

# QUARTIERPLAN CONS

## **Verkehrsgutachten**

Zukünftige Bauten Parzelle 2868 und 3691

Kanton Graubünden

Gemeinde Laax

Chur, 4. April 2025

**Auftraggeber** Gemeinde Laax  
Bauamt Laax  
Via Principala 60 d  
Postfach 157  
7031 Laax

**Kontaktperson** Augustin Calivers  
081 921 51 53  
a.calviers@laax-gr.ch

**Bearbeitung** Hartmann & Monsch AG  
TEAMverkehr Graubünden  
Ringstrasse 37  
7000 Chur

Projektleitung  
Niccolo Hartmann  
081 382 23 23  
[nh@hartmannmonsch.ch](mailto:nh@hartmannmonsch.ch)

Stv. Projektleitung  
Fabio Spadin  
[fs@hartmanmonsch.ch](mailto:fs@hartmanmonsch.ch)

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>4</b>
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Entwicklungskonzept Parzellen 2868 und 3691	5
1.3	Zielsetzung der Quartierplanung	6
<b>2</b>	<b>Heutige Verkehrssituation</b>	<b>7</b>
2.1	Motorisierter Individualverkehr	7
2.2	Busverkehr	8
2.3	Langsamverkehr	9
<b>3</b>	<b>Zukünftige Verkehrssituation</b>	<b>10</b>
3.1	Strassenkategorie nach VSS Norm 40 045	10
3.2	Fahrbahnbreiten nach VSS Norm 40 021	10
3.3	Belastbarkeit Via Alpina	11
3.4	Verkehrsaufkommen	11
3.5	Nachweis Sichtweiten und Verkehrssicherheit	13
3.6	Alternative Verkehrsführung – Einbahnverkehr im Uhrzeigersinn	17
3.7	Langsamverkehr	19
<b>4</b>	<b>Fazit</b>	<b>20</b>
<b>5</b>	<b>Anhang</b>	<b>21</b>
5.1	Zukunftsvision Überbauung heutige Landwirtschaftszone	21

# 1 EINLEITUNG

## 1.1 Ausgangslage

Das Gebiet Cons in Laax besteht durch die Wohnzone W2 zusammen mit der Wohn- und Mischzone 3. Der Zweitwohnungsanteil in diesem Gebiet beträgt ca. 2/3. Im Rahmen der Ortsplanungsrevision im Jahr 2022 wurde die Parzelle 2868 im Projektperimeter von der Zone für zukünftige Bauten in eine Wohnzone W2 sowie eine Wohn- und Mischzone WMZ 3 umgezont. Als Teil ihrer Nutzungsplanung hat die Gemeinde Laax für dieses Gebiet eine Quartierplanpflicht eingeführt.

Der Betrachtungsperimeter wird über die Via Cons ab dem Kreisel Marcau an der Kantonsstrasse erschlossen.

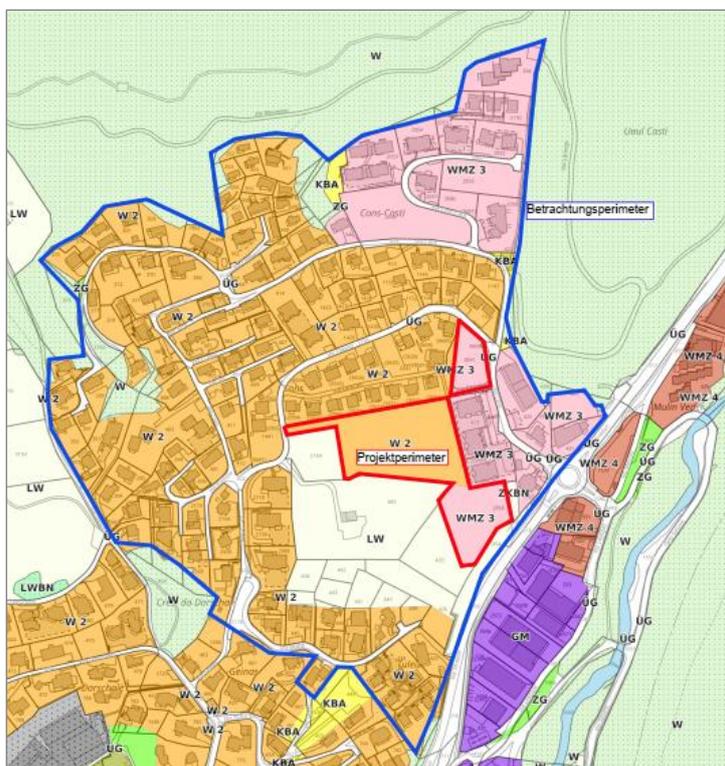


Abb. 1: Übersichtsplan; geogr.ch

## 1.2 Entwicklungskonzept Parzellen 2868 und 3691

### Parzelle Nr. 2868

- Wohnzone W2:  
Es ist vorgesehen, elf Bauparzellen für die Errichtung von Einfamilienhäusern auszuweisen. Diese sollen ausschliesslich der einheimischen Bevölkerung im Baurecht zur Verfügung gestellt werden, um dem lokalen Bedarf gerecht zu werden.
- Wohn- und Mischzone WMZ 3:  
In dieser Zone plant die Gemeinde den Bau von drei Mehrfamilienhäusern, die insgesamt etwa 36 Wohneinheiten umfassen sollen. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum.
- Für die elf Einfamilienhäuser sollen insgesamt 22 Parkplätze entstehen und für die 36 Wohneinheiten der Mehrfamilienhäuser insgesamt 60 Parkplätze, welche in einer Tiefgarage angeordnet werden.

### Parzelle Nr. 3691

Die Parzelle Nr. 3691 wird ebenfalls für die Bereitstellung von günstigem Wohnraum genutzt. Hier plant die Gemeinde den Bau eines weiteren Mehrfamilienhauses mit 21 Wohneinheiten. Für die 21 Wohneinheiten sollen 33 Parkplätze erstellt werden, sowie 60 Veloabstellplätze.



Abb. 2: Übersicht geplante und zukünftige Bebauung; Gemeinde Laax

Die Verkehrserschliessung des neuen Quartiers erfolgt über die Via Alpina in die Sammelstrasse Via Cons, welche mit dem Kreisell Marcau optimal an die Kantonsstrasse erschlossen ist.

Am nördlichen Rand der Parzelle 2868 soll ein neuer Fuss- und Veloweg entstehen, der das Langsamverkehrsnetz verdichtet.

### **1.3 Zielsetzung der Quartierplanung**

Mit der anstehenden Quartierplanung will die Gemeinde im Gebiet «Cons» in Laax baureife herstellen, die Rahmenbedingungen definieren und folgende Ziele verfolgen:

- Sicherstellen einer guten, verdichteten Bauweise (haushälterische Bodennutzung)
- Schaffen eines qualitätvollen, ortsbaulich gut eingefügten Wohnquartiers an attraktiver Lage
- Gewährleisten einer einfachen und logischen Erschliessung
- Gewährleisten einer guten oberirdischen und öffentlichen Durchwegung
- Berücksichtigen der bestehenden Siedlung und Landschaft (Berücksichtigung von Struktur, Exposition, Topografie)
- Die zu schaffenden Parzellen sollen durch die Gemeinde Laax im Baurecht abgegeben werden

# 2 HEUTIGE VERKEHRSSITUATION

## 2.1 Motorisierter Individualverkehr

### 2.1.1 Geschwindigkeitsregime

Im gesamten Siedlungsgebiet der Gemeinde Laax besteht eine Tempo 30 Limite.

### 2.1.2 Heutige Verkehrsbelastung und Belastbarkeit Via Cons

Die Via Cons zählt gemäss generellem Erschliessungsplan (GEP) zu den Sammelstrassen. Gemäss der VSS Norm 40 044 liegt die Belastbarkeit resp. Kapazität von Sammelstrassen, je nach Untertyp zwischen 500 - 800 Fahrzeuge in der massgebenden Stunde. Die Via Cons kann aufgrund der Bebauung und dem Ausbaustandard zum Untertyp «Quartiersammelstrasse» gezählt werden, was einer Belastbarkeit von 500 Fahrzeugen in der massgebenden Stunde entspricht. Die massgebende Stunde entspricht der Abendspitzenstunde (ASP). Deren Anteil macht gemäss Verkehrsmodell Kanton Graubünden (ANU, 2015) rund 10% des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) aus. Der Grundbegegnungsfall ist dabei LKW/PW bei reduzierter Geschwindigkeit. Dies entspricht bei einer Geschwindigkeit von 30km/h einer Fahrbahnbreite von mind. 5.20m (ohne seitlichen Sicherheitsabstand).

Da an der Via Cons viele Zweitwohnungen bestehen, kann sich der DTV zeitweise stark verändern. Um alles darzustellen, werden drei Szenarien gezeigt. Szenario 1 geht von dem DTV gemäss Verkehrsmodell Kanton Graubünden aus. Szenario 2 geht von dem DTV aus, wenn alle Wohnungen gleichzeitig besetzt sind und in Szenario 3 wird der DTV abgebildet, wenn keine Zweitwohnungen besetzt sind. Szenario 2 stellt dabei das Maximum dar und Szenario 3 das Minimum.

Der DTV wird für die Szenarien 2 und 3 anhand der Anzahl Parkplätze und deren Nutzung über den SVP bestimmt. Das Spezifische Verkehrspotenzial pro Parkfeld (SVP) wurde anhand von Studien und Zählungen bestimmt. Parkfelder, welche für die Wohnnutzung oder für Besucher sowie Beschäftigte bestimmt sind haben ein SVP von 2.5 pro Tag.

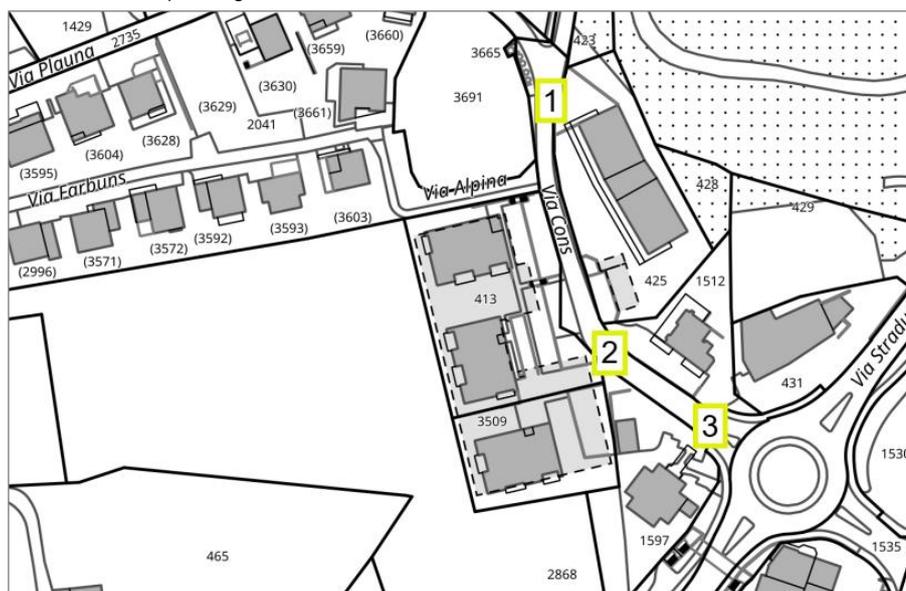


Abb. 3: Übersicht Positionen Verkehrsbelastung

Szenario 1	Position		
	1	2	3
DTV (2025) gemäss Verkehrsmodell GR	417	417	421
Verkehrsbelastung Spitzenstunde in Fahrten/h	41.7	41.7	42.1
Auslastungsgrad jeweilige Strasse in %	8	8	8
Szenario 2	Position		
	1	2	3
DTV mit allen Zweitwohnungen	1335	1535	1637.5
Verkehrsbelastung Spitzenstunde in Fahrten/h	133.5	153.5	163.75
Auslastungsgrad jeweilige Strasse in %	27	31	33
Szenario 3	Position		
	1	2	3
DTV nur Erstwohnungen	414.5	467	529.5
Verkehrsbelastung Spitzenstunde in Fahrten/h	41.45	46.7	52.95
Auslastungsgrad jeweilige Strasse in %	8	9	11

Tab. 1: Übersicht Verkehrsbelastung

## 2.2 Busverkehr

Beim Kreisel Marcau befindet sich die Bushaltestelle Laax GR, Marcau.

Das ganze Jahr über verkehren folgende Buslinien:

- Buslinie 90.081 (Chur-Domat/Ems-Tamins-Flims-Laax-Ilanz/Falera)
- Buslinie 90.082 (Fidaz-Flims-Laax-Falera)
- Buslinie 90.411 (Ilanz-Laax-Falera, Ilanz-Laax-Flims)

In der Sommersaison halten zudem noch zwei Ortsbuslinien und in der Wintersaison 3 Ortsbuslinien bei der Haltestelle.

Eine weitere Haltestelle befindet sich auf der Via Cons. Diese wird im Winter von einer Ortsbuslinie angefahren.

## 2.3 Langsamverkehr

Gemäss generellem Erschliessungsplan befinden sich ein Rad-/Mountainbikeweg sowie ein Wanderweg im Betrachtungsperimeter.

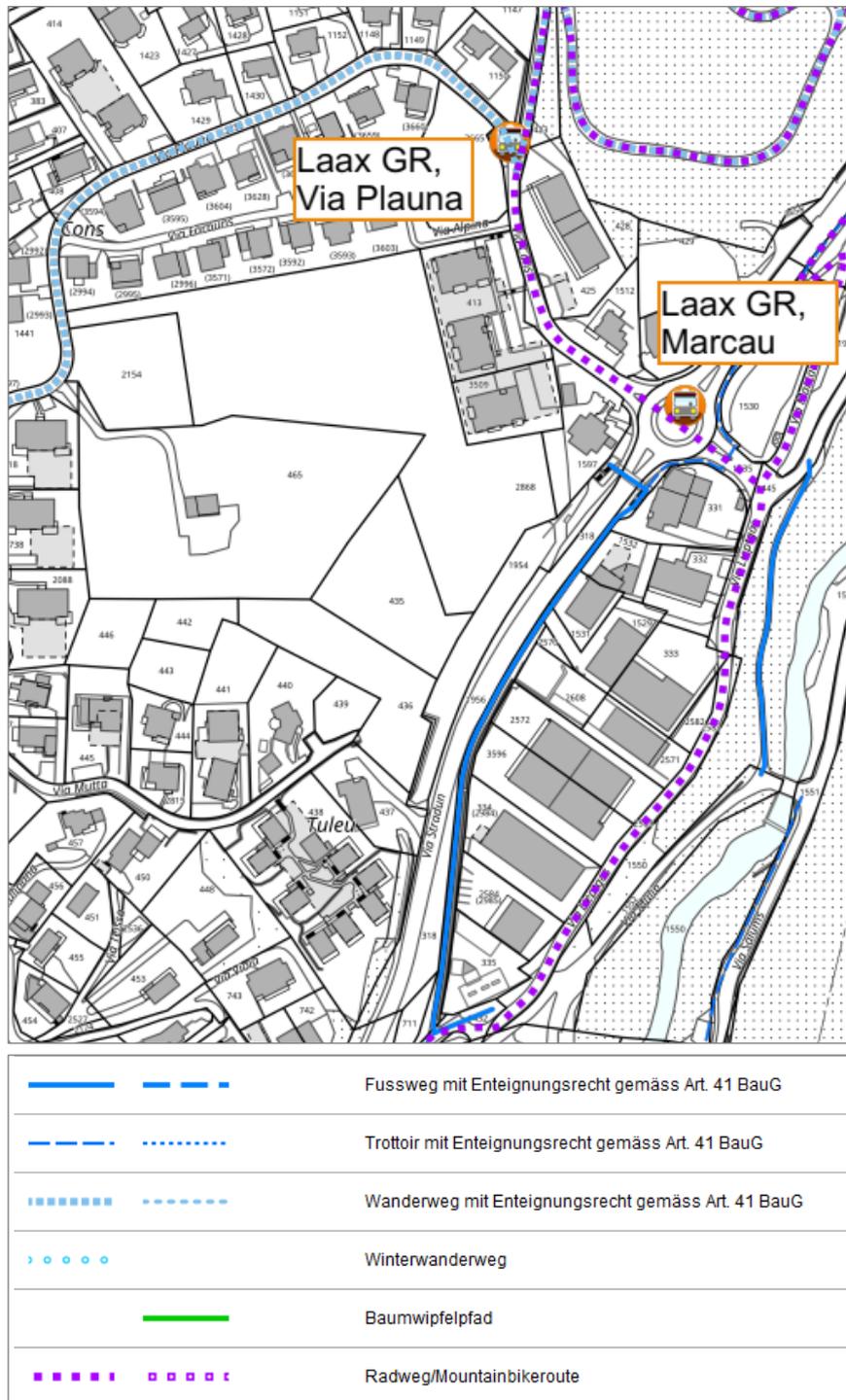


Abb. 4: Auszug GEP

# 3 ZUKÜNFTIGE VERKEHRSSITUATION

## 3.1 Strassenkategorie nach VSS Norm 40 045

Unter Berücksichtigung einer zukünftig möglichen Überbauung der heutigen Landwirtschaftszone südlich/südwestlich der geplanten Überbauung, würden insgesamt knapp über 150 Wohneinheiten über die Via Alpina (Haupterschliessung) erschlossen werden. Daher hat sich die Gemeinde entschieden die Via Alpina als Quartierserschliessungsstrasse auszubauen. Für Quartierserschliessungsstrassen gelten:

Anzahl Fahrstreifen	2
Gehweg	mindestens einseitig
Fahrbahnmarkierung	ausnahmsweise Mittellinie
Wendemöglichkeit	Wendeplatz bei Sackgassen
Grundbegegnungsfall	LWK/PW bei stark reduzierter Geschwindigkeit
Belastbarkeit	bis 150 Fz./h

Die Nebenerschliessungen erschliessen jeweils < 150 Wohneinheiten, wodurch diese als Zufahrtsstrasse ausgebaut werden können. Für Zufahrtsstrassen gelten:

Anzahl Fahrstreifen	2 oder 1
Gehweg	einseitig, evtl. als Längsstreifen oder als Mischverkehrsfläche
Fahrbahnmarkierung	keine
Wendemöglichkeit	Wendeplatz bei Sackgassen (auch unter Einbezug der Bankett-, Gehweg- und Vorplatzflächen möglich)
Grundbegegnungsfall	PW/PW bei stark reduzierter Geschwindigkeit
Belastbarkeit	bis 100 Fz./h

