



## Distanzierte Arbeitsmärkte

### Diskussionspapier

Die Arbeitsmärkte im Bündner Berggebiet sind fragmentiert, einseitig und deshalb schwach ausgebildet. Für ein prosperierendes Berggebiet braucht es attraktivere Arbeitsmärkte und die Voraussetzung dafür ist - nebst der Diversifikation der Branchen - auch die bessere innerbündnerische Integration der verschiedenen regionalen Arbeitsmärkte, sprich bessere Verkehrsverbindungen.

In diesem Bericht wird nach einer Situationsdarstellung der Arbeitsmärkte aufgezeigt, mit welchen Verkehrspolitik diese besser verknüpft werden könnten.

Ziel ist eine grundsätzliche Diskussion über die Notwendigkeit und Machbarkeit attraktiverer Arbeitsmärkte zu führen. Diese Diskussion hat im Zusammenhang mit der Repriorisierung der Strassenverkehrsprojekte des Bundes nochmals an Bedeutung für Graubünden gewonnen.

30. Januar 2026

## Impressum

<i>Bearbeitung</i>	<p>Wirtschaftsforum Graubünden</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Peder Plaz</li><li>– Christian Schlatter</li><li>– Michael Isenring</li></ul>
<i>Veröffentlichung</i>	<p>30. Januar 2026</p>
<i>Offenlegung von Quellen</i>	<p>Die in diesem Dokument verwendeten Inhalte, Angaben und Quellen wurden mit grösster Sorgfalt zusammengestellt. Die Ausführungen beruhen teilweise auf Annahmen, die auf Grund des zum Zeitpunkt der Auftragsbearbeitung zugänglichen Materials für plausibel erachtet wurden.</p> <p>Die verwendeten Quellen und wortwörtlichen Zitate werden offengelegt. Bei der Verwendung von theoretischen oder wissenschaftlichen Konzepten, welche den gegenwärtigen Erkenntnissen der Wissenschaft entsprechen, wird zur Wahrung der Lesbarkeit und Verständlichkeit auf eine explizite Quellenangabe verzichtet.</p> <p>Gleichwohl kann das Wirtschaftsforum Graubünden für die Richtigkeit der gemachten Annahmen keine Haftung übernehmen.</p>
<i>Wirtschaftsforum Graubünden</i>	<p>Das Wirtschaftsforum Graubünden versteht sich als Denkwerkstatt der Wirtschaft und setzt sich für die Verbesserung der Rahmenbedingungen des Wirtschaftsstandortes Graubünden ein. Das Wirtschaftsforum Graubünden stellt sein Wissen über wirtschaftliche Entwicklungen und Zusammenhänge in Graubünden der Öffentlichkeit in Form von Berichten, Referaten und Diskussionen zur Verfügung. Auf Einladung sind Vertreter des Wirtschaftsforums Graubünden jederzeit gerne bereit, an Podiumsdiskussionen teilzunehmen oder als Referenten zu wirken.</p>

## Inhaltsverzeichnis

	<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>3</b>
<b>1</b>	<b>Einführung</b>	<b>4</b>
1.1	Ausgangslage, Ursachen & Chancen .....	4
1.2	Ziel & Voraussetzungen .....	5
<b>2</b>	<b>Zustand und Wirkungszusammenhänge der Bündner Arbeitsmärkte</b>	<b>7</b>
2.1	Faktoren beim Wohnstandortentscheid.....	7
2.2	Grösse der Arbeitsmärkte in Graubünden.....	7
2.3	Breite der Arbeitsmärkte in Graubünden .....	8
2.4	Integration der Bündner Arbeitsmärkte .....	11
<b>3</b>	<b>Analyse der verkehrstechnischen Erschliessung</b>	<b>14</b>
3.1	Ausgangslage und Bedeutung .....	14
3.2	Situation Graubünden .....	14
3.3	Verkehrsprojekte in Graubünden: Rückblick und Ausblick.....	16
<b>4</b>	<b>Strategien zur Verknüpfung der Arbeitsmärkte</b>	<b>19</b>
4.1	Übersicht.....	19
4.2	Ostalpenbahn .....	21
4.3	Alptrain .....	22
4.4	Kurzschlüsse .....	22
4.5	Periphere Verbindungen.....	23
4.6	Umfahrungen / Verkehrsbefreiung.....	23
4.7	Seilbahnen-ÖV .....	24
<b>5</b>	<b>Diskussion</b>	<b>25</b>
5.1	Zwischenerkenntnisse .....	25
5.2	Vorschlag des Wirtschaftsforum Graubünden .....	26
	<b>Anhänge</b>	<b>27</b>
Anhang 01	Realisierte Eisenbahnprojekte GR der letzten 25 Jahre.....	27
Anhang 02	Konkrete Eisenbahnprojekte GR bis 2045 .....	29
Anhang 03	Mögliche Eisenbahnprojekte aus dem Richtplan.....	30
Anhang 04	Realisierte Strassenprojekte der letzten 15 Jahre.....	32
Anhang 05	Mögliche Strassenprojekte bis 2045.....	33

# 1 Einführung

## 1.1 Ausgangslage, Ursachen & Chancen

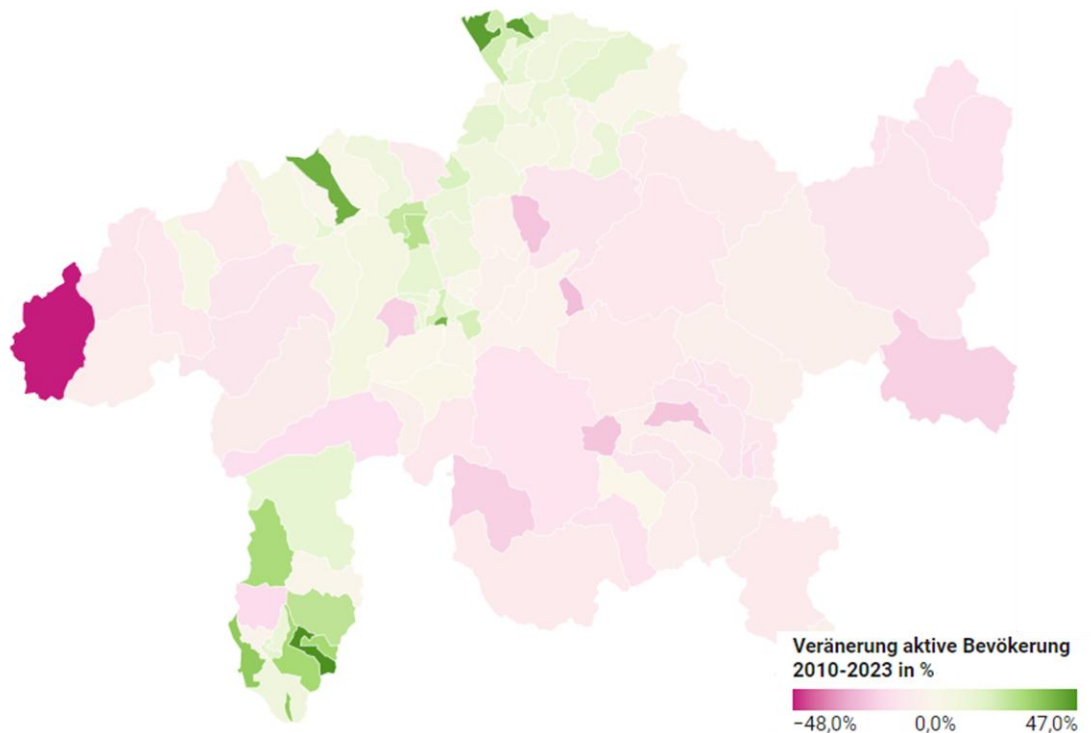
### Ausgangslage

Bündner Berggebiet verliert die arbeitende Bevölkerung

Während die Schweiz seit zwei Jahrzehnten ein ausserordentliches Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum erlebt, haben die Regionen im Bündner Berggebiet arbeitende Bevölkerung verloren. In verschiedenen Gemeinden befindet sich der Bevölkerungsrückgang seit 2010 im zweistelligen Prozentbereich.

Abbildung 1

Veränderung der Aktiven Bevölkerung in Graubünden zwischen 2010-2023



Quelle: Wirtschaftsforum Graubünden, basierend auf Daten BFS STATPOP

Im Berggebiet Graubündens droht nicht nur die Überalterung bedrohliche Ausmasse anzunehmen, sondern die fehlenden Fachkräfte verunmöglichen es den Unternehmen ihr Entwicklungspotential auszuschöpfen.<sup>1</sup> Im Ober- und Unterengadin sowie im Val Müstair beispielsweise wird dieser Umstand seit ca. 10 Jahren durch eine markante, stark zunehmende Rekrutierung von Arbeitskräften aus dem angrenzenden Ausland kompensiert (Grenzgehende). Diese tragen jedoch nicht zur Verjüngung der Bevölkerung bei. Die aktuellen Geburtenzahlen genügen im ganzen Bündner Berggebiet bei weitem nicht, um die Bevölkerung mittel- bis langfristig stabil zu halten.

Szenarien zur künftigen Bevölkerungsentwicklung im Bündner Berggebiet lassen erwarten, dass die aktive Bevölkerung weiterhin, zum Teil dramatisch und rasch sinken wird.

<sup>1</sup> Vergleiche bspw. «Personal- und Fachkräftemangel in Graubünden Perspektiven 2040 und Massnahmenvorschläge des Wirtschaftsforum Graubünden vom 12. Oktober 2022

## Ursachen

Für diese prekäre Entwicklung im Berggebiet sind drei Haupttreiber verantwortlich:

- Erstens **verlassen starke Geburtenjahre** (Baby-Boomers) derzeit den Arbeitsmarkt, während deutlich schwächere Geburtenjahre diesen betreten. Die Differenz müsste durch zuziehende Arbeitskräfte kompensiert werden.
- Zweitens besteht in vielen Gebieten ein **Mangel an Wohnraum** zu vernünftigen Konditionen für Arbeitnehmende mit ihren Familien. Damit ist ein Zuzug von neuen Arbeitskräften von vornherein deutlich erschwert oder wird sogar verunmöglicht.
- Drittens sind die **'Arbeitsmärkte'** im Bündner Berggebiet aufgrund der beschränkten Anzahl Branchen und Arbeitsprofilen sowie der eher schwachen Produktivität in Landwirtschaft und Tourismus **wenig attraktiv**. Dies führt dazu, dass der einheimische Nachwuchs weiterhin sein Auskommen in Regionen mit höherer Produktivität sucht.

Die **Bedeutung von breiten Arbeitsmärkten** ist in den letzten Jahrzehnten zudem gestiegen, weil bei **Paar- oder Familienhaushalten heute die Beschäftigung beider Partner die Regel ist** und deshalb der regionale Arbeitsmarkt interessante Beschäftigungsoptionen für Mann und Frau anbieten muss.

Im Ergebnis ist es heute für viele Unternehmen im Berggebiet Graubündens herausfordernd bis unmöglich, qualifizierte Arbeitskräfte zu finden. Die beschränkte Verfügbarkeit hochqualifizierter Arbeitskräfte hemmt wiederum die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung der Bündner Berggebiete. Ein klassisches Huhn-Ei-Problem.

