

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern
konsultationen@bav.admin.ch

Chur, 28. September 2026

Vernehmlassungsantwort zur Vorlage «Verkehr '45»

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Dachorganisationen der Wirtschaft Graubünden (DWGR), namentlich der Bündner Gewerbeverband, Handelskammer und Arbeitgeberverband Graubünden sowie HotellerieSuisse Graubünden bedanken sich für die Möglichkeit, zur Vorlage «Verkehr '45» Stellung zu nehmen. Für die Bündner Wirtschaft ist eine leistungsfähige, zuverlässige und sichere Verkehrsinfrastruktur eine zentrale Standortvoraussetzung. Dies gilt in einem weitläufigen Gebirgskanton mit dezentraler Besiedlung, starken saisonalen Verkehrsspitzen und wenigen redundanten Verbindungen in besonderem Mass. Die DWGR konzentrieren sich in ihrer Stellungnahme auf zwei Nationalstrassenprojekte, welche für Graubünden von besonderer Bedeutung sind: die N13 Reichenau–Rothenbrunnen mit der Engstelle Isla Bella sowie die N29 Umfahrung Bivio. Beide Projekte sind in der Vernehmlassungsvorlage dem Realisierungshorizont «Weitere» zugeordnet. Diese Einordnung wird ihrer tatsächlichen verkehrstechnischen, volkswirtschaftlichen und strategischen Bedeutung nicht gerecht.

Anträge

1. Die Kriterien und deren Gewichtung bei der Priorisierung der Nationalstrassenprojekte sind zu überprüfen. Strategische Landesversorgung, Netzresilienz und Redundanz, fehlende Alternativen, saisonale Spitzenbelastungen und die besonderen Verhältnisse alpiner Räume sind stärker zu berücksichtigen.
2. Das Projekt N29 Umfahrung Bivio ist vom Realisierungshorizont «Weitere» in den Realisierungshorizont 2045 vorzuziehen.
3. Das Projekt N13 Reichenau–Rothenbrunnen (Isla Bella) ist deutlich vorzuziehen. Die DWGR beantragen die Zuordnung zum Realisierungshorizont 2045; mindestens ist eine verbindliche Einordnung in den Realisierungshorizont 2055 sicherzustellen.

Fazit

Die beiden Bündner Projekte zeigen exemplarisch, weshalb die Priorisierungsmethodik des Bundesrats weiterentwickelt werden muss. Die DWGR verlangen keine Sonderbehandlung Graubündens. Sie verlangen, dass unterschiedliche Raumtypen und Netzfunktionen sachgerecht beurteilt werden. Gleichbehandlung bedeutet nicht, überall identische Durchschnittskennzahlen anzuwenden, wenn die tatsächlichen verkehrlichen Funktionen fundamental verschieden sind.

1 Gesamtbeurteilung

Die DWGR anerkennen die Notwendigkeit, die zahlreichen Infrastrukturvorhaben angesichts begrenzter finanzieller und planerischer Ressourcen zu priorisieren. Ebenso ist eine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung grundsätzlich sinnvoll. Entscheidend ist jedoch, dass die Priorisierung nach Kriterien erfolgt, welche die Funktion eines Projekts für das Gesamtsystem sachgerecht abbilden. Dies ist in der aktuellen Vorlage ungenügend der Fall.

Daher sehen die DWGR bei der Kriterienauswahl und Kriterienbewertung bei der vorliegenden Vorlage einen wesentlichen Korrekturbedarf. Problematisch ist, dass einzelne Kriterien für alpine Räume und strategische Verbindungen zu wenig geeignet sind, teilweise falsch gewichtet werden und wesentliche Kriterien nicht oder nicht mit dem notwendigen Gewicht in die Beurteilung einfließen. Dazu gehören insbesondere die strategische Landesversorgung, die Resilienz des nationalen Verkehrsnetzes sowie die topografische Ausgangslage von Bergregionen.

