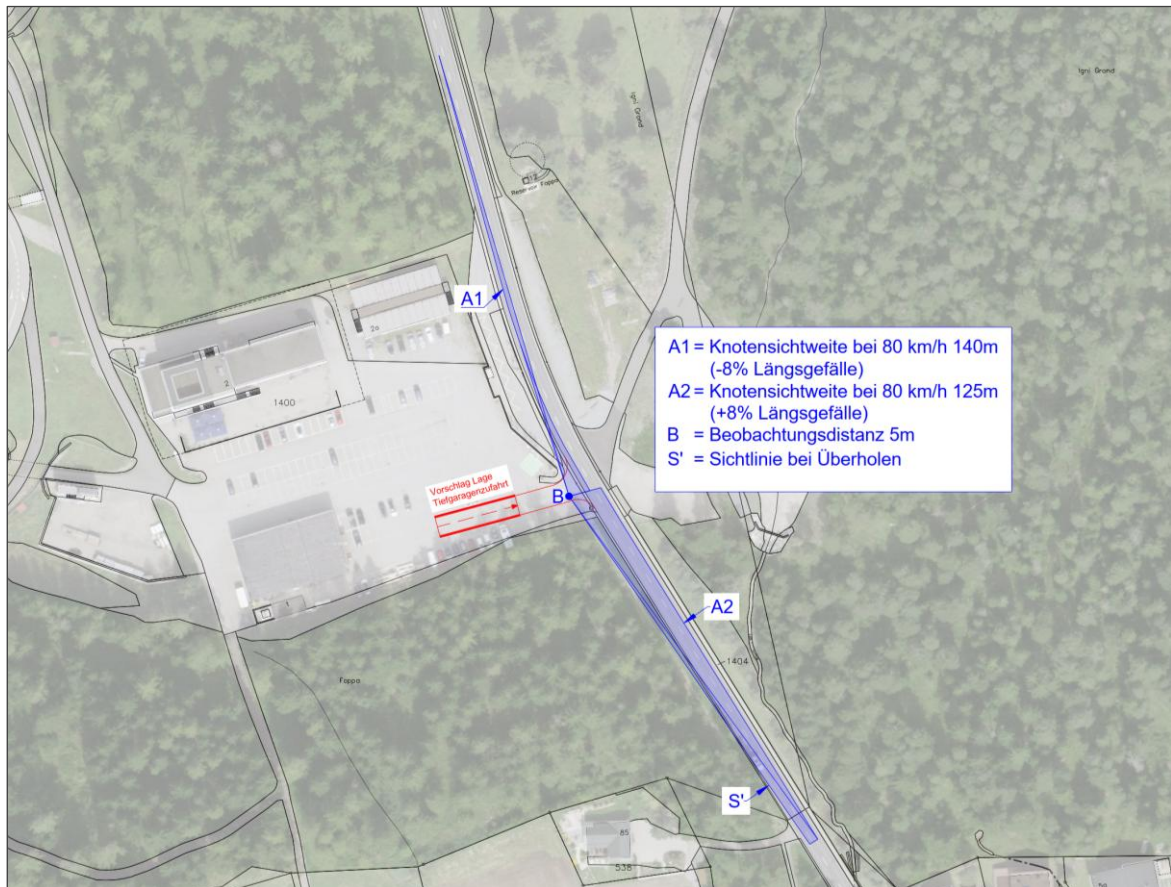
Erforderliche Knotensichtweite bei 80 km/h

- Sicht Richtung Lenzerheide (Gefälle – 8%): 140 m
- Sicht Richtung Lantsch/Lenz (Gefälle + 8%): 125 m

