



**Amt für Raumentwicklung Graubünden**

**Uffizi per il svilup dal territori  
dal chantun Grischun**

**Ufficio per lo sviluppo del territorio  
dei Grigioni**

Ringstrasse 10, 7000 Chur

Telefon 081 257 23 23

[www.are.gr.ch](http://www.are.gr.ch)

[info@are.gr.ch](mailto:info@are.gr.ch)



**Regiun Engiadina Bassa/Val Müstair**

Chasa du Parc, 7550 Scuol

Telefon 081 861 00 00

[www.regiunebvm.ch](http://www.regiunebvm.ch)

[info@ebvm.ch](mailto:info@ebvm.ch)

## Verkehrsentlastung Susch

### Erläuterungen zur Anpassung des kantonalen und regionalen Richtplans im Bereich Strassenverkehr

Oktober 2025

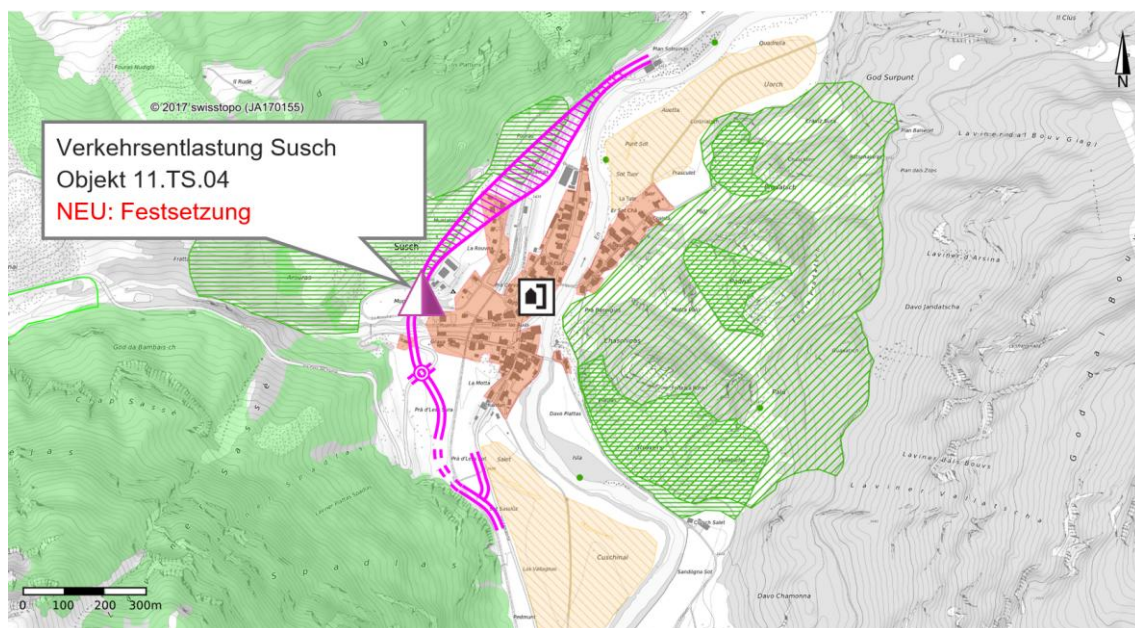


Abb. 1: Perimeter und Gegenstand der Richtplananpassung (Auszug Richtplankarte).

**Kontaktperson**

Amt für Raumentwicklung GR  
Rino Camenisch  
Ringstrasse 10  
7001 Chur  
+41 81 257 29 04  
[rino.camenisch@are.gr.ch](mailto:rino.camenisch@are.gr.ch)

**Stand**

Oktober 2025

## **Inhalt**

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>5</b>
1.1	Anlass	5
1.2	Rechtskräftige Richtplanung	5
1.3	Gegenstand und Perimeter Richtplananpassung	6
1.4	Verfahren für die Richtplananpassung	6
1.5	Ziel und Zweck des Berichts	6
<b>2</b>	<b>Verkehrliche Situation</b>	<b>7</b>
2.1	Siedlungsstruktur	7
2.2	Bedeutung der Engadinerstrasse	8
2.3	Verkehrsaufkommen auf der Engadinerstrasse bei Susch	9
2.4	Bedeutung der Flüelastrasse	10
2.5	Verkehrsaufkommen auf der Flüelastrasse	10
2.6	Verkehrssituation im Dorf	10
2.7	Fazit	12
<b>3</b>	<b>Variantenstudium und Bestimmung Bestvariante</b>	<b>13</b>
3.1	Allgemeines	13
3.2	Projektorganisation	13
3.3	Vorgehen	13
3.4	Hauptvarianten	14
3.5	Ergebnisse der Hauptbewertung	16
3.6	Umsetzung in der regionalen und kantonalen Richtplanung	16
<b>4</b>	<b>Vorhaben</b>	<b>18</b>
4.1	Konzept Verkehrsentslastung	18
4.2	Auswirkungen auf die verkehrliche Situation nach Inbetriebnahme	19
<b>5</b>	<b>Auswirkungen auf Raum und Umwelt</b>	<b>21</b>
5.1	Allgemeines	21
5.2	Wald	21
5.3	Flora, Fauna und Lebensräume	21
5.4	Landwirtschaft	21
5.5	Lärm	22
5.6	Landschaft	22
5.7	Ortsbild	23
5.8	Naturgefahren	24
5.9	Gewässer	25
<b>6</b>	<b>Abstimmung mit weiteren raumwirksamen Tätigkeiten und Vorhaben</b>	<b>26</b>
6.1	Sachplan Fruchtfolgeflächen	26
6.2	Sachplan Verkehr des Bundes	26
6.3	Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz	27
6.4	Kantonaler Sachplan Veloverkehr	28
6.5	Regionales Raumkonzept Engiadina Bassa/Val Müstair	28
6.6	Ortsplanung Gemeinde Zerneß, Fraktion Susch	29
6.7	Infrastrukturvorhaben der RhB	30
<b>7</b>	<b>Interessenabwägung</b>	<b>31</b>
7.1	Prüfung von Alternativen und Varianten	31
7.2	Durchführung der Interessenabwägung	31
<b>8</b>	<b>Umsetzung in die kantonale und regionale Richtplanung</b>	<b>38</b>
8.1	Kantonaler Richtplan	38

8.2	Regionaler Richtplan	38
<b>9</b>	<b>Planungsverfahren und Mitwirkung</b>	<b>39</b>
9.1	Vorprüfung	39
9.2	Öffentliche Auflage	39
9.3	Koordination der Verfahren	39
	<b>Quellen und Grundlagen</b>	<b>40</b>
	<b>Anhang:</b>	<b>41</b>
	Anhang 1: Variantenuniversum	41
	Anhang 2: aktuelle Luftbildaufnahmen von Susch	43

## 1 Einleitung

### 1.1 Anlass

Das in der Engiadina Bassa am Fusse des Flüelapass gelegene Dorf Susch, einer Fraktion der politischen Gemeinde Zernez, ist seit Jahrzehnten einer hohen Verkehrsbelastung ausgesetzt. Namentlich an Spitzentagen im Sommer und im Winter ist die Durchfahrt durch den historischen Ortskern stark erschwert und es kommt zu Staus. Der Ortskern ist dadurch stark belastet (Lärm, Abgase, Erschütterungen) und für den Aufenthalt unattraktiv. Da im Ortskern nur schmale oder gar keine Trottoirs bestehen, sind namentlich Fussgängerinnen und Fussgänger einer erhöhten Gefährdung ausgesetzt. Seit Jahrzehnten besteht daher die Absicht, Susch vom Durchgangsverkehr zu entlasten, um damit die Verkehrssicherheit sowie die Aufenthalts- und Wohnqualität im Ortsinnern zu verbessern und gleichzeitig die verkehrliche Schwachstelle im kantonalen Strassennetz zu beheben. Verschiedene Umfahrungsprojekte wurden bisher erarbeitet, aus unterschiedlichen Gründen jedoch nicht weiterverfolgt.

Der Kanton ist gewillt, eine tragfähige und dauerhafte Lösung für die verkehrliche Entlastung von Susch zu finden und in absehbarer Zeit umzusetzen. Er entschied aufgrund des Bundesgerichtsurteils vom Oktober 2019 zur geplanten Umfahrung Schmitten (Urteil 1C\_528/2018), neue Grundlagen für die angestrebte Verkehrsentlastung von Susch zu erarbeiten, die die veränderten Anforderungen an die Planung solcher Vorhaben berücksichtigen. Unter Federführung des Tiefbauamts Graubünden führte der Kanton im Jahr 2022 eine umfassende verkehrsplanerische Variantenevaluation durch. Die Arbeiten wurden von einer fachlich breit aufgestellten Projektgruppe begleitet. Nebst den konzeptionellen Arbeiten wurden auch Verkehrserhebungen vorgenommen und Abschätzungen zur Verkehrsentwicklung getroffen.

Das nun vorliegende Verkehrsentlastungskonzept mit einer westlichen Umfahrung von Susch ist das Ergebnis der umfassenden mehrstufigen Variantenevaluation. Es bildet die Grundlage für die Festsetzung des Vorhabens im kantonalen und regionalen Richtplan.

### 1.2 Rechtskräftige Richtplanung

Grössere Strassenbauvorhaben wie die Umfahrung von Susch gelten als Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt gemäss Art. 8 Abs. 2 des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (RPG). Diese Vorhaben bedürfen einer Grundlage im Richtplan. Die Umfahrung Susch ist im kantonalen Richtplan erst im Koordinationsstand «Zwischenergebnis» mit dem Hinweis «Neutrassierung, zwei Varianten» festgelegt (siehe Objekt 11.TS.04 in Kap. 6.2). Festgelegt sind je eine grossräumige West- sowie eine Ostumfahrung.

Bei einem «Zwischenergebnis» handelt es sich um Vorhaben, die noch nicht oder erst teilweise abgestimmt sind, bezüglich derer aber klare Aussagen zu den weiteren Abstimmungsschritten gemacht werden können (siehe Art. 5 Abs. 2 RPV). Die Zuweisung zu einem Zwischenergebnis erfolgt z. B. in Fällen, bei denen – wie im Falle von Susch – mehrere Varianten bezüglich Lokalisierung möglich sind oder wichtige Grundlagen noch fehlen.

Im regionalen Richtplan ist das Vorhaben «Umfahrungsstrasse» Susch bereits dem Koordinationsstand «Festsetzung» (plan directiv regional 1999; Kapitel Verkehr; Objekt 9.343) zugewiesen. Die Regierung hat diesen Richtplaneintrag jedoch lediglich zur Kenntnis genommen und als Position der Region verstanden. Der Richtplaneintrag ist dadurch nicht in Rechtskraft erwachsen und weist keine Verbindlichkeiten auf (siehe Protokoll Nr. 647 vom 24. April 2001).

Für eine Realisierung der Verkehrsentlastung Susch ist ein Richtplaneintrag im Koordinationsstand «Festsetzung» erforderlich. Eine «Festsetzung» bedeutet, dass das Vorhaben mit Blick auf die wesentlichen räumlichen Auswirkungen abgestimmt ist und Konflikte auf der nachgeordneten Planungsebene lösbar sind. Für die Heraufstufung des Koordinationsstands von einem «Zwischenergebnis» zu einer «Festsetzung» bedarf es infolgedessen einer Anpassung des kantonalen Richtplans sowie einer Anpassung des regionalen Richtplans.

### **1.3 Gegenstand und Perimeter Richtplananpassung**

Gegenstand der Richtplananpassung bildet die Festsetzung des vorgesehenen Verkehrsentlastungskonzepts von Susch. Die Festlegung des Vorhabens im Richtplan bezweckt die räumliche Sicherung des erforderlichen Korridors und die Abstimmung mit weiteren raumwirksamen Vorhaben und den Interessen von Bund und Kanton. Zudem werden weitere Massnahmen für die Folgeplanungen festgelegt, welche dazu beitragen, eine optimale Gestaltung und landschaftliche Einbettung des Vorhabens zu ermöglichen sowie die Verkehrssicherheit und die Wohn- und Aufenthaltsqualität innerhalb des Ortskerns dauerhaft zu verbessern.

Der Perimeter für die Richtplananpassung umfasst das Siedlungsgebiet von Susch und das nördlich und südlich daran anschliessende Talgebiet (siehe Abb. 1).

### **1.4 Verfahren für die Richtplananpassung**

Das Verfahren für die Anpassung des kantonalen Richtplans richtet sich nach Art. 14 KRG und Art. 7 KRVO. Die Genehmigung des kantonalen Richtplans erfolgt gestützt auf Art. 11 RPV durch den Bundesrat oder das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK).

Die Anpassung des regionalen Richtplans richtet sich verfahrensmässig nach dem Raumplanungsgesetz für den Kanton Graubünden (KRG) und der Raumplanungsverordnung für den Kanton Graubünden (KRVO) sowie nach den geltenden Bestimmungen der Region. Der regionale Richtplan wird von der Präsidentenkonferenz beschlossen und von der Regierung genehmigt.

### **1.5 Ziel und Zweck des Berichts**

Der vorliegende erläuternde Bericht dient dazu, die richtplanerische Festlegung der Verkehrsentlastung von Susch im Koordinationsstand «Festsetzung» herzuleiten und zu begründen. Der Bericht ist eine orientierende Beilage zu den behördenverbindlichen Bestandteilen des Richtplans.

## 2 Verkehrliche Situation

### 2.1 Siedlungsstruktur

Das Dorf Susch liegt in der Talebene der Engiadina Bassa am Fusse des Flüelapass. Die wirtschaftliche Entwicklung von Susch war über Jahrhunderte hinweg eng mit der strategisch bedeutenden Lage an den Durchgangsrouten ins Ober- und Unterengadin sowie zum Flüelapass verbunden. Diese verkehrsgeografische Bedeutung prägte auch die Siedlungsstruktur des Ortes.

Susch gliedert sich in drei Ortsteile beidseits des Inns. Am rechten Flussufer befindet sich das *Kirchdorf*, der vermutlich älteste und kleinste Teil mit markanten Gassenräumen. Die grösseren Ortsteile liegen auf der linken Flussseite, beidseitig des Dorfbachs Susasca. Die Susasca trennt die touristisch geprägte *Kernbebauung* um die Einmündung der Flüela- in die Talstrasse von der lang gezogenen und beidseits geschlossenen *Strassenbebauung* Richtung Lavin. An den ortsteilverbindenden Brückenübergängen und um die Strassenverzweigungen bestehen gastgewerblich geprägte Platzbebauungen (siehe Abb. 2).

In den letzten Jahren entstanden in Susch zwei bedeutende Institutionen, welche das Siedlungsbild mitprägen und dem Dorf zu neuem Leben verholfen haben. Im Jahr 2010 wurde die Clinica Holistica Engiadina, eine Fachklinik für die Behandlung von Stressfolgeerkrankungen mit Einzugsgebiet über die Landesgrenzen hinaus, eröffnet. Deren Angebote und Einrichtungen verteilen sich heute auf mehrere Gebäude, die sich vorwiegend im Bereich der Kernbebauung befinden. Im Jahr 2019 wurde zudem ein international beachteter Museumskomplex (Muzeum Susch) eingangs des Kirchdorfes eröffnet.



Abb. 2: Ansicht auf das Dorf Susch aus Osten (Aufnahme 2015. © Comet Photoshopping GmbH, Dieter Enz)

Die Lage an einem historischen Verkehrsknotenpunkt erweist sich heute als problematisch. Der gesamte Nord-Süd-Verkehr der Engadinerstrasse und der in den Ortskern von Susch mündende bzw. sich in Richtung Pass bewegende Flüelaverkehr zwingen sich durch die schmalen Strassen und be-



einträchtigen das Leben im Dorf. Bewohner und Gäste von Susch sind einer starken Verkehrsbelastung ausgesetzt, die sich negativ auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität und die Sicherheit auswirkt. Während der verkehrsreichen Perioden im Sommer und Winter kommt es täglich zu Staus und Verkehrsbehinderungen (siehe Abb. 3).