Die Bedeutung einer Verkehrsinfrastruktur darf nicht allein danach beurteilt werden, wie viele Fahrzeuge sie an einem durchschnittlichen Werktag abwickelt oder wie viele Einwohner im unmittelbaren Einzugsgebiet leben. Eine nationale Verkehrsachse erfüllt auch dann eine zentrale Funktion, wenn sie im Normalbetrieb geringere Durchschnittsbelastungen aufweist, aber im Störungs-, Krisen- oder Spitzenlastfall für die Versorgung ganzer Landesteile und für die Funktionsfähigkeit des Gesamtnetzes unverzichtbar ist.

Dies ist für Graubünden besonders relevant. Grosse Distanzen, die Topografie, eine geringe Bevölkerungsdichte, starke saisonale Schwankungen, Naturgefahren und fehlende Ausweichachsen führen dazu, dass klassische Durchschnittswerte die tatsächliche Bedeutung einer Verbindung nur unvollständig erfassen. Bei alpinen Verkehrsinfrastrukturen sind Redundanz, Erreichbarkeit und saisonale Spitzenbelastungen systematisch mitzubeurteilen.

2 Ergänzungen und Gewichtung der Priorisierungskriterien

2.1 Strategische Landesversorgung als eigenständiges Kriterium

Die DWGR fordern, die strategische Landesversorgung als eigenständiges und hoch gewichtetes Kriterium in die Priorisierung aufzunehmen. Darunter ist die Fähigkeit des Verkehrsnetzes zu verstehen, die Erreichbarkeit und Versorgung der Landesteile auch bei Störungen, Naturereignissen, Unterhaltsarbeiten oder ausserordentlichen Verkehrslagen sicherzustellen. Zur Landesversorgung gehören aus Sicht der Wirtschaft insbesondere funktionierende Güter- und Logistikketten, die Erreichbarkeit von Produktions- und Tourismusstandorten, Versorgungs- und Entsorgungsleistungen sowie die Beweglichkeit von Rettungs- und Sicherheitsorganisationen.

Eine solche Betrachtung ist langfristig auszurichten. Verkehrsinfrastrukturen werden für Jahrzehnte geplant und gebaut. Ihre strategische Funktion darf deshalb nicht nur aus der heutigen durchschnittlichen Nachfrage abgeleitet werden. Zu berücksichtigen sind auch Verkehrswachstum, zunehmende Naturgefahren, die Abhängigkeit von wenigen Alpenquerungen und die Frage, welche Ausweichmöglichkeiten im Ereignisfall tatsächlich bestehen. Aufgrund der alpinen Topografie Graubündens übernehmen einzelne Nationalstrassen eine zentrale

Grunderschliessungsfunktion, da gleichwertige Alternativrouten oftmals fehlen. Sie sind damit unverzichtbar für die Erreichbarkeit, Versorgung und Logistik sowie für die Bewältigung von Notfall- und Ereignissituationen.

2.2 Netzresilienz und Redundanz

Netzresilienz bedeutet, die Funktionsfähigkeit des nationalen Verkehrssystems auch dann sicherzustellen, wenn einzelne, zentrale Netzelemente vorübergehend ausfallen oder an ihre Kapazitätsgrenzen gelangen. Gerade in einem Gebirgskanton können Staus, Engpässe oder kapazitätskritische Ortsdurchfahrten weitreichende Auswirkungen auf Bevölkerung, Wirtschaft, Tourismus sowie den öffentlichen und lokalen Verkehr haben.

Die Vorlage selbst verwendet die Netzresilienz als Begründung für andere Nationalstrassenprojekte. Aus Sicht der DWGR muss dieses Kriterium konsequent auf das gesamte Nationalstrassennetz angewandt werden. Insbesondere bei den Alpenquerungen ist eine ausreichende Redundanz deshalb keine Frage des Komforts, sondern eine wesentliche Voraussetzung für ein robustes und verlässliches Gesamtverkehrssystem. Die Ereignisse der vergangenen Jahre haben gezeigt, dass Sperrungen aufgrund von Unfällen, Unterhalts- und Sanierungsarbeiten oder Naturereignissen jederzeit eintreten und rasch grossräumige Auswirkungen auf das gesamte Verkehrsnetz entfalten können. Bei der A13 ist die Resilienzfunktion zudem besonders ausgeprägt, weil sie bei Einschränkungen der Gotthardachse auch den zusätzlichen Nord-Süd-Verkehr aufnehmen muss.

2.3 Relativierung der Durchschnittswerte

Saisonale Spitzen sind für einen Tourismus- und Transitzkanton kein Randphänomen. Das Verkehrssystem muss gerade dann funktionieren, wenn besonders viele Menschen unterwegs sind. Eine Bewertung, die primär auf durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen oder Bevölkerungsdichten abstellt, bildet die Realität eines Gebirgskantons deshalb unzureichend ab. Verkehrsspitzen an Wochenenden, Feiertagen und in Ferienzeiten können die vorhandenen Kapazitäten regelmässig überschreiten und weitreichende Folgewirkungen auf das nachgelagerte Strassennetz, den öffentlichen Verkehr, die Wirtschaft und die Bevölkerung auslösen.

3 N13 Reichenau–Rothenbrunnen / Isla Bella

3.1 Eine nationale Nord-Süd-Achse

Die DWGR halten fest, dass das Ausbauprojekt «Isla Bella» nicht primär als Bündner Regionalprojekt zu beurteilen ist. Die N13 über den San Bernardino ist eine der zentralen Strassenverbindungen im schweizerischen Nord-Süd-Verkehr. Sie verbindet die Ostschweiz und Graubünden mit dem Tessin sowie Süddeutschland und Norditalien und erfüllt zugleich eine wichtige Funktion im nationalen und internationalen Personen- und Güterverkehr.

Die Verkehrszahlen unterstreichen, dass die A13 nicht als bloss regionale Achse beurteilt werden darf. 2025 passierten knapp 3,2 Mio. Fahrzeuge den San-Bernardino-Tunnel, gegenüber rund 7,0 Mio. Fahrzeugen am Gotthard; die San-Bernardino-Achse erreicht damit trotz ihres deutlich

tieferen Ausbaustandards eine Verkehrsmenge von rund 46 Prozent des Gotthards. Besonders aussagekräftig ist der alpenquerende Schwerverkehr: 2024 wurden am San Bernardino 127'791 und am Gotthard 706'756 Lastwagenfahrten registriert. Im Jahr 2023, als der Gotthard-Strassentunnel im September wegen eines Risses in der Zwischendecke vorübergehend geschlossen werden musste, stieg der Schwerverkehr am San Bernardino gegenüber dem Vorjahr um 15,5 Prozent auf 146'539 Fahrten, während er am Gotthard um 4,8 Prozent zurückging. Diese Zahlen zeigen die tatsächliche Wechselwirkung zwischen den beiden Nord-Süd-Achsen: Die A13 ist nicht lediglich eine Ergänzung für Graubünden, sondern übernimmt bei Kapazitätseinschränkungen oder Ausfällen der Gotthardachse unmittelbar eine nationale Redundanzfunktion. Gerade deshalb ist es aus Sicht der DWGR widersprüchlich, die Netzresilienz bei der Priorisierung von Isla Bella nicht mit entsprechend hohem Gewicht zu berücksichtigen.

Trotz des deutlich geringeren Ausbaustandards wickelt die N13 damit einen erheblichen Teil des Nord-Süd-Verkehrs ab. Bei Sperrungen, Unterhaltsarbeiten oder Überlastungen anderer Alpentransversalen verlagern sich zusätzliche Verkehrsströme auf die San-Bernardino-Route. Damit ist die N13 Bestandteil der strategischen Landesversorgung. Fällt die Gotthardachse aus oder ist sie in ihrer Leistungsfähigkeit stark eingeschränkt, muss die Schweiz über eine sichere und möglichst durchgängig leistungsfähige Alternative verfügen. Die A13 kann diese Funktion nur dann zuverlässig erfüllen, wenn ihre gravierendsten Netzinhomogenitäten beseitigt werden. Die Engstelle Isla Bella steht diesem Ziel entgegen.