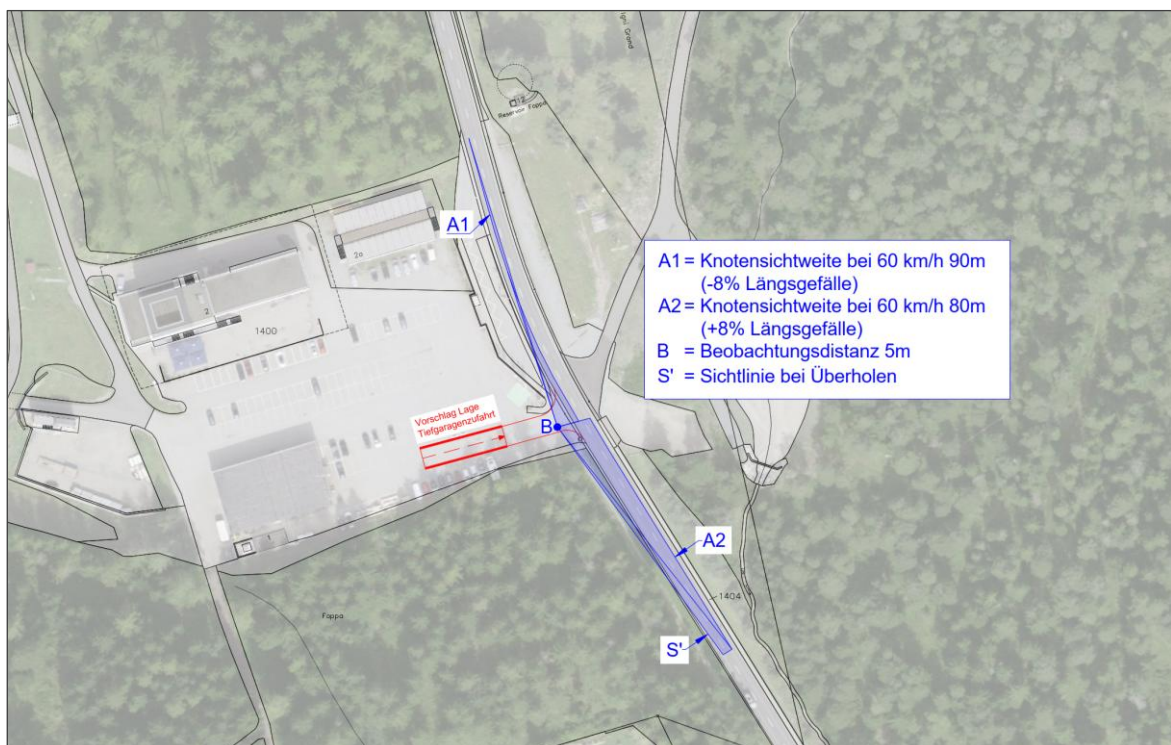
Erforderliche Knotensichtweite bei 60 km/h

- Kommend von Lenzerheide (Gefälle – 8%): 90 m
- Kommend von Lantsch/Lenz (Gefälle + 8%): 80 m

Nachweis Knotensichtweite bei 80km/h



Nachweis Knotensichtweite bei 60km/h



Fazit Knotensichtweite

- Wie den beiden Abbildungen zu den Sichtweiten entnommen werden kann, können die nach Norm erforderlichen Sichtfelder in beide Blickrichtungen eingehalten werden. Dies gilt sowohl für den heutig signalisierten Zustand mit 80 km/h als auch für eine allfällige Temporeduktion auf 60 km/h.
- In Blickrichtung rechts wird das Sichtfeld zwar durch die in den AV-Daten eingetragene Waldfläche tangiert. In der Realität beginnt die Waldfläche jedoch erst ca. 5 m von der Kantonsstrasse entfernt. Zudem verläuft heute zwischen Wald und Kantonsstrasse ein Trampelpfad. Mit dem dargestellten Luftbild kann nachgewiesen werden, dass das Sichtfeld in Blickrichtung rechts nicht durch die Waldfläche beeinträchtigt wird.

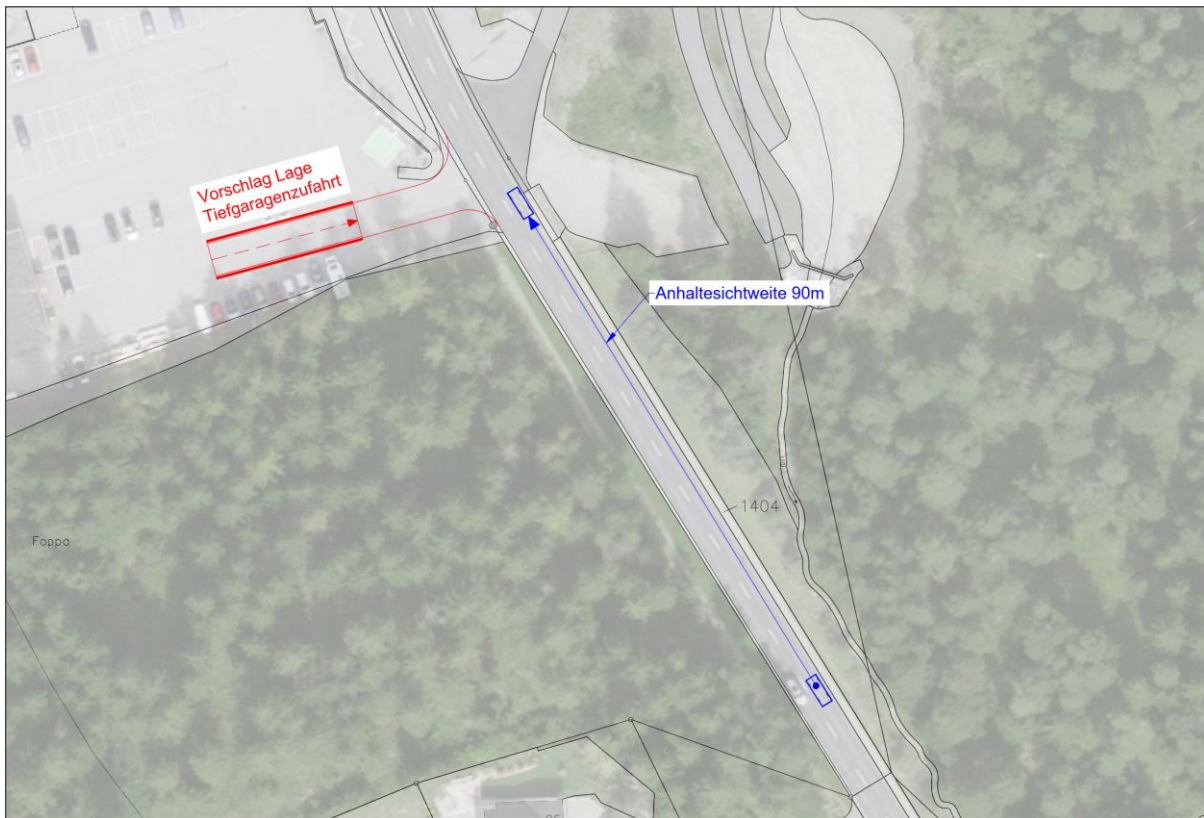
Anforderungen für Anhaltesichtweite (gemäss VSS-Norm 40 090b)

Im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit wird überprüft, ob eine separate Linksabbiegespur notwendig ist, damit mögliche Auffahrunfälle verhindert werden können. Dabei wird geprüft, ob die nach VSS-Norm 40 090b erforderliche Anhaltesichtweite in Fahrtrichtung Lenzerheide gewährleistet werden kann.

Gemäss Norm gilt folgende Anhaltesichtweite bei 80 km/h:

- Kommend von Lantsch/Lenz (Gefälle + 8%): 88 m (aufgerundet 90 m)

Nachweis Anhaltesichtweite auf Linksabbiegestrom (bei 80 km/h)



Wie in der Abbildung ersichtlich ist, kann die erforderliche Anhaltesichtweite bei 80 km/h nach Norm gewährleistet werden. Der Streckenverlauf weist keine Kurven auf, sodass die Sicht auf den kritischen Linksabbiegestrom bei der Grundstückszufahrt vollumfänglich gegeben ist. Dementsprechend ist aufgrund der Sichtweite resp. der Verkehrssicherheit keine separate Linksabbiegespur notwendig.

Schlussfolgerungen

Die verkehrstechnische Untersuchung zeigt, dass die Zu- und Wegfahrten des geplanten Leistungszentrums mehrheitlich ausserhalb der üblichen Morgen- und Abendspitzenstunden stattfinden. Für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit wurde dennoch vorsorglich ein Szenario mit erhöhtem Verkehrsaufkommen des Leistungszentrums untersucht. Dabei konnte nachgewiesen werden, dass der Knoten an der Voa Principala auch unter diesen Bedingungen über eine ausreichende Leistungsfähigkeit verfügt und die Verkehrsqualitätsstufe A erreicht. Die Wartezeit des kritischen Linksabbiegestroms aus Richtung Lantsch/Lenz beträgt lediglich drei Sekunden. Eine relevante Beeinträchtigung des Verkehrsflusses auf der Kantonsstrasse ist somit nicht zu erwarten.

Die geplante Grundstücks- und Tiefgaragenzufahrt wird gemäss den einschlägigen VSS-Normen dimensioniert. Die erforderlichen Sichtfelder werden sowohl bei der heutigen signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h als auch bei einem allfälligen künftigen Temporegime von 60 km/h eingehalten. Die Anhaltesichtweite von rund 90 m zur frühzeitigen Erkennung eines am Knoten linksabbiegenden Fahrzeugs ist aufgrund der geradlinigen Streckenführung ebenfalls gewährleistet. Die Tiefgaragenzufahrt soll gemäss Norm rund 20 m von der Kantonsstrasse abgesetzt werden. Dadurch können sich vor der Tiefgaragenrampe rund drei Fahrzeuge aufstellen, ohne den Verkehrsfluss auf der Kantonsstrasse zu beeinträchtigen.

Auf die Einrichtung einer separaten Linksabbiegespur kann aus verkehrsplanerischer Sicht verzichtet werden, da sowohl die Leistungsfähigkeit als auch die erforderlichen Sichtweiten gegeben sind. Die Einrichtung einer Linksabbiegespur würde zudem erhebliche Eingriffe in die bestehende Infrastruktur bedeuten:

- Verbreiterung der Kantonsstrasse von heute ca. 6 m auf neu 9 m
- Anpassung der Voa Principala auf einer Länge von rund 130 m
- Landerwerb, Rodungen und Verschiebung des bestehenden Gehwegs

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Grundstückszufahrt an der Voa Principala die prognostizierte Verkehrsbelastung des geplanten Leistungszentrums leistungsfähig und sicher aufnehmen kann. Da sowohl die erforderliche Verkehrsqualität als auch die massgebenden Sichtweiten und die normgerechte Ausbildung der Zufahrt gewährleistet werden können, besteht aus verkehrsplanerischer Sicht keine Notwendigkeit für die Realisierung einer separaten Linksabbiegespur auf der Voa Principala.

Chur, 21. August 2026



Niccolo Hartmann



Fabio Spadin