Abb. 3: Engstelle im Dorfkern entlang der Engadinerstrasse (links: Zufahrt aus südlicher Richtung; rechts: Zufahrt aus nördlicher Richtung [Anschluss Flüelastrasse])

## 2.2 Bedeutung der Engadinerstrasse

Die Engadinerstrasse ist eine kantonale Hauptstrasse (H27), die sich über 90 km von Silvaplana im Oberengadin bis zur österreichisch-schweizerischen Landesgrenze bei Martina im Unterengadin erstreckt. Sie bildet die Hauptverkehrsachse für den motorisierten Verkehr durch das Engadin und ist eine wichtige Zufahrtsachse für Fahrten aus dem Raum Innsbruck–München in Richtung Oberengadin oder nach Livigno. Auch der Verkehr vom Autoverlad durch den Vereinatunnel bei Sagliains wird über die Engadinerstrasse abgewickelt.

Der heutige Engpass durch das Dorf Susch wirkt sich an Tagen mit hohem Verkehrsaufkommen sehr negativ auf die Leistungsfähigkeit dieser wichtigen Nord-Süd-Verkehrsachse aus. Der Verkehrsfluss wird gestört und kommt an Spitzentagen teilweise ganz zum Erliegen. Dies stellt auch ein Problem bzw. ein Risiko im Zusammenhang mit dem Einsatz von Blaulichtorganisationen dar, da für diese keine Ausweichmöglichkeiten bestehen. Die heutige Ortsdurchfahrt durch Susch stellt daher eine gravierende Schwachstelle des kantonalen Hauptstrassennetzes dar. Aufgrund ihrer grossen Bedeutung für den überregionalen Verkehr ist es wichtig, dass die Leistungsfähigkeit der Engadinerstrasse verbessert und die bestehende verkehrliche Schwachstelle behoben werden kann.



### 2.3 Verkehrsaufkommen auf der Engadinerstrasse bei Susch

Der durchschnittliche Tagesverkehr DTV am nördlichen Dorfausgang von Susch (Zählstelle Tiefbauamt Nr. 337; siehe Abb. 4) beläuft sich auf 3300 Fahrzeuge (Stand 2024). Das Verkehrsaufkommen auf diesem Abschnitt der Engadinerstrasse hat in den letzten zehn Jahren um knapp 5 % zugenommen (Vergleich der gemittelten Werte des DTV der Jahre 2012–2014 mit den gemittelten Werten der Jahre 2022–2024). Das Verkehrsmodell Graubünden geht davon aus, dass der Verkehr durch das Tal bis zum Jahr 2035 weiter zunehmen wird, wobei das für das Jahr 2035 prognostizierte Verkehrsaufkommen bereits überschritten wurde.



Abb. 4: Standort der Zählstelle des Tiefbauamtes.

Das Verkehrsaufkommen weist ausgeprägte saisonale Schwankungen auf. Die Spitzentage entfallen auf die winterliche Hochsaison während der Schliesszeit des Passes, wobei das Verkehrsaufkommen in Susch auch vom Strassenzustand auf den weiteren Zufahrtsrouten ins Engadin (Julier- und Flüelapass) abhängt. An Wochenenden im Februar mit starkem An- und Rückreiseverkehr nach Livigno und ins Oberengadin werden regelmässig über 6000 Fahrzeuge – vereinzelt auch über 7000 Fahrzeuge – pro Tag gezählt. Der bisher registrierte Spitzenwert geht auf einen Samstag im Februar 2020 zurück, an dem knapp 7800 Fahrzeuge das Dorf passierten. Beträchtlich ist das Verkehrsaufkommen auch während der sommerlichen Hochsaison von Juli bis August mit Verkehrsspitzen von bis zu 5300 Fahrzeugen pro Tag. Deutlich geringer ist das Verkehrsaufkommen hingegen während der Zwischensaison. Im November verkehren durchschnittlich weniger als 2000 Fahrzeuge pro Tag auf diesem Strassenabschnitt. Der Anteil an Lastwagen am Gesamtverkehr beläuft sich gemäss Verkehrsmessungen des Kantons bei 5 %. Dieser Anteil liegt in dem für Kantonsstrassen normalen Bereich von 3 bis 6 % (siehe TBA 2022).

Der Vergleich mit der zweiten, in Lavin auf Höhe des Zeughauses betriebenen Zählstelle des Tiefbauamts (Nr. 338) zeigt, dass der Anteil des Vereinaverkehrs nach bzw. aus Susch grösser ist als

der Anteil nach bzw. aus Lavin/Scuol. Während sich der DTV in Susch im Jahr 2023 auf 3200 Fahrzeuge belief, erreichte dieser in Lavin knapp 2900 Fahrzeuge. Der Vereinaverkehr orientiert sich somit etwas stärker in Richtung Zernez als in Richtung Scuol.

## 2.4 Bedeutung der Flüelastrasse

Die Flüelastrasse ist eine kantonale Hauptstrasse (H28b), die die Engiadina Bassa via Flüelapass mit Davos verbindet. Die Verbindung über den Flüelapass bildete bis zur Eröffnung des Autoverlads durch den Vereina die schnellste Verbindung aus dem Metropolitanraum Zürich in die Engiadina Bassa, die Plaiv und in das Val Müstair. Mit der Eröffnung des Autoverlads durch den Vereinatunnel im Jahr 1999 verlor die Passstrasse an Bedeutung, die Verbindung über den Pass wird jedoch während der Öffnungszeiten weiterhin rege genutzt. Im Jahr 2023 wurden bei der Zählstelle Chant Sura östlich des Hospiz insgesamt 550'000 Fahrzeuge gezählt. Im gleichen Jahr transportierte der Autoverlad Vereina gut 540'000 Fahrzeuge. Die Verbindung über den Flüelapass hat als überregionale Verbindung für den Personen- und Güterverkehr weiterhin einen grossen Stellenwert, wenn auch ein grosser Teil des Verkehrs auf den Freizeit- und Tourismusverkehr zurückzuführen ist. Die Motorräder machen während der sommerlichen Hochsaison rund 17 % der Anzahl Fahrzeuge auf der Flüelastrasse aus. Während der Sommersaison verkehren zudem täglich bis zu fünf Postauto-Kurspaare zwischen Susch und Davos. Diese dienen vor allem als Zubringer zu verschiedenen beliebten Wanderwegen.

Der Flüelapass ist in der Regel von Anfang Januar bis ca. Anfang Mai infolge Wintersperre geschlossen. In den letzten zehn Jahren blieb die Flüelastrasse gemäss Statistik der Passöffnungen jährlich während 116 Tagen (vier Monate) im Jahr geschlossen.

## 2.5 Verkehrsaufkommen auf der Flüelastrasse

Der durchschnittliche Tagesverkehr auf der Flüelastrasse zwischen dem Hospiz und Susch (Zählstelle Tiefbauamt Nr. 341) beläuft sich während der Tage, an denen der Pass offen ist, auf rund 2300 Fahrzeuge (Mittelwert 2021-2023). An Spitzentagen – namentlich an schönen Wochenenden im Hoch- und Spätsommer – werden mehrmals jährlich über 5000 Fahrzeuge gezählt, die auf diesem Abschnitt der Flüelastrasse unterwegs sind. In Spitzenstunden belief sich das Verkehrsaufkommen auf über 700 Fahrzeuge. In der Entwicklung des Verkehrsaufkommens über den Flüelapass ist kein klarer Trend erkennbar. Die Zahl der registrierten Fahrzeuge pro Jahr blieb in den letzten Jahren insgesamt stabil.

## 2.6 Verkehrssituation im Dorf

### 2.6.1 Ergebnisse Verkehrsmessungen an Kreuzung Engadiner- und Flüelastrasse

Im Juli und August 2022 wurden im Auftrag des Kantons Verkehrsmessungen im Kreuzungsbereich von Engadiner- und Flüelastrasse vorgenommen. Die Messwerte wurden differenziert nach Richtung und Verkehrsmittel (siehe Tiefbauamt 2022 sowie 2023b). Die Messungen zeigen, dass die Nord-Süd-Beziehung durch das Engadin auch während der touristischen Hochsaison im Sommer stärker ausgeprägt ist als die Verbindung über den Flüelapass. Weiter zeigt sich, dass sich rund zwei Drittel des Passverkehrs in Richtung Zernez orientiert. Die Spitzenstunde während der zweiwöchigen

Messdauer wurde an einem Samstagmittag im Juli mit 870 Fahrzeugen registriert.

### 2.6.2 Veloverkehr

Die signalisierten Radwege von Schweiz Mobil (Graubünden-Route; Inn-Route) führen in Susch zweimal über den Inn und verlaufen auf einem kurzen, rund 200 m langen Abschnitt auch über die Engadinerstrasse (siehe Abb. 5). Der Radweg mündet dabei über eine schmale Gasse direkt in den stark belasteten Kreuzungsbereich der Engadiner- und Flüelastrasse. Aufgrund der unübersichtlichen Situation, der nicht vorhandenen Ausweichmöglichkeiten (fehlende Trottoirs) und des hohen Verkehrsaufkommens an Tagen, an denen auch viele Radfahrer\*innen unterwegs sind, stellt der Verlauf des Radwegs über die Engadinerstrasse auch aus Sicht des Veloverkehrs eine Schwachstelle dar, die Konfliktpotenzial birgt.

Ein Grossteil der Rennradfahrerinnen und -fahrer benutzt anstelle der offiziellen Radwege die Engadiner- und Flüelastrasse. In den im Jahr 2022 durchgeführten Verkehrsmessungen (siehe Kap. 2.6.1) wurden durchschnittlich 330 Velofahrende im Kreuzungsbereich der beiden Hauptstrassen erfasst.

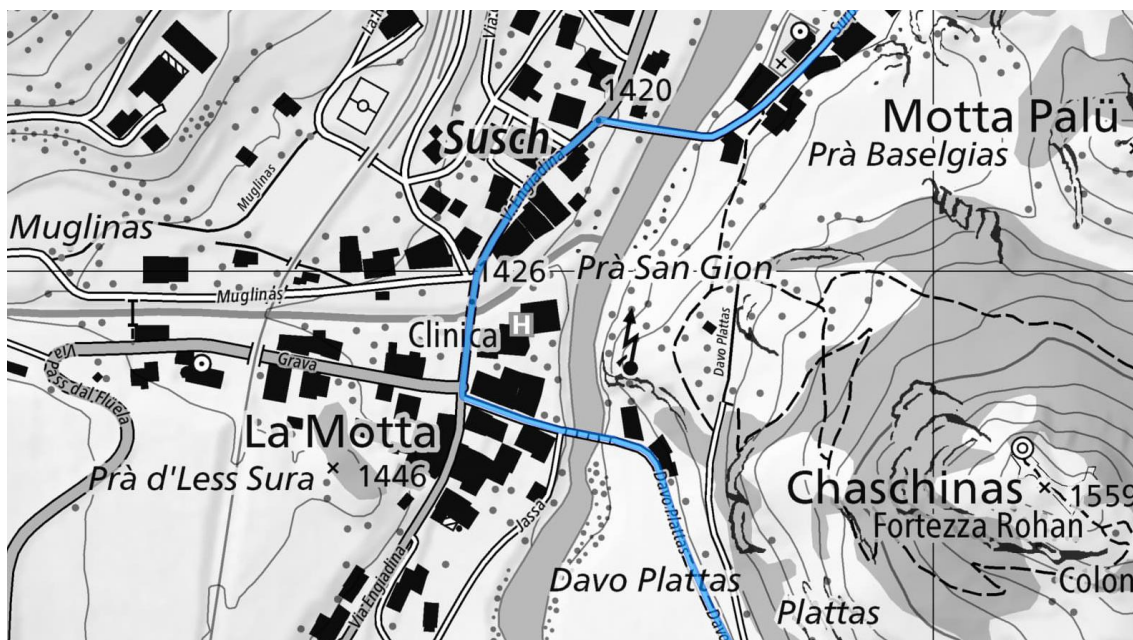


Abb. 5: Verlauf der signalisierten Radwege durch das Dorf Susch

### 2.6.3 Verkehrssicherheit im Ortskern von Susch

Die Verkehrssicherheit kann heute im Ortskern aufgrund der teilweise engen und unübersichtlichen räumlichen Verhältnisse und dem grossen Verkehrsaufkommen nicht ausreichend gewährleistet werden. Namentlich Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer sind aufgrund der nur schmalen bzw. teilweise gänzlich fehlenden Trottoirs einer erhöhten Gefährdung ausgesetzt. Besonders problematisch ist die Situation im Winter mit Schneemaden entlang der Trottoirs und am Strassenrand. Seit dem Jahr 2012 kam es im Bereich der Ortsdurchfahrt zu insgesamt vier Unfällen mit Personenschäden, darunter auch ein Unfall mit Fussgängerbeteiligung.

## 2.7 Fazit

Die beiden kantonalen Hauptstrassen, die heute durch den kompakt bebauten Ortskern von Susch führen, belasten Bewohner und Gäste des Dorfes erheblich. Die Wohn- und Aufenthaltsqualität in Susch ist dadurch wesentlich beeinträchtigt und die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr ist nicht gewährleistet. Es kommt vermehrt zu Verkehrsunfällen. Die Verkehrssituation ist nicht nur während der Sommermonate bei geöffnetem Flüelapass problematisch, sondern auch während der Hochsaison im Winter.

Die Engstellen führen zu Verkehrsbehinderungen und wirken sich an Tagen mit grossem Verkehrsaufkommen erheblich negativ auf die Leistungsfähigkeit der Engadiner- und Flüelastrasse aus. Die Verkehrsbehinderungen, Staus und die nicht ausreichend gewährleistete Verkehrssicherheit auf der Ortsdurchfahrt Susch stellen eine Schwachstelle dieser kantonal bedeutsamen Verkehrsachse dar. Die fehlende Leistungsfähigkeit stellt zudem ein Problem bzw. ein Risiko im Zusammenhang mit dem Einsatz von Blaulichtorganisationen dar, da für diese Ausweichmöglichkeiten fehlen.

Mit der vorgesehenen Entlastung vom Durchgangsverkehr und ergänzenden flankierenden Massnahmen können die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert und die gefährliche Situation im Dorfkern entschärft werden.

### 3 Variantenstudium und Bestimmung Bestvariante

#### 3.1 Allgemeines

Das im Rahmen der vorliegenden Richtplananpassung festgelegte Verkehrsentlastungskonzept ist das Ergebnis eines mehrstufigen Evaluationsprozesses. Dieser Prozess wurde unter Federführung des Tiefbauamts durchgeführt und bezog lokale Anspruchsgruppen, externe Fachpersonen sowie Vertreterinnen und Vertreter der kommunalen und kantonalen Behörden mit ein.

Der Prozess von der Aufgabenstellung über die Methodik, die Ergebnisse der Hauptbewertung bis zu den Empfehlungen ist umfassend dokumentiert (siehe Tiefbauamt Graubünden 2023a und 2023b). Die Evaluationsstudie samt Beilagen bildet Bestandteil der Richtplanakten. Der Prozess wird nachfolgend zusammengefasst.

#### 3.2 Projektorganisation

Das Tiefbauamt bildete mit den beauftragten Verkehrsplanungs- und Ingenieurbüros das Projektteam. Eine Begleitgruppe aus Vertretern weiterer kantonalen Fachstellen, der Gemeinde Zernez sowie Fachpersonen zum Thema Landschaft und Ortsbild begleitete die Arbeiten. Diese hatte die Aufgabe, die Zwischenergebnisse zu reflektieren und Richtungsentscheide zu fällen. Eine durch die Gemeinde bestimmte Delegation der Bevölkerung wurde in einer frühen Projektphase anlässlich eines Workshops einbezogen. Die kantonale Denkmalpflege wurde bedarfsweise beigezogen.

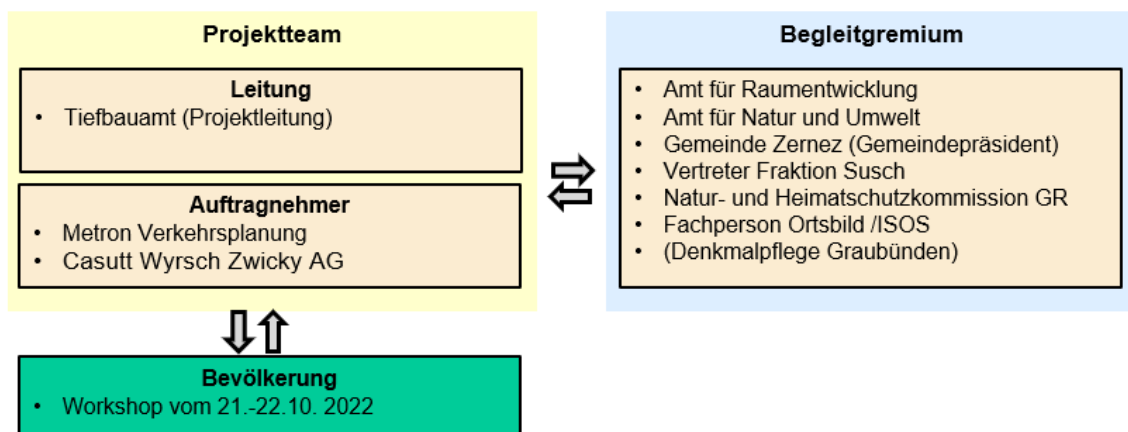


Abb. 6: Projektorganisation für die Variantenfindung und -evaluation.

#### 3.3 Vorgehen

Das gewählte Vorgehen fusste auf einer an die Verhältnisse des Kantons Graubünden angepassten Grundlage zur Durchführung von Variantenevaluationen (siehe Tiefbauamt Graubünden, 2023) und umfasste folgende Arbeitsschritte (siehe Abb. 7):

- In einem ersten Schritt wurden die Ausgangslage und Randbedingungen erfasst. Bestandteil davon waren nebst der Auswertung vorhandener Grundlagen, Inventare und Vorstudien auch die Erhebung der Verkehrsfrequenzen in Susch im Sommer 2022.
- In einem zweiten Schritt wurde das «Variantenuniversum» entwickelt, d. h. es wurden sämtliche in der Vergangenheit von Behörden (Kanton, Region, Gemeinde), Bevölkerung oder weiteren



Anspruchsgruppen vorgebrachten Varianten sowie ergänzende, vom Begleitgremium geäußerten Vorschläge zusammengetragen und plangrafisch dargestellt. Die Entwicklung des Variantenuniversums erfolgte zuerst im Rahmen eines Workshops mit delegierten Vertretern und Vertreterinnen aus der Bevölkerung. Der Workshop hatte zum Ziel, wichtige Bedürfnisse und Anliegen von Ortsansässigen zu erfassen. Anhand der Feedbacks aus der Bevölkerung sowie einer später folgenden Sitzung mit der Begleitgruppe inkl. Begehung konnte das Variantenuniversum geschärft und weiterentwickelt sowie die Varianten optimiert werden. Ergebnis war ein Fächer aus insgesamt 18 Varianten (siehe Übersicht in Anhang 1). Damit wurde die Grundlage für eine objektive und transparente Herleitung der Entscheidungsfindung geschaffen.

- In einem dritten Schritt wurden die Auswirkungen der Varianten anhand von Kriterien aus den Nachhaltigkeitsdimensionen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt beschrieben und einander gegenübergestellt. Zudem wurde je Variante die technische Machbarkeit geprüft. Das Ergebnis der Grobevaluation wurde mit der Begleitgruppe diskutiert und es wurden insgesamt sechs Hauptvarianten bestimmt.
- In einem nächsten Schritt wurden die Hauptvarianten in Zwischenschritten detailliert bewertet (Auswirkungsanalyse, Nutzwertanalyse, Kostenwirksamkeitsanalyse) und anschliessend priorisiert. Die Begleitgruppe formulierte ihre Empfehlungen, die in den Bericht aufgenommen wurden.

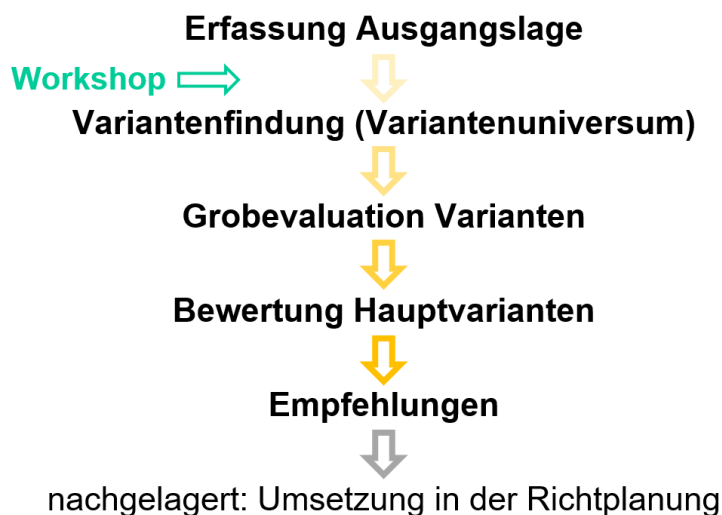


Abb. 7: Arbeitsschritte für die Ermittlung der Haupt- bzw. Bestvarianten.

### 3.4 Hauptvarianten

Aus der Grobevaluation resultierten folgende sechs Hauptvarianten. Fünf davon entfallen auf die Gruppe «grossräumige Umfahrungen» (siehe Abb. 8).



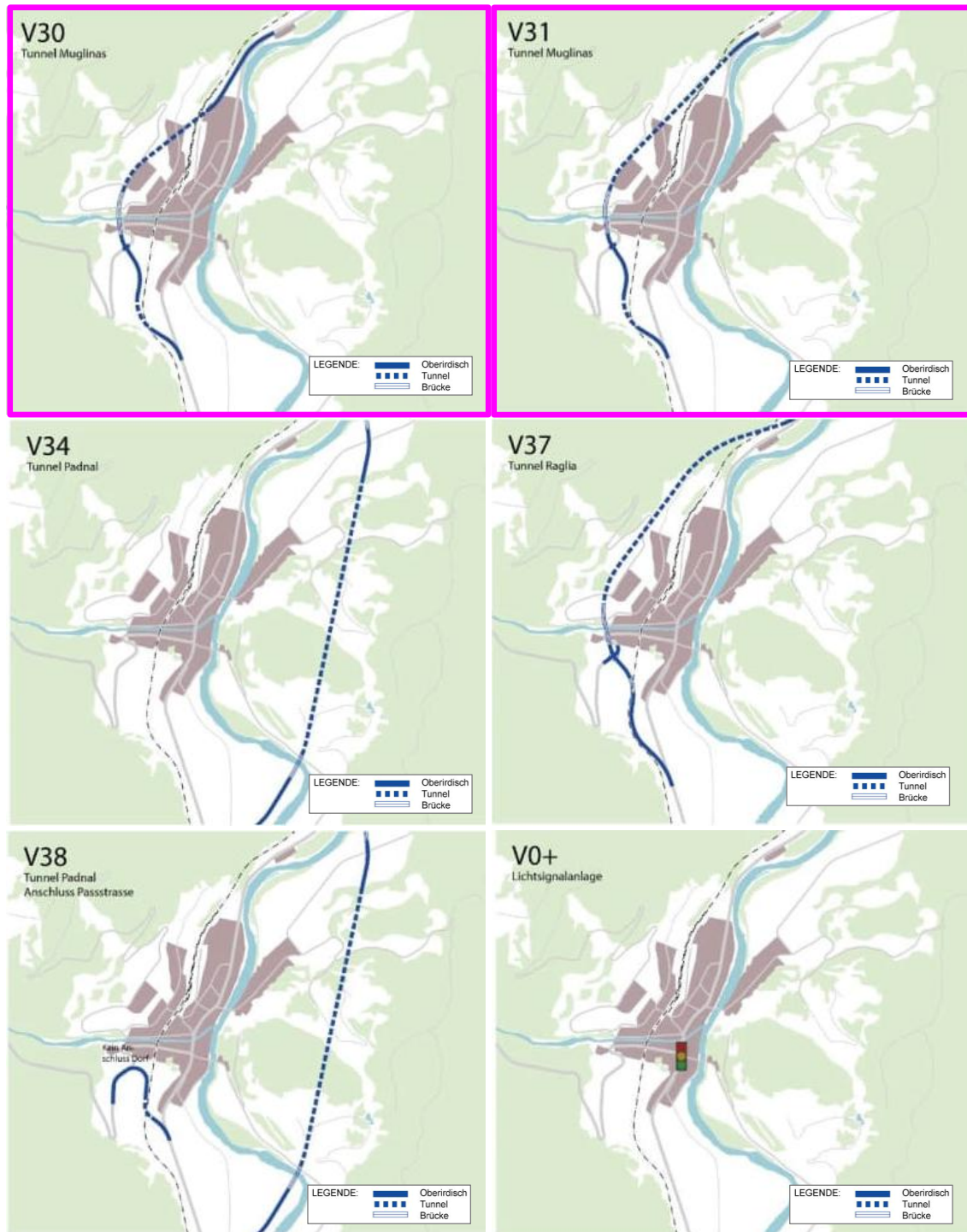


Abb. 8: Übersicht Hauptvarianten (farbig umrahmt: von der Begleitgruppe empfohlene Varianten).

- Variante 30: grossräumige Westumfahrung mit *kurzem* Tunnel und Passanschluss
- Variante 31: grossräumige Westumfahrung mit *langem* Tunnel und Passanschluss
- Variante 34: grossräumige Ostumfahrung mit Tunnel ohne Passanschluss
- Variante 37: sehr grossräumige Westumfahrung mit Tunnel und Passanschluss
- Variante 38: grossräumige Ostumfahrung mit Tunnel Padnal und Passanschluss
- Variante 0+ LSA: Ortsdurchfahrt mit Lichtsignalen an den Einfallsachsen

Alle weiteren Varianten gemäss Variantenuniversum wurden nicht mehr weiterverfolgt. Die Varianten der Gruppe Halbumfahrungen wurden aufgrund ihrer schwachen Verkehrsentlastungswirkung und der kritischen technischen Machbarkeit verworfen. Die Varianten der Gruppe Siedlungskern/-nah wurden aufgrund der absehbaren schweren Eingriffe in Objekte des Bundesinventars der historischen Verkehrswege aus dem Variantenspektrum entlassen.

Für die Hauptbewertung wurden die Varianten der Gruppe grossräumige Umfahrungen gestützt auf die Empfehlungen der kantonalen Denkmalpflege und einer Begehung nochmals angepasst.<sup>1</sup>

### 3.5 Ergebnisse der Hauptbewertung

Die Bewertung der Hauptvarianten führte zu folgenden Ergebnissen:

- Varianten 34/38: Die grossräumigen Ostumfahrungen verlagern den Nord-Süd-Verkehr aus dem Dorf. Bei Variante 34 verbleibt der Passverkehr im Dorf, bei Variante 38 wird dieser kurz vor dem südlichen Dorfeingang abgenommen. Beide Varianten wurden bezüglich ihrer Auswirkungen auf Natur und Landschaft und aufgrund ihres schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses kritisch beurteilt und daher verworfen.
- Variante 0+: Mit der Einführung von Lichtsignalanlagen an den Einfallsachsen und der Einführung von Tempo 30 kann der Verkehrsablauf in den Hauptverkehrszeiten verbessert werden. Der gesamte Verkehr der Engadiner- und Flüelastrasse verbleibt im Dorf, die erhoffte Entlastung des Dorfes vom Durchgangsverkehr bleibt aus. Aufgrund der fehlenden Entlastungswirkung und Akzeptanz kommt die Variante als dauerhafte Lösung für die Verkehrsprobleme nicht infrage. Sie eignet sich jedoch als Übergangslösung bis zur Inbetriebnahme der Umfahrung.
- Varianten 30/31/37: Die grossräumigen Westumfahrungen verlagern den Nord-Süd-Verkehr aus dem Dorf und nehmen den Verkehr über den Flüelapass ab. Die drei Varianten unterscheiden sich erst ab dem neuen Anschlusskreisel Flüelapass nordwärts. Die Variante 37 ist die längste der drei Westvarianten. Sie weist insgesamt einen leicht geringeren Nutzwert auf, kostet jedoch aufgrund des längeren Tunnels bedeutend mehr. Die Varianten 30 und 31 sind im gesamten betrachtet bezüglich des Nutzwerts sehr ähnlich, Variante 31 kostet knapp 20 Mio. CHF mehr als Variante 30, bei der im Gegensatz zu den beiden anderen Varianten keine aufwendigen Tunnel-sicherheitsmassnahmen erforderlich sind (Sicherheitsstollen).

Auf Basis der Bewertungsergebnisse empfahl die Begleitgruppe, die beiden Varianten 30 und 31 weiterzuverfolgen.

### 3.6 Umsetzung in der regionalen und kantonalen Richtplanung

Die involvierten kantonalen Fachstellen, die Region Engiadina Bassa/Val Müstair und die Standort-gemeinde Zernez kamen auf Grundlage der Empfehlungen der Begleitgruppe zum Schluss, beide

---

<sup>1</sup> Die kantonale Denkmalpflege empfahl, alle Varianten der Gruppe Siedlungskern/-nah sowie zwei Varianten der Gruppe Halbumfahrungen aus verschiedenen Erwägungen nicht weiterzuverfolgen. Zu den Varianten 37 und 38 wurden von der kantonalen Denkmalpflege Verbesserungsvorschläge eingebracht, welche zu Anpassungen der Varianten für die Hauptbewertung führten.

Varianten V30 sowie V31 im Richtplan festzulegen. Die Varianten unterscheiden sich lediglich hinsichtlich ihrer Linienführung nördlich des Tunnel-Südportals bzw. in der Tunnellänge. Auf der konzeptionellen Planungsebene des Richtplans können diese als Untervarianten des festgelegten Verkehrsentlastungskonzepts betrachtet werden.

Die Regierung hat mit Beschluss Nr. 341 vom 16. April 2024 Kenntnis vom Schlussbericht (Tiefbauamt Graubünden 2023a) genommen. Sie hat gleichzeitig zur Kenntnis genommen, dass die Varianten V30 und V31 als Bestvarianten beurteilt werden und daraus gefolgert, dass die Voraussetzung für die Einleitung des Richtplanverfahrens und einen Richtplaneintrag im Koordinationsstand «Festsetzung» gegeben sind. Folglich hat die Regierung das Amt für Raumentwicklung mit der Einleitung des Richtplanverfahrens beauftragt. Nachfolgende Ausführungen zum Vorhaben beziehen sich folglich immer auf diese Bestvarianten.

## 4 Vorhaben

### 4.1 Konzept Verkehrsentlastung

Das weiterverfolgte Konzept für die verkehrliche Entlastung von Susch (Varianten 30 und 31) sieht den Bau einer am westlichen Siedlungsrand verlaufenden Umfahrungsstrasse und die Umsetzung von flankierenden Massnahmen für die Verkehrsberuhigung im Ortskern vor (siehe Abb. 9).