## Chancen

Auf der anderen Seite verfügt Graubünden mit den vielen Tourismusorten über Standorte mit überdurchschnittlicher Wohnqualität für natur- und sportbegeisterte Menschen. Es kann damit angenommen werden, dass Graubünden grundsätzlich für solche Paare oder Familien - trotz teilweise hohen Wohnungspreisen - als attraktiver Wohnstandort wahrgenommen wird. Verstärkt wird dies durch die gefühlte Sicherheit im überschaubaren ländlichen Raum und teilweise attraktive steuerliche Rahmenbedingungen sowie die zunehmenden Möglichkeiten des Home-Office.

### 1.2 Ziel & Voraussetzungen

#### Ziel

Bündner Berggebiete als Wohnstandorte stärken

Für das Berggebiet muss es das Ziel sein, dass vermehrt hochqualifizierte, ortsunabhängig arbeitende Personen ihren Lebensmittelpunkt in Graubünden behalten oder neu nach Graubünden verschieben. Dies würde den Rekrutierungspool für Firmen in Graubünden erhöhen und damit auch das unternehmerische Potential stärken.

#### Voraussetzungen

Damit dies gelingt, müssen die Berggebiete für Arbeitnehmende mit ihren Angehörigen, die sich einen Zuzug grundsätzlich vorstellen können, gewisse Voraussetzungen erfüllen. Neben genügend Arbeitsplätzen (was derzeit nicht der Engpass ist) und genügend Wohnraum zu vernünftigen Konditionen (ist derzeit ein Engpass) ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor die Möglichkeit für beide Partner, am neuen Wohnstandort oder innerhalb von **pendelbarer Distanz** einer beruflichen Tätigkeit nachzugehen. Entweder bietet der regionale Arbeitsmarkt ausreichend Beschäftigungsmöglichkeiten für beide oder der **Wohnstandort ist mit anderen regionalen Arbeitsmärkten derart gut vernetzt, dass tägliches Pendeln zumindest für eine Person möglich ist**.

### **Fokus des vorliegenden Diskussionspapiers**

Der vorliegende Bericht beleuchtet, wie die gegenwärtige Situation der regionalen Arbeitsmärkte der Bündner Regionen und die Pendelbarkeit zwischen diesen Arbeitsmärkten die Entwicklung als attraktiver Wohnstandort und somit den Zuzug von qualifizierten Personen hemmt und welche Strategien zur verbesserten verkehrlichen Vernetzung der distanzierten Arbeitsmärkte denkbar sind. Ziel ist, darüber eine grundsätzliche Diskussion zu führen.

## 2 Zustand und Wirkungszusammenhänge der Bündner Arbeitsmärkte

### 2.1 Faktoren beim Wohnstandortentscheid

Veränderung Faktoren für Wohnstandortentscheid von Paaren und Familien

Während der vergangenen Jahrzehnte hat ein umfassender gesellschaftlicher Wandel und damit verbunden Veränderungen der Arbeitswelten stattgefunden:

- **Beschäftigung breiter verteilt:** Die Rollen von Männern und Frauen bei der Erwerbstätigkeit haben sich verändert. Die Erwerbstätigkeit der Frauen hat deutlich zugenommen, diejenige der Männer hat leicht abgenommen. Dadurch entstehen neue Zeitrestriktionen und somit Herausforderungen für die Alltagsorganisation von Paaren und Familien. Fragen der Erreichbarkeit erhalten dadurch bei der Wohnstandortwahl ein höheres Gewicht.
- **Stabilität beim Wohnort und Wechsel beim Arbeitsort:** Erwerbstätige wechseln heute häufiger die Stelle als früher. Bis zur Jahrtausendwende war es für einen Grossteil der Arbeitnehmenden üblich, das gesamte Berufsleben beim gleichen Arbeitgeber zu verbringen. Die Kontinuität beim Wohnstandort spielt jedoch nach wie vor eine wichtige Rolle, denn die meisten Menschen, insbesondere Familien, wünschen ein stabiles soziales Umfeld, eine Betreuung für Kinder und wollen dies nicht alle paar Jahre nach einem Wohnstandortwechsel wieder neu aufbauen.

Wenn ein Paar oder eine Familie den Zuzug ins Bündner Berggebiet erwägt, dann ist aus obigen Gründen die Frage nach den **beruflichen Möglichkeiten für beide Partner und Erfolgsaussichten bei einem allfälligen Stellenwechsel** von Bedeutung.

#### Merksatz

*Wohnstandorte in den Berggebieten müssen beiden Partnern die Möglichkeit geben, innerhalb einer in der Schweiz üblichen Pendeldistanz von bis zu einer Stunde (Hin- und Rückweg insgesamt)<sup>2</sup> in den vertrauten Branchen eine Arbeitsstelle zu finden. Zudem sollte der Arbeitsmarkt auch die Möglichkeit bieten, innerhalb der Region eine Stelle wechseln zu können.*

### 2.2 Grösse der Arbeitsmärkte in Graubünden

Ein Blick auf die Grösse der Arbeitsmärkte in Graubünden zeigt, dass in Graubünden im Bündner Rheintal ein grosser und einigermassen diversifizierter Arbeitsmarkt besteht, der **Hauptarbeitsmarkt in Graubünden**. Rund um diesen Hauptarbeitsmarkt finden sich weitere kleinere Arbeitsmärkte in den Regionen, die in einer einigermassen pendelbaren Distanz zum Hauptarbeitsmarkt bestehen. Diese Arbeitsmärkte sind jedoch viel enger und primär auf den Tourismus ausgerichtet. Dies sieht man in der nachfolgenden Abbildung 2 gut am kleineren grünen Anteil an 'Anderen Branchen'. Weiter wird aus der Darstellung erkennbar, dass die Arbeitsmärkte im Engadin und den Südtälern komplett eigenständig funktionieren müssen, da die Pendeldistanzen zu den anderen Arbeitsmärkten zu gross sind. Es ist auch unschwer zu erkennen, dass die arbeitstätige Bevölkerung im Einzugsgebiet des Hauptarbeitsmarktes wächst, während im restlichen Graubünden die arbeitstätige Bevölkerung schrumpft.

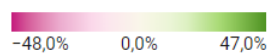
<sup>2</sup> Gemäss BFS benötigen Arbeitspendlerinnen und -pendler pro Arbeitsweg in der Schweiz durchschnittlich 30 Minuten.

Abbildung 2

Arbeitsmärkte im 2021 mit jeweils 1 h Abstand zueinander

**Legende Kartenfarben**

Veränderung aktive Bevölkerung 2010 – 2023 in %

**Legende Diagrammfarben**

- Primärsektor
- Tourismus (Gastgewerbe, Transport & Detailh.)
- Staat (Verwaltung, Bildung, Gesundheit, Soziales)
- Baugewerbe
- Andere Branchen



Quelle: Wirtschaftsforum Graubünden auf Basis Daten BFS

**Südbünden entkoppelt vom Rest des Kantons**

Ein Blick auf die Herkunft der Arbeitnehmenden in den peripheren Regionen Graubündens zeigt dann auch auf, dass diese zu einem grossen Teil entweder aus dem nahen Ausland (primär Männer) stammen oder als Saisoniers arbeiten:

- Das Oberengadin basiert zu rund 25 % auf italienischen Grenzgehenden als Arbeitskräfte, die meisten davon männlich. Auch das Unterengadin nutzt bis zu 20 % Grenzgehende.
- Die Val Bregaglia, Val Poschiavo und Val Müstair nutzen 40 % – 50 % Grenzgehende als Arbeitskräfte.
- Insbesondere die Tourismus- und Baubranche decken so ihren Bedarf an Arbeitskräften. Dies sind jedoch Branchen mit unterdurchschnittlicher Wertschöpfung.

Die überregionale Pendleraktivität ist in den Berggebieten Graubündens deutlich tiefer als in gut integrierten Arbeitsmärkten, wie sie die meisten Regionen ausserhalb Graubündens darstellen. Insbesondere existieren kaum innerbündnerische Pendlerbeziehungen zum Engadin und zu den Südtälern.

### 2.3 Breite der Arbeitsmärkte in Graubünden

Das Potenzial des regionalen Arbeitsmarktes, beiden Partnern Beschäftigungsmöglichkeiten zu bieten, hängt nicht nur von der Grösse des Arbeitsmarktes, sondern auch von dessen Branchenstruktur ab. Diese sollte eine ausreichend hohe Diversität an Branchen und dabei insbesondere auch Branchen mit tendenziell höherem Männer- und Frauenanteil aufweisen.<sup>3</sup>

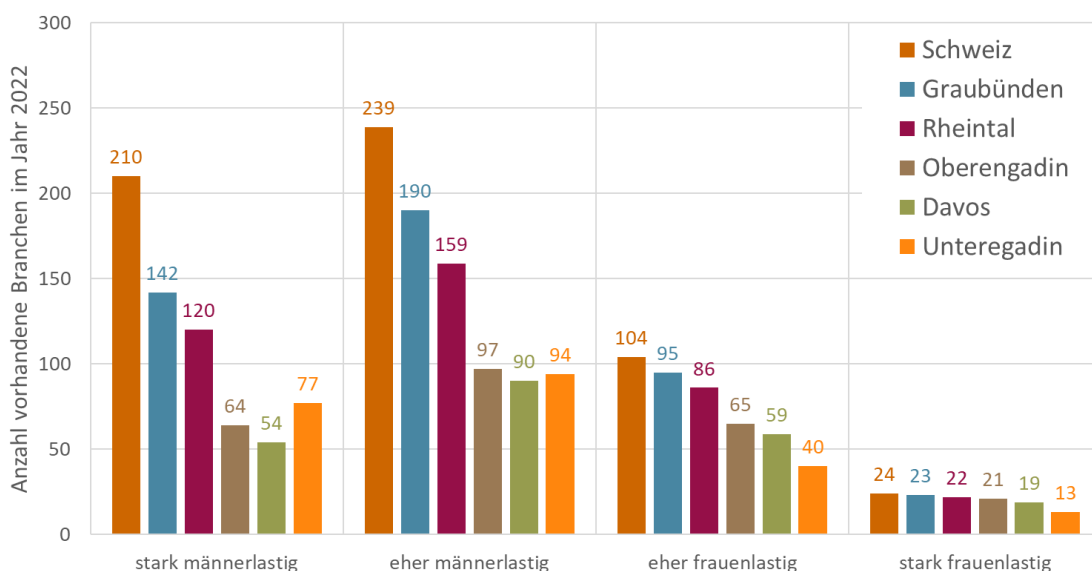
Unsere Analyse der Branchenstruktur in Graubünden und den einzelnen Regionen zeigt, dass in den peripheren Gebieten erstens eine vergleichsweise kleine Anzahl von Branchen überhaupt, dann aber für Frauen tendenziell noch deutlich weniger Branchen (solche mit deutlich

<sup>3</sup> Zwischen den verschiedenen Branchen bestehen in der Schweiz bedeutende Unterschiede bezogen auf die Frauenbeteiligung. So bilden insbesondere das Gesundheits- und Bildungswesen (inkl. Tagesbetreuung für Kinder) Branchen mit einem hohen Frauenanteil. Auf der anderen Seite bilden beispielsweise der Bausektor und die Forstwirtschaft Branchen mit einem hohen Männeranteil.

höheren oder eher höheren Frauenanteil) regional für die Arbeitsplatzsuche zur Verfügung stehen. Die Chance, in der Region des Wohnstandorts im Bündner Berggebiet eine Stelle zu finden, ist für die jeweilige andere Person und dabei insbesondere für die Frau aus Sicht dieser Statistik erschwert. Natürlich spielt die jeweilige Branchenstruktur im Einzelfall je nach Ausbildungshintergrund der betroffenen Person und spezifischem Angebot in der Region keine Rolle. Die Kleinheit der regionalen Arbeitsmärkte engt aber auf jeden Fall das Angebot und somit Beschäftigungsmöglichkeiten ein.

Abbildung 3

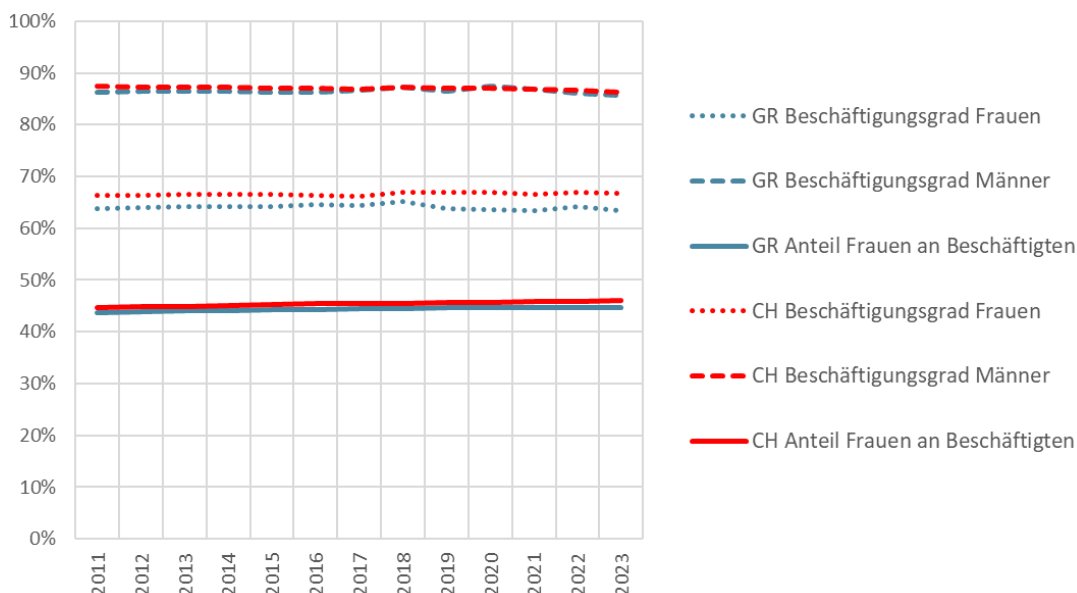
Anzahl verfügbarer Branchen in der Schweiz und in ausgewählten Regionen in Graubünden



Quelle: Wirtschaftsforum Graubünden, basierend auf BFS STATENT

Abbildung 4

Arbeitsmarktpartizipation von Frauen und Männern in der Schweiz und in Graubünden



Quelle: Wirtschaftsforum Graubünden, basierend auf BFS STATENT

Beschäftigungsgrad der Frauen im Bündner Berggebiet ist unterdurchschnittlich

Während die Erwerbsquote der Männer in Graubünden auf dem gleichen Niveau wie das nationale Mittel liegt (rund 87 %), ist sie bei den Frauen in Graubünden rund 3 Prozentpunkte unter dem nationalen Mittel (rund 64 % vs. 67 %). Der Anteil der erwerbstätigen Frauen liegt in mehreren peripheren Gebieten Graubündens deutlich unter 50 %.

Die geringe Anzahl von Branchen mit eher oder deutlich höherem Frauenanteil wiegt umso schwerer, da oft die Frauen beim Wohnstandortentscheid eine wichtigere Rolle als die Männer zu spielen scheinen. Verschiedene Studien kommen zum Schluss, dass bei Paaren im Alter von 30 Jahren und älter, also zu der für die Familienplanung oft relevanten Zeit, die Frau im Schnitt weniger lang pendelt als der Mann. Es kann somit daraus abgeleitet werden, dass das soziale Leben eines Paares oder einer Familie stärker von der Frau geprägt ist und ihr Einfluss beim Wohnstandortentscheid stärker als desjenigen des Mannes zum Tragen kommt. Man spricht hier vom 'Gender Commuting Gap'.

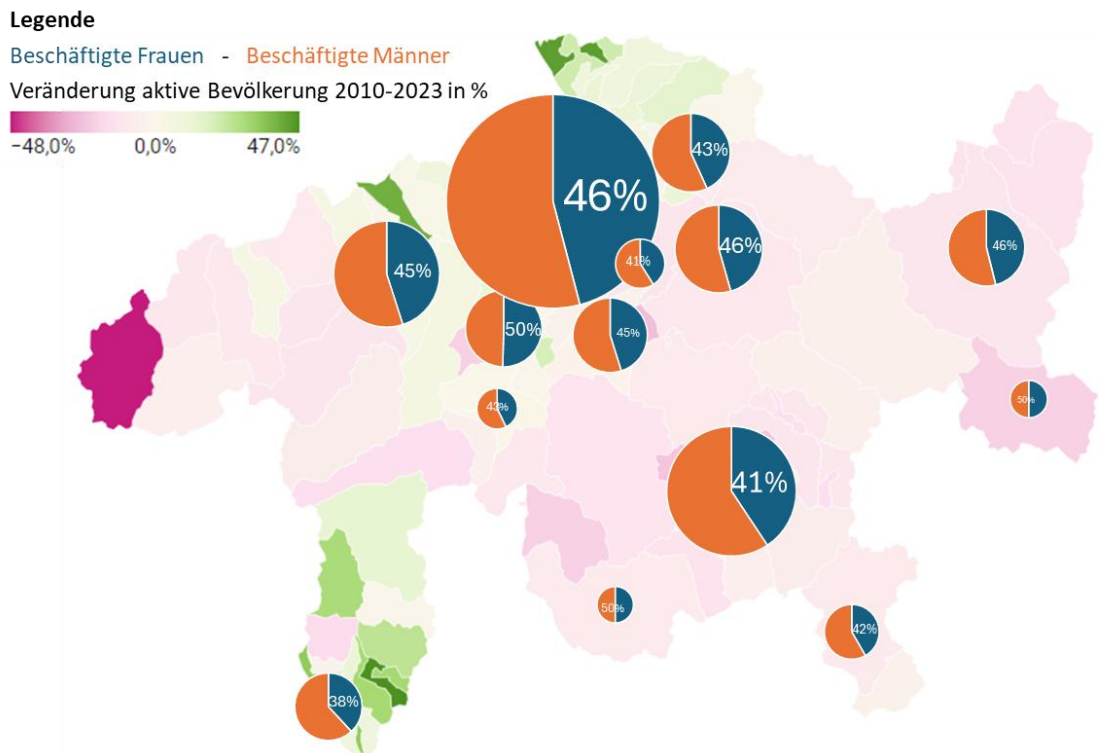
**Merksatz**

Frauen spielen beim Wohnstandortentscheid der Familie eine überdurchschnittliche Rolle und pendeln tendenziell weniger weit als die Männer. Es ist somit umso wichtiger, dass der regionale Arbeitsmarkt ausreichend Beschäftigungsmöglichkeiten für beide Partner zur Verfügung stellt.

In der nachfolgenden Grafik haben wir die Arbeitskräfte nach Geschlecht dargestellt.

Abbildung 5

Arbeitsmärkte im 2021 mit jeweils 1h Abstand zueinander



Quelle: Wirtschaftsforum Graubünden auf Basis Daten BFS

Im Hauptarbeitsmarkt sind 46 % der Arbeitnehmenden Frauen. Dieser Anteil deckt sich mit den Durchschnittswerten, welche auch für die Schweiz gelten, und kann deshalb als derzeit 'der Schweizer Norm' entsprechend beurteilt werden. Ein Blick auf die Normabweichungen zeigt die folgenden interessanten Aspekte:

- Im **Domleschg, in der Val Müstair und im Bergell ist der Frauenanteil bei rund 50 %**, was eine deutliche Abweichung zur Norm darstellt. Wir führen diese hohe Frauenbeteiligung auf einen höheren Anteil stark frauenlastiger Branchen zurück, insbesondere Bildung, Gesundheit und Sozialwesen. Dies zeigt, dass die entsprechenden Einrichtungen für die regionale Entwicklung eine hohe Bedeutung haben.
- **Umgekehrt ist der Frauenanteil im Oberengadin und in der Mesolcina deutlich unterdurchschnittlich.** Insbesondere für das Oberengadin erstaunt dieser Befund, da mit dem Tourismus und auch grossen Einrichtungen für Gesundheit, Bildung und Soziales

frauenlastige Branchen vorhanden sind. Ein genauerer Blick auf die Verhältnisse zeigt, dass im Oberengadin ein hoher Anteil der Arbeitsplätze durch Grenzgehende besetzt ist und diese hauptsächlich männlich sind. Ähnliches gilt für die Mesolcina, wobei dort die männerlastigen industriellen Arbeitsplätze eine zusätzliche Rolle spielen.

## 2.4 Integration der Bündner Arbeitsmärkte

Im vorliegenden Kapitel betrachten wir, inwieweit die Arbeitsmärkte untereinander integriert sind. Auf der nachfolgenden Grafik zeigen wir auf, woher die Arbeitnehmenden in den Regionen kommen und unterscheiden nach 'Ortsansässigen', 'Zupendelnden', 'Grenzgehenden' und 'Saisonarbeitenden'.

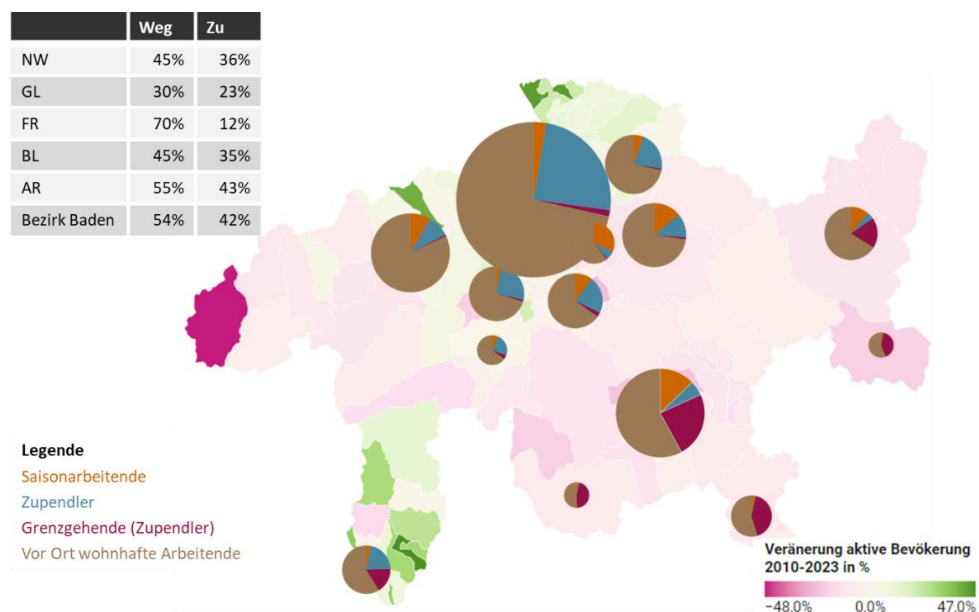
Hier fällt zunächst auf, dass im Oberengadin, im Unterengadin sowie im Val Müstair, Val Poschiavo und Val Bregaglia grosse Anteile (25-50 %) der Arbeitnehmenden internationale Grenzgehende sind. Diese Tendenz hat in den letzten 10 Jahren stark zugenommen. Das heisst: In diesen Regionen sind Arbeitsplätze vorhanden, die aber keine Schweizer Arbeitnehmenden finden und deshalb über Rekrutierung in zum Teil weit entfernten Regionen in Italien (> 60 Min. Arbeitsweg) und Österreich besetzt werden müssen. Dies kann damit begründet werden, dass es schlichtweg zu wenig einheimische Arbeitskräfte gibt, was wiederum zumindest teilweise auf die Erstwohnungsknappheit zurückgeführt werden kann.

Die Saisonarbeitenden sind in den Tourismusorten etwas stärker ausgeprägt. Deren Anzahl blieb aber in den letzten 10 Jahren stabil und ist aufgrund der Grösse der Tourismusorte nicht besonders auffällig.

Auffällig ist, dass die Zupendelnden nur im Bündner Rheintal, in Mittelbünden und im Domleschg eine Grössenordnung von 20-25 % erreichen. Dies zeigt, dass die Mobilität der Arbeitnehmenden zwischen den Arbeitsmärkten in Graubünden schwach ausgeprägt ist, auch im Bündner Rheintal. Stark integrierte Arbeitsmärkte erreichen Zupendleranteile von 30-40 %, wie die Beispiele der Kantone Appenzell Innerrhoden, Basel-Landschaft, Nidwalden oder des Bezirks Baden (AG)<sup>4</sup> zeigen.

Abbildung 6

Herkunft der Arbeitnehmenden in den Arbeitsmärkten in Graubünden



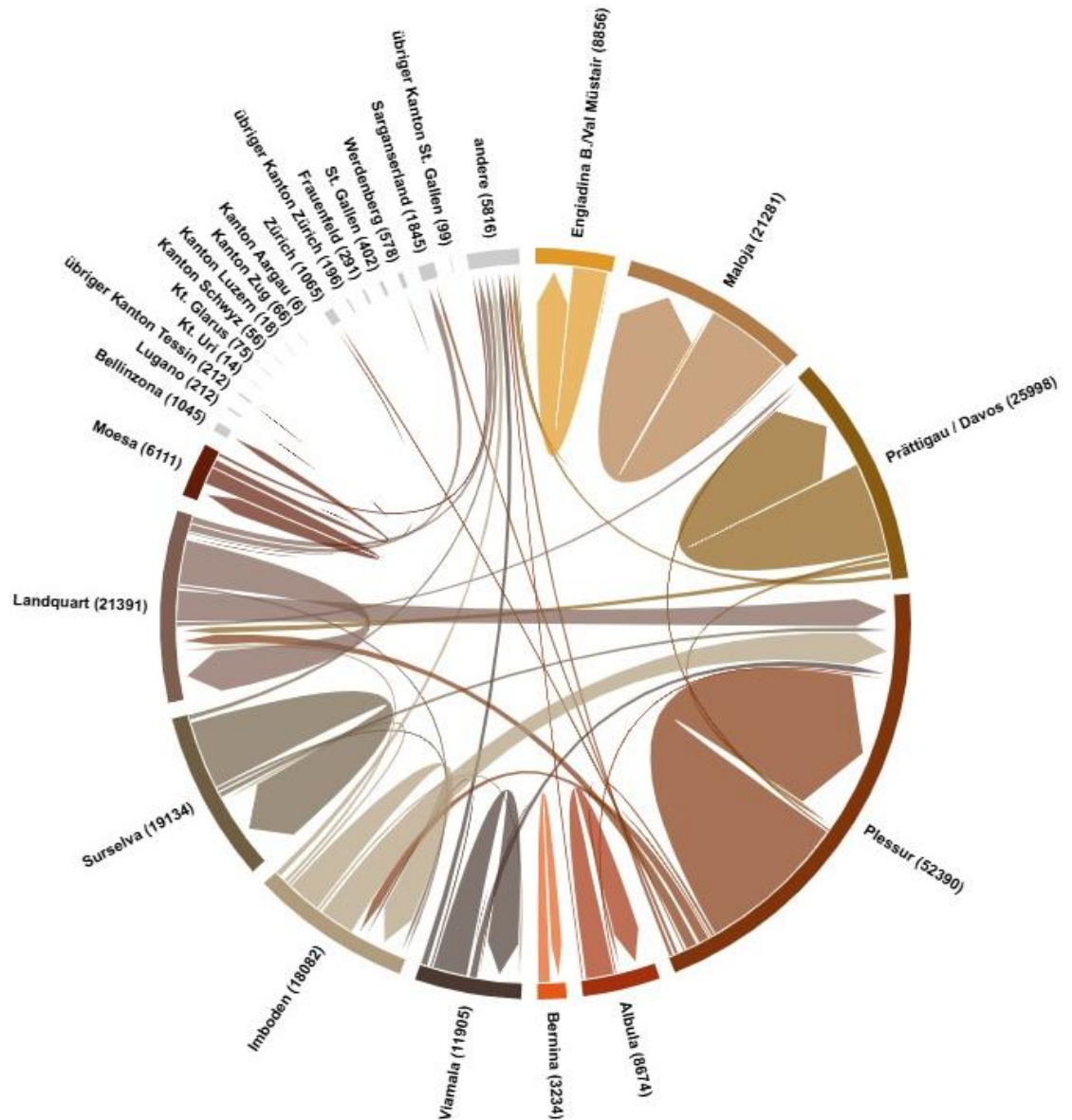
Quelle: Wirtschaftsforum Graubünden auf Basis Daten BFS

<sup>4</sup> Die Kantone bzw. Bezirke wurden gewählt, weil sie aufgrund der Topografie und Pendeldistanzen gute Vergleichsgrössen für das Bündner Rheintal bieten.

Die folgende Grafik mit den Pendlerströmen 2020 innerhalb von Graubünden unterstreicht die schwache Vernetzung der regionalen Arbeitsmärkte.

Abbildung 7

Arbeitspendlerströme Wohnort → Arbeitsort im 2020 nach Wohnbezirken in Graubünden



Bemerkungen zur graphischen Darstellung:

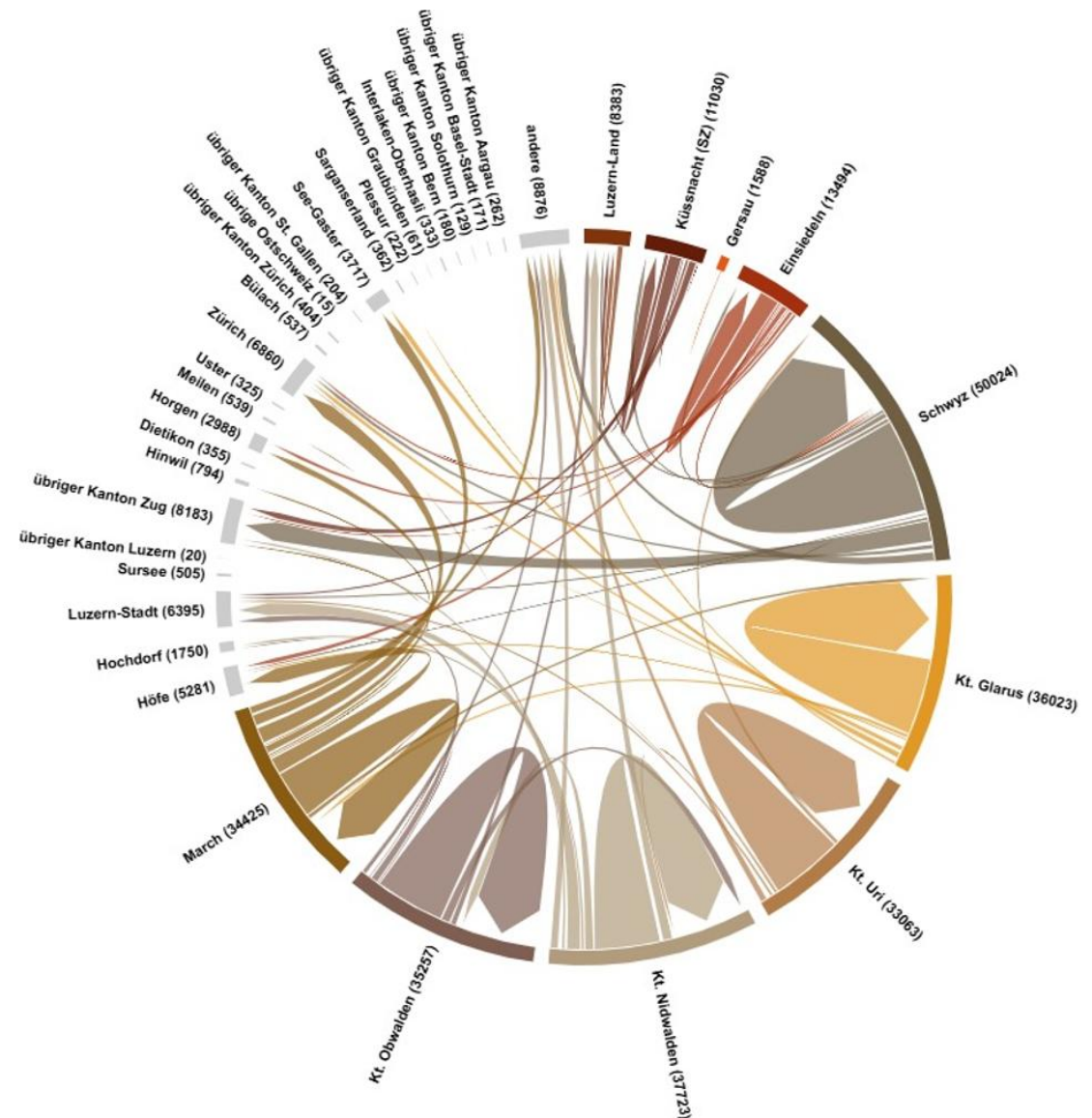
- Wert in Klammer = Alle Erwerbstätige aus Wohnbezirk + diejenigen Erwerbstätigen aus Wohnbezirk, die in ihrem Wohnbezirk (inkl. eigene Wohngemeinde) arbeiten + Zupendelnde aus anderen Bezirken.
- Wenn das Gebiet nicht als Kanton gekennzeichnet ist, handelt es sich um Bezirke.

Quelle: Wirtschaftsforum Graubünden, basierend auf Pendlerstatistik BFS

Abgesehen von den Pendlerbeziehungen zwischen dem Bezirk Plessur und den beiden Bezirken Imboden und Landquart sind die Pendelströme zwischen den Bezirken Graubündens wenig ausgeprägt. Als Vergleich werden in der folgenden Abbildung die Pendlerbeziehungen der Zentralschweizer Berggebiete dargestellt. Es zeigt sich dabei, dass im Vergleich mit Graubünden deutlich grösserer Anteil von Pendelnden zwischen den einzelnen Bezirken besteht.

Abbildung 8

Arbeitspendlerströme Wohnort → Arbeitsort im Jahr 2020 nach Wohnbezirken in den Berggebieten der Zentralschweiz



Bemerkungen zur graphischen Darstellung:

- Wert in Klammer = Alle Erwerbstätige aus Wohnbezirk + diejenigen Erwerbstätigen aus Wohnbezirk, die in ihrem Wohnbezirk (inkl. eigene Wohngemeinde) arbeiten + Zupendelnde aus anderen Bezirken.
- Wenn das Gebiet nicht als Kanton gekennzeichnet ist, handelt es sich um Bezirke.

Quelle: Wirtschaftsforum Graubünden, basierend auf Pendlerstatistik BFS

**Merksätze**

- Die aktive Bevölkerung ausserhalb der Achsen Bündner Rheintal – Flims – Domleschg und Moesa-Bellinzona schrumpft.
- Deutliche Unterschiede bei den Arbeitsplätzen bezogen auf Frauenbeteiligung. Das Gesundheitswesen spielt eine wesentliche Rolle beim Ausgleich der Genderbalance.
- Das Oberengadin basiert zu rund 25 % auf italienische Grenzgehende als Arbeitskräfte, die meisten davon männlich. Auch das Unterengadin nutzt bis zu 20 % Grenzgehende. In Val Bregaglia, Val Poschiavo und Val Müstair liegen die entsprechenden Werte zwischen 40-50 %.
- Tiefere überregionale Pendleraktivität als in gut integrierten Arbeitsmärkten in der Schweiz. Kaum innerbündnerische Pendlerbeziehungen zum Engadin und den Südtälern.

### 3 Analyse der verkehrstechnischen Erschliessung

#### 3.1 Ausgangslage und Bedeutung

Pendelbarkeit in andere Regionen ergänzt den regionalen Arbeitsmarkt

Regionale Arbeitsmärkte ohne ausreichende Beschäftigungsmöglichkeiten können durch die Beschäftigungsmöglichkeiten in benachbarten regionalen Zentren ergänzt werden, **solange diese in Pendeldistanz zueinander liegen**. Dies kompensiert für den dünnen Arbeitsmarkt vor Ort. Für die Aufwertung der Peripherie als Wohnstandort ist somit entscheidend, die Vernetzung bzw. Pendelbarkeit verschiedener Arbeitsmärkte zu verbessern.

Die Pendelbarkeit ist aus Sicht eines Paares oder einer Familie dann gegeben, wenn die Kombination der Reisezeiten der beiden Erwerbstätigen die Alltagsorganisation der Familie weiterhin erlaubt. Die Erreichbarkeit eines Wohnorts muss beispielsweise die Möglichkeit bieten, dass Kinder nach der Schule Vereinsaktivitäten (Sport, Musik) besuchen können und daneben die Eltern selbst ebenfalls Freizeitmöglichkeiten nachgehen können; weiter spielt die Pflege des sozialen Umfelds inkl. der Kinderbetreuung eine wichtige Rolle: Menschen möchten regelmässig und ohne grosse Umstände gemeinsame Freizeit im Freundes- oder erweiterten Familienkreis verbringen.

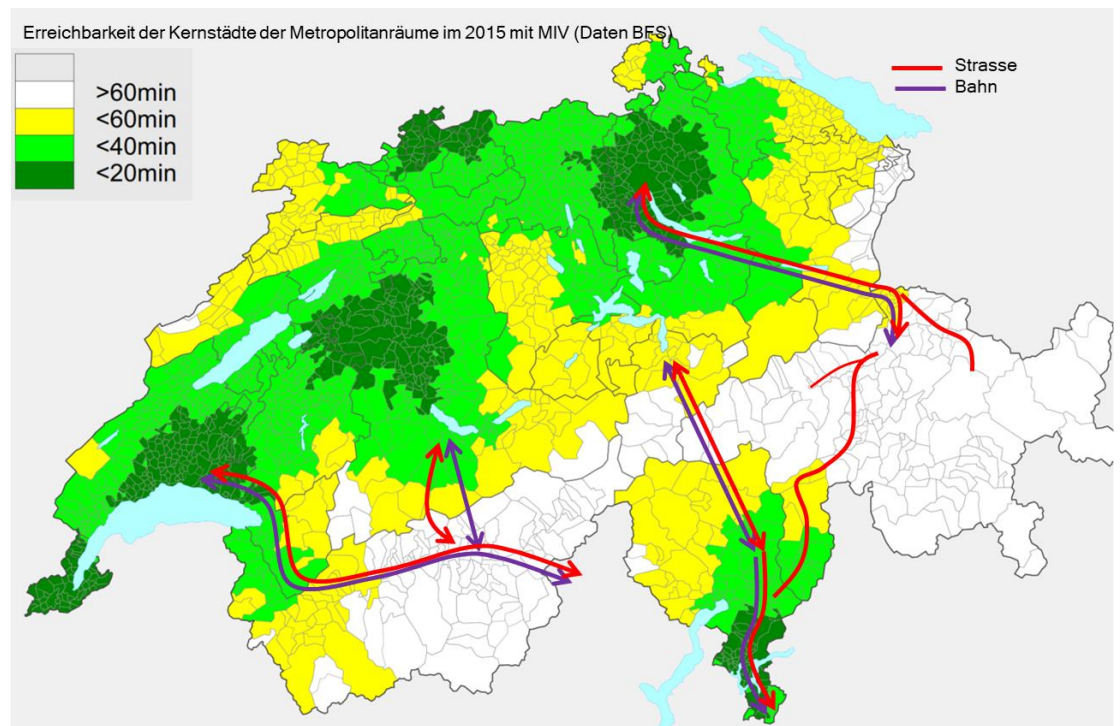
#### 3.2 Situation Graubünden

Erreichbarkeit Kanton Graubünden schlecht

Der Kanton Graubünden nimmt bei der verkehrstechnischen Erreichbarkeit in der Schweiz eine einzigartige Situation ein: Kein anderer Kanton verfügt über einen derart hohen Anteil des Kantonsgebiets, das nicht in Pendeldistanz (Fahrzeit von mehr als 60 Minuten mit Auto oder Zug) zu einer der fünf Metropolitanregionen bzw. Kernstädte der Schweiz (Zürich, Genf-Lausanne, Bern, Basel, Lugano-Mendrisiotto) liegt.

Abbildung 9

Erreichbarkeit der Kernstädte der Metropolitanräume der Schweiz



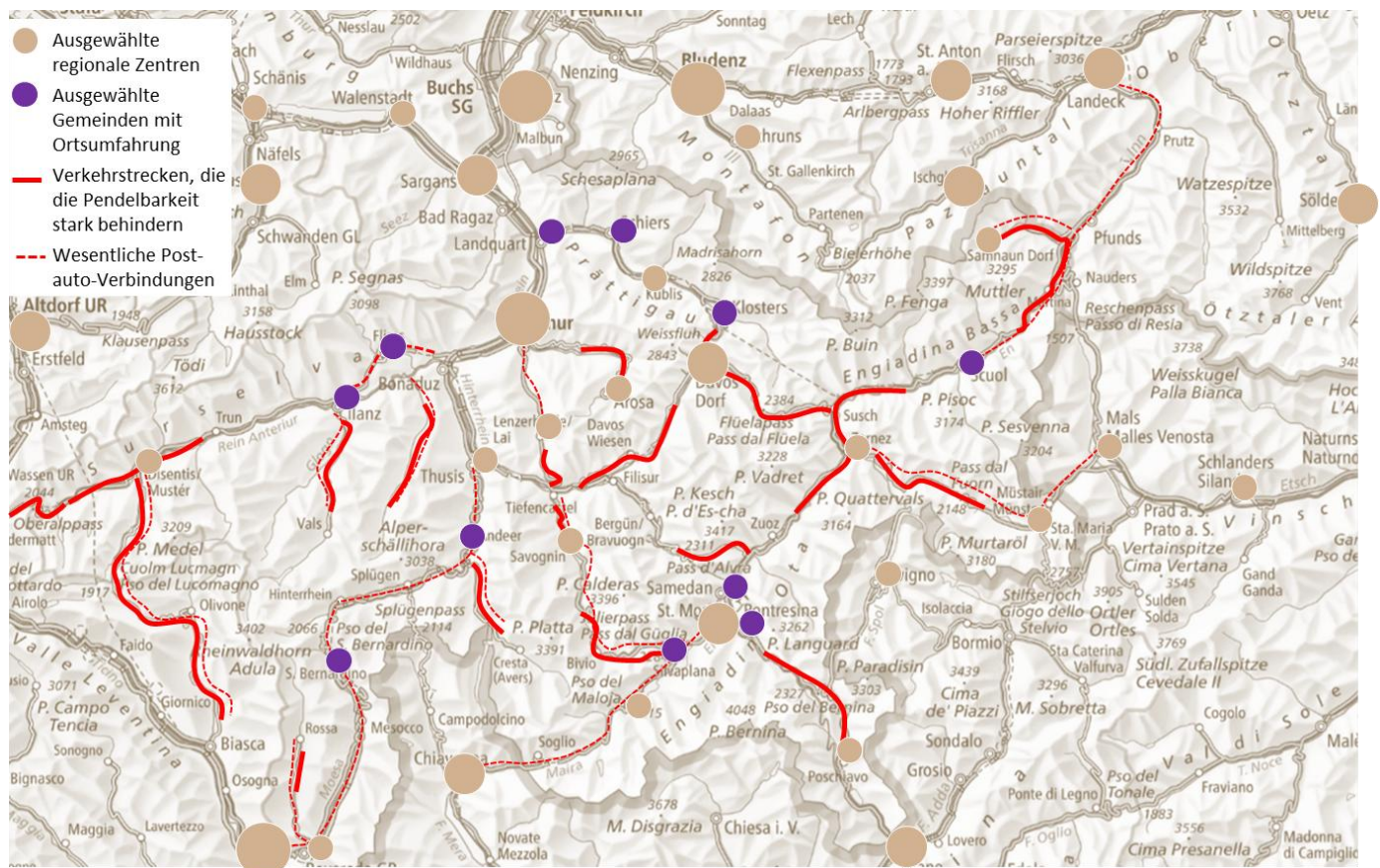
Quelle: Wirtschaftsforum Graubünden auf Basis Daten BFS

Auch mit Blick auf die verkehrstechnische Situation innerhalb des Kantons ist Graubünden gegenüber der übrigen Schweiz benachteiligt: Graubünden verfügt im Gegensatz zu anderen Bergkantonen (z.B. Wallis, Tessin oder Uri), die von der SBB und einer Autobahn durchquert

werden, über kein starkes verkehrstechnisches «Rückgrat». Die SBB reicht nur bis Chur, auf dem Netz der RhB können meist keine hohen Tempogefahren werden und auch die durch den Kanton Graubünden verlaufenden Nationalstrassen sind über weite Teile nur zweispurig und entsprechend nur mit 80 oder 100 km/h, respektive am Julierpass auch durch Ortskerne mit tieferen Geschwindigkeiten befahrbar.

Eine Analyse der Reisezeiten zwischen den regionalen Zentren Graubündens zeigt, dass ausserhalb des Bündner Rheintals die meisten Zentren für das Entstehen ausgedehnter Pendlerströme zu weit voneinander entfernt sind, respektive die Reise zu lange dauert. Ausserhalb des Bündner Rheintals herrscht somit eine Situation mit sowohl wenig entwickelten bzw. dünnen als auch geografisch voneinander separierten und daher fast ausschliesslich regionalen Arbeitsmärkten.

Abbildung 10 Problematische Distanzen für die Arbeitsmärkte auf der Strasse und Schiene



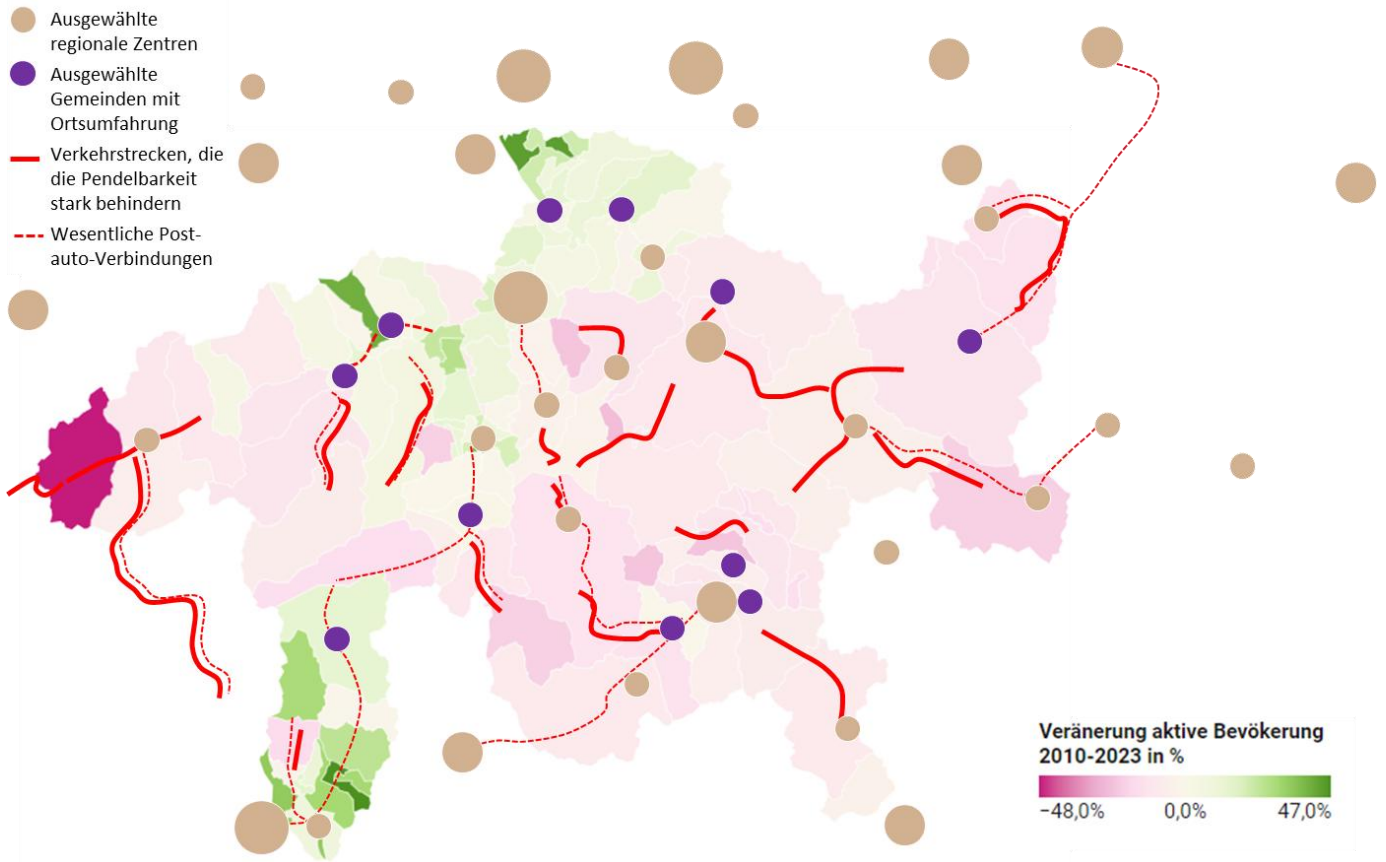
Quelle: Wirtschaftsforum Graubünden auf Basis Daten BFS

Über das gesamte Kantonsgebiet besteht eine Vielzahl von Strecken, bei denen für vergleichsweise kurze Distanzen lange Reisezeiten resultieren. Dies betrifft primär Passstrassen und kurvenreiche Erschliessungsstrassen in Seitentälern. Das Fehlen von Streckenführungen, die über längere Distanzen eine hohe Verkehrsgeschwindigkeit ermöglichen, führt dazu, dass selbst zwischen regionalen Zentren, die geografisch nahe beisammen liegen, lange Reisezeiten vorherrschen und somit wenige Pendlerbeziehungen zwischen den jeweiligen regionalen Zentren resultieren.

Es ist nicht erstaunlich, dass Regionen mit Entwicklungsschwierigkeiten sich eindeutig mit den Verkehrsengpässen in Graubünden decken, was aus der nachfolgenden Grafik gut ersichtlich ist.

Abbildung 11

Entwicklung der aktiven Bevölkerung in den Gemeinden und Einblendung der Verkehrsstrecken, die die Pendelbarkeit in Graubünden stark behindern



Quelle: Wirtschaftsforum Graubünden

**Merksätze**

- Eine gute Pendelbarkeit zwischen regionalen Arbeitsmärkten kann einzelne dünne Arbeitsmärkte mindestens teilkompensieren.
- Paare akzeptieren Pendelzeiten, solange sich diese mit der Logistik ihres Familienlebens immer noch vereinen lassen.
- Zwischen den regionalen Arbeitsmärkten im Bündner Berggebiet sind die Reisezeiten für eine angemessene Pendelbarkeit infolge häufiger Verkehrsstrecken mit tiefen Durchschnittsgeschwindigkeiten nicht gegeben.

3.3 Verkehrsprojekte in Graubünden: Rückblick und Ausblick

Mit Bezug auf die Ausführungen in den vorangegangenen Kapiteln ist es nun von Interesse, die vergangene und in Zukunft geplanten Verkehrsinvestitionsprojekte aus der Perspektive der Pendelbarkeit zwischen den regionalen Zentren zu betrachten. Es stellt sich dabei die Frage, inwiefern die Projekte zu einer spürbaren Verkürzung der Reisezeiten und somit positiven Beitrag zur erhöhten Pendelbarkeit zwischen den regionalen Zentren geführt haben oder in Zukunft führen können.

**Rückblick**

Einzig Vereinatunnel führte in den letzten 30 Jahren zu verstärkter Vernetzung

Im Kanton Graubünden wurden in den letzten 30 Jahren zahlreiche Verkehrsprojekte umgesetzt, um den Verkehr nach und innerhalb von Graubünden zu verbessern. Aus der Analyse der Entwicklung der verkehrstechnischen Infrastruktur und damit resultierenden Verbesserungen der Reisezeiten innerhalb des Kantons lässt sich jedoch schlussfolgern, dass während

der vergangenen Jahrzehnte nur sehr wenige Projekte einen positiven Beitrag zur Verkürzung der Reisezeiten zwischen den regionalen Zentren geleistet haben.

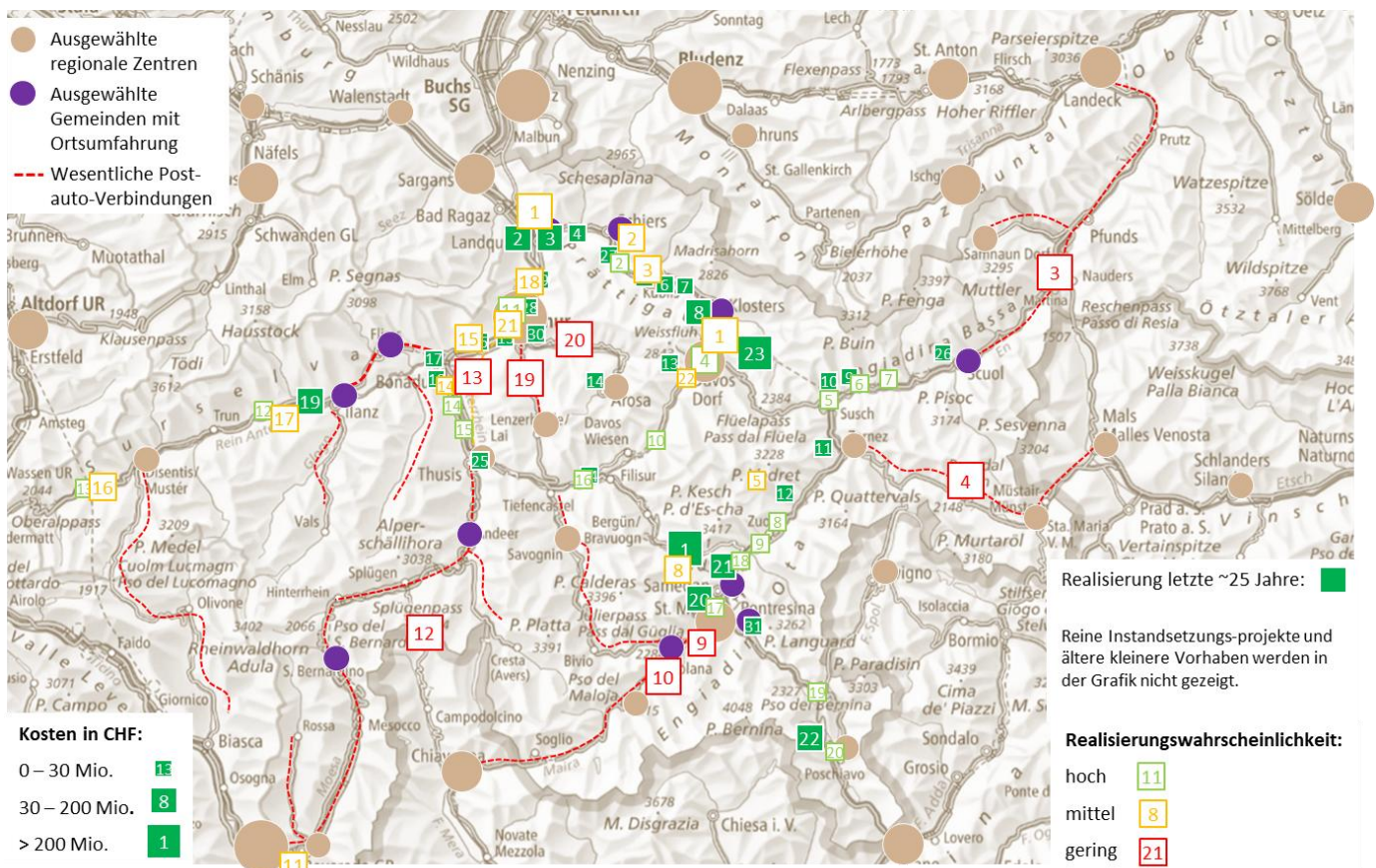
Die allermeisten Projekte, sowohl bei der Bahn als auch bei der Strasse, hatten kaum eine Verbesserung der Erreichbarkeit zwischen den regionalen Zentren zur Folge. Die Eröffnung des Vereinatunnels im Jahr 1999 bildet die grosse Ausnahme: Dieses Verkehrsinfrastrukturprojekt brachte einen grossen Teil der Bevölkerung im bis dann sehr peripher gelegenen Unterengadin auf einen Schlag in Pendeldistanz zum Prättigau (und umgekehrt). Die Umfahrungen der Prättigauerstrasse in Küblis, Saas und Klosters haben in Summe die vergangenen gut zwanzig Jahre zudem in diesem Perimeter für den Autofahrer substantielle Beschleunigungen hervorgebracht.

### Ausblick

Geplante Verkehrsprojekte ohne spürbare Beschleunigung

Dasselbe Fazit gilt auch für die in den kommenden Jahrzehnten geplanten Verkehrsprojekte für die Bahn und den Strassenverkehr im Kanton Graubünden: Kein einziges respektive mehrere derzeit realistische Projekte zusammen werden eine spürbare Beschleunigung auf eine typische Pendeldistanz von 30 Minuten pro Weg mit sich bringen. So ergibt sich kein neues Potenzial für eine verstärkte Vernetzung der regionalen Zentren, zumal auch keine deutlichen Komfortsteigerungen irgendwelcher Art geplant sind (beispielsweise lässt sich in Zügen besser arbeiten als in Bussen).

Abbildung 12 Übersicht über realisierte und geplante Investitionsprojekte im Bündner **Bahnverkehr** (Nummern im Anhang aufgelöst)

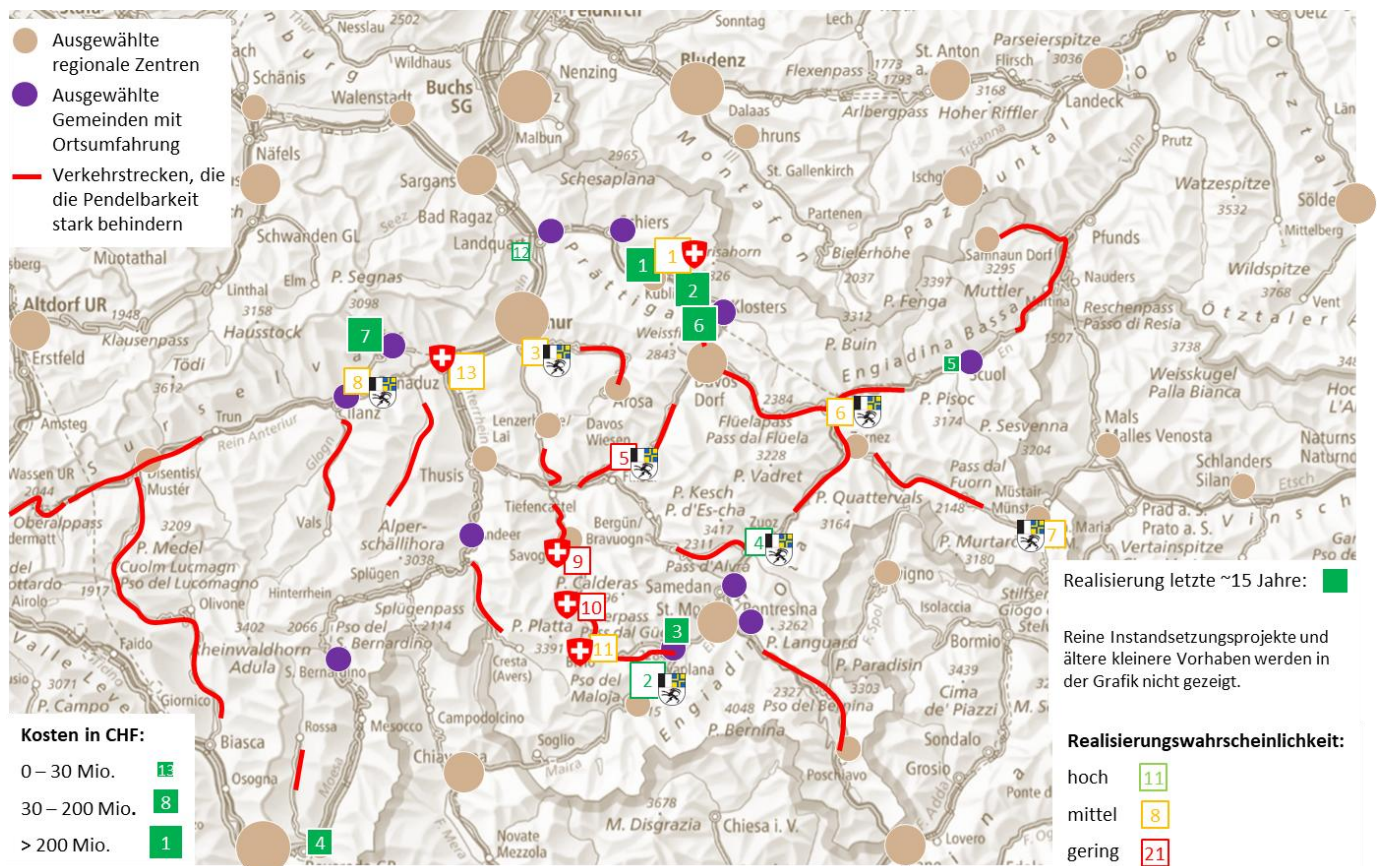


Quelle: Wirtschaftsforum Graubünden, zusammengetragen aus verschiedenen Quellen

Mit der heutigen Verkehrsplanung sind somit keine substantiellen Veränderungen hinsichtlich der Integration der Arbeitsmärkte zu erwarten.

- Weitere substantielle Verbesserungen sind nur mit der (temporären) Pannestreifenumnutzung (PUN) Sargans – Landquart und in bescheidenerem Mass mit dem Fideristunnel zu erwarten. Die PUN verkürzt jedoch nicht die Reisezeiten im Pendlerverkehr, sondern erhöht die Kapazität für den touristischen Verkehr während Spitzenzeiten.
- Die Eisenbahnprojekte werden durch den Bund finanziert. Im laufenden Ausbauschnitt 2035 des Bundes sind nur drei Projekte enthalten (Ausbau Bahnhof Landquart, Fideristunnel, Kreuzungsstelle Li Foppi). Auch in weiteren Ausbauschnitten ist trotz vieler Ideen mit wenig Ausbauten zu rechnen. Der Kanton hätte die Möglichkeit, eigenständig Ausbauten zu finanzieren (Art. 58b EBG). Die Vorfinanzierung ist dagegen nur eingeschränkt möglich. (Art. 58c EBG)
- Die Umfahrungen Savognin, Mulegns und Bivio würden durch den Bund finanziert, sind aber derzeit nicht konkret in Planung, bzw. die Umfahrung Savognin wird vom Bund nicht weiterverfolgt und die Umfahrung Mulegns als erledigt betrachtet. Die kantonal finanzierten Umfahrungen sind zu grossen Teilen wegen der Entscheidung des Bundesgerichts zu Schmitzen verzögert oder werden unter anderem darum dadurch spürbar teurer.

Abbildung 13 Übersicht über realisierte und geplante Investitionsprojekte im Bündner **Strassenverkehr** (Nummern im Anhang aufgelöst)



Quelle: Wirtschaftsforum Graubünden, zusammengetragen aus verschiedenen Quellen

**Merksatz**  
 Es gibt weder bei der Bahn noch auf der Strasse wegweisende Projekte in absehbarer Zeit, die im Kanton Graubünden bezogen auf die Integration der Arbeitsmärkte substantiell etwas bewirken.

## 4 Strategien zur Verknüpfung der Arbeitsmärkte

### 4.1 Übersicht

Wir haben in der Analyse der Arbeitsmärkte festgestellt, dass die Bündner Arbeitsmärkte sehr eng und kaum gegenseitig integriert sind. Weiter haben wir festgestellt, dass aufgrund der aktuellen Investitionsplanung im Bündner Verkehrssystem in den nächsten Jahrzehnten keine wesentliche Verbesserung der Arbeitsmarktintegration zu erwarten ist.

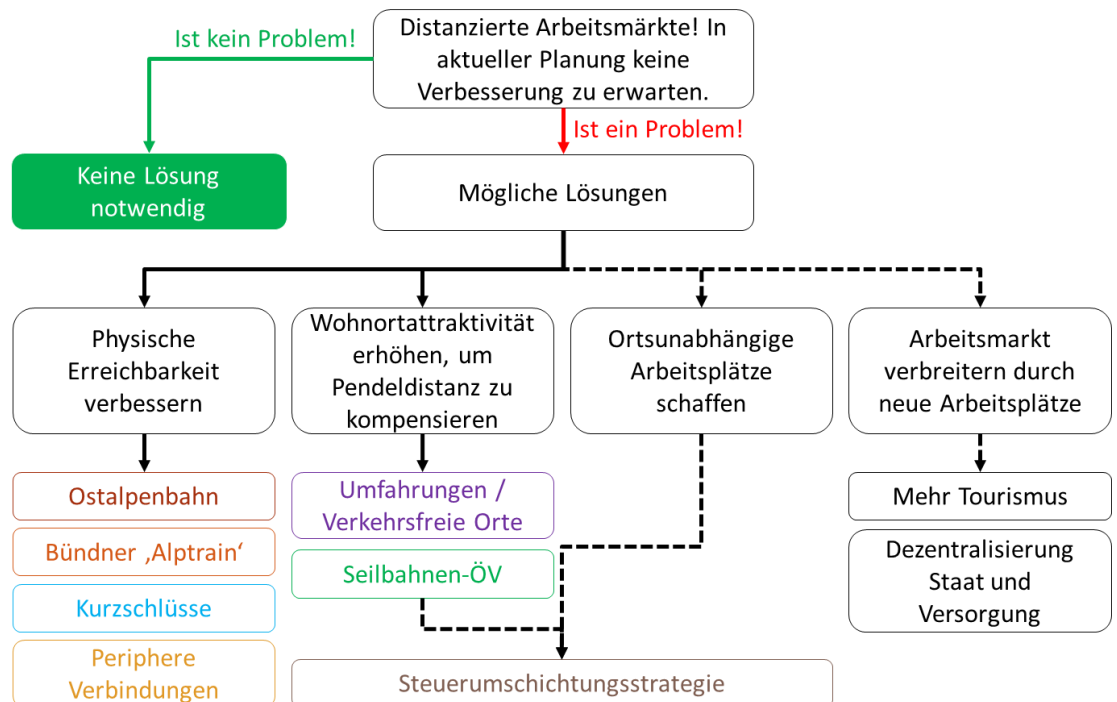
Dies wird das Bündner Berggebiet vor grossen Herausforderungen bezüglich der Wohnattraktivität für die arbeitstätige Bevölkerung stellen und weiterhin die wirtschaftliche Dynamik einschränken.

In einer Diskussion muss nun zuerst festgestellt werden, ob eine fehlende wirtschaftliche Dynamik im Bündner Berggebiet als Problem bewertet wird. Wenn nicht, braucht es keine Lösungen. Wenn man aber zur Überzeugung kommt, dass auch das Bündner Berggebiet eine gewisse wirtschaftliche Dynamik braucht, bestehen grundsätzlich vier strategische Stossrichtungen:

- **Stossrichtung 1: Die physische Erreichbarkeit der Wohnorte** und damit die Möglichkeit in verschiedene Arbeitsmärkte zu pendeln **wird verbessert**. Dies bedingt Investitionen in Verkehrsprojekte, die die Regionen näher zusammenbringen.
- **Stossrichtung 2:** Es wird davon ausgegangen, dass die Verbesserung der physischen Erreichbarkeit nicht möglich ist und deshalb die **Wohnqualität** allgemein verbessert wird, damit die Ortsattraktivität trotz ungünstiger Pendelbedingungen steigt und so den Pendelnachteil teilweise kompensiert.
- **Stossrichtung 3:** Es werden im Bündner Berggebiet verstärkt **ortsunabhängige Arbeitsplätze** geschaffen, die das Pendeln ganz oder teilweise überflüssig machen.
- **Stossrichtung 4:** Statt die Arbeitsmärkte besser zu verzahnen, werden die lokalen nicht verzahnten **Arbeitsmärkte verbreitert und vergrössert**.

Abbildung 14

Mögliche Strategien zur Verbesserung der Standortattraktivität für Arbeitnehmende im Bündner Berggebiet



Quelle: Wirtschaftsforum Graubünden

Wir prüfen und diskutieren in der Folge die Möglichkeiten für die Stossrichtungen 1 und 2<sup>5</sup>, weil hier der Staat die grössten Gestaltungsmöglichkeiten hat und hier das Bündner Berggebiet offensichtlich gegenüber nahezu allen anderen Regionen wesentliche Nachteile aufweist. Für die bessere Verbindung der Regionen in Graubünden sind verschiedene Strategien und Projekte denkbar. Wir diskutieren die folgenden Ideen, die nicht abschliessend sind:

- **Ostalpenbahn:** Die Realisierung einer starken Nord-Süd-Bahnachse wird seit mehr als hundert Jahren in Graubünden immer wieder thematisiert, weil erwartet wird, dass mit einer solchen Verbindung Graubünden ganz allgemein verkehrstechnisch in Europa besser positioniert würde.
- **Alptrain:** Alptrain ist ein Projektname für eine Normalspurbahn, die wichtige Zentren in Graubünden (Lenzerheide, Davos, Oberengadin) verbindet und in einer Alpentransversale integriert wird. Die Idee wurde von Andreas Tuffli entwickelt und propagiert.
- **Kurzschlüsse:** Mit Kurzschlüssen bezeichnen wir Verkehrsprojekte im Zentrum Graubündens, die dazu dienen, Regionen mit direkten Tunneln miteinander zu verbinden, die mit hohen Geschwindigkeiten befahren werden können und lange Passfahrten ersetzen.
- **Periphere Verbindungen:** Unter periphere Verbindungen fassen wir Verkehrsprojekttideen zusammen, die das Bündner Berggebiet am Rand mit anderen Regionen oder dem Ausland verbinden. Viele dieser Ideen wurden im Rahmen des Programms 'Innovative Verkehrsprojekte des Kantons Graubünden' in den 2010er Jahren thematisiert und bezüglich Machbarkeit geprüft.
- **Umfahrungen / Verkehrsbefreiungen:** Darunter verstehen wir Verkehrsprojekte, die dazu dienen, Siedlungen zu umfahren und so gleichzeitig die Qualität der Siedlungen zu verbessern und den Verkehrsfluss zu optimieren.
- **Seilbahnen / ÖV:** Unter diesem Titel fassen wir Ideen zusammen, die insbesondere Siedlungen mit Seilbahnverbindungen erschliessen und damit insbesondere lange kurvenreiche Strassenabschnitte ersetzen können.

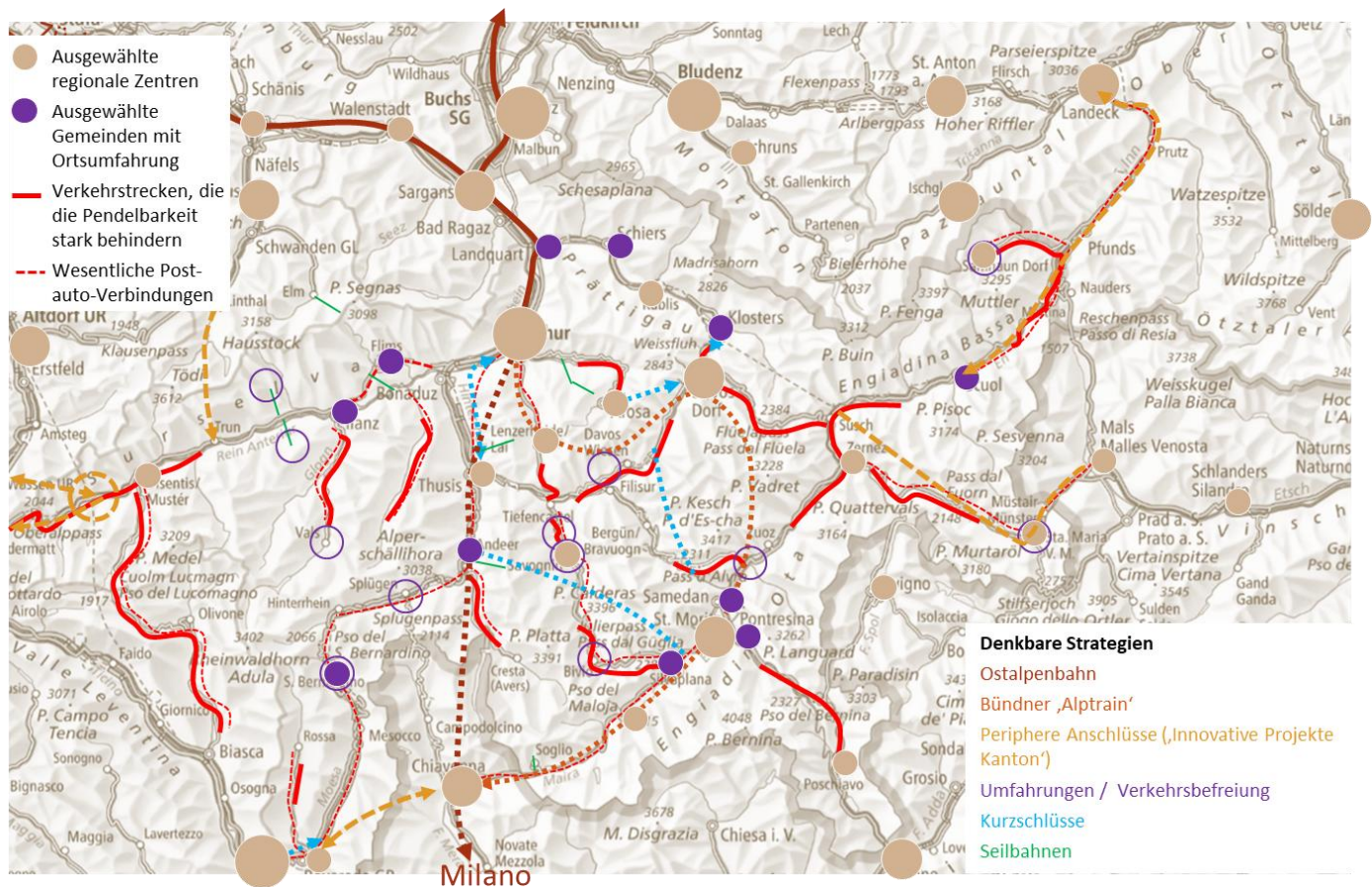
Die Abbildung 15 zeigt Beispiele auf, wo welche Arten von Strategien geprüft werden bzw. werden können.

---

<sup>5</sup> Das Wirtschaftsforum Graubünden hat sich in der Vergangenheit bereits mit den Themen rund um die Stossrichtungen 3 und 4 auseinandergesetzt, insbesondere der Bericht Quantensprung im Bündner Verkehr aus dem Jahr 2018 ([https://www.wirtschaftsforum-gr.ch/\\_files/ugd/6132f9\\_d9ab9377c2214bd2897d33d1285312a5.pdf](https://www.wirtschaftsforum-gr.ch/_files/ugd/6132f9_d9ab9377c2214bd2897d33d1285312a5.pdf))

Abbildung 15

Strategien zur Verknüpfung der Arbeitsmärkte (nicht abschliessende Ideen)



Quelle: Wirtschaftsforum Graubünden

In der Folge wird vertieft auf die einzelnen Möglichkeiten eingegangen und diese aus Sicht der Pendelbarkeit zwischen den regionalen Arbeitsmärkten grob beurteilt.

## 4.2 Ostalpenbahn

### Übersicht

Neue Alpentransersvale in der Ostschweiz

In diesem Projekt würde die Normalspurstrecke der SBB von Chur aus in Richtung Thuisis verlängert und dann mithilfe eines Tunnels mit der Normalspurbahn in Chiavenna verbunden und somit eine direkte Flachbahn zwischen Chur und Mailand hergestellt. Dieses Projekt wäre von den verkehrspolitischen und -technischen Dimensionen her mit dem Gotthard-Basistunnel vergleichbar. Es würde die Realisierung der bereits im 19. Jahrhundert angedachten Alpentransersvale im Osten der Schweiz darstellen und die betroffenen Grossräume, insbesondere den Grossraum Zürich, das St. Galler Rheintal, Gebiete von Baden-Württemberg und Bayern sowie Graubünden mit Norditalien und dabei insbesondere die Lombardei respektive dem Grossraum Mailand verbinden.

### Vorteile

Dieses Projekt wäre ein Quantensprung für die Erreichbarkeit Graubündens: Thuisis würde deutlich näher an Chur und den Grossraum Zürich rücken. Aufgrund der geographischen Lage von Thuisis würde dies eine deutliche Verbesserung der verkehrstechnische Erreichbarkeit der Regionen Rheinwald, Surses und Albula sowie dem Oberengadin und somit einem beträchtlichen Teil der peripheren Gebiete Graubündens darstellen.

Ein weiterer Vorteil dieses Vorhabens besteht darin, dass das Projekt etappiert (Chur – Thusis, Thusis – Chiavenna) realisiert werden könnte.

### **Nachteile**

Die Kosten liegen in einer Grössenordnung von > CHF 10 Mrd. und sind damit ausserordentlich hoch. Es ist jedoch wie bei Lötschberg- und Gotthardbasistunnel anzunehmen, dass der Bund einen erheblichen Teil der Investitionssumme übernehmen würde. Grundsätzlich denkbar, aber politisch heute vermutlich schwierig, wäre analog des Baus des Gotthardscheiteltunnels eine Mitfinanzierung von Nachbarländern, insbesondere Deutschland und Frankreich. Die Erreichbarkeit weiter Gebiete Graubündens würde dadurch zwar deutlich erhöht, zwischen den distanzierten Arbeitsmärkten im Berggebiet würde die Erreichbarkeit aber nicht erhöht.

## 4.3 Alptrain

### **Übersicht**

Dieses Vorhaben würde ausschliesslich auf die verbesserte Erreichbarkeit der distanzierten Arbeitsmärkte innerhalb Graubündens abzielen. Mit einem integralen Tunnelsystem würde der Hauptort Chur mit der Lenzerheide, Davos und St. Moritz, Maloja und schliesslich Chiavenna verbunden.

### **Vorteile**

Dieses Projekt würde ebenfalls ein Quantensprung für die verkehrstechnische Erreichbarkeit Graubündens darstellen. Die wichtigsten Arbeitsmärkte Graubündens würden deutlich enger zusammenrücken und gleichzeitig aus den Grossräumen Zürich und Mailand besser erreichbar sein. Davon würde ein grosser Teil der Bevölkerung Graubündens profitieren. Neben der erhöhten Pendelbarkeit ergäben sich dadurch auch wesentliche Chancen für die Tourismusregionen Lenzerheide, Davos und St. Moritz-Oberengadin.

Ein weiterer Vorteil würde wie beim ersten Projekt darin bestehen, dass das Vorhaben in mehreren Etappen realisiert werden kann.

### **Nachteile**

Die Kosten von geschätzt > CHF 5 Mrd. sind ebenfalls sehr hoch. Da das Projekt primär die innerkantonale Erreichbarkeit erhöht, kann davon ausgegangen werden, dass die kantonale Beteiligung an den Kosten im Vergleich zum ersten Lösungsansatz deutlich höher sein würde.

## 4.4 Kurzschlüsse

### **Übersicht**

Dieser Lösungsansatz würde auf einzelne Verknüpfungen zwischen den regionalen Arbeitsmärkten abzielen. Jeder Kurzschluss würde die Vernetzung von zwei Arbeitsmärkten deutlich verbessern und kