

REDIGÄGGER JENINS, GR

Verkehrsbericht

Chur, 13. August 2026

Impressum

Auftraggeber	Dima Partner AG Grubenstrasse 38 8045 Zürich Ansprechpartner Paolo Pedrazzoli 043 501 08 12 paolo.pedrazzoli@dima-partner.ch
Bearbeitung	Hartmann & Monsch AG <i>Hauptsitz</i> Ringstrasse 37 7000 Chur <i>Filiale</i> Alte Landstrasse 7 7076 Parpan Projektleitung: Jolanda Membrini 081 382 23 23 jm@hartmannmonsch.ch
Erstellung	13.08.2026

Inhalt

1	Ausgangslage	4
2	Neubauprojekt	6
3	Parkplatzbedarf	7
4	Fahrtenaufkommen	9
5	Kapazitäten Strassennetz	10
5.1	Strassentyp und Ausbaugrad	10
5.2	Auslastungsgrad	11
6	Nachweis Sichtweiten	14
7	Nachweis Befahrbarkeit	15
7.1	Tiefgaragenzufahrt	15
7.2	Besucherparkplätze	16
7.3	Notfallzufahrt	17
8	Lärmbeurteilung	18
8.1	Lärmbelastung Strassenverkehr	18
8.2	Lärmbelastung durch die Einfahrt der Tiefgarage	18
9	Fazit	20

1 AUSGANGSLAGE

Das Areal Redigägger in Jenins, GR soll überbaut werden. Es ist eine Überbauung mit sechs Gebäuden auf der Parzelle Nr. 178 geplant, mit ausschliesslicher Wohnnutzung und einer Tiefgarage mit 26 Parkplätzen.



Abb. 1: Übersicht Redigägger

Im Zusammenhang mit dem Richtplan Redigägger wurde die Hartmann & Monsch AG angefragt, den dazugehörigen Verkehrsbericht zu erarbeiten. Dabei soll insbesondere die Grundstückszufahrt bezüglich Verkehrssicherheit überprüft sowie deren Leistungsfähigkeit und Befahrbarkeit nachgewiesen werden.

Zur Erarbeitung des Verkehrsberichts liegen folgende Grundlagen vor:

- Präsentation Richtplan Redigägger
- Baugesetz Gemeinde Jenins
- Verkehrsdaten des Gesamtverkehrsmodells Graubünden 2015
- VSS-Normen

Am südlichen Rand des Dorfes befindet sich die Bushaltestelle Jenins, Rathaus, welche rund 350 m vom Redigägger entfernt ist (vgl. Abbildung 1). Die Haltestelle wird im Halbstundentakt von der Buslinie 90.022 angefahren, welche zwischen Bad Ragaz und Landquart verkehrt.

Im gesamten Dorfkern gibt es keine Gehwege und der Langsamverkehr wird somit im Mischverkehr mit dem MIV geführt. Die Strassenbreiten sind mit 3.15m bis 3.55m (vgl. Abbildung 2) sehr knapp und lassen nur an Ausweichstellen ein Kreuzen zweier PWs zu.

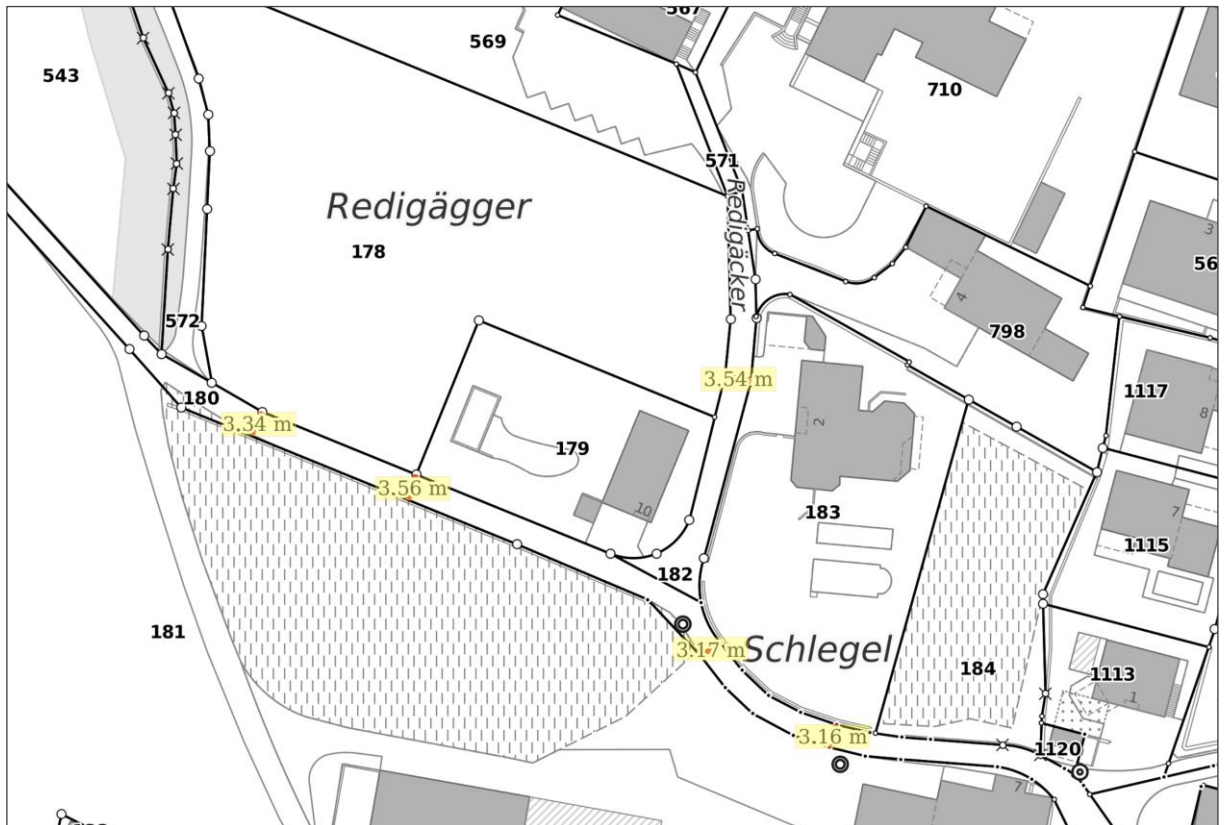


Abb. 2: Übersicht Strassenbreiten Plokweg

2 NEUBAUPROJEKT

Die Parzelle 178 soll mit insgesamt sechs Gebäuden (A-F) mit Wohnnutzung überbaut werden. Die Grundstückszufahrt befindet sich am südwestlichen Rand der Parzelle und ist direkt an den Plokweg angeschlossen.

Die dazugehörige Tiefgarage mit 26 Parkplätzen ist für alle Gebäude vorgesehen und erstreckt sich somit über den ganzen Perimeter. Die Zufahrtsrampe führt ins Haus E und ist im Einbahnregime geregelt. Aufgrund der geraden Rampe ist die Installation einer Lichtsignalanlage nicht zwingend notwendig, um den Komfort für die Anwohner zu erhöhen wäre jedoch eine Lichtsignalanlage wünschenswert. Zusätzlich zu den Tiefgaragenparkplätzen werden nördlich der Nachbarparzelle 179 zwei oberirdische Besucherparkplätze erstellt, welche über den Redigacker erschlossen werden.

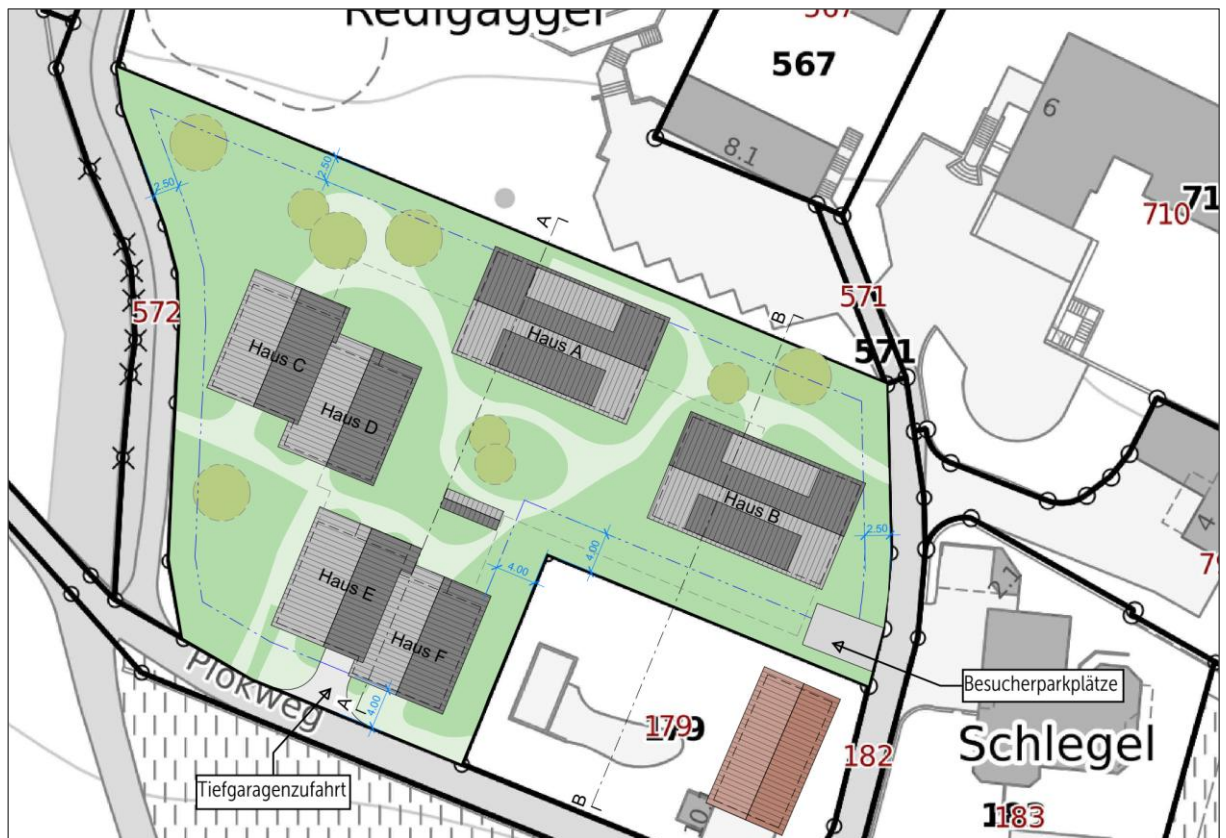


Abb. 3: Übersicht Neubauprojekt

3 PARKPLATZBEDARF

Der effektive Parkplatzbedarf für den Richtplan Redigägger wird anhand des Richtprojekts sowie den Vorgaben aus dem Baugesetz Jenins berechnet. Als Vergleich wird noch die Berechnung gemäss der VSS-Norm 40 281 beigezogen.

Für die Abschätzung des Parkplatzbedarfs der Überbauung Redigägger werden folgende Vorgaben berücksichtigt:

- Gemäss Richtplan sind insgesamt sechs Gebäude mit 13 Wohnungen geplant.
- Gemäss Baugesetz Art. 75 sind 1 Parkplatz pro Wohnung bis 40 m² anrechenbare Geschossfläche, darüber 2 Parkplätze zu erstellen.
- Für Gebäude mit mehr als 3 Wohneinheiten und für Hotels sind 2/3 der Pflichtplätze unterirdisch oder im Innern des Gebäudes zu erstellen.
- Gemäss VSS-Norm 40 281 zu der Anzahl Parkplätze sind pro Wohnung oder pro 100m² BGF 1 Parkplatz sowie davon 10% für Besucherparkplätze vorgesehen.
- Das Baugesetz macht keine Vorgaben zur Anzahl Veloabstellplätze.
- Die VSS-Norm 40 065 zu den Veloparkierungsanlagen sieht 1 Veloabstellplatz pro Zimmer vor.

Herleitung Parkplatzbedarf PW nach Baugesetz

Haus	Wohnung	BWF in m ²	BauG Jenins		VSS-Norm	
			< 40m ² aGF 1PP	> 40m ² aGF 2PP	1PP/100m ² BGF bzw. 1PP/Whg	+10% Besucher-PP
A	1	132		2	1	0.1
	2	142		2	1	0.1
	3	139		2	1	0.1
B	4	121		2	1	0.1
	5	140		2	1	0.1
	6	137		2	1	0.1
C	7	118		2	1	0.1
	8	109		2	1	0.1
D	9	118		2	1	0.1
	10	108		2	1	0.1
E	11	183		2	1	0.1
F	12	118		2	1	0.1
	13	109		2	1	0.1
Total				26	13	1.3

Tab. 1: Herleitung Parkplatzbedarf

BauG	VSS	Richtplanprojekt
26	13+2 Besucher	26+2 Besucher

Tab. 2: Vergleich Parkplatzbedarf gemäss BauG, VSS und geplanter Parkplätze

Wie der Tabelle 1 entnommen werden kann, müssten gemäss Baugesetz für die 13 Wohnungen rund 26 Parkplätze erstellt werden. Das Richtplanprojekt sieht mit 26 Parkplätzen in der Tiefgarage und 2 weiteren Besucherparkplätzen oberirdisch genügend Parkplätze vor (vgl. Tabelle 2).

Herleitung Abstellplatzbedarf Velo nach VSS-Norm

Wohnung	Anzahl Zi	VSS-Norm 1 VP/Zimmer	keine Angabe im BauG
1	4.5	4.5	
2	4.5	4.5	
3	4.5	4.5	
4	4.5	4.5	
5	4.5	4.5	
6	4.5	4.5	
7	3.5	3.5	
8	3.5	3.5	
9	3.5	3.5	
10	3.5	3.5	
11	6.5	6.5	
12	3.5	3.5	
13	3.5	3.5	
Total		54.5	

Tab. 3: Herleitung Veloabstellplätze

BauG	VSS	Richtplanprojekt
keine Angabe	54.5	20

Tab. 4: Vergleich Bedarf Veloabstellplätze gemäss BauG, VSS und geplanter Abstellplätze

Da das Baugesetz keine Angaben zum Bedarf der Veloabstellplätze und auch keinen Verweis auf die VSS-Normen macht, ist es der Bauherrschaft selbst überlassen, wie viele Abstellplätze sie ihren Anwohnern bzw. Käufern anbieten wollen. Gemäss Richtplanprojekt sind mehrere Veloräume geplant, in welchen insgesamt ca. 20 Velos platz finden. Da die Kellerräume sehr grosszügig (bis zu 38.5 m²) geplant sind, können Velos auch in den privaten Kellerräumen abgestellt werden.

4 FAHRTENAUFKOMMEN

Das künftige Fahrtenaufkommen der Überbauung wird anhand der geplanten Parkplatzanzahl ermittelt. Jeder Parkplatz wird einer Nutzung zugewiesen, welche gemäss dem Leitfaden Fahrtenmodell (Stadt Zürich), ein spezifisches Verkehrsaufkommen pro Parkfeld (SVP) aufweist. Bei Wohnnutzungen wird sowohl für die Bewohner-, als auch für Besucherparkplätze von einem SVP von 2.5 Fahrten pro Tag und Parkfeld ausgegangen.

Für das Fahrtenaufkommen werden die MIV-Fahrten pro Tag, wie auch die MIV-Fahrten während der Abendspitzenstunde (ASP, 17:00-18:00 Uhr) ermittelt. Die ASP wird hauptsächlich für die Berechnungen im Kapitel 5 verwendet. Gemäss Verkehrsmodell Graubünden (VM GR) liegt der Anteil der ASP am DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr) bei rund 10%.

Herleitung Fahrtenaufkommen

Anzahl PP	Benutzer	SVP	Total Fahrten pro Tag
26	Bewohner	2.5	65
2	Besucher	2.5	5
Total Verkehrsaufkommen PP			70
Total Verkehrsaufkommen ASP			7

Tab. 5: Verkehrsaufkommen

Wie der Tabelle 5 entnommen werden kann, generiert der Richtplan Redigägger ein Fahrtenaufkommen von insgesamt 70 Fahrten pro Tag und in der Abendspitzenstunde rund 7 Fahrten.

5 KAPAZITÄTEN STRASSENNETZ

5.1 Strassentyp und Ausbaugrad

Gemäss Generellem Erschliessungsplan (GEP) ist der Plokweg, wie auch die Oberdorfstrasse als Sammelstrasse klassiert. Der Teil des Plokweges, Westlich der Bauparzelle Redigägger ist als Land- und Forstwirtschaftsweg klassiert.

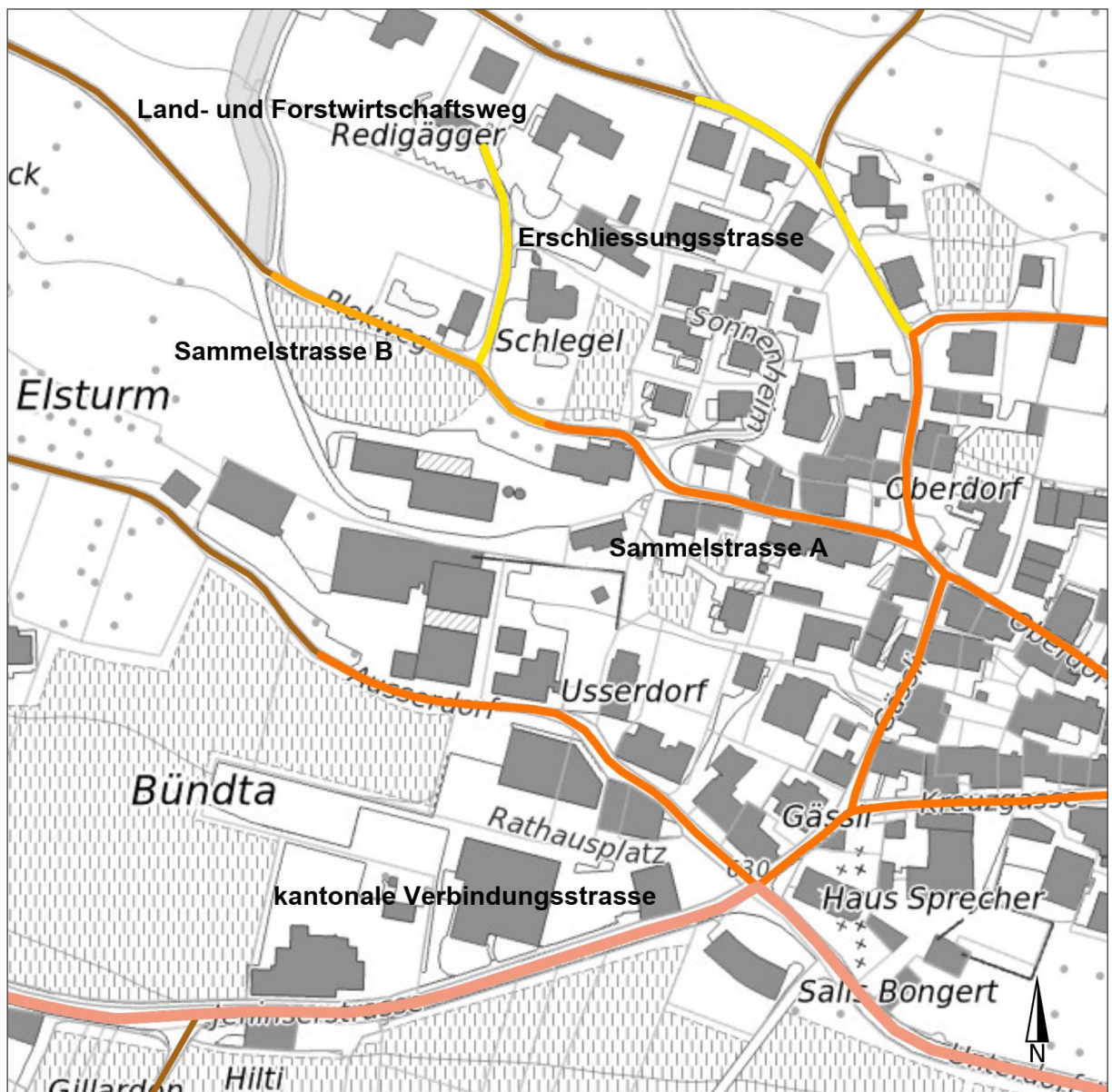


Abb. 5: Strassenklassierung gemäss GEP

Gemäss VSS-Norm 40 040b kann der Plokweg entlang des Bauperimeters jedoch zu einer Zufahrtsstrasse gezählt werden, da keine weiteren Strassen gesammelt werden. Die Oberdorfstrasse zählt auch gemäss Normen zu den Sammelstrassen. Erschliessungsstrassen werden in der VSS-Norm 40 045 aufgrund der Anzahl Wohneinheiten (WE), welche sie erschliessen, zugeteilt. Der Plokweg (bis zur Kreuzung Redigäcker) kann mit

den insgesamt 11 WE (bzw. 24 WE mit dem Bauprojekt Redigäcker) dem Strassentyp Zufahrtsweg zugeordnet werden. Die Oberdorfstrasse erfüllt gemäss VSS-Norm 40 044 die Funktion einer Quartiersammelstrasse. Nachfolgend werden die Anforderungen nach Norm für Quartiersammelstrassen und Zufahrtswege aufgeführt.

Zufahrtsweg (VSS-Norm 40 045 «Erschliessungsstrassen»)

- Reduzierter Ausbau von Fahrstreifen möglich
- Fussverkehr: im Mischverkehr mit MIV
- In der Regel kein Wendeplatz
- Massgebender Begegnungsfall: PW/Velo bei stark reduzierter Geschwindigkeit (z.B. 20 km/h)
- Belastbarkeit: 50 Fahrzeuge in der massgebenden Spitzenstunde

Quartiersammelstrassen (VSS-Norm 40 044 «Sammelstrassen»)

- Reduzierter Ausbau von Fahrstreifen möglich
- Fussverkehr: Führung auf Gehweg (beidseitig oder nur einseitig)
- Massgebender Begegnungsfall: LW/PW bei reduzierter Geschwindigkeit (z.B. 20 km/h)
- Belastbarkeit: 500 Fahrzeuge in der massgebenden Spitzenstunde

Anhand der oben aufgeführten Anforderungen nach Norm resultieren folgende minimal erforderlichen Fahrbahnbreiten nach VSS-Norm 40 201:

- | | |
|--|-------------------------------|
| - Zufahrtsweg, Begegnungsfall PW/Velo bei 20km/h: | 3.00 m (lichte Breite 3.40 m) |
| - Quartiersammelstrassen, Begegnungsfall LW/PW bei 20km/h: | 4.80 m (lichte Breite 5.30 m) |

Gemäss amtlicher Vermessung weisen die betroffenen Strassen folgende Fahrbahnbreiten auf:

- Plokweg: 3.10 – 3.60 m
- Oberdorf: 2.90 – 4.50 m

5.2 Auslastungsgrad

Die Berechnung der Kapazität des Strassennetzes und deren Auslastung wird mit Hilfe des DTV und der Abendspitzenstunde berechnet. Als Grundlage werden die Zahlen aus dem Verkehrsmodell Graubünden, aufgerechnet auf das Jahr 2026, genommen. Da dieses beim Plokweg, Höhe Redigäcker jedoch keine Zahlen liefert, wird aufgrund der gemäss BauG erstellten Anzahl Parkplätze im Gebiet und deren Fahrtenaufkommen die Berechnung durchgeführt. Es wird nicht nur der Plokweg, sondern auch die potenzielle Anfahrtsstrasse Oberdorf betrachtet. Die Berechnung wird sowohl für den IST-Zustand, als auch für den Prognosezustand nach dem Bau gemacht.

Um die Verteilung des Verkehrsaufkommens abschätzen zu können wird angenommen, dass rund 60% der Fahrten Richtung Chur (Süden) und 40% Richtung Zürich (Westen) gemacht werden. Von den Fahrten Richtung Westen gehen ca. 30% über den Plokweg zum Rütiweg. Die Verteilung des betrachteten Verkehrsaufkommens sieht demnach wie folgt aus:

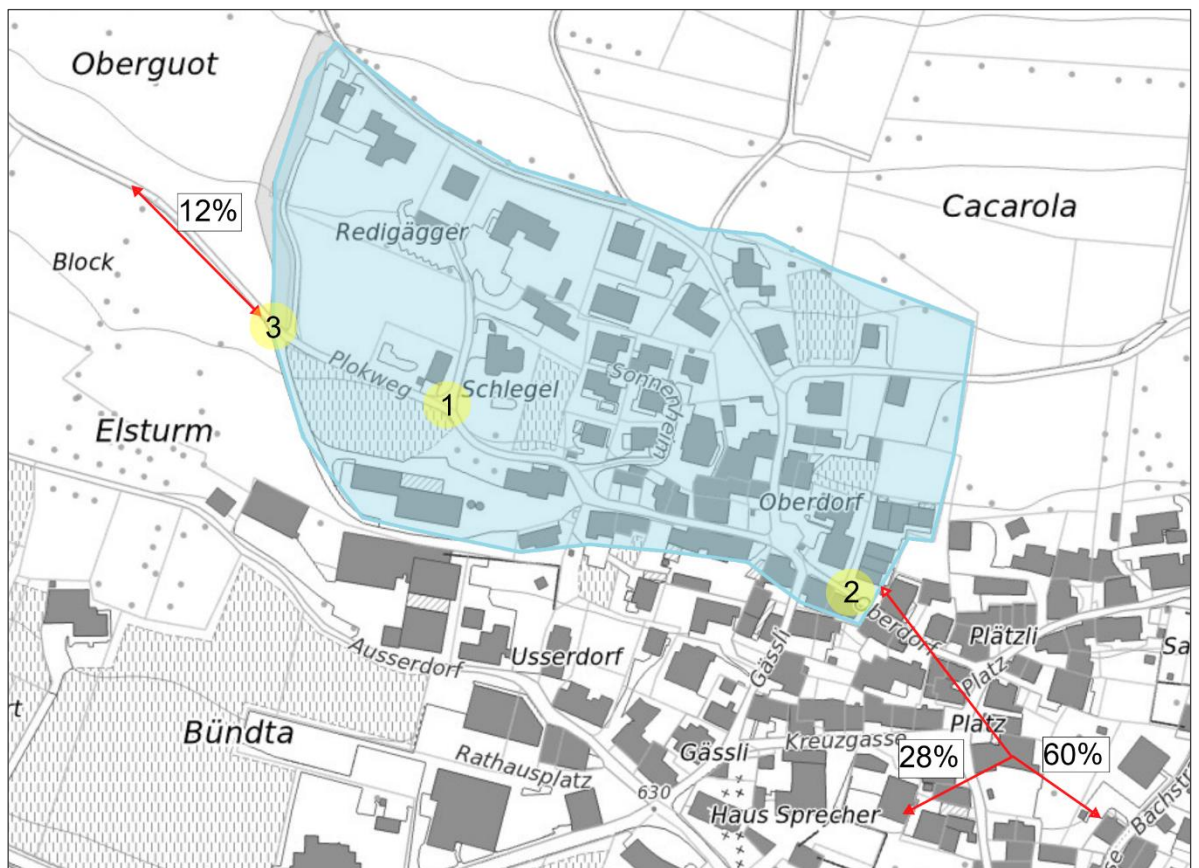


Abb. 6: Verteilung Verkehrsaufkommen betrachtetes Gebiet

Die Belastbarkeit bei Zufahrtsstrassen beträgt beim massgebenden stündlichen Verkehr rund 100 Fahrten/h, bei Quartiersammelstrassen 500 Fahrten/h und bei Zufahrtswegen rund 50 Fahrten/h. Als massgebenden stündlichen Verkehr wird die ASP genommen, welche ca. 10% des DTV ausmacht. Die Auslastung sollte nicht mehr als 90% betragen.

5.2.1 IST-Zustand

	1	2	3
Belastbarkeit in Fahrten/h gemäss Strassentyp Norm	50	500	50
DTV nach Anzahl PP BauG	92	335	45
ASP 10% nach BauG	9.2	33.5	4.5
Auslastung	18.4%	6.7%	9.0%

Tab. 6: Kapazität IST-Zustand

Die Berechnungen zeigen, dass bei allen drei Standorten die Auslastungsgrenze von 90% nicht erreicht wird.

5.2.2 Prognosezustand

	1	2	3
Belastbarkeit in Fahrten/h gemäss Strassentyp Norm	50	500	50
DTV nach Anzahl PP BauG	92	335	45
DTV BauG mit Projekt und Ausbaupotenzial betrachtetes Gebiet	158	445	60
ASP 10% nach BauG	15.8	44.5	6
Auslastung	31.6%	8.9%	12.0%

Tab. 7: Kapazität Prognosezustand

Auch mit den zusätzlichen Fahrten, welche durch die Überbauung und das weitere Ausbaupotenzial auf den unbebauten Bauparzellen entstehen, ist die Auslastungsgrenze noch nicht erreicht. Somit sollte auch nach dem Bau der Verkehrsfluss nicht weiter eingeschränkt werden. Die vorherrschenden Strassenbreiten können aufgrund der historischen dichten Bebauung nicht angepasst werden, weshalb es trotz geringer Auslastung, gemäss Strassentyp, bei Kreuzungsfällen zu kleinen Stausituationen kommen kann.

6 NACHWEIS SICHTWEITEN

Für den Nachweis der Sichtweiten auf den Plokweg sowie auf den Redigacker wird die VSS-Norm 40 273 als Grundlage verwendet.

Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit auf dem Plokweg, auf Höhe der Tiefgaragenzufahrt beträgt 50 km/h. Die Tempo 30 Zone endet beim Knoten Plokweg/Redigacker. Da nun die Parzelle 178 überbaut wird, wäre eine Erweiterung der Tempo 30 Zone bis zur westlichen Parzellengrenze denkbar. Gemäss VSS-Norm ist bei Tempo 50 eine Knotensichtweite von 50-70m einzuhalten. Aufgrund dessen, dass in diesem Abschnitt des Plokwegs nur Verkehr aus der Tiefgarage zu erwarten ist, kann die Knotensichtweite auf ein Minimum von 50 m beschränkt werden. Auf dem Redigacker besteht ein Tempolimit von 30 km/h, dafür ist eine Knotensichtweite von 25m einzuhalten. Die Beobachtungsdistanz beträgt ab Fahrbahnrand 3m. Das Sichtfeld ist auf einer Höhe von 0.60m bis 3.00m frei von Hindernissen zu halten. Bei Bäumen oder Zäunen im Sichtfeld ist die Palisadenwirkung abzuschätzen.

Gemäss Abbildung 6 sind die Sichtweiten auf dem Redigacker eingehalten, wenn die geplanten Hecken und Sträucher die Höhenbegrenzung einhalten. Die Bäume auf der Parzelle 179 schränken das Sichtfeld nur minimal ein.

Die Sichtweite auf dem Plokweg in Richtung Westen ist nicht überall gegeben. Die tatsächliche Sichtweite beträgt dort rund 25m, was der erforderlichen Sichtweite bei Tempo 30 entsprechen würde. Da das Verkehrsaufkommen jedoch sehr gering ist, wird dies als genügend eingestuft. Auch hier ist zu beachten, dass geplante Sträucher und Stauden nicht höher als 0.60m sind. Die geplante Föhre schränkt den Sichtbereich nur minimal ein.

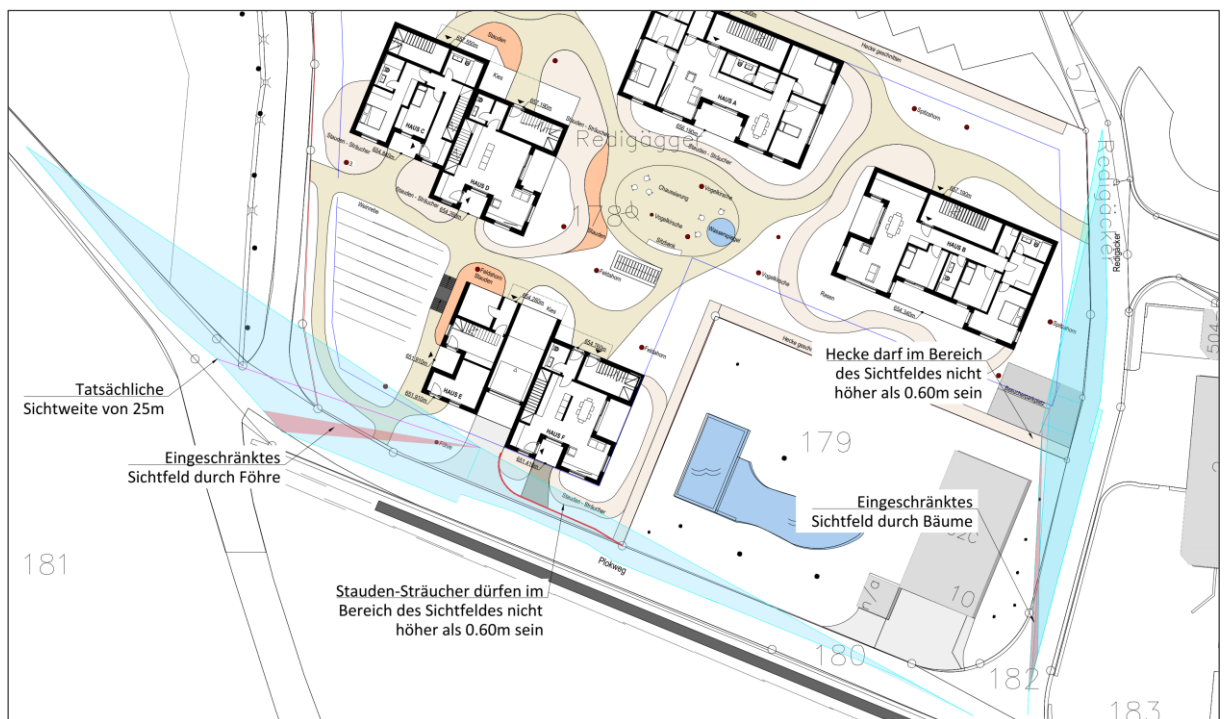


Abb. 7: Nachweis Sichtweiten

7 NACHWEIS BEFAHRBARKEIT

Der Nachweis der Befahrbarkeit wird mittels Schleppkurven durchgeführt. Die zeigen sowohl die Ein- als auch die Ausfahrt. Der verwendete Fahrzeugtyp ist ein Skoda Oktavia, welcher mit einer Fahrgeschwindigkeit von 8 km/h geschleppt wird.

7.1 Tiefgaragenzufahrt

Wie der Abbildung 6 entnommen werden kann, funktioniert die Hin- und Wegfahrt bei der Tiefgarage gut und weist keine Konflikte auf. Der Stauraum befindet sich halb auf dem Plokweg und es ist dafür eine Ausnahmegewilligung gemäss Art. 74 BauG bei der Gemeinde einzuholen. Durch die Verbreiterung des Plokwegs auf 4.20m kann ein Kreuzen von zwei Fahrzeugen bei reduzierten Geschwindigkeiten gewährleistet werden.

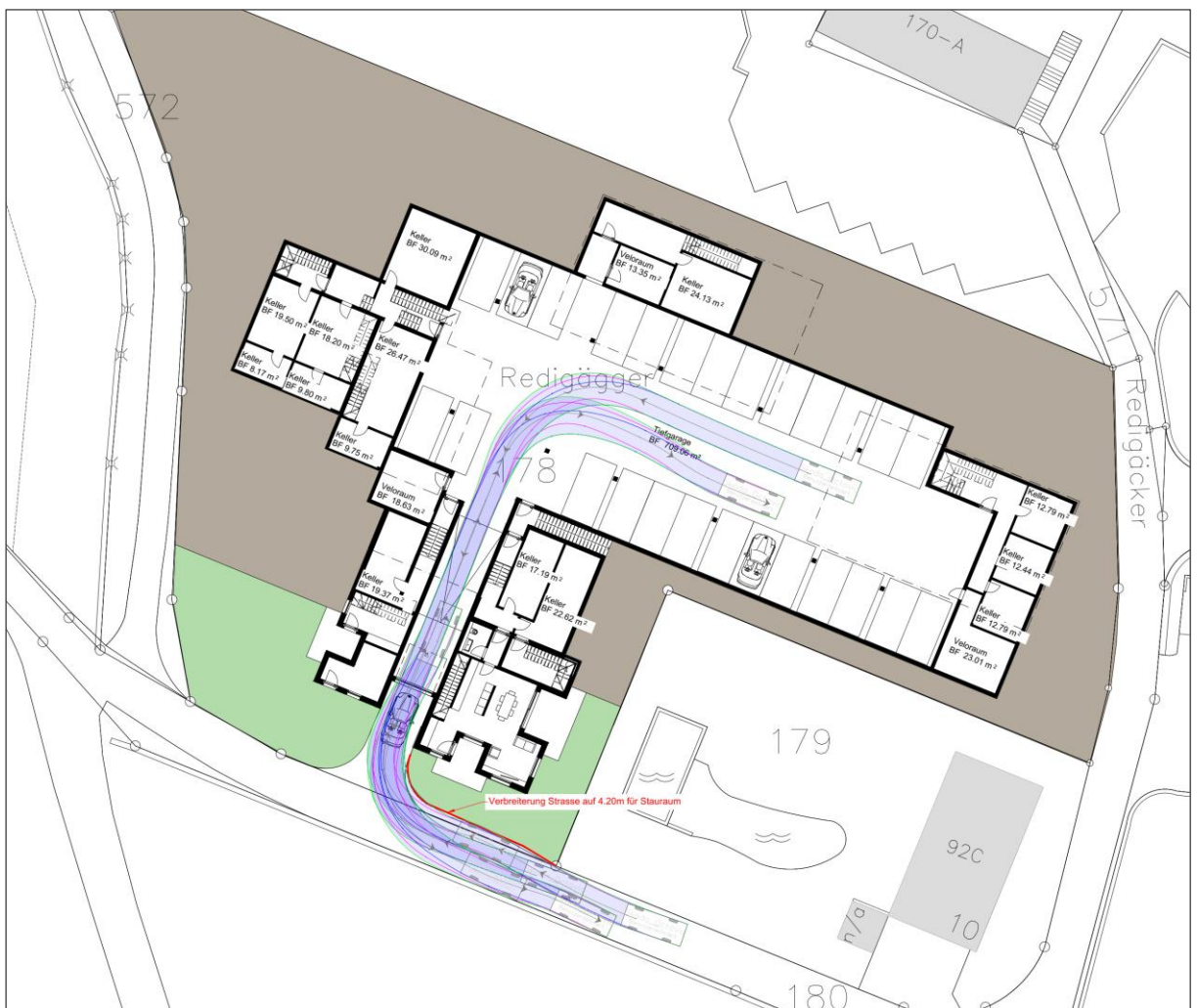


Abb. 8: Schleppkurvennachweis Tiefgaragenzufahrt

7.2 Besucherparkplätze

Die Besucherparkplätze sind mindestens 2.30m von der Fahrbahn rückversetzt. Dies entspricht dem minimalen Abstand zum Strassenrand bei Senkrechtparkierungen von 0.50m. Die Schleppkurven zeigen, dass die geplanten Parkplätze keine Konfliktpunkte aufweisen.

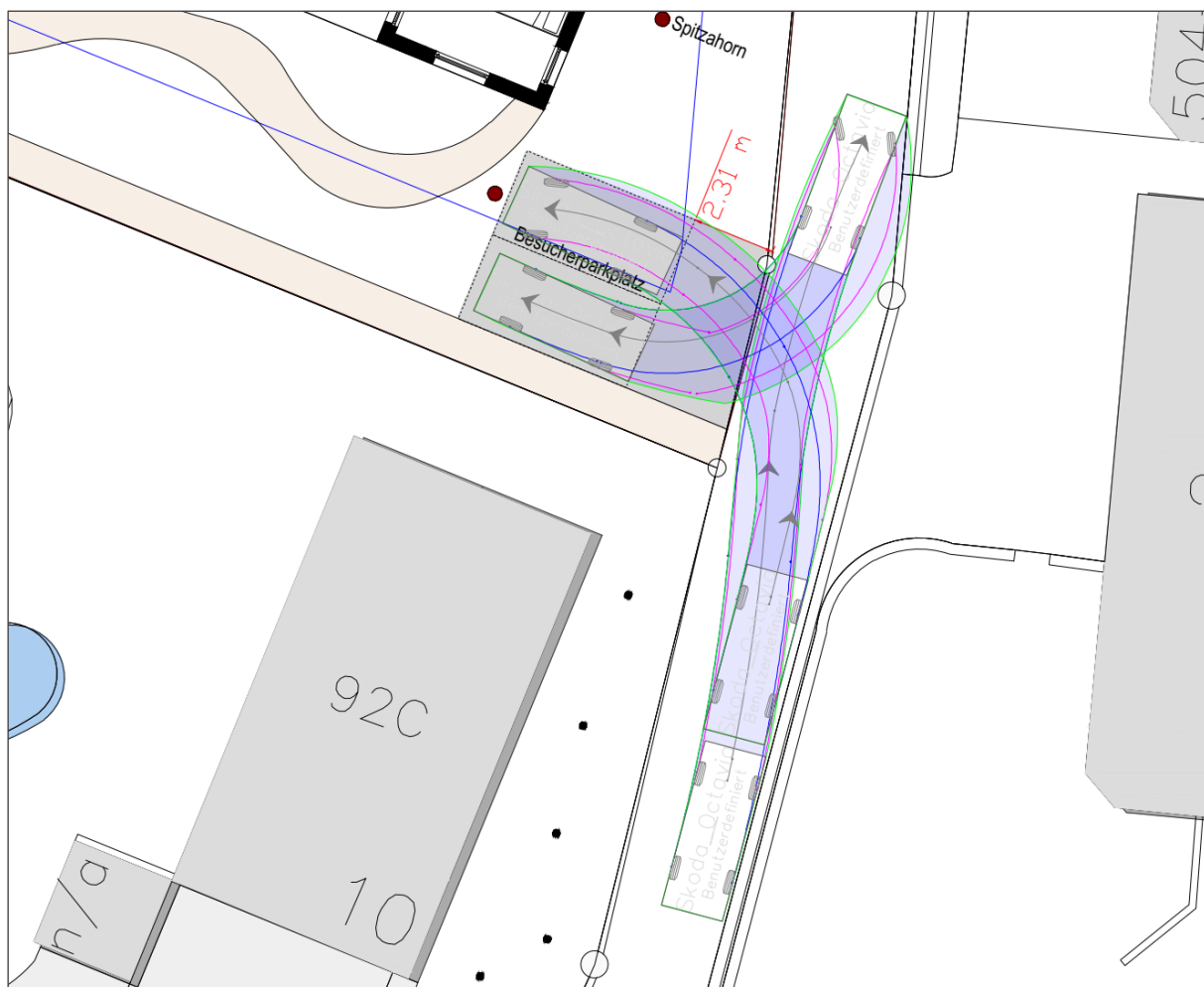


Abb. 9: Schleppkurvennachweis Besucherparkplätze

7.3 Notfallzufahrt

Die geplante Stellfläche für Notfallfahrzeuge befindet sich bei der Tiefgaragenzufahrt. Gemäss FKS Richtlinie zu den Feuerwehruzufahrten muss die Stellfläche mind. eine Grösse von 6 x 11m aufweisen. Die Schlauchlänge darf bis zum Gebäudeeingang max. 80m betragen. Der Eingang des Gebäudes A hat die grösste Entfernung zur Stellfläche, befindet sich jedoch im genannten Radius. Die Hilfeleistung in einem Notfall ist somit gewährleistet.



Abb. 10: Nachweis Erreichbarkeit Notfall

8 LÄRMBEURTEILUNG

Gemäss obigen Berechnungen kann durch die geplante Überbauung mit täglich ca. 65 zusätzlichen Fahrten zu/von der Tiefgarage ausgegangen werden.

8.1 Lärmbelastung Strassenverkehr

Die Erschliessung der Tiefgarage erfolgt über den Plokweg. Das heute sehr geringe Verkehrsaufkommen auf dem Plokweg wird durch die geplante Überbauung prozentual deutlich erhöht, bleibt aber absolut weiterhin auf einem sehr tiefen Niveau.

Daher wird auf eine Lärmbeurteilung des Strassenverkehrslärms verzichtet.

8.2 Lärmbelastung durch die Einfahrt der Tiefgarage

Die Tiefgarage generiert täglich ca. 65 Fahrten.

Die Lärmbeurteilung der Tiefgarage erfolgt nach der VSS Norm Nr. 40 578.

Die zur Tiefgargeneinfahrt meistexponierten Gebäude mit lärmempfindlichen Räumen befinden sich auf der benachbarten Parzelle Nr. 179 und auf der zu überbauenden Parzelle Nr. 178. Beide Parzellen liegen in der Wohnzone, wo die Empfindlichkeitsstufe ES II massgebende ist.

Bei einer Tiefgarageneinfahrt gibt es zwei Lärmquellen, die Mitte der Rampe (roter Stern; Zufahrt zur Öffnung der TG) und die Öffnung der TG (oranger Stern) selber.

Da es sich um einen Neubau handelt, müssen bei den benachbarten Gebäuden die Planungswerte eingehalten werden. Somit gelten die folgenden Grenzwerte

Tag: 55 dB(A)

Nacht: 45 dB(A)



Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Immissionsberechnungen nach der VSS Norm 40 578.

Eingabedaten

Attribut		Einheit	Parzelle Nr. 178	Parzelle Nr. 179
PP	Anzahl Parkplätze	[PP]	26	26
F/PP	Anzahl Fahrten pro Parkplatz pro Tag	[Fz/PP/d]	2.5	2.5
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr	[Fz/d]	65	65
M_{Tag}	Verkehrsmenge Tag (nach LSV)	[Fz/h]	3.8	3.8
M_{Nacht}	Verkehrsmenge Nacht (nach LSV)	[Fz/h]	0.6	0.6
F_{GO}	Fläche Garagenöffnung	[m ²]	10.0	10.0
d_a	Länge absorbierende Verkleidung	[m]	0.0	0.0
α	Winkel Fahrtrichtung	[°]	180.0	90.0
d_{gR}	Distanz zwischen Öffnung Garage und Empfangspunkt	[m]	5.0	40.0
L_{zu}	Länge Ein-/Ausfahrt	[m]	5.0	5.0
i	Steigung (durchschnittlich)	[%]	0.0	0.0
d_{zu}	Distanz zwischen Ein-/Ausfahrt und Empfangspunkt	[m]	7.5	40.0

Immissionsberechnungen

Attribut	Parzelle Nr. 178		Parzelle Nr. 179	
	T	N	T	N
	[dB(A)]		[dB(A)]	
Immissionsberechnung				
Ein-/Ausfahrt				
$d_i = (i - 3)/2 (>0)$	-1.5	-1.5	-1.5	-1.5
$L_{w,Zu} = 49 + 10 \cdot \log(L_{Zu}) + 10 \cdot \log(M) + d_i$	60.3	52.2	60.3	52.2
$L_{i,Zu} = L_{w,Zu} - 8 - 20 \cdot \log(d_{Zu})$	34.8	26.7	20.2	12.1
Öffnung Garage/Rampe				
d_a (siehe Ziffer 12.3)	0.0	0.0	0.0	0.0
$L_{w,gR} = 50 + 10 \cdot \log(F_{GO}) + 10 \cdot \log(M) + d_a$	65.8	57.7	65.8	57.7
d_{Rm} (siehe Ziffer 12.3)	-8.0	-8.0	-8.0	-8.0
d_{Fas} (siehe Ziffer 12.3)	-5.0	-5.0	0.0	0.0
$L_{i,gR} = L_{w,gR} - 5 - 20 \cdot \log(d_{gR}) + d_{Rm} + d_{Fas}$	33.8	25.7	20.7	12.6
$L_{i,Tot} = 10 \cdot \log(10 \cdot \exp((L_{i,Zu})/10) + 10 \cdot \exp((L_{i,gR})/10))$	37.3	29.2	23.5	15.4
Berechnung Teilbeurteilungspegel				
K1: Pegelkorrektur für die Art der Parkierungsanlage	0	5	0	5
K2: Pegelkorrektur für den Tongehalt	2	2	2	2
K3: Pegelkorrektur für den Impulsgehalt	0	0	0	0
Beurteilungspegel Lr	39.3	36.2	25.5	22.4

Die Immissionsberechnungen zeigen, dass die Beurteilungspegel weit unter dem einzuhaltenden Planungswert liegen.

Somit steht dem Vorhaben aus Sicht des Lärmschutzes nichts entgegen.

9 FAZIT

Die Überbauung Redigägger wird über den Plokweg erschlossen. Das berechnete Verkehrsaufkommen beträgt 70 Fahrten pro Tag bzw. 7 Fahrten in der Abendspitzenstunde.

Die Berechnung der Kapazität an drei Standorten zeigt, dass der Mehrverkehr, welcher durch die Überbauung entsteht von den Strassen aufgenommen werden kann.

Die Sichtweitenprüfung hat gezeigt, dass die nach Norm erforderlichen Sichtfelder bis auf einen eingehalten werden können. Die Sichtweite aus der Tiefgaragenzufahrt Richtung Westen ist auf 25m begrenzt, aufgrund des sehr geringen Verkehrsaufkommens aus dieser Richtung kann dies jedoch als ausreichend eingestuft werden. Die Erweiterung der Tempo 30 Zone bis nach der Zufahrt der Tiefgarage wäre ein gangbarer nächster Schritt in Richtung erhöhte Verkehrssicherheit.

Gemäss der durchgeführten Schleppkurvenprüfung kann nachgewiesen werden, dass die Befahrbarkeit der Tiefgaragenzufahrt und der Besucherparkplätze ist.

Der Zugang für Notfalldienste ist gewährleistet.

Die Lärmbeurteilung zeigt, dass das Vorhaben zu keiner Überschreitung des Planungswerts führen.

Anhand der oben aufgeführten Erkenntnisse resultiert, dass die sicherheitsrelevanten Aspekte im Zusammenhang mit der geplanten Überbauung eingehalten und die Leistungsfähigkeit des Plokwegs, auch mit der neuen Grundstückerschliessung, gewährleistet werden kann.

Chur, 13. August 2026

Jolanda Membrini

Niccolo Hartmann