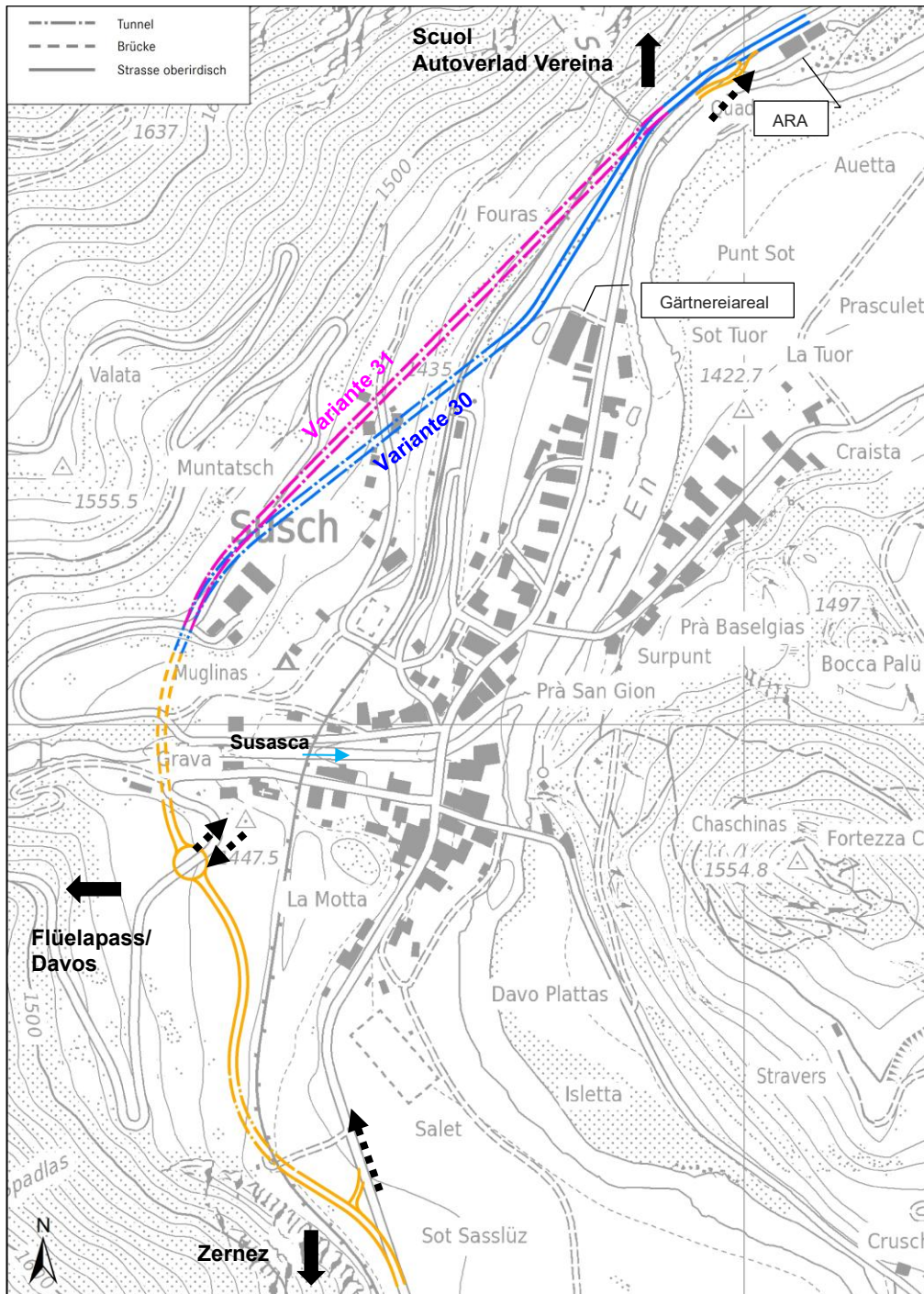


Abb. 9: Situation Umfahrungsstrasse mit abweichender Linienführung nördlich der Susasca (Variante 30: blau; Variante 31: pink)

#### 4.1.1 Umfahrungsstrasse

Die neue Umfahrungsstrasse zweigt von Zernez her kommend auf Höhe Sot Sasslüz von der heutigen Linienführung der H27 nach Westen ab, quert das Trasse der Rhätischen Bahn mit einer Unterführung und steigt anschliessend in Richtung des neuen Anschlusskreisels an. Ab dem Kreisel nordwärts verläuft die Strasse über eine Brücke, die Flüelastrasse und Susasca überquert und anschliessend direkt in einen Tunnel mündet.

Ab dem Tunnelportal nordwärts unterscheiden sich die beiden Varianten 30 und 31: Bei **Variante 30** erstreckt sich der Tunnel über eine Länge von 420 m. Die Umfahrungsstrasse tritt nördlich des RhB-Bahnhofs aus dem Tunnel und führt anschliessend oberirdisch am Rand des Gärtnereiareals bis zum Anschluss Nord und dort wieder auf die heutige Linienführung der H27. Bei **Variante 31** führt die Strasse über einen etwas längeren Tunnel von 660 m Gesamtlänge und tritt erst unterhalb des kurzen RhB-Tunnels Val Ota hervor, ohne dabei das Gärtnereiareal zu tangieren. Die Gesamtlänge der Umfahrungsstrasse misst bei beiden Varianten rund 1500 m.

#### 4.1.2 Anschlüsse

Der neue Kreisel an der Umfahrungsstrasse bzw. am Anschluss Flüelapass ist als Vollanschluss vorgesehen. Dagegen werden die Anschlüsse Nord und Süd lediglich als Viertelanschlüsse ausgebildet (Rechtsabbieger beim Anschluss Süd; Rechtseinbieger beim Anschluss Nord; siehe Abb. 9).

Das vorgesehene Anschlusskonzept ist mit den flankierenden Massnahmen abgestimmt. Das Konzept ermöglicht nicht mehr überall alle Fahrbeziehungen, bezweckt jedoch eine Vereinfachung der Verzweigungen im Norden und im Süden und dadurch eine Steigerung der Verkehrssicherheit.

#### 4.1.3 Flankierende Massnahmen

Nach Inbetriebnahme der Umfahrungsstrasse werden die Strassen im Innerortsbereich von Susch zu Gemeindestrassen umklassiert. Als flankierende Massnahmen sind die Einführung einer Tempo-30-Zone sowie eine Anpassung des Verkehrskonzepts vorgesehen. Konkret ist die Einführung eines Einbahnregimes mit Fahrtrichtung Süd nach Nord für den motorisierten Verkehr geplant. Von Zernez in Richtung Scuol wäre die Durchfahrt durch das Dorf weiterhin möglich, nicht aber in umgekehrter Richtung. Zusätzlich ist vorgesehen, die Umfahrungsstrasse mit einem Fahrverbot für Radfahrende zu belegen. Die abseits der signalisierten Radwege verkehrenden (Renn-)Velofahrerinnen und -fahrer werden weiterhin durch den Ortskern von Susch geführt. Auch die saisonalen Postautokurse über den Flüelapass können weiterhin durch den Ortskern verkehren.

Die genaue Ausgestaltung der Anschlüsse, der Strassenführung und der weiteren flankierenden Massnahmen wird im Rahmen der Erarbeitung des Auflageprojekts unter Berücksichtigung verkehrlicher, landschaftlicher sowie weiterer Anforderungen und in enger Zusammenarbeit zwischen Kanton und der Standortgemeinde Zernez definiert.

#### 4.2 Auswirkungen auf die verkehrliche Situation nach Inbetriebnahme

Die neue Organisation der Verkehrsführung wirkt sich unmittelbar auf die Verkehrssituation im Ortskern von Susch aus. Der motorisierte Durchgangsverkehr der Engadinerstrasse sowie der Passverkehr der Flüelastrasse verlaufen künftig auf der Umfahrungsstrasse und können vom Ortskern Susch ferngehalten werden. Im Dorf verbleiben nur noch der Ziel-/Quellverkehr sowie der Veloverkehr.

Durch die neue Vollumfahrung verlagert sich der gesamte Nord-Süd-Verkehr, der Flüelaverkehr und der sich auf den beiden kantonalen Hauptstrassen bewegendes Schwer- und Werkverkehr aus dem Dorf auf das neue Umfahrungring. Der Ortskern von Susch wird dadurch erheblich vom Verkehr entlastet. Der Wegfall des Durchfahrtsverkehrs im Ortskern, verbunden mit den vorgesehenen flankierenden Massnahmen, trägt zu einer bedeutenden Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende, bei. Die vollständige Auslagerung des Durchgangsverkehrs aus dem Dorf, die Beruhigung des im Dorf verbleibenden Ziel- und Quellverkehrs und die Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie der Wohn- und Aufenthaltsqualität im Ortskern birgt auch Potenziale hinsichtlich der Inwertsetzung und Stärkung des touristischen Angebots, des Klinik- und Kulturstandorts und einer künftig verstärkten Nutzung des öffentlichen Raums.

Aus verkehrlicher Sicht können die Leistungsfähigkeit und der Verkehrsfluss auf der Engadinerstrasse und Flüelastrasse entscheidend verbessert und die Schwachstelle im Kantonsstrassennetz behoben werden. Der Verkehrsfluss kann künftig auch an Tagen mit hohem Verkehrsaufkommen gewährleistet werden. Das Risiko, dass Blaulichtorganisationen an der Durchfahrt behindert werden und nicht rechtzeitig zum Einsatzort gelangen können, entfällt.

Für die Ortsdurchfahrt von Susch zwischen dem südlichen und nördlichen Anschluss der neuen Umfahrungring wird ein Verkehrsrückgang von 94 % gegenüber der heutigen Situation erwartet.



## 5 Auswirkungen auf Raum und Umwelt

### 5.1 Allgemeines

Die geplante Umfahrungsstrasse unterliegt der Umweltverträglichkeitsprüfung (Art. 2 Abs. 2 UVPV). Der Kanton hat bei der Projektierung einen Umweltverträglichkeitsbericht über die Auswirkungen der Anlage auf die Umwelt zu erstellen. Die Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgt im Rahmen des Auflageprojekts.

Die Beurteilung der Auswirkungen auf Landschaft, Ortsbild, Landwirtschaft sowie andere Naturwerte bildete bereits einen wichtigen Bestandteil der Variantenevaluation. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt werden im Rahmen der Projektierungsarbeiten noch detaillierter untersucht und in einem Umweltverträglichkeitsbericht dokumentiert. Auf der konzeptionellen Ebene des Richtplans werden die Umweltbelange nur so weit behandelt, als dass sie für Fragen der räumlichen Abstimmung relevant sind. Im Rahmen der Richtplananpassung ist der Nachweis zu erbringen, dass dem Vorhaben der Umfahrung keine aus Bundes- oder Kantonssicht unlösbaren Konflikte oder Ausschlussgründe gegenüberstehen.

Die nachfolgenden Ausführungen zu den Auswirkungen auf Raum und Umwelt stützen sich auf den konzeptionellen Stand gemäss Variantenstudie (Tiefbauamt Graubünden 2023a).

### 5.2 Wald

Für die Realisierung der vorgesehenen Umfahrungsstrasse wird bei beiden Varianten Waldareal im Umfang von bis 0.2 ha beansprucht. Ein grösserer Teil der Rodungsfläche kann nach Fertigstellung des Bauwerks voraussichtlich wieder aufgeforstet werden (temporäre Rodung). Der permanente Verlust an Waldareal beläuft sich voraussichtlich auf unter 0.1 ha. Das Rodungsverfahren wird in Koordination mit dem Projektgenehmigungsverfahren nach Strassengesetz des Kantons Graubünden durchgeführt.

### 5.3 Flora, Fauna und Lebensräume

Der Bau und Betrieb der Umfahrungsstrasse tangiert keine Bundesinventare aus dem Bereich Natur- und Landschaftsschutz. Es werden auch keine Objekte aus dem kantonalen Biotopinventar betroffen. Die Brücke über die Susasca tangiert randlich eine Landschaft von lokaler Bedeutung (Objekt Nr. 1201; sehr strukturreiche, z. T. verbuschende Terrassenlandschaft).

Im Bereich des nördlichen Anschlusses tangiert das Vorhaben ein Wasserflugwildasyl (Objekt Nr. 931). Dieses kantonale Wildschutzgebiet, in dem die Ausübung der Jagd auf die Vogelarten verboten ist, kann weiterhin aufrechterhalten werden. Im Bereich des nördlichen Anschlusses und südlichen Anschlusses befinden sich gemäss Amt für Jagd und Fischerei Graubünden wichtige Wildwechsel. Durch das Vorhaben soll darauf Rücksicht genommen werden, dass diese Wildwechsel weiterhin bestehen bleiben.

### 5.4 Landwirtschaft

Für die erforderliche Neutrassierung der Umfahrungsstrasse wird unweigerlich Landwirtschaftsland beansprucht. Ebenso ist eine temporäre Beanspruchung von Kulturland für den erforderlichen Tunnelbau, Installationsplätze und Materiallager notwendig. Ein Teil des beanspruchten Kulturlands kann

nach Abschluss der Bauphase rekultiviert und wieder landwirtschaftlich genutzt werden. Der dauerhafte Kulturlandverlust beläuft sich auf rund 0.5 ha.

Das Trasse der Umfahrungsstrasse wird entlang der Bahnlinie und teilweise unterirdisch geführt, wodurch eine grössere Zerschneidung des Kulturlands vermieden werden kann. Eine landwirtschaftliche Güterstrasse muss infolge der neuen Umfahrungsstrasse möglicherweise umgelegt werden. Die künftige Wegführung dieser Güterstrassen wird im Rahmen der Erarbeitung des Ausführungsprojekts geregelt.

## 5.5 Lärm

Mit der aktuellen Verkehrsführung ist der Immissionsgrenzwert bei den meisten Gebäuden entlang der heutigen Hauptverkehrsachsen (Engadiner- und Flüelastrasse) überschritten. An den Engstellen im Dorfkern liegen die Immissionen bei sechs Gebäuden gar über dem Alarmwert. Die Inbetriebnahme der neuen Umfahrungsstrasse und die Umsetzung der flankierenden Massnahmen führen zu einer starken Entspannung der Lärmsituation entlang der heutigen Hauptverkehrsachse.

Der Verkehrslärm verlagert sich auf die Umfahrungsstrasse. Mit der vorgesehenen Trasse-, Tunnel- und Brückenführung entstehen dadurch voraussichtlich keine neuen Lärmbelastungen im Siedlungsraum. Die entsprechenden Nachweise sind im Rahmen der Projektierung zu erbringen.

## 5.6 Landschaft

Die oberirdisch geführte Fahrbahn, die erforderlichen Böschungen und Stützmauern, die neue rund 150 m lange Strassenbrücke über Flüelastrasse und Susaca, die beiden Tunnelportale sowie die drei Anschlusswerke (Kreisell; Viertelanschluss) sind technische Elemente, die sich im Landschaftsbild bemerkbar machen werden (siehe Abb. 10 und Abb. 11). Brücken und Verkehrsinfrastrukturen prägen jedoch bereits heute das Gesicht von Susch als Passdorf und Verkehrsknoten, weshalb das neue Umfahrungsnetz kein wesensfremdes Landschaftselement begründen wird. Durch den siedlungsnahen und teilweise unterirdisch erfolgenden Verlauf der Umfahrung kann das Landschaftsbild im Vergleich mit anderen geprüften Umfahrungsvarianten geschont werden. Im Rahmen der weiteren Planung und Projektierung ist auf eine optimale Einbettung des Bauwerks in die Landschaft hinzuwirken.



Abb. 10: Visualisierung Variante 30 (Umfahrungsstrasse tritt unterhalb des Bahnhofs aus dem Tunnel hervor und verläuft anschliessend oberirdisch weiter; Gärtnereizone wird randlich tangiert)



Abb. 11: Visualisierung Variante 31 (Umfahrungsstrasse tritt unterhalb des RhB-Tunnels Val Ota hervor; Gärtnereizone wird nicht tangiert)

## 5.7 Ortsbild

Das Ortsbild von Susch wurde im Jahr 1982 nach der ISOS-Methode erfasst und als von regionaler Bedeutung eingestuft (siehe auch kantonaler Richtplan, Objekt 09.SO.16).

Mit der gesamthaften Auslagerung des Durchgangsverkehrs aus dem Dorf und den vorgesehenen Verkehrsberuhigungsmassnahmen kann der historische Dorfkern entlastet, die Aufenthalts- und Wohnqualität erhöht und das Ortsbild insgesamt aufgewertet und gestärkt werden. Es ergeben sich als Folge der Umfahrung Möglichkeiten und Potenziale für die Weiterentwicklung des historischen Dorfkerns und des Ortsbilds (Investitionen in die Erhaltung der Bausubstanz; Sicherung der Struktur; Investitionen in die Sanierung von Gebäudefassaden; Möglichkeit einer hochwertigen Strassenraumgestaltung; verbesserte Wahrnehmung und Erlebbarkeit des Ortsbilds für Gäste und Ortsansässige; neue Möglichkeiten für die Nutzung des öffentlichen Raums u. a.).