3.2 Fehlende gleichwertige Bahnalternative

Die DWGR unterstützen eine verkehrsträgerübergreifende Planung. Diese darf jedoch nicht zu einer schematischen Gleichsetzung unterschiedlicher Korridore führen. Wo eine leistungsfähige Bahn eine reale Alternative bietet, kann dies in die Beurteilung eines Strassenprojekts einfließen. Wo eine solche Alternative fehlt, muss dieser Umstand bei der Beurteilung der strategischen Bedeutung und der Resilienz einer Strassenverbindung angemessen berücksichtigt werden.

Für die A13 ist dies von besonderer Bedeutung. Anders als auf der Gotthardachse und der Westachse über Lötschberg/Simplon besteht für die Verkehrsrelationen über den San Bernardino keine gleichwertige Schienenalternative. Dies gilt insbesondere für den Güterverkehr zwischen der Ostschweiz beziehungsweise Süddeutschland und dem Tessin, der Lombardei oder dem Piemont. Diese Verkehrsströme lassen sich nicht ohne Weiteres auf die bestehenden Bahn-Alpentransversalen verlagern.

Die strategische Bedeutung der A13 kann deshalb nicht allein anhand derselben Kriterien beurteilt werden wie jene eines Korridors, bei dem im Störfall ein leistungsfähiger alternativer Verkehrsträger zur Verfügung steht. Das Fehlen einer vergleichbar konkurrenzfähigen Alternative erhöht die Bedeutung der A13 für Versorgungssicherheit und Resilienz.

Eine verkehrsträgerübergreifende Planung muss diese geografischen und logistischen Gegebenheiten abbilden. Der bloße Hinweis darauf, dass die Schweiz über leistungsfähige Bahn-Alpentransversalen verfügt, greift für die Beurteilung der A13 zu kurz.

3.3 Die Engstelle Isla Bella schwächt die gesamte Achse

Zwischen Reichenau und Rothenbrunnen verengt sich die N13 im Bereich Isla Bella auf gut sechs Kilometern auf einen Fahrstreifen je Richtung im Gegenverkehr. Der reduzierte Querschnitt ist grösstenteils ohne Pannestreifen ausgeführt. Nördlich und südlich bestehen leistungsfähigere Abschnitte. Damit bildet Isla Bella eine ausgeprägte Netzinhomogenität auf einer national bedeutenden Achse.

Die Folgen sind bereits heute sichtbar. Für 2025 weisen die Bündner Grundlagen in Fahrtrichtung Chur 86 Stauereignisse mit mehr als 370 Stautunden und in Richtung Thusis 37 Ereignisse mit rund 135 Stautunden aus. Drei Viertel der Staus fallen in die Monate Juni bis September; rund 80 Prozent ereignen sich freitags, samstags oder sonntags. Zwischen 2019 und 2025 haben sich die Stautunden im Abschnitt Chur–Thusis von etwas mehr als 200 auf rund 500 mehr als verdoppelt.

Die Überlagerung der verschiedenen Verkehrsströme wie Transit-, Tourismus-, Wirtschafts-, Pendler- und Binnenverkehr treffen hier zusammen. Die Überlastung bleibt nicht auf der Nationalstrasse. Verkehr weicht auf die H13 und durch Rhäzüns, Bonaduz, Domat/Ems und teilweise weitere Ortschaften aus. An Spitzentagen werden damit auch lokale Verbindungen blockiert. Betroffen sind Gewerbe, öffentlicher Verkehr und Blaulichtorganisationen. Die Engstelle erzeugt somit Folgekosten und Sicherheitsprobleme weit über den eigentlichen Autobahnabschnitt hinaus.

3.4 Mangelhafte Leistungsfähigkeit für die Zukunft

Grundlage für die strategischen Entwicklungsprogramme der Verkehrsinfrastrukturen des Bundes bilden die Verkehrsperspektiven 2050. Diese zeigen, dass der Verkehr auch künftig weiter zunehmen wird. Die Planung des Bundes basiert auf dem Szenario «Basis», das auf den Nationalstrassen bis 2050 von einer Verkehrszunahme von 10 % ausgeht. Überdurchschnittlich entwickelt sich insbesondere der Freizeit- und touristische Verkehr. Im Kanton Graubünden wird diese Entwicklung durch die steigende Nachfrage nach Erholungsräumen in höheren Lagen sowie durch klimatische Veränderungen zusätzlich begünstigt. Da der Abschnitt zwischen Reichenau und Rothenbrunnen stark vom touristischen Verkehr geprägt ist, erscheint eine Verkehrszunahme von 15 bis 35 % realistisch. Bereits eine geringe Zunahme verschärft die bestehende Verkehrssituation deutlich. Die N13 weist an Spitzentagen bereits heute Kapazitätsengpässe auf. Besonders kritisch ist der zweistreifige Abschnitt zwischen Bonaduz und Reichenau mit der Verkehrsqualitätsstufe F (völlig ungenügend). Auch die nicht richtungsgetrenten Tunnelabschnitte Plazzas, Isla Bella und Crapteig erreichen lediglich die Stufen D bis E.

3.5 Wirtschaftliche Bedeutung und Planbarkeit

Für Unternehmen ist nicht nur die durchschnittliche Fahrzeit relevant, sondern deren Planbarkeit. Logistik, Baustellen, Handwerksbetriebe, Lieferketten, Pflege- und Dienstleistungsunternehmen sind auf verlässliche Zeitfenster angewiesen. Wiederkehrende Staus und schwer kalkulierbare Verzögerungen erhöhen Kosten, erschweren die Disposition und schwächen die Standortqualität.

Hinzu kommt die touristische Bedeutung. Die Bündner Verkehrsbelastung ist stark durch Freizeit- und Ferienverkehr geprägt. Die verfügbaren Grundlagen gehen davon aus, dass dieser Verkehr bis 2050 überdurchschnittlich wachsen kann. Damit ist davon auszugehen, dass sich die Kapazitätsprobleme ohne Massnahmen weiter stärker verschärfen als in anderen Landesteilen.

3.6 Naturgefahren und langfristige Robustheit

Die A13 verläuft in einem topografisch anspruchsvollen Raum. Das Ereignis im Misox vom Juni 2024 hat die Verwundbarkeit alpiner Verkehrsachsen deutlich vor Augen geführt. Mit zunehmenden Naturgefahren gewinnt die Frage an Bedeutung, wie viele leistungsfähige Verbindungen im Ereignisfall zur Verfügung stehen. Eine resiliente nationale Infrastruktur muss solche Risiken bereits in der Priorisierung berücksichtigen und darf sie nicht erst nach Eintritt eines Ereignisses bewerten.

3.7 Weitere Gründe

Für ein Vorziehen von Isla Bella sprechen zusätzlich mehrere Aspekte, die durch eine reine Kapazitäts- oder Nachfragebetrachtung nur unvollständig erfasst werden. Erstens erreichen Brücken und Tunnel im Abschnitt Isla Bella in den kommenden Jahrzehnten das Ende ihrer Lebensdauer. Notwendige Sanierungen würden auf der heutigen Engstelle zu erheblichen verkehrlichen Einschränkungen führen. Ein Neubau schafft demgegenüber die Möglichkeit, Unterhalt und Erneuerung künftig mit deutlich höherer betrieblicher Robustheit zu organisieren. Zweitens stellen die bestehenden Tunnel mit Gegenverkehr ein erhöhtes Sicherheitsrisiko dar, das mit richtungsgetrennten Tunnelröhren reduziert werden kann. Drittens bietet eine neue Linienführung im Berg die Chance, heute durch das Autobahntrasse stark beeinträchtigte Natur- und Landschaftsräume sowie nationale Schutzgebiete aufzuwerten und teilweise zu renaturieren. Viertens weist die ASTRA-Projektstudie allein aus vermiedenen Reisezeitverlusten im Personen- und Güterverkehr einen volkswirtschaftlichen Nutzen von rund 25 Mio. Franken pro Jahr und aus verbesserter Zuverlässigkeit weitere rund 4 Mio. Franken pro Jahr im Jahr 2050 aus. Diese zusätzlichen Sicherheits-, Unterhalts-, Umwelt- und Zuverlässigkeitsnutzen bestätigen aus Sicht der DWGR, dass klassische Bewertungsverfahren den Gesamtwert des Projekts Isla Bella nur teilweise abbilden. Zudem liegen die Kosten je nach Variante tiefer als die veranschlagten 1.9 Mrd.

Antrag Isla Bella

Die Dachorganisationen der Wirtschaft Graubünden beantragen das Projekt N13 Reichenau–Rothenbrunnen (Isla Bella) vom Realisierungshorizont «Weitere» vorzuziehen und dem Realisierungshorizont 2045 zuzuordnen. Mindestens ist eine verbindliche Aufnahme in den Realisierungshorizont 2055 sicherzustellen. Die heutige Einordnung wird der nationalen Funktion der A13, ihrer Redundanzfunktion zur Gotthardachse, der fehlenden gleichwertigen Bahnalternative sowie der Bedeutung für Versorgung, Wirtschaft und Krisenvorsorge nicht gerecht. Die Projektierung ist entsprechend weiterzuführen, damit eine

Realisierung nicht durch fehlende Planungsreife zusätzlich verzögert wird. Insbesondere ist daher die Planungsreife weiter voranzutreiben unabhängig des Umsetzungshorizonts.

4 N29 Umfahrung Bivio

4.1 Die heutige Situation ist für eine Nationalstrasse nicht haltbar

Bei Bivio besteht aus Sicht der DWGR ein besonders augenfälliger Handlungsbedarf. Die Ortsdurchfahrt weist einen Abschnitt auf, der faktisch nur im Einbahnregime passiert werden kann, gleichzeitig fehlt dort ein Trottoir. Eine solche Situation ist auf einer Nationalstrasse, die eine zentrale Erschliessungs- und Versorgungsfunktion für eine bedeutende Tourismus- und Wirtschaftsregion erfüllt, auf Dauer nicht vertretbar.

Hier geht es nicht um einen Komfortausbau. Es geht um einen grundlegenden Engpass bei Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss und Fussgängerschutz. Gerade der Mischverkehr in einer engen Ortsdurchfahrt mit Personenwagen, Bussen, Lieferverkehr und schweren Fahrzeugen führt zu Konflikten, die mit der Funktion einer Nationalstrasse nicht vereinbar sind.

4.2 Strategische Versorgungsachse des Oberengadins

Die Julierstrasse ist die wichtigste ganzjährig befahrbare Strassenverbindung zwischen Nordbünden beziehungsweise der Deutschschweiz und dem Oberengadin sowie weiteren Südtälern. Bei Einschränkungen anderer Verbindungen gewinnt ihre Funktion zusätzlich an Bedeutung. Sie dient Bevölkerung, Wirtschaft, öffentlichem Verkehr, Güterverkehr, Gesundheitswesen und Rettungsdiensten.

Das Oberengadin ist gleichzeitig eine der bedeutendsten Tourismusregionen der Schweiz. In Spitzenzeiten halten sich gemäss den Bündner Grundlagen rund 80'000 bis 100'000 Menschen gleichzeitig im Engadin auf. Die Verkehrsplanung muss deshalb die tatsächlich zu bewältigenden saisonalen Spitzen und nicht lediglich die ständige Wohnbevölkerung berücksichtigen.

4.3 Beseitigung eines wesentlichen Engpasses auf der Julierachse

Nach der Beseitigung des Engpasses in Mulegns ist Bivio ein weiterer wesentlicher Engpass auf dieser strategisch wichtigen Verbindung. Die Ortsdurchfahrt stösst bereits heute regelmässig an ihre Grenzen. Staus und Behinderungen wirken sich nicht nur auf Bivio selbst aus, sondern beeinträchtigen den Verkehrsfluss auf der gesamten Julierachse.

Die Umfahrung schafft deshalb einen mehrfachen Nutzen: Sie verbessert die Verkehrssicherheit, entlastet die Bevölkerung, erhöht die Zuverlässigkeit der Versorgungsachse und beseitigt eine für eine Nationalstrasse unzeitgemässe Engpasssituation. Diese Wirkung ist bei der Priorisierung höher zu gewichten als eine rein quantitative Betrachtung der durchschnittlichen Verkehrsmenge.

Antrag Bivio

Die Dachorganisationen der Wirtschaft Graubünden beantragen, das Projekt N29 **Umfahrung Bivio vom Realisierungshorizont «Weitere» in den Realisierungshorizont 2045 vorzuziehen**. Die bestehende Situation mit einer faktisch einspurigen Passage im Einbahnregime und fehlendem Trottoir ist auf einer Nationalstrasse nicht länger hinnehmbar. Aufgrund der Versorgungsfunktion der Julierachse, der Bedeutung für Bevölkerung und Wirtschaft sowie der Sicherheitsdefizite ist das Projekt mit hoher Priorität weiterzuentwickeln.

5 Schieneninfrastruktur

Die DWGR beurteilt die Vorlage «Verkehr '45» in ihrer heutigen Form als nachbesserungsbedürftig. Insbesondere fehlen ein klares Zielbild, ein ausreichend abgestütztes Angebotskonzept sowie die notwendigen Mittel für ergänzende Massnahmen. Um Fehlinvestitionen und Angebotsverschlechterungen zu vermeiden, soll aufgezeigt werden, wie diese Defizite in den nächsten Planungsschritten behoben werden.

Für Graubünden sind insbesondere drei Bahninfrastrukturprojekte von hoher Bedeutung:

- **Neue Linienführung Fideris–Küblis (RhB):** Sie entflechtet Strasse und Schiene im engen Prättigau, erhöht die Verkehrssicherheit und verbessert die Resilienz einer für Davos und das Engadin zentralen Bahnverbindung.
- **Kreuzungsstelle Li Foppi (RhB):** Sie schafft zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten auf der Berninalinie und ermöglicht damit ein systematischeres Angebot sowie stündliche Anschlüsse in Tirano.
- **Kapazitätsausbau Zürich–Chur / Doppelspur Tiefenwinkel:** Die Beseitigung des letzten Einspurabschnitts auf dieser wichtigen Nord-Süd-Verbindung ist Voraussetzung für attraktivere Fahrpläne und Verbesserungen im Fern-, Regional- und Güterverkehr.

6 Folgerungen für die Methodik von Verkehr '45

Die beiden Bündner Projekte zeigen exemplarisch, weshalb die Priorisierungsmethodik des Bundesrats weiterentwickelt werden muss. Die DWGR verlangen keine Sonderbehandlung Graubündens. Sie verlangen, dass unterschiedliche Raumtypen und Netzfunktionen sachgerecht beurteilt werden. Gleichbehandlung bedeutet nicht, überall identische Durchschnittskennzahlen anzuwenden, wenn die tatsächlichen verkehrlichen Funktionen fundamental verschieden sind.

Für die weitere Bearbeitung von Verkehr '45 sollen deshalb insbesondere folgende Gesichtspunkte verbindlich in die Bewertung einfließen und angemessen gewichtet werden:

- strategische Bedeutung für die Landesversorgung und die Verbindung der Landesteile;
- Resilienz des Gesamtnetzes und Redundanz bei Ausfällen anderer Hauptachsen;

- Vorhandensein oder Fehlen gleichwertiger Alternativen auf Strasse und Schiene;
- Sicherstellung von Güterverkehr, Logistik und wirtschaftliche Versorgungsketten;
- saisonale und touristische Spitzenbelastungen statt ausschliesslicher Orientierung an Durchschnittswerten;
- Bedeutung für Rettungsachsen, Gesundheitsversorgung und Ereignisbewältigung;
- besondere Risiken alpiner Räume, namentlich Naturgefahren und fehlende lokale Ausweichmöglichkeiten;
- Verkehrssicherheit und die Beseitigung offensichtlicher Netzinhomogenitäten;
- Netzwirkung eines Engpasses auf nachgelagerte Strassen, öffentlichen Verkehr und die Erreichbarkeit ganzer Regionen;
- Ortsverträglichkeit und Entlastung von alpinen Siedlungen, insbesondere bei engen Ortsdurchfahrten;
- Grunderschliessungsfunktion (Service Public) für Randregionen und dezentrale Siedlungsräume.

Diese Kriterien sind nicht bloss ergänzende qualitative Hinweise. Sie müssen in der Gesamtbewertung ein Gewicht erhalten, das ihrer nationalen Bedeutung entspricht. Andernfalls besteht die Gefahr, dass Projekte in dicht besiedelten Räumen aufgrund hoher Durchschnittsbelastungen systematisch besser abschneiden, während für die Versorgung und Resilienz der Schweiz zentrale alpine Verbindungen zu weit nach hinten fallen.

7 Fazit

Verkehr '45 stellt die Weichen für die Verkehrsinfrastruktur der kommenden Jahrzehnte. Gerade deshalb müssen die Prioritäten nicht nur auf den heutigen Normalbetrieb, sondern auf die langfristige Funktionsfähigkeit der Schweiz ausgerichtet werden. Für die DWGR gehören strategische Landesversorgung und Netzresilienz ins Zentrum dieser Betrachtung.

Die A13 ist eine nationale Nord-Süd-Verbindung mit einer eigenständigen strategischen Funktion. Ihre Bedeutung geht weit über Graubünden hinaus. Die Engstelle Isla Bella schwächt diese Achse ausgerechnet dort, wo im Ereignisfall eine robuste Alternative zur Gotthardroute benötigt wird. Das Projekt ist deshalb deutlich vorzuziehen.

Bei Bivio ist die heutige Situation noch unmittelbarer: Eine Nationalstrasse mit einer faktisch einspurigen Passage im Einbahnregime und ohne Trottoir entspricht weder den Anforderungen an eine sichere nationale Verkehrsverbindung noch der Bedeutung der Julierachse als Versorgungsrouten des Oberengadins. Die Umfahrung Bivio gehört in den Realisierungshorizont 2045.

Die Dachorganisationen der Wirtschaft Graubünden ersuchen den Bundesrat deshalb, die Priorisierung der beiden Projekte zu korrigieren und gleichzeitig die Bewertungsmethodik so weiterzuentwickeln, dass strategische Landesversorgung, Netzresilienz und die besonderen Funktionen alpiner Verkehrsachsen künftig angemessen berücksichtigt werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Argumente.



Bündner Gewerbeverband
Viktor Scharegg, Präsident



Handelskammer und
Arbeitgeberverband Graubünden
Andrea Fanzun, Präsident



HotellerieSuisse Graubünden
Ernst Wyrsch, Präsident



Bündner Gewerbeverband
Maurus Blumenthal, Direktor



Handelskammer und
Arbeitgeberverband Graubünden
Elia Lardi, Geschäftsführer



HotellerieSuisse Graubünden
Dr. Jürg Domenig, Geschäftsführer



Bündner Gewerbeverband
Unione grigione arti e mestieri
Uniun grischuna da mastergn



Handelskammer und
Arbeitgeberverband
Graubünden



HotellerieSuisse
Graubünden