## 3.2 Fahrbahnbreiten nach VSS Norm 40 021

**Begegnungsfall LWK/PW** (keine angrenzenden Mauern an die Fahrbahn)

Fahrbahnbreite Tempo 30, Gegenverkehr: 5.20 m

Fahrbahnbreite Tempo 20, Gegenverkehr: 4.80 m

Fahrbahnbreite Tempo 30, Einbahnverkehr: 3.30 m

Fahrbahnbreite Tempo 20, Einbahnverkehr: 3.10 m

**Begegnungsfall PW/PW** (keine angrenzenden Mauern an die Fahrbahn)

Fahrbahnbreite Tempo 30, Gegenverkehr: 4.40 m

Fahrbahnbreite Tempo 20, Gegenverkehr: 4.00 m

Fahrbahnbreite Tempo 30, Einbahnverkehr: 3.30 m

Fahrbahnbreite Tempo 20, Einbahnverkehr: 2.40 m

### 3.3 Belastbarkeit Via Alpina

Die neue Strasse Via Alpina soll gemäss Plan der Gemeinde zu den Erschliessungsstrassen zählen. Gemäss der VSS Norm 40 045 liegt die Belastbarkeit resp. Kapazität von Erschliessungsstrassen, je nach Untertyp zwischen 50 - 150 Fahrzeuge in der massgebenden Stunde. Die Via Alpina kann aufgrund der geplanten Bebauung und dem gewählten Ausbaustandard zum Untertyp «Quartierserschliessungsstrasse» gezählt werden, was einer Belastbarkeit von 150 Fahrzeugen in der massgebenden Stunde entspricht. Die massgebende Stunde entspricht der Abendspitzenstunde (ASP). Deren Anteil macht gemäss Verkehrsmodell Kanton Graubünden (ANU, 2015) rund 10% des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) aus.

### 3.4 Verkehrsaufkommen

Die Berechnung der zu erwartenden Fahrzeugbewegungen erfolgt mit dem spezifischen Verkehrspotential (SVP), welcher die Fahrten pro Parkplatz und Tag gemäss ihrer Nutzung angibt. Die Werte wurden aufgrund städtischer Erfahrungswerte und Vergleichswerten verschiedener Forschungsarbeiten festgelegt. Für Bewohner/Beschäftigte und Besucher wird von einem SVP von 2.5 ausgegangen.



Abb. 5: Übersicht Zukünftige Bebauung

Da es sich bei den Neubauprojekten um reine Wohnobjekte handelt, wird pro Parkplatz von einem SVP von 2.5 ausgegangen.

Die Parkplätze generieren gemäss Berechnung mit den SVP folgende Verkehrszahlen:

	Anzahl Parkplätze	SVP 2.5	Total Fahrtenaufkommen
MHF Parz. 3691	33	82.5	115.5
EFH P1-P11 Parz. 2868	22	55	77
MFH P12 Parz. 2868	60	150	210
Total Neubauprojekte			402.5

Tab.2: Verkehrsaufkommen

In der nachfolgenden Tabelle wird die Verkehrsbelastung der Via Cons mit Berücksichtigung der zusätzlichen Fahrten aufgezeigt.

Szenario 2	Position					
	1	2	3	4	5	6
DTV mit allen Zweitwohnungen	1335	150	205	1797.5	1937.5	2040
Verkehrsbelastung Spitzenstunde in Fahrten/h	133.5	15	20.5	179.75	193.75	204
Auslastungsgrad jeweilige Strasse in %	27	15	21	36	39	41
Szenario 3	Position					
	1	2	3	4	5	6
DTV nur Erstwohnungen	414.5	150	205	817	869.5	932
Verkehrsbelastung Spitzenstunde in Fahrten/h	41.45	15	20.5	81.7	86.95	93.2
Auslastungsgrad jeweilige Strasse in %	8	15	21	16	17	19

Tab. 3: Übersicht zukünftige Verkehrsbelastung

Die Zahlen zeigen, dass auch mit den neuen Überbauungen die Via Cons nur max. zu 41% ausgelastet ist und somit den Mehrverkehr ohne Probleme aufnehmen kann. Auch die Erschliessungsstrasse im Quartier (Position 2 und 3) ist mit max. 21% noch nicht ausgelastet.

Die zusätzliche Verkehrsbelastung mag im Vergleich zu der heutigen Belastung enorm sein, werden jedoch nur die tatsächlichen Zahlen angeschaut, wird ersichtlich, dass sich das Verkehrsaufkommen normalerweise auf einem erträglichen Niveau befindet jedoch im Maximum (Szenario 2) durchaus auf ein erhöhtes Niveau ansteigt.

### 3.5 Nachweis Sichtweiten und Verkehrssicherheit

Die erforderlichen Sichtweiten bei der Einmündung der Via Alpina in die Via Cons werden anhand der VSS-Norm 40 273a hergeleitet.

#### 3.5.1 Planungsstand Dezember 2024 mit Rechtsvortritt

Folgende Rahmenbedingungen werden bei den Sichtweiten berücksichtigt:

- Signalisierte Höchstgeschwindigkeit 30 km/h oder 20 km/h
- Rechtsvortritt

Anhand der aufgeführten Rahmenbedingungen sowie der VSS-Norm 40 273a gelten folgende Sichtweiten:

- Sichtweite 15 m
- Beobachtungsdistanz 5 m

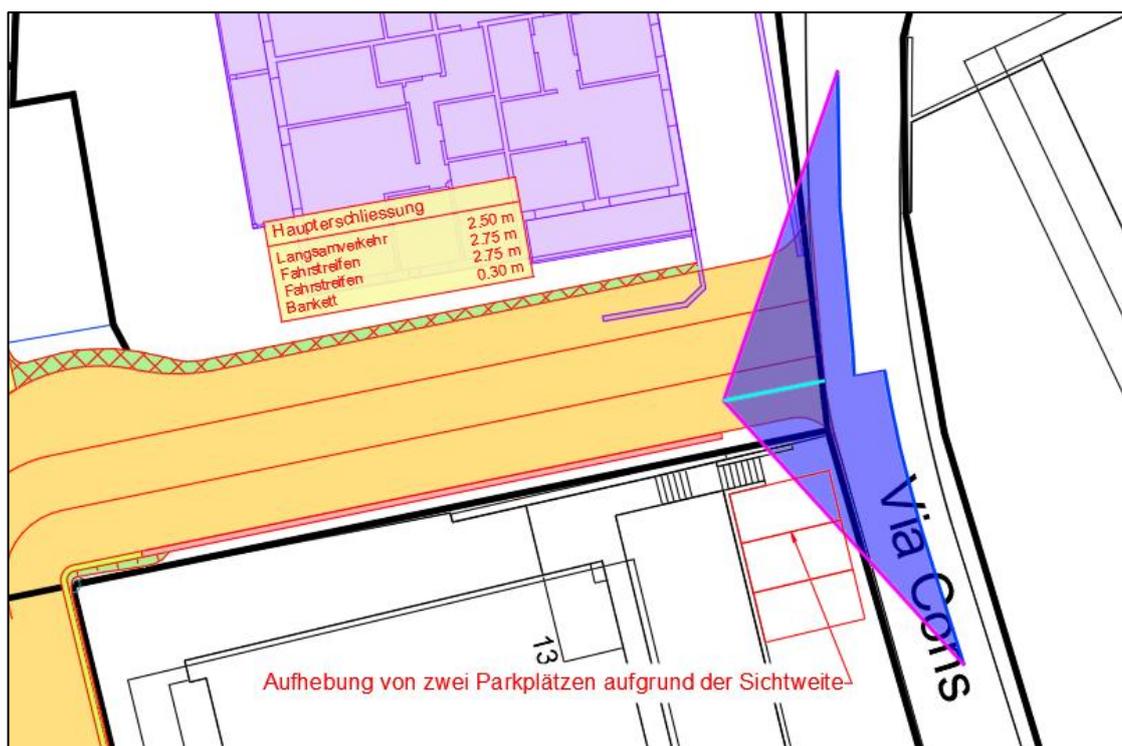


Abb. 9: Sichtweitennachweis Via Alpina

Damit die Sichtweite Richtung Kreisler Marcau gegeben ist, müssten zwei Aussenparkplätze der Parzelle 413 aufgehoben werden. Ebenso muss die Mauer des Neubau auf der Parzelle 3691 dementsprechend angepasst werden.

Das Aufheben von Parkplätzen auf der Parzelle 413 ist nicht möglich. Daher werden nachfolgend mehrere Varianten aufgezeigt um die Problematik der Sichtweiten zu lösen.

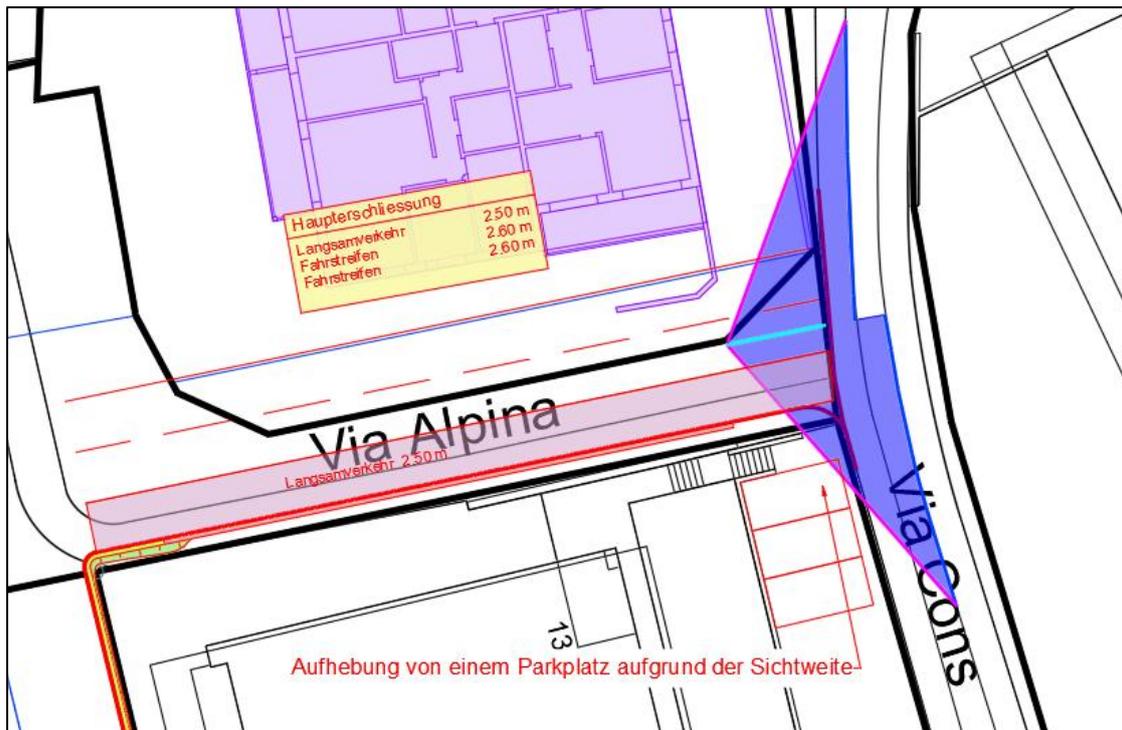
### 3.5.2 Nach VSS-Norm mit Rechtsvortritt

Folgende Rahmenbedingungen werden bei den Sichtweiten berücksichtigt:

- Quartierschliessungsstrasse
- Langsamverkehrstreifen am südlichen Rand der Via Alpina
- Begegnungsfall PW/LKW: Fahrbahnbreite 5.2 m
- Signalisierte Höchstgeschwindigkeit 30km/h
- Rechtsvortritt
- Maximale Breite: 7.7 m (2.5 m Gehweg, 5.2 m Fahrbahn)

Anhand der aufgeführten Rahmenbedingungen sowie der VSS-Norm 40 273a gelten folgende Sichtweiten:

- Sichtweite 15 m
- Beobachtungsdistanz 5 m



Damit würden die Sichtweiten immer noch knapp nicht eingehalten. Es müsste auf der Parzelle 413 ein Parkplatz aufgehoben werden. Die Mauer auf der Parzelle 3691 muss soweit angepasst werden, dass sie im Bereich der Sichtlinie nicht höher als 60 cm ist.

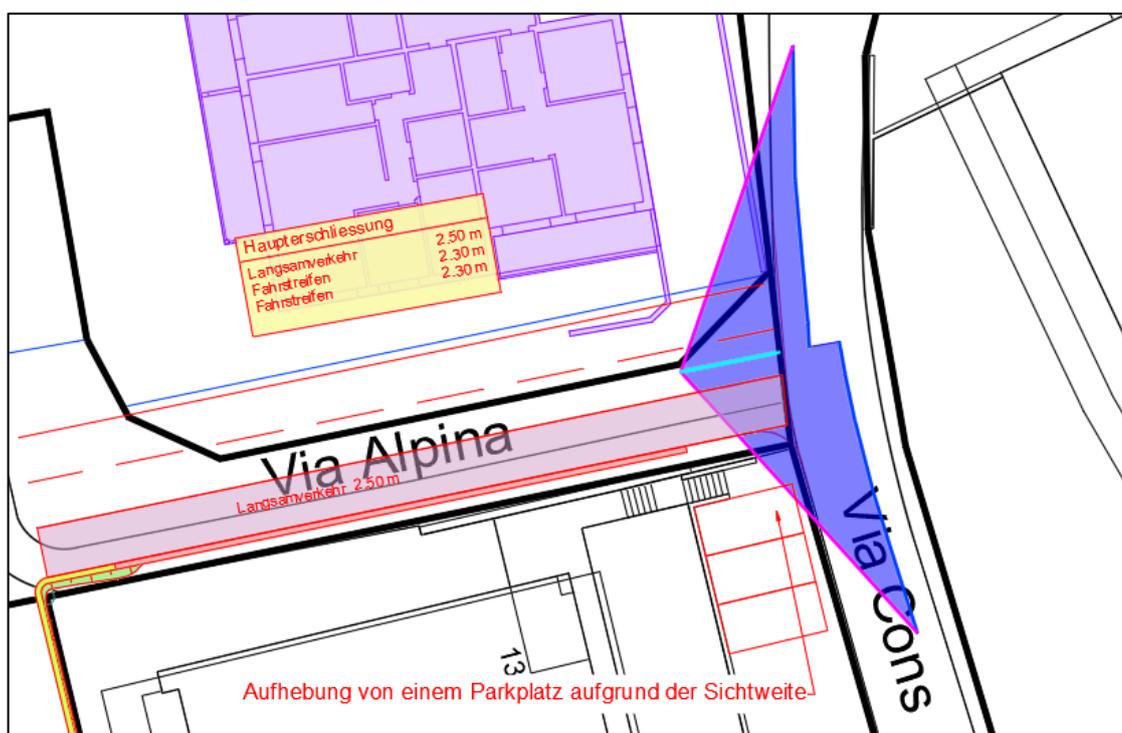
### 3.5.3 Reduzierte Fahrbahnbreite mit Rechtsvortritt

Folgende Rahmenbedingungen werden bei den Sichtweiten berücksichtigt:

- Langsamverkehrsstreifen am südlichen Rand der Via Alpina
- Begegnungsfall PW/LKW: Die Fahrbahnbreite von 4.6 m entspricht nicht der VSS Norm. Im vorliegenden Fall kann aber davon ausgegangen werden, dass der Begegnungsfall PW/LKW nur sehr selten vorkommt. Der Langsamverkehrsstreifen kann so ausgebildet werden, dass dieser bei Kreuzungsmanövern durch die Fahrzeuge mitbenutzt werden kann.
- Signalisierte Höchstgeschwindigkeit 30 km/h oder 20 km/h
- Rechtsvortritt
- Reduzierte Breite: 7.1 m (2.5 m Gehweg, 4.6 m Fahrbahn, anstelle 5.2 m nach VSS Norm)

Anhand der aufgeführten Rahmenbedingungen sowie der VSS-Norm 40 273a gelten folgende Sichtweiten:

- Sichtweite 15 m
- Beobachtungsdistanz 5 m



Damit würden die Sichtweiten immer noch knapp nicht eingehalten. Es müsste auf der Parzelle 413 ein Parkplatz aufgehoben werden. Die Mauer auf der Parzelle 3691 muss soweit angepasst werden, dass sie im Bereich der Sichtlinie nicht höher als 60 cm ist.

### 3.5.4 Reduzierte Fahrbahnbreite ohne Rechtsvortritt

Folgende Rahmenbedingungen werden bei den Sichtweiten berücksichtigt:

- Langsamverkehrstreifen am südlichen Rand der Via Alpina
- Begegnungsfall PW/LKW: Die Fahrbahnbreite von 4.6 m entspricht nicht der VSS Norm. Im vorliegenden Fall kann aber davon ausgegangen werden, dass der Begegnungsfall PW/LKW nur sehr selten vorkommt. Der Langsamverkehrstreifen kann so ausgebildet werden, dass dieser bei Kreuzungsmanövern durch die Fahrzeuge mit benutzt werden kann.
- Signalisierte Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
- Kein Rechtsvortritt. Die Via Alpina wäre gegenüber der Via Cons nicht vortrittsberechtigt -> «kein Vortritt» oder «Stop».
- Reduzierte Breite: 7.1 m (2.5 m Gehweg, 4.6 m Fahrbahn, anstelle 5.2 m nach VSS Norm)

Anhand der aufgeführten Rahmenbedingungen sowie der VSS-Norm 40 273a gelten folgende Sichtweiten:

- Sichtweite 20 m
- Beobachtungsdistanz 3 m



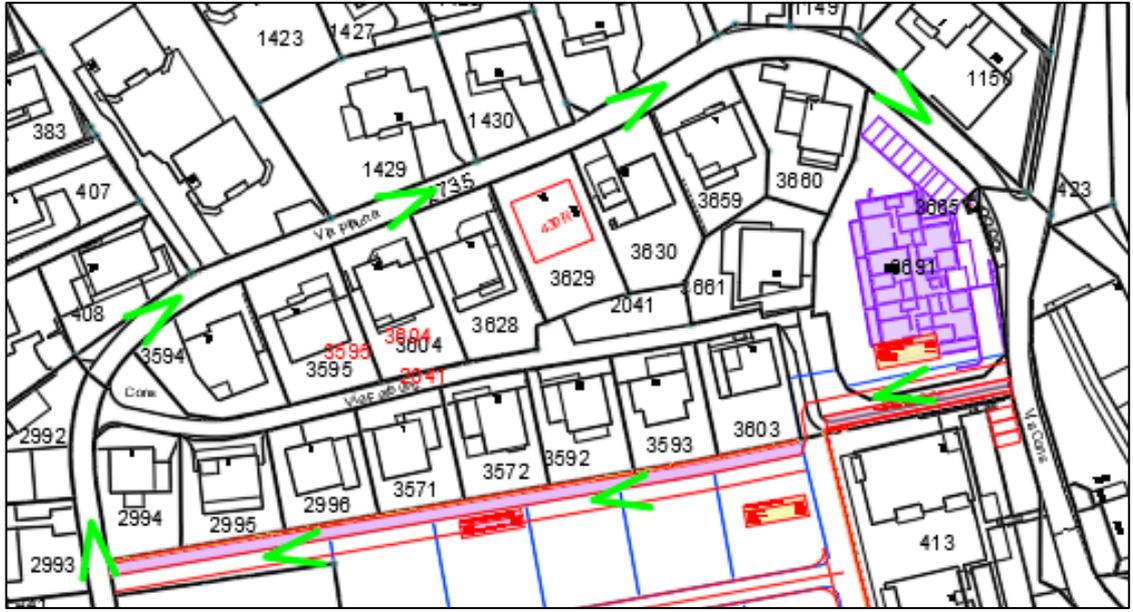
Wenn die Via Alpina gegenüber der Via Cons nicht vortrittsberechtigt wäre, könnten die Sichtweiten in Richtung des Kreisels eingehalten werden.

Bei einer Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf der Via Cons und Via Alpina auf 20 km/h und/oder einer Normgerechten Fahrbahnbreite (5.2 m) würde sich die Sichtweiten weiter verbessern.

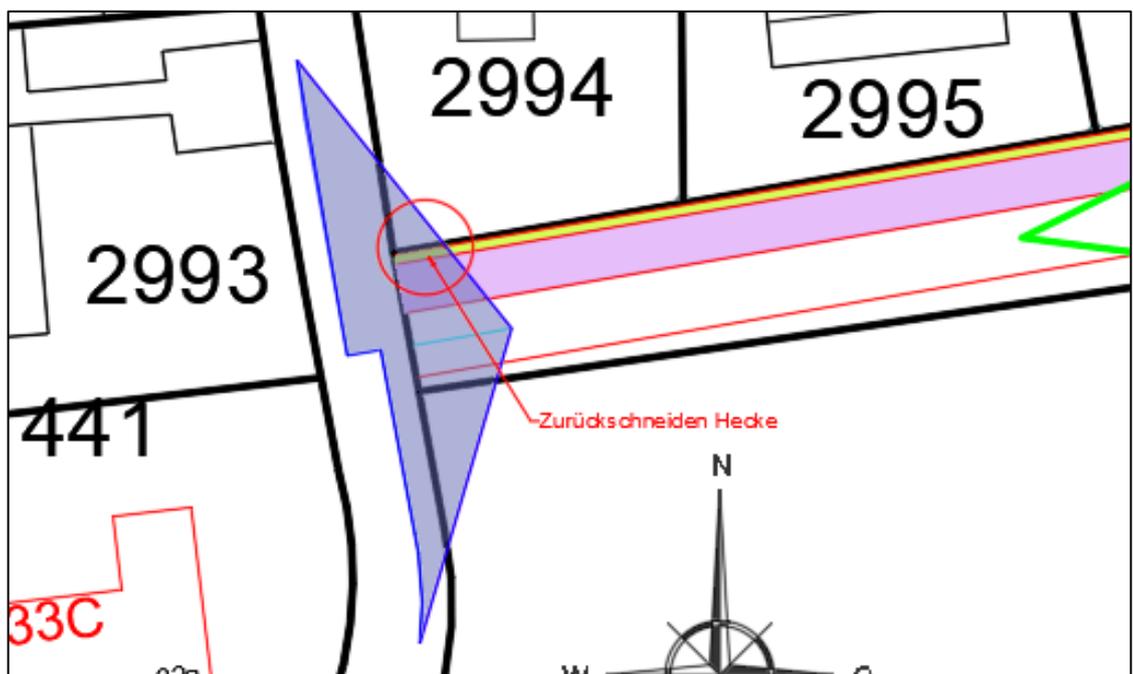
### 3.6 Alternative Verkehrsführung – Einbahnverkehr im Uhrzeigersinn

Die nachfolgenden Betrachtungen gehen aus von:

- Einbahnverkehr im Uhrzeigersinn: Via Alpina – neuer Strassenabschnitt entlang der geplanten Langsamverkehrsverbindung – Via Plauna – Via Cons.
- Signalisierte Höchstgeschwindigkeit: 30 km/h
- Fahrbahnbreite für LKW: 3.30 m
- Einmündung neuer Strassenabschnitt in Via Plauna: Rechtsvortritt



Mit dem Einbahnregime entfällt die Betrachtung der Sichtweiten bei der Einmündung der Via Alpina in die Via Cons. Dafür müssen die Sichtweiten des neuen Strassenabschnittes in die Via Plauna gegeben sein.



Die Sichtweiten des neuen Strassenabschnittes in die Via Plauna kann gewährleistet werden, sofern die Hecke auf der Parzelle Nr. 2994 etwas zurückgeschnitten wird.

### **Auswirkungen des Einbahnregimes:**

- **Umwegfahrten:** Je nach Liegenschaft entstehend bei der An- oder Wegfahrt unterschiedlich lange Umwegfahrten
- **Verkehrsaufkommen:** Durch die Umwegfahrten verändert sich die Verkehrsmenge auf den Strassenabschnitten nicht wesentlich
- **Strssenbreite.** Diese könnte von 5.2 m auf 3.3 m reduziert werden
- Entlang der Langsamverkehrsverbindung wäre ein neuer Strassenabschnitt nötig
-

### 3.7 Langsamverkehr

Zur Verbesserung des Langsamverkehrsnetzes soll ein neuer Fuss- und Veloweg entlang der geplanten Einfamilienhäuser gebaut werden. Dieser erhöht die Sicherheit für Langsamverkehrsteilnehmer aus dem Gebiet Cons, da sie nicht mehr den Strassenzügen folgen müssen, sondern einen abgesonderten Weg erhalten. Der kombinierte Fuss- und Veloweg soll eine Breite von 2.50 m erhalten.



Abb. 12: Übersicht neuer Fuss- und Veloweg

# 4 FAZIT

Die geplante Überbauung führt zu einem gewissen Mehrverkehr auf der Via Alpina und der Via Cons. Die Belastbarkeit nach VSS Normen werden auf diesen Strassen aber bei weitem nicht erreicht.

Die Reduktion der Strassenbreite für den Begegnungsfall PW/LKW gegenüber der VSS-Norm kann kompensiert werden, indem der Langsamverkehrsstreifen entlang der Via Alpina für Kreuzungsmanöver überfahrbar ausgestaltet wird.

Mit der Führung des Gehweges entlang der Via Alpina am südlichen Strassenrand können die Sichtweiten bei der Einmündung in die Via Cons eingehalten werden, sofern die Via Alpina gegenüber der Via Cons nicht vortrittsberechtigt ist.

**Chur, 4. April 2025**



Niccolò Hartmann

Dr. sc. ETH Zürich, dipl. Natw. ETH

# 5 ANHANG

## 5.1 Zukunftsvision Überbauung heutige Landwirtschaftszone

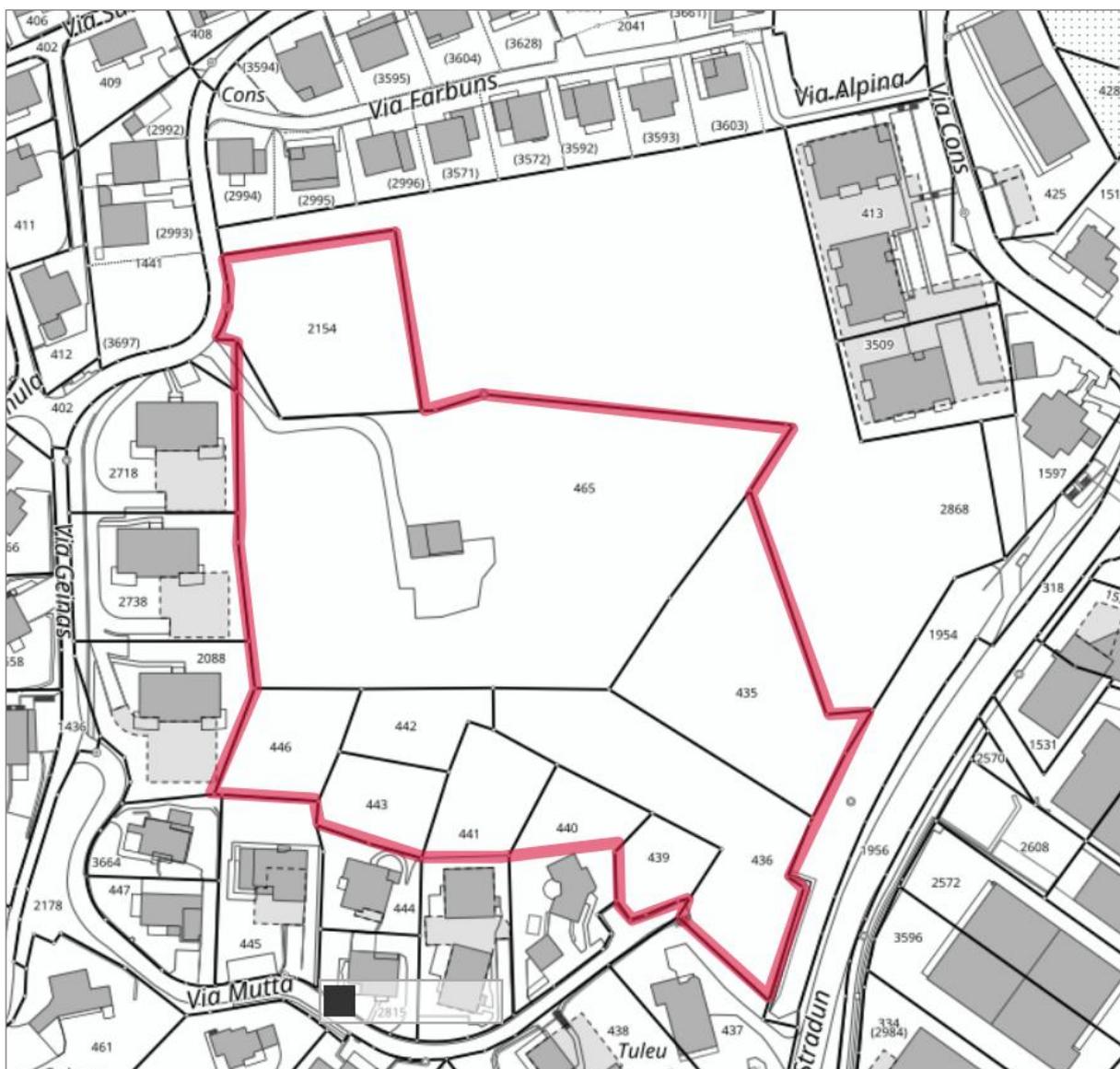


Abb. 13: Übersicht Zukunftsvision

Sollte die Gemeinde Laax weiteres Bauland einzonen dürfen, so wäre die Landwirtschaftszone zwischen dem Gebiet Cons und der Kantonsstrasse eine geeignete Fläche dafür. Nach einer groben Überschlagung der möglichen Bebauung könnte es sein, dass die Via Alpina weitere 100 Parkplätze erschliesst und die Via Plauna weitere ca. 50 Parkplätze.

Dadurch würden sich die vorgängigen Szenarien 2 und 3 wie folgt ändern:

Szenario 2	Position					
	1	2	3	4	5	6
DTV mit allen Zweitwohnungen	1460	400	455	2057.5	2197.5	2300
Verkehrsbelastung Spitzenstunde in Fahrten/h	146	40	45.5	205.75	219.75	230
Auslastungsgrad jeweilige Strasse in %	29	40	46	41	44	46
Szenario 3	Position					
	1	2	3	4	5	6
DTV nur Erstwohnungen	539.5	400	455	1077	1129.5	1192
Verkehrsbelastung Spitzenstunde in Fahrten/h	53.95	40	45.5	107.7	112.95	119.2
Auslastungsgrad jeweilige Strasse in %	11	40	46	22	23	24

Tab. 5: Verkehrsbelastung Zukunftsvision

Sowohl die Via Cons, als auch die Via Alpina (Position 2 und 3) könnten den Mehrverkehr aufnehmen und wären nur bis ca. 46 % ausgelastet.