Das Umfahrungswerk kommt abgesehen von drei Teilabschnitten ausserhalb des ISOS-Perimeters zu liegen. Der erste Abschnitt der Umfahrungsstrasse ab der Abzweigung vom heutigen Strassenverlauf bis zur Unterführung unter die RhB kommt in die Umgebungszone IV (Hangfuss Zugang Süd von Zernez) zu liegen. Die Brücke über die Susasca tangiert die Umgebungszone V (Bachwiese, Zugang von Flüela; gewisse Bedeutung). Bei Variante 30 würden zudem das Nordportal des Umfahrungstunnels sowie der oberirdisch geführte Streckenabschnitt der Umfahrungsstrasse in die Umgebungszone VI (Hangfuss Zugang Nord von Lavin; gewisse Bedeutung) zu liegen kommen (siehe Abb. 12). Für die betroffenen Umgebungszone gilt das Erhaltungsziel a, gemäss dem die Beschaffenheit als Kulturland und Freifläche erhalten und störende Veränderungen beseitigt werden sollen.

Die Kunstbauten und erforderlichen Einschnitte und Geländeanpassungen in die Umgebungszone wirken sich eher nachteilig auf das Ortsbild von Susch aus, die Umgebungszone sind jedoch nur randlich betroffen. Mit dem vorgesehen Verkehrsentlastungskonzept wird zudem eine im Vergleich zu den geprüften Ostumfahrungen, welche eine grossräumige Zerschneidung der Umgebungszone I und III bedingt hätten, deutlich schonendere Variante weiterverfolgt.

Im Rahmen der Erarbeitung des Ausführungsprojekts ist auf eine gute landschaftliche Einbettung des Bauwerks hinzuwirken. Um eine gute Einbettung der Susasca-Brücke und in die Landschaft und in das Ortsbild zu gewährleisten, ist ein qualitätssicherndes Verfahren für Konzeption und Gestaltung der Brücke durchzuführen (siehe Kap. 5.7).

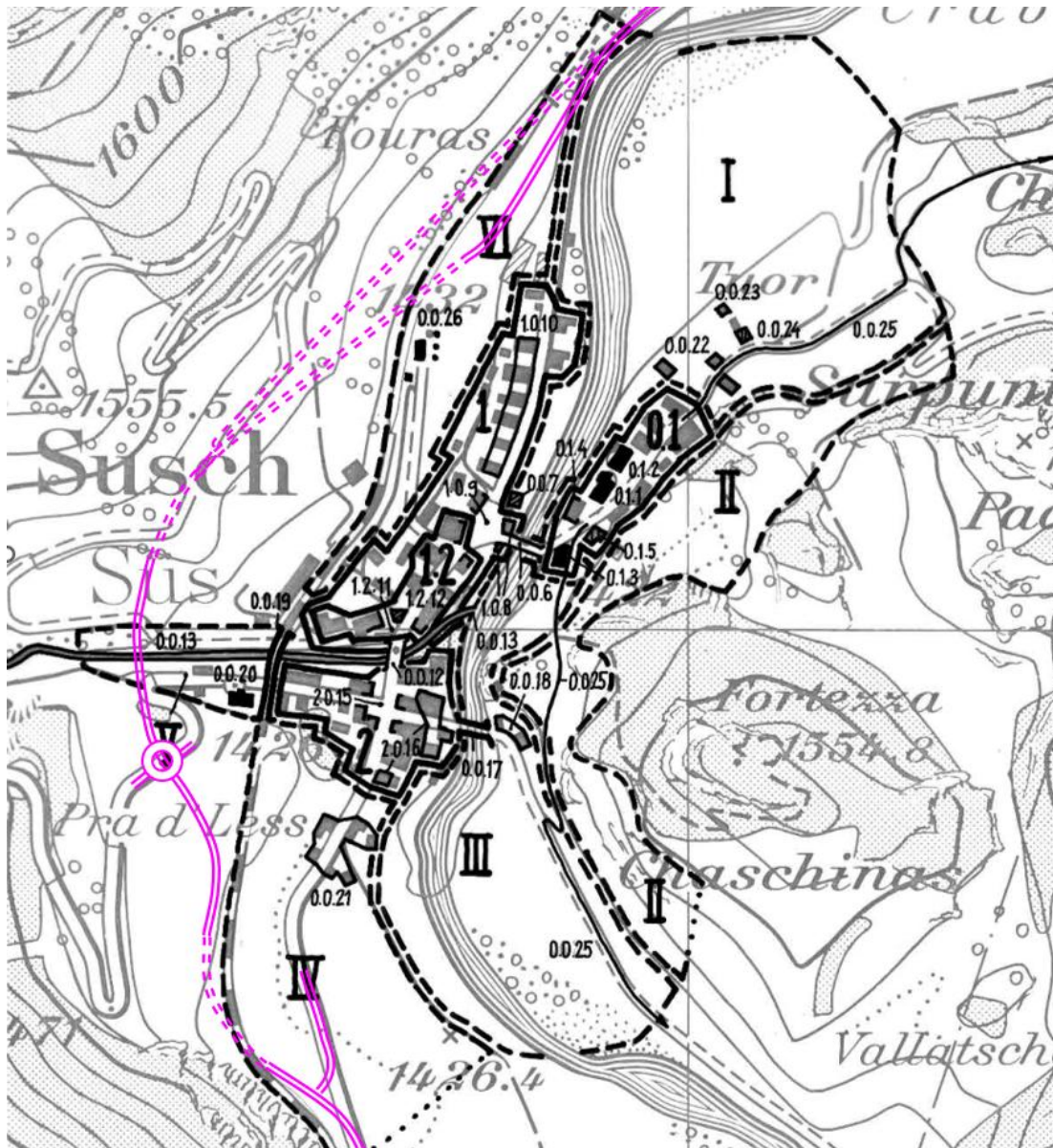


Abb. 12: Durch die Umfahrung tangierte Umgebungszonen gemäss ISOS Aufnahme (ISOS-2262)

### 5.8 Naturgefahren

Im Bereich der Susasca befindet sich die neue Strassenführung in einem durch Hochwasser/Murgang gefährdeten Gebiet. Die Strasse verläuft jedoch auf einer Brücke in ausreichender Höhe oberhalb des Bachs. Mit der weiteren Projektierung sind die erforderlichen Massnahmen zum Schutz von Menschen und Sachwerten vor Naturgefahren zu ergreifen.



## 5.9 Gewässer

Entlang der Susasca und des Inns sind Gewässerraumzonen rechtskräftig festgelegt. Im Gewässerraum dürfen nur standortgebundene, im öffentlichen Interesse liegende Anlagen wie Brücken erstellt werden. Ob allenfalls notwendige Brückenpfeiler bei der Brücke über die Susasca auf einen Standort im Gewässerraum angewiesen sind, kann gestützt auf den derzeitigen konzeptionellen Planungsstand nicht ausgesagt werden. Das Vorhaben tangiert keine Grundwasser- oder Quellschutzzonen.

## 6 Abstimmung mit weiteren raumwirksamen Tätigkeiten und Vorhaben

### 6.1 Sachplan Fruchtfolgeflächen

Durch den Bau und die Neuorganisation des Anschlusses Süd werden im Bereich der blau markierten Fläche (siehe Abb. 13) möglicherweise Fruchtfolgeflächen gemäss Bundessachplan tangiert. Der Umfang der dauerhaft beanspruchten Fruchtfolgeflächen dürfte sich bedingt durch die neu angelegten Böschungen insgesamt höchstens auf wenige Quadratmeter belaufen. Eine Kompensation der beanspruchten Fruchtfolgeflächen ist nicht vorgesehen. Ob während der Bauphase weitere Fruchtfolgeflächen temporär für Installationsplätze oder als Zwischenlager für Bodendepots beansprucht werden, kann noch nicht beurteilt werden, ist jedoch zu vermeiden.

Der gemäss Sachplan vom Kanton Graubünden zu sichernden Mindestumfang von 6300 ha Fruchtfolgeflächen wird weiterhin gewährleistet.

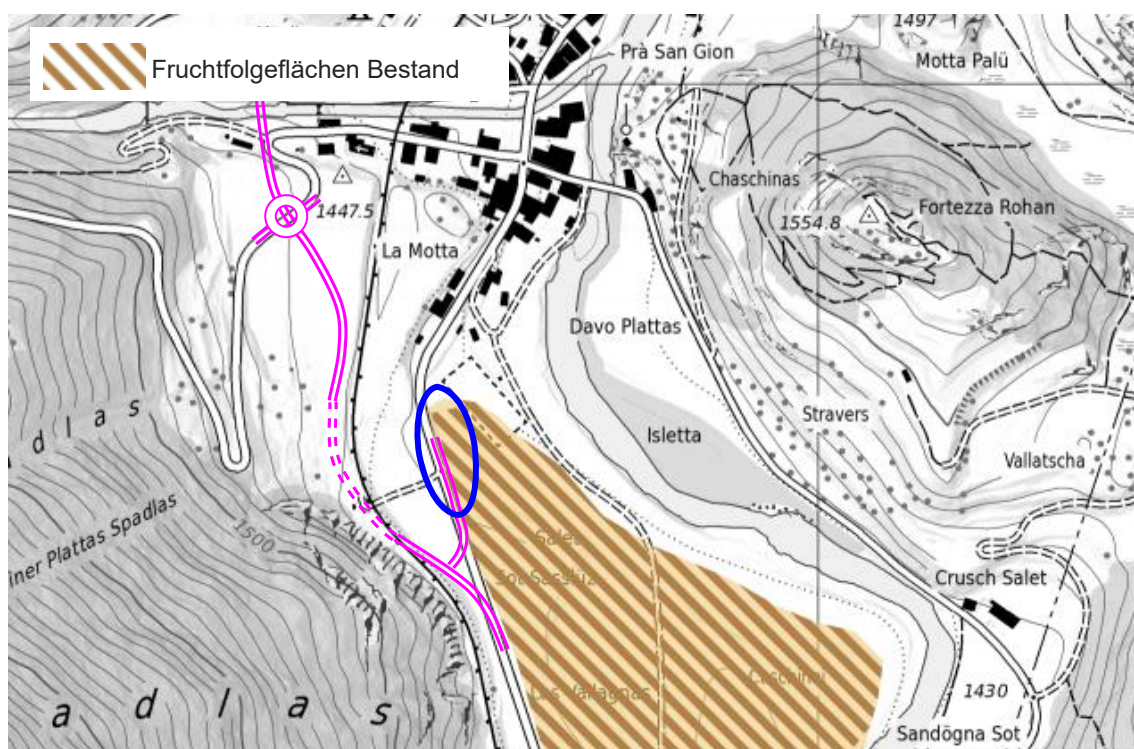


Abb. 13: Anrechenbare Fruchtfolgeflächen gemäss Sachplan FFF (schraffiert)

### 6.2 Sachplan Verkehr des Bundes

Der Programmteil des Sachplans Verkehr «Mobilität und Raum 2050» vom 20. Oktober 2021 für die Behörden des Bundes, der Kantone und Gemeinden den übergeordneten konzeptionellen Rahmen für die kantonalen Richt- und kommunalen Nutzungspläne.

Die Engadinerstrasse und die Flüelastrasse sind im Sachplan als Hauptstrassen eingetragen (Kap. 6.12; Handlungsraum Ostalpen; Karte 1). Gemäss Ausführungen im Programmteil wird in diesen peripher gelegenen Gebieten die Stossrichtung verfolgt, die Erschliessung für die regionalen und touristischen Zentren punktuell zu stärken. Die Erschliessungsgüte in den übrigen, meist peripher gelegenen Regionen ist gemäss Sachplan grundsätzlich zu halten. Bund, Kantone und Gemeinden sind aufgefordert, neue Wege hinsichtlich einer starken, effizienten und auch finanziell tragbaren Erschliessung zu begehen.



Die geplante Umfahrung von Susch trägt zu einer Förderung der effizienten und sicheren Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr, den Langsamverkehr und in untergeordnetem Rahmen auch den öffentlichen Verkehr bei. Alle Verkehrsträger und -teilnehmer vermögen von der vorgesehenen Verkehrslösung zu profitieren. Die Richtplananpassung kann daher als konform mit der im Sachplan Verkehr «Mobilität und Raum 2050» vorgegebenen Stossrichtung betrachtet werden.

### 6.3 Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz

Grosse Teile der Engadinerstrasse zwischen Zerneß, Susch und Lavin sowie die Flüelastrasse sind Bestandteil des Bundesinventars der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS; siehe Abb. 14). Es handelt sich um die Objekte von nationaler Bedeutung GR 54 (Landeck–Scul–Zerneß–Chia-venna; historischer Verlauf mit Substanz) und GR 51 (Davos–Susch; Flüelapass; historischer Verlauf mit Substanz). Aufgrund der hohen Dichte von IVS-Objekten von nationaler Bedeutung wurde die kantonale Denkmalpflege frühzeitig in die Planung einbezogen (siehe Kap. 3.2). Dadurch konnten die Varianten bereits auf konzeptioneller Ebene dahingehend optimiert werden, sodass keine schwerwiegenden Beeinträchtigungen der IVS-Objekte zu erwarten sind.

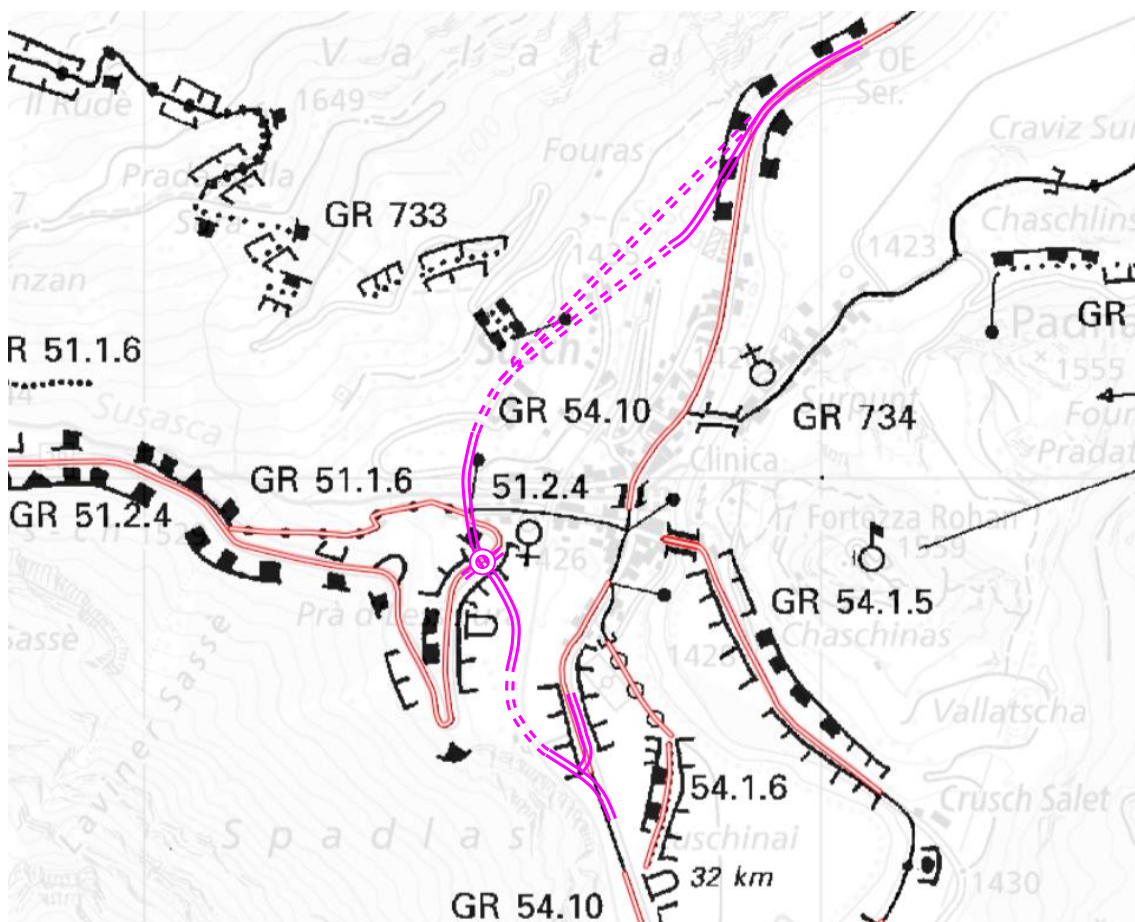


Abb. 14: Auszug IVS-Geländekarte für das Gebiet Susch. Legende: siehe Geländekarte IVS

Durch die vorgesehenen Verkehrsberuhigungsmassnahmen erfährt der historisch bedeutsame Strassenraum GR 54.10 im Dorfkern eine Aufwertung.

Im Bereich des Nordanschlusses befinden sich am bergseitigen Fahrbahnrand Mauern aus den 1960er-Jahren ohne erhaltenswerten Charakter. Aus Sicht der Denkmalpflege müssen diese Mauern nicht zwingend erhalten bleiben. Bei der Projektierung des Nordanschlusses ist einer guten landschaftlichen Einordnung der erforderlichen Kunstbauten besondere Beachtung zu schenken.

Im betroffenen Abschnitt der Flüelastrasse Nr. 51.2.4 sind als Substanzelemente bergseitige Stützmauern an zwei Stellen vorhanden und sichtbar. Für die Umfahrungsstrasse ist im kurzen geraden Stück zwischen den bergseitigen Stützmauern ein Kreisel vorgesehen. Eine Realisierung ohne Eingriff in die Substanz des IVS-Objekts (Stützmauern) ist möglich, sofern die Strasse in diesem Bereich etwas angehoben wird und keine Dämme auf der Wiese zu liegen kommen. Unter Berücksichtigung der genannten Anforderungen an die weitere Projektierung kann die Substanz der inventarisierten Wege aus Sicht der kantonalen Denkmalpflege erhalten werden.

Inventarisierte Verkehrswege von regionaler oder lokaler Bedeutung sind durch das Vorhaben nicht betroffen.

#### **6.4 Kantonaler Sachplan Veloverkehr**

Der im Juli 2019 von der Regierung genehmigte und im Jahr 2024 revidierte Sachplan Velo ist eine vom Kanton erarbeitete Planungsgrundlage zur Förderung des Velos als umweltfreundliches und effizientes Verkehrsmittel für den Alltags- und Freizeitverkehr. Der Sachplan definiert die Grundsätze für die Planung, Projektierung und den Bau der kantonalen Veloverbindungen und -routen, bezeichnet das Velonetz von kantonalen Bedeutung und hält fest, wo sich Schwachstellen befinden und wie diese behoben werden können.

Mit der Verkehrsentlastung des Ortskerns von Susch kann die Qualität der Infrastruktur und die Sicherheit der Velofahrenden auf dem dort bestehenden Abschnitt des Freizeitnetzes verbessert und die Schwachstelle behoben werden. Das entspricht den Zielen gemäss Sachplan (punktuelle Optimierung und Festigung der Qualität des Freizeitnetzes). Die Abstimmung mit dem kantonalen Sachplan Veloverkehr ist gewährleistet.

#### **6.5 Regionales Raumkonzept Engiadina Bassa/Val Müstair**

Die Regionen des Kantons Graubünden haben gemäss Anforderungen des kantonalen Richtplans ein regionales Raumkonzept zu erarbeiten und damit eine konzeptionelle Grundlage für die Überarbeitung der Richtpläne Siedlung und Verkehr zu schaffen. Dieser Aufgabe ist die Region Engiadina Bassa/Val Müstair nachgekommen. Das regionale Raumkonzept, das den Bezug zu eng verwandten Strategieg Grundlagen (Raumkonzept Graubünden; Agenda 20230; kommunale räumliche Leitbilder der Gemeinden) schafft, wurde von der Präsidentenkonferenz der Region im Juni 2021 beschlossen (siehe Region Engiadina Bassa/Val Müstair 2021).

Gemäss Raumkonzept zählt die Ortsdurchfahrt durch Susch zu einer der Schwachstellen der übergeordneten Strasseninfrastruktur in der Region. Die Behebung dieser Schwachstelle bzw. die Entlastung des Dorfkerns von Susch vom Durchgangsverkehr stellt daher eines der vordringlichsten Ziele der Region im Bereich Mobilität dar. Im Zusammenhang mit der Bewältigung der winterlichen Spitzentage werden zudem die verbesserte Steuerung des Durchgangsverkehrs nach Livigno sowie die Optimierung der Logistik am Autoverlad Vereina definiert.

Gemäss Raumkonzept befinden sich zwei Einrichtungen von regionaler Bedeutung in Susch. Zum einen die Fachklinik für die Behandlung von Stressfolgekrankheiten, zum anderen das Museum Susch (siehe Abb. 15).

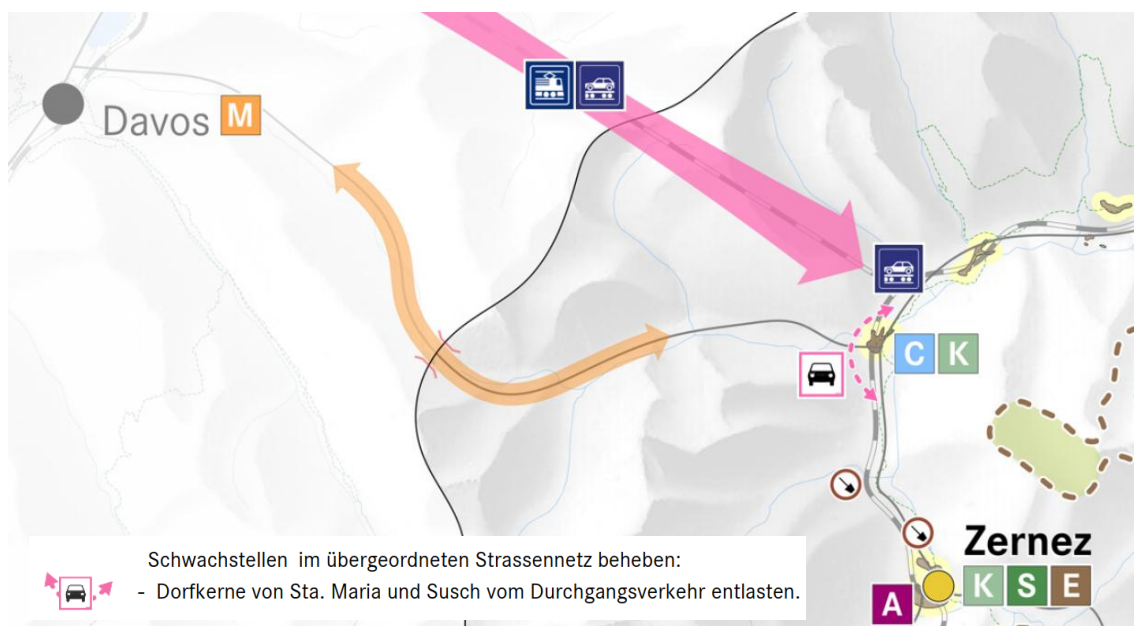


Abb. 15: Auszug Raumentwicklungsstrategie des regionalen Raumkonzepts (C: Klinik; K: Museum)

Die vorgesehene Vollumfahrung von Susch stützt die Ziele des regionalen Raumkonzepts vollumfänglich. Zum einen wird die verkehrliche Schwachstelle behoben und ein besserer Verkehrsfluss durch das Tal gewährleistet, was auch zur besseren Bewältigung der verkehrsreichen Spitzentage im Winter (Verkehr von und nach Livigno) und im Sommer beiträgt. Zum anderen wird das Dorf vollständig vom Durchfahrtsverkehr befreit und der im Dorf verbleibende Verkehr wird beruhigt, wodurch die Wohn- und Aufenthaltsqualität massgebend verbessert wird und Chancen für die Entwicklung des historischen Dorfkerns entstehen. Davon können auch die beiden in Susch angesiedelten Einrichtungen von regionaler Bedeutung profitieren.

Gemäss den im regionalen Raumkonzept definierten Handlungsfeldern und Massnahmen soll die Bevölkerung in die Planung grosser Verkehrsinfrastrukturprojekte miteinbezogen werden und die Mitsprache und Mitwirkung sichergestellt werden. Diesem Anliegen konnte mit der Projektorganisation und dem Prozess bereits auf konzeptioneller Ebene Rechnung getragen werden. Während der öffentlichen Auflage des Richtplans können Interessierte zudem schriftlich Vorschläge und Einwendungen zum Vorhaben einbringen (siehe Kap. 9.2).

## 6.6 Ortsplanung Gemeinde Zerne, Fraktion Susch

Die rechtskräftige Ortsplanung der ehemaligen Gemeinde Susch wurde am 13. Dezember 1991 von der Gemeindeversammlung beschlossen und am 1. Dezember 1992 mit RB Nr. 2954 von der Regierung des Kantons genehmigt. Die Ortsplanung von Susch wird derzeit im Rahmen der Gesamtrevision der Ortsplanung der Gemeinde Zerne überprüft und angepasst.

Die oberirdisch geführten Abschnitte der Umfahrungsstrasse kommen in die Landwirtschaftszone und in das übrige Gemeindegebiet zu liegen. Die Variante 30 tangiert zudem die Gärtnereizone,

während Variante 31 diese gänzlich umgeht, weshalb sich bei letzterer Variante kein Konflikt mit der Gärtnereizone ergibt. Erhaltungsbereiche, Freihaltezonen oder spezielle Schutzzonen werden nicht tangiert (siehe Abb. 16).

Ein Teil der Brücke sowie das Südportal des Umfahrungstunnels kommen im Gebiet Muglinas in eine rechtskräftig festgelegte Campingzone zu liegen. Der frühere Campingplatz ist heute nicht mehr in Betrieb, das dortige Gelände ist für einen Campingplatz nur bedingt geeignet. Im Rahmen der laufenden Gesamtrevision der Ortsplanung Zernez ist vorgesehen, die Campingzone zu verkleinern und das von der Umfahrungsstrasse bzw. der Brücke berührte Gebiet einer Landwirtschaftszone zuzuweisen. Einem Konflikt mit einer künftigen Campingnutzung kann dadurch voraussichtlich ausgewichen werden.

Ein Konflikt ergibt sich bei Variante 30 mit der Gärtnereizone bzw. dem dort angesiedelten Gärtnereibetrieb. Im Rahmen der nächsten Bearbeitungsstufen und in Abstimmung mit dem Bahnhofausbau Susch soll daher eine Optimierung der Linienführung zwecks Schonung des Gärtnereiareals geprüft werden, damit ein wirtschaftlicher Betrieb der Gärtnerei weiterhin gewährleistet ist.

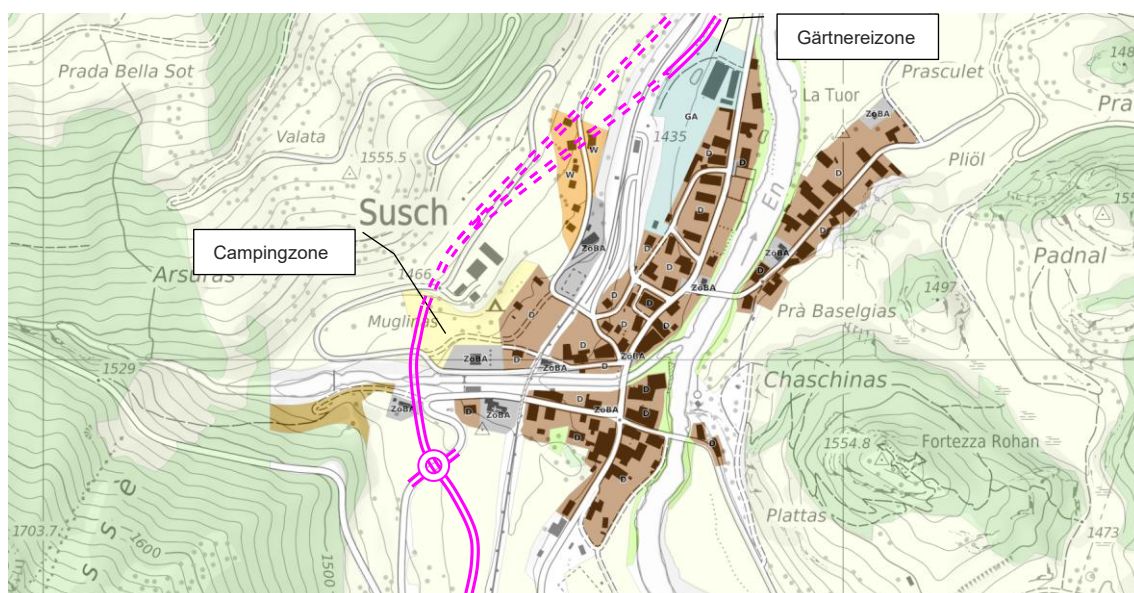


Abb. 16: Auszug rechtskräftiger Zonenplan der ehemaligen Gemeinde Susch

## 6.7 Infrastrukturvorhaben der RhB

Die RhB prüft eine Beschleunigung und Kurvenstreckung im Bereich Prà d'Less Sot. Um mögliche Synergien bei Planung und Ausführung zu nutzen ist eine enge inhaltliche Abstimmung zwischen dem Umfahrungsprojekt und dem Projekt der RhB erforderlich.

Weiter besteht auch Abstimmungsbedarf mit dem für die Jahre 2028 und 2029 vorgesehenen Bahnhofsumbau Susch. Die Varianten 30 und 31, die eine Querung der RhB im Bereich des Bahnhofgebiets vorsehen, sind im Rahmen der Projektierung mit dem Bahnhofprojekt abzustimmen.

## 7 Interessenabwägung

### 7.1 Prüfung von Alternativen und Varianten

Die vorgesehene Umfahrungslösung ist das Ergebnis eines umfassenden Evaluationsprozesses unter Berücksichtigung aller auf konzeptioneller Stufe relevanten Umweltbereiche. Es wurden alle denkbaren Varianten sowie Alternativen zu einer baulichen Lösung geprüft. Mit der vorgesehenen Umfahrungslösung wurde eine in Bezug auf Landschafts- und Ortsbild schonende Variante weiterverfolgt, die gleichzeitig die Verkehrssituation im Dorf in allen Belangen erheblich verbessert (Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss, Kapazität) und zu einer Aufwertung der Wohn- und Aufenthaltsqualität im Dorfkern führt.

Der Kanton hat eine inhaltlich fundierte, alle denkbaren Varianten umfassende Evaluation vorgenommen und nachvollziehbar begründet, weshalb keine der geprüften Varianten ebenso geeignet ist wie die nun vorgesehene Umfahrungslösung. Der Kanton ist somit der Pflicht nach einer Prüfung von Varianten und Alternativen nachgekommen. Die Standortgebundenheit der vorgesehenen Umfahrung ist gegeben.

### 7.2 Durchführung der Interessenabwägung

#### 7.2.1 Vorgehen

Die Interessenabwägung erfolgt gestützt auf Art. 3 RPV. Demnach sind zunächst sämtliche vom Vorhaben betroffenen Interessen zu ermitteln und zu gewichten. Anschliessend sind die ermittelten und gewichteten Interessen im Entscheid zu berücksichtigen. Geboten ist nach Rechtsprechung eine umfassende und gesamthafte Interessenabwägung, d. h. sämtliche öffentliche und private Interessen sind möglichst gleichzeitig zu berücksichtigen mit dem Ziel, ein gesamthaft sinnvolles Ergebnis zu erzielen.

Das Vorgehen in der Interessenabwägung ist dreistufig:

1. Ermittlung der betroffenen Interessen (gemäss Art. 3 Abs. 1 lit. a RPV)
2. Beurteilung der ermittelten Interessen (gemäss Art. 3 Abs. 1 lit. b RPV)
3. Abwägung der Interessen (gemäss Art. 3 Abs. 1 lit. a RPV)

#### 7.2.2 Ermittlung und Beurteilung der Interessen

	Betroffene Interessen	Grundlage	Bedeutung	Bewertung der Interessen
A	Erhalten und Fördern der Siedlungs- und Wohnqualität  (öffentliches Interesse)	Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG)  Ziele und Planungsgrundsätze der Raumplanung	national	Gemäss Zielen der Raumplanung sind die Siedlungen nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten. Insbesondere sind Wohngebiete vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterung möglichst zu verschonen (Art. 3 Abs. 3 lit. b RPG).  Lärm, Luftverschmutzung und Erschütterungen entlang der Strassendurchfahrt und im historischen Ortskern nehmen nach Inbetriebnahme der Umfahrung massiv ab. Die Bewohner und

	Betroffene Interessen	Grundlage	Bedeutung	Bewertung der Interessen
				Gäste von Susch erfahren eine signifikante Aufwertung der Wohn- und Aufenthaltsqualität.
B	Verbessern der Verkehrssicherheit im Ortskern  (öffentliches Interesse)	Strassenverkehrsgesetz (SVG)  Sicherheit der Strasseninfrastruktur  Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG)  Strassengesetz des Kantons Graubünden (StrG)	national	<p>Gemäss SVG ist bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastrukturen den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessen Rechnung zu tragen (Art. 6a SVG). Die Siedlungen sind zudem nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten (siehe Zeile A). Weiter sind die Kantonsstrassen u. a. nach den Grundsätzen der Nachhaltigkeit und Sicherheit zu projektieren, zu bauen und zu unterhalten (Art. 2 StrG). Die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, der Fussgängerinnen und Fussgänger und Radfahrenden sowie von Menschen mit einer Behinderung sind zudem im Einvernehmen mit den betroffenen Gemeinden angemessen zu berücksichtigen (Art. 15 Abs. 2 StrG).</p> <p>Die Verkehrssicherheit – allen voran die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger und der Velofahrerinnen und -fahrer entlang der Strassendurchfahrt und im historischen Ortskern – wird massgeblich verbessert. Das Risiko von Unfällen mit Personenschäden wird dadurch reduziert. Die Entschärfung der gefährlichen Situation im Dorfkern kommt insbesondere auch Kindern und mobilitätseingeschränkten Personen zugute.</p>
C	Schützen der Menschen vor schädlichem und lästigem Lärm  (öffentliches Interesse)	Lärmschutz-Verordnung (LSV)  Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG)	national	<p>Gemäss Zielen der Raumplanung sind die Siedlungen nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten. Insbesondere sind Wohngebiete vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Lärm möglichst zu verschonen (siehe Zeile A). Einzelheiten sind in der Lärmschutzverordnung geregelt.</p> <p>Mit Inbetriebnahme der neuen Umfahrungsstrasse und der flankierenden Massnahmen im Bereich des Dorfkerns, wo der Immissionsgrenzwert für Lärm gemäss LSV an vielen Stellen überschritten wird, verändern sich auch die Lärmimmissionen in Susch. Entlang der heutigen Hauptverkehrsachse wird sich die Lärmsituation deutlich entspannen. Die Bewohner von Gebäuden entlang der Ortsdurchfahrt Susch werden mit weniger Verkehrslärm und -emissionen konfrontiert sein und eine starke Aufwertung der Wohnqualität erfahren. Profitieren werden auch die Patienten und Mitarbeitenden der Klinik.</p> <p>Mit der vorgesehenen Trasse-, Tunnel- und Brückenführung entstehen voraussichtlich keine neue Lärmbelastungen im Siedlungsraum.</p>
D	Schützen der Menschen vor schädlichen oder lästigen Luftverunreinigungen	Luftreinhalte-Verordnung (LRV)  Vorsorgliche Emissionsbegrenzung bei Verkehrsanlagen	national	Gemäss Zielen der Raumplanung sind die Siedlungen nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten. Insbesondere sind Wohngebiete vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung möglichst zu verschonen (siehe Zeile A). Einzelheiten sind in der Luftreinhalte-Verordnung geregelt.



	Betroffene Interessen	Grundlage	Bedeutung	Bewertung der Interessen
	(öffentliches Interesse)	Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG)		Analog der Situation bezüglich Lärmschutz (siehe Zeile C) verändern sich auch die vom Verkehr verursachten Schadstoffemissionen mit der Umfahrung. Aufgrund des verbesserten Verkehrsflusses ist davon auszugehen, dass insgesamt weniger Schadstoffe ausgestossen werden. Zudem werden im Ortskern, wo sich viele Menschen aufhalten, künftig deutlich weniger Schadstoffe ausgestossen und sich die Luftqualität verbessern.
E	Gewährleisten sicherer Fusswege für die Fussgänger  (öffentliches Interesse)	Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG)	national	Die Kantone sorgen gemäss FWG dafür, dass Fusswege angelegt, unterhalten und gekennzeichnet werden, diese Wege frei und möglichst gefahrlos begangen werden können und der öffentliche Zugang rechtlich gesichert ist.  Die für Fussgängerinnen und Fussgänger wichtige, heute jedoch gefährliche Fusswegverbindung entlang der Hauptstrasse kann nach Inbetriebnahme der Umfahrung sicherer gestaltet werden. Die Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger kann verbessert werden und die Qualität und Durchlässigkeit des Fussverkehrs verbessert werden.
F	Gewährleisten der Sicherheit von Velowegen  (öffentliches Interesse)	Bundesgesetz über Velowege (VWG)  Planungsgrundsätze für die Planung von Velowegnetzen  Kantonaler Sachplan Velo	national	Gemäss VWG haben die für die Planung der Velowegnetze zuständigen Behörden im Grundsatz dafür zu sorgen, dass die Velowege sicher sind und der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird (Art. 6 VWG).  Mit der Umfahrung werden die für einen kurzen Abschnitt auf der Kantonsstrasse führenden Velorouten (Bestandteil Grundnetz Velo gemäss Sachplan Velo) sicherer. Die Qualität des Veloverkehrs wird verbessert.
G	Förderung effizienter Erschliessung peripher gelegener Gebiete  Punktueller Stärkung der Erschliessung für die peripheren regionalen und touristischen Zentren  Sicherstellen Verkehrsfluss auf Kantonsstrasse  (öffentliches Interesse)	Sachplan Verkehr «Mobilität und Raum 2050»  Strassengesetz des Kantons Graubünden (StrG)	national  kantonal	Gemäss Sachplan Verkehr ist die Erschliessung für die regionalen und touristischen Zentren in den Regionen abseits der Agglomerationszentren punktuell zu stärken. Die Erschliessungsgüte in den übrigen, meist peripher gelegenen Regionen wie auch der benachbarten Regionen in Österreich und Italien (Erreichbarkeit Grenzgänger und ausländische Touristen) ist grundsätzlich zu halten.  Kantonsstrassen sind gemäss Art. 15 StrG grundsätzlich verkehrsorientiert.  Mit der Umfahrung kann der Durchgangsverkehr auf die neue Umfahrungsstrasse geleitet werden. Der Verkehrsfluss auf der Nord-Süd-Achse und über den Flüelapass wird auch an Tagen mit grossem Verkehrsaufkommen verbessert und die Reisezeit reduziert. Stausituationen auf den beiden Hauptstrassen können stark reduziert werden. Die verkehrliche Schwachstelle im kantonalen Hauptstrassennetz wird behoben. Blaulichtorganisationen erreichen rascher ihren Einsatzort. Die Verkehrslösung trägt damit zur gemäss Sachplan Verkehr angestrebten Förderung der effizienten Erschliessung bei, von welcher der öffentliche

	Betroffene Interessen	Grundlage	Bedeutung	Bewertung der Interessen
				Verkehr und der motorisierte Individualverkehr profitieren.
H	Erhalten des Kulturlands, insbesondere der Fruchtfolgeflächen  (öffentliches Interesse)	Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG)  Ziele und Planungsgrundsätze der Raumplanung  Sachplan Fruchtfolgeflächen	national	<p>Gemäss Planungsgrundsätzen der Raumplanung sollen der Landwirtschaft genügend Flächen geeigneten Kulturlandes, insbesondere Fruchtfolgeflächen, erhalten bleiben.</p> <p>Das Trasse der Umfahrungsstrasse wird entlang der Bahnlinie und teilweise unterirdisch geführt. Dadurch kann eine grössere Zerschneidung des Kulturlands vermieden werden. Dennoch wird durch die Umfahrung Kulturland im Umfang von 0.5 ha dauerhaft beansprucht. Möglicherweise werden auch Fruchtfolgeflächen beansprucht. Der Umfang der dauerhaft beanspruchten Fruchtfolgeflächen dürfte sich höchstens auf wenige Quadratmeter belaufen, wobei ein Teil davon als Böschungen – wenn auch nicht in FFF-Qualität – weiterhin bewirtschaftet werden kann. Das kantonale Kontingent von 6300 ha wird nicht unterschritten.</p> <p>Der Verlust der landwirtschaftlichen Nutzfläche geht zulasten der Bewirtschafter, welche geeignetes Kulturland verlieren und dadurch einen Ertragsverlust in Kauf nehmen müssen.</p>
I	Schonen der Landschaft  (öffentliches Interesse)	Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG)  Ziele und Planungsgrundsätze der Raumplanung  Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG)  Bundesverfassung (BV)	national	<p>Der Bund nimmt bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf die Anliegen des Natur- und Heimatschutzes. Er schont Landschaften und Ortsbilder (...) und erhält sie ungeschmälert, wenn das öffentliche Interesse es gebietet (Art. 78 BV).</p> <p>Gemäss Zielen und Planungsgrundsätzen der Raumplanung sind die natürlichen Lebensgrundlagen wie Boden, Luft, Wasser, Wald und die Landschaft zu schützen (Art. 1 Abs. 2 lit. a RPG) und die Landschaft ist zu schonen (Art. 3 Abs. 2 RPG). Zudem sind das heimatliche Landschafts- und Ortsbild zu schonen, zu schützen sowie ihre Erhaltung und Pflege zu fördern (Art. 1 NHG).</p> <p>Fahrbahn, Böschungen und Stützmauern, die neue Strassenbrücke sowie die drei Anschlusswerke sind technische Elemente, die sich im Landschaftsbild bemerkbar machen werden. Brücken und Verkehrsinfrastrukturen prägen jedoch bereits heute das Gesicht von Susch als historisches Passdorf und Verkehrsknoten, wodurch auch das neue Umfahrungsnetzwerk kein wesensfremdes Landschaftselement darstellen wird. Durch den siedlungsnahen und teilweise unterirdisch verlaufenden Linienführung kann das Landschaftsbild auch im Vergleich mit anderen geprüften Umfahrungsvarianten geschont werden. Die vorgesehene Umfahrungslösung gehört daher zu einer in Bezug auf die Auswirkungen auf die Landschaft schonendsten Varianten.</p> <p>Geschützte Landschaften oder schützenswerte Ortsbilder von nationaler Bedeutung sind durch</p>

	Betroffene Interessen	Grundlage	Bedeutung	Bewertung der Interessen
				das Vorhaben nicht betroffen. Im Gebiet Muglinas wird jedoch eine Landschaft von lokaler Bedeutung randlich tangiert. Im Sinne des landschaftlichen Schonungsgebots wird bei der weiteren Planung und Projektierung weiterhin auf eine optimale Einbettung des Bauwerks in die Landschaft hinzuwirken sein.
J	Schonen des Ortsbilds (öffentliches Interesse)	Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG)  Ziele und Planungsgrundsätze der Raumplanung  Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG)  Bundesverfassung (BV)	regional	Der Bund nimmt bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf die Anliegen des Natur- und Heimatschutzes. Er schont Landschaften und Ortsbilder (...) und erhält sie ungeschmälert, wenn das öffentliche Interesse es gebietet (Art. 78 BV).  Das heimatliche Landschafts- und Ortsbild ist zu schonen, zu schützen sowie seine Erhaltung und Pflege zu fördern (Art. 1 NHG).  Das Ortsbild von Susch ist von regionaler Bedeutung. Das Umfahrungswerk tangiert drei Umgebungszonen. Die Kunstbauten und erforderlichen Einschnitte und Geländeanpassungen in die Umgebungszone wirken sich eher nachteilig auf das Ortsbild von Susch aus. Im Gegensatz dazu kann das Ortsbild im Innern mit der Auslagerung des Durchgangsverkehrs und den vorgesehenen Verkehrsberuhigungsmassnahmen gestärkt werden. Es ergeben sich Möglichkeiten für die Weiterentwicklung des Dorfkerns und des Ortsbilds (Investitionen in die Erhaltung der Bausubstanz; Sicherung der Struktur; Investitionen in die Sanierung von Gebäudefassaden; Möglichkeit einer hochwertigen Strassenraumgestaltung; verbesserte Wahrnehmung und Erlebbarkeit des Ortsbilds für Gäste und Ortsansässige; neue Möglichkeiten für die Nutzung des öffentlichen Raums u. a.).
K	Ungeschmälter Erhalt der Objekte aus dem Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (öffentliches Interesse)	Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG)  Ziele und Planungsgrundsätze der Raumplanung  Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG)  Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS)  Bundesverfassung (BV)	national	Der Bundesrat erstellt gemäss Anhörung der Kantone Inventare von Objekten von nationaler Bedeutung. Durch die Aufnahme eines Objektes von nationaler Bedeutung in ein Inventar des Bundes wird dargetan, dass es in besonderem Masse die ungeschmälerte Erhaltung, jedenfalls aber unter Einbezug von Wiederherstellungs- oder angemessenen Ersatzmassnahmen die grösstmögliche Schonung verdient (Art. 6 Abs. 1 NHG).  Das Umfahrungsvorhaben tangiert verschiedene IVS-Objekte von nationaler Bedeutung mit Substanz. Unter Berücksichtigung der Anforderungen und Empfehlungen seitens der kantonalen Denkmalpflege an die weitere Projektierung kann davon ausgegangen werden, dass die Substanz der inventarisierten erhalten werden kann und höchstens mit einer geringfügigen Beeinträchtigung der betroffenen Objekte gerechnet werden muss.
L	Erhalt des Waldes (öffentliches Interesse)	Bundesgesetz über den Wald (WaG)	national	Gemäss Waldgesetz soll der Wald in seiner Fläche und räumlichen Verteilung erhalten bleiben und seine Funktionen, namentlich

	Betroffene Interessen	Grundlage	Bedeutung	Bewertung der Interessen
				<p>seine Schutz-, Wohlfahrts- und Nutzfunktion (Waldfunktionen) erfüllen können (Art. 1 WaG).</p> <p>Rodungen sind verboten. Eine Ausnahmebewilligung darf erteilt werden, wenn für die Rodung u. a. wichtige Gründe bestehen, die das Interesse an der Walderhaltung überwiegen. Zudem muss das Werk auf den Standort angewiesen sein, die Voraussetzungen der Raumplanung sachlich erfüllen und zu keiner erheblichen Gefährdung der Umwelt führen (Art. 5 WaG).</p> <p>Das Strassenbauvorhaben erfordert Rodungen im Umfang von rund 0.2 ha, wobei davon rund 0.1 ha wieder aufgeforstet werden. Für die definitiv gerodete Waldfläche ist Rodungsersatz nach Art. 7 des Bundesgesetzes über den Wald (WaG) zu leisten.</p> <p>Das öffentliche Interesse, die Standortgebundenheit der Rodung sowie die weiteren Rodungsvoraussetzungen gemäss Art. 5 WaG sind gegeben. Das Rodungsverfahren wird nicht im Rahmen der Richtplananpassung, sondern in Koordination mit dem Projektgenehmigungsverfahren nach Strassengesetz des Kantons Graubünden durchgeführt.</p>
M	Gewährleistung der Eigentumsrechte (privates Interesse)	Bundesverfassung (BV)	-	<p>Gemäss Bundesverfassung ist das Eigentum gewährleistet. Enteignungen und Eigentumsbeschränkungen, die einer Enteignung gleichkommen, werden voll entschädigt (Art. 26 BV).</p> <p>Verschiedene private Grundeigentümer (nebst der Gemeinde) müssen Land für den Bau der Umfahrungsstrasse an den Kanton abtreten. Sie werden entsprechend den einschlägigen kantonalen Richtlinien entschädigt.</p> <p>Das Gärtnereiunternehmen würde bei Umsetzung von Variante 30 einen Teil der heute genutzten Betriebsfläche abtreten müssen. Der Betrieb würde aufgrund der Lage am Tunnel-Nordportal auch während der Bauzeit erheblich belastet. Der Kanton setzt sich daher zusammen mit Gemeinde und Betreibern für eine Lösung ein, welche den langfristigen Fortbestand des Gärtnereiunternehmens ermöglicht.</p> <p>Die Eigentümer von Bauten entlang der Ortsdurchfahrt dürfen von einer Wertsteigerung ihrer Immobilien ausgehen, da die Lage im Dorfkern durch die gesamthafte Aufwertung und Attraktivitätssteigerung sich nunmehr als Vorteil erweist. Zudem nehmen die durch den Strassenverkehr verursachten mechanischen und schadstoffbedingten Schäden an Gebäuden und Fassaden ab, welche zulasten der öffentlichen und privaten Eigentümer gehen. Investitionen in die Gestaltung des öffentlichen Strassenraums und in die Erneuerung von Fassaden und baulicher Substanz der Bauten entlang der Strassendurchfahrt werden möglich.</p>

### 7.2.3 Abwägung der Interessen

Die Verkehrslösung hat zur Folge, dass im Dorfkern von Susch nur noch Ziel- und Quellverkehr anfällt und der motorisierte Verkehr im Dorf um fast 95 % zurückgeht. Die Auslagerung des Verkehrs auf die Umfahrungsstrasse und die Umsetzung der flankierenden Massnahmen führen im Dorfkern zu einer verbesserten Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden (siehe Interessen B, E, F) und zu weniger Lärm, Luftverschmutzung und Erschütterungen (C, D). Bewohner und Gäste von Susch erfahren dadurch eine beträchtliche Aufwertung der Wohn- und Aufenthaltsqualität (A). Die Strassendurchfahrt und der historische Ortskern werden gesamthaft aufgewertet und es werden mehr Möglichkeiten für die Nutzung des öffentlichen Raums geschaffen. Die Erlebbarkeit des Dorfkerns innerhalb des gebauten Bestands wird verbessert (J). Susch wird dadurch als Wohnort sowie als Standort von zwei regionalen Einrichtungen gestärkt. Die Verkehrslösung trägt massgeblich zum Wohlergehen der Bewohnerinnen und Bewohner von Susch, die seit Jahrzehnten unter der Verkehrssituation leiden, bei.

Der Durchgangsverkehr wird auf die neue Umfahrungsstrasse geleitet und der Verkehrsfluss auf der Nord-Süd-Achse wird auch an verkehrsreichen Tagen massgeblich verbessert. Die verkehrliche Schwachstelle im kantonalen Hauptstrassennetz wird behoben und die Leistungsfähigkeit der Kantonsstrasse erhöht. Die Verkehrslösung ermöglicht eine effiziente Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr (G).

Die für den Bau des Umfahrungswerks erforderlichen Eingriffe in das (äussere) Orts- und Landschaftsbild (I, J), die IVS-Objekte (K) den Wald (L) sowie der verursachte Kulturlandverlust (H) werden vor dem Hintergrund der grossen Vorteile, welche mit der Realisierung des Bauwerks verbunden sind, als zumutbar und verhältnismässig erachtet. Um den Fortbestand und einen wirtschaftlichen Betrieb der bestehenden Gärtnerei weiterhin gewährleisten zu können, wird im Rahmen der nächsten Bearbeitungsstufen und in Abstimmung mit dem Bahnhofausbau Susch eine Optimierung der Linienführung zwecks Schonung des Gärtnereiareals geprüft.

Den positiven Auswirkungen des Vorhabens – namentlich dem grossen gesellschaftlichen Mehrwert für die verkehrs- und lärmgeplagte Bevölkerung, der signifikanten verkehrlichen Verbesserung entlang von zwei kantonalen Hauptstrassen und den Möglichkeiten zur Stärkung des inneren Ortsbilds bezüglich Substanz, Wahrnehmung und Erlebbarkeit – misst der Kanton ein grösseres Gewicht bei als den negativen Auswirkungen (Verlust von Kulturland und Fruchtfolgeflächen, Beeinträchtigung von Landschaft und Ortsbild; mögliche geringfügige Beeinträchtigung von IVS-Objekten; Abtretung von Privateigentum).

Gestützt auf die ermittelten und beurteilten Interessen und in Abwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechenden Interessen kommt der Kanton zum Schluss, dass **die öffentlichen Interessen von nationaler, kantonaler und regionaler Bedeutung sowie das private Interesse der Bewohner und Gäste an der Realisierung der Umfahrung höher zu gewichten sind als die öffentlichen und privaten Interessen, die gegen das Vorhaben sprechen.**



## 8 Umsetzung in die kantonale und regionale Richtplanung

### 8.1 Kantonaler Richtplan

Die geplante Verkehrsentslastung von Susch wird gestützt auf die Ausführungen im vorliegenden Bericht wie folgt beurteilt:

- Die vorgesehene Verkehrslösung ist das Ergebnis eines umfassenden und mehrstufigen Evaluationsprozesses und stützt sich auf eine umfassende Variantenevaluation. Sie entspricht der Empfehlung der Begleitgruppe und weist ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf.
- Durch die neue Verkehrsführung verlagert sich der gesamte Durchgangsverkehr auf die Umfahrung. Der Ortskern wird erheblich vom Verkehr entlastet. Die Reduktion der Verkehrsdichte im Ortskern, verbunden mit Massnahmen der Verkehrsberuhigung, trägt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer im Ortskern bei. Die akute Schwachstelle im Kantonsstrassennetz kann behoben werden.
- Die Interessen an der Realisierung der Umfahrung überwiegen aus Sicht des Kantons deutlich den dagegen sprechenden Interessen.
- Aus umweltrechtlicher Sicht bestehen keine Ausschlussgründe für das Vorhaben. Aus dem Vorhaben ergeben sich höchstens geringfügige Konflikte mit weiteren raumwirksamen Tätigkeiten und den Inventaren von Bund und Kanton. Das Vorhaben ist mit Blick auf die wesentlichen räumlichen Auswirkungen abgestimmt. Offene Fragen können im Rahmen des Folgeverfahrens geklärt werden.

Aufgrund dieses Sachverhalts wird das Vorhaben «Verkehrsentslastung Susch» im kantonalen und regionalen Richtplan mit Koordinationsstand «Festsetzung» und Objektnummer 11.TS.04 festgelegt. Die Festsetzung erfolgt mit Festlegungen zuhanden des Folgeverfahrens:

- zur Sicherstellung einer optimalen Gestaltung und Einbettung des Umfahrungswerks in die Landschaft,
- zur Durchführung von qualitätssichernden Verfahren für die Konzeption und Gestaltung der neuen Susasca-Brücke,
- zur Abstimmung mit den IVS-Objekten Nr. 54.10 und 51.2 in Rücksprache mit der kantonalen Denkmalpflege,
- zur Sicherung und Umsetzung von flankierenden Massnahmen der Verkehrsberuhigung im Bereich der heutigen Ortsdurchfahrt zwecks Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung der Aufenthaltsqualität,
- zur grösstmöglichen Schonung von Fruchtfolgeflächen aus dem Bundessachplan,
- zur Prüfung von Optimierungen der Linienführung zwecks Schonung des Gärtnereiareals.

Die Richtplankarte und die Objektliste als die behördenverbindlichen Bestandteile des Richtplans werden entsprechend angepasst.

### 8.2 Regionaler Richtplan

Der regionale Richtplan der Region Engiadina Bassa Val Müstair wird parallel zum kantonalen Richtplan angepasst.

## **9 Planungsverfahren und Mitwirkung**

### **9.1 Vorprüfung**

Gestützt auf Art. 10 Abs. 3 RPV wird die Anpassung des kantonalen Richtplans im Bereich Strassenverkehr im Oktober 2025 dem Bundesamt für Raumentwicklung zur Vorprüfung eingereicht.

### **9.2 Öffentliche Auflage**

Mit der öffentlichen Auflage und Vernehmlassung wird die Information und Mitwirkung der Bevölkerung gemäss Art. 4 des Bundesgesetzes über die Raumplanung RPG und Art. 7 der Raumplanungsverordnung des Kantons Graubünden KRVO gewährleistet. Während der öffentlichen Auflage können Interessierte schriftlich Vorschläge und Einwendungen einbringen.

Die öffentliche Auflage des kantonalen Richtplans erfolgt im vierten Quartal des Jahres 2025.

### **9.3 Koordination der Verfahren**

Das Auflageprojekt gemäss Strassengesetz des Kantons Graubünden wird gestützt auf die vom Bund genehmigte Richtplananpassung erarbeitet. Ein genehmigter Richtplaneintrag gewährt die erforderliche Planungssicherheit für das nachgelagerte Verfahren. Etwaige Auflagen und Empfehlungen, die sich aus der Bundesgenehmigung ergeben, können im Rahmen der Projekterarbeitung berücksichtigt werden.

## Quellen und Grundlagen

### Richt- und Sachplanung

- Kantonaler Richtplan Graubünden
- Regionaler Richtplan Engiadina Bassa
- Sachplan Fruchtfolgeflächen
- Sachplan Verkehr
- Kantonaler Sachplan Velo

### Gesetze und Verordnungen

- Raumplanungsgesetz (RPG)
- Raumplanungsverordnung (RPV)
- Raumplanungsgesetz für den Kanton Graubünden (KRG)
- Raumplanungsverordnung für den Kanton Graubünden (KRVO)
- Strassengesetz des Kantons Graubünden (StrG)
- Strassenverordnung des Kantons Graubünden (StrV)
- Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG)
- Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz
- Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV)
- Kantonale Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (KVUVP)

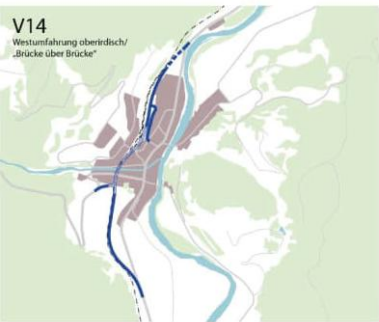

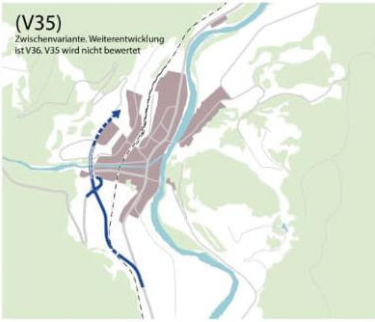
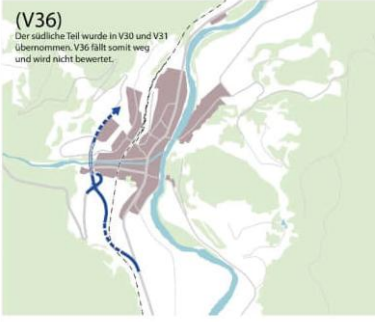
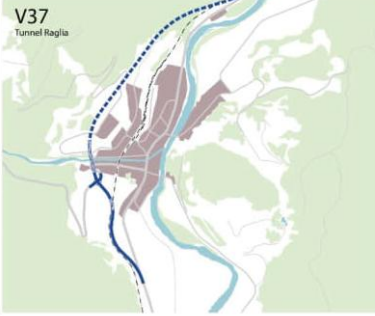
### Grundlagen

- Bundesamt für Strassen ASTRA (2024): Visualisierung der anonymisierten und lokalisierten Strassenverkehrsunfälle mit Personenschaden seit 2011. Datenstand: 28.02.2024
- Regierung des Kantons Graubünden (2024): H27 Engadinerstrasse, Umfahrung Susch; Kenntnisnahme Schlussbericht Variantenfindung und Einleitung des Richtplanverfahrens. Protokoll Nr. 341/2024.
- Tiefbauamt Graubünden (2024): Jahresübersichten der Verkehrsfrequenzen und Zählerstandorte.
- Tiefbauamt Graubünden (2024a): Statistik Passöffnungen. Stand 10.6.2024.
- Tiefbauamt Graubünden (2023): Variantenfindung und Variantenevaluation bei Verkehrsentlastungsprojekten.
- Tiefbauamt Graubünden (2023a): Variantenfindung und -evaluation Umfahrung Susch. Schlussversion vom 15.12.2023.
- Tiefbauamt Graubünden (2023b): Variantenfindung und -evaluation Umfahrung Susch. Anhang zum Bericht. Stand 15.12.2023.
- Tiefbauamt Graubünden (2022): Engadinerstrasse H27, Flüelastrasse H28b. Kreuzungsbereich in Susch. Verkehrsstrom- und Stauzählung 2022. Durchgeführt von HMQ.
- Region Engiadina Bassa/Val Müstair (2021): Regionales Raumkonzept. Beschlossen von der Präsidentenkonferenz am 21. Juni 2021.

Anhang:

Anhang 1: Variantenuniversum

0+ Lösungen		
<div><div>V0+ Lichtsignalanlage</div></div>		
Umfahrungen Siedlungskern/-nah	Halbumfahrungen	Grossräumige Umfahrungen
<div>V10 Ostumfahrung Siedlungsrand</div>	<div>V20 Halbumfahrung Tunnel Zernez - Pass</div>	<div>V30 Tunnel Muglinas</div>
<div>V11 Westumfahrung Kurztunnel</div>	<div>V21 Halbumfahrung Strasse Zernez - Pass</div>	<div>V31 Tunnel Muglinas</div>
<div>V12 Westumfahrung oberirdisch/ kurztunnel + Brücke</div> <div>Anschluss Nord als Halb-, Viertel oder Veloanschluss möglich</div>	<div>V22 Halbumfahrung Kurztunnel La Motte</div>	<div>V32 Tunnel Surpunt</div>
<div>V13 Westumfahrung oberirdisch/ Tunnel/Brücke</div>	<div>V23 Halbumfahrung Strasse Zernez - Pass</div>	<div>V33 Tunnel Padnal</div> <div>Passanschluss durch Kombination z.B. mit V23</div>

Umfahrungen Siedlungskern/-nah	Halbumfahrungen	Grossräumige Umfahrungen
<div><p>V14</p><p>Westumfahrung oberirdisch/ „Brücke über Brücke“</p></div>	<div><p>Weitere Möglichkeiten für Halbum- fahrung Süd gemäss V30/V31/V35/ V36 grundsätzlich möglich. Halbumfahrung Nord nicht sinnvoll.</p></div>	<div><div><p>V34</p><p>Tunnel Padral</p></div><div><p>(V35)</p><p>Zwischenvariante. Weiterentwicklung ist V36. V35 wird nicht bewertet</p></div><div><p>(V36)</p><p>Der südliche Teil wurde in V30 und V31 übernommen. V36 fällt somit weg und wird nicht bewertet.</p></div><div><p>V37</p><p>Tunnel Raglia</p></div></div>



**Anhang 2: aktuelle Luftbildaufnahmen von Susch**

Abb. 17: Ansicht von Osten auf Susch und Val Susasca (September 2023, © Andrea Badrutt)



Abb. 18: Ansicht von Süden auf Susch und Umgebung (September 2023, © Andrea Badrutt)





Abb. 19: Ansicht von Südosten auf Susch und Umgebung (Aufnahme 2015. © Comet Photoshopping GmbH, Dieter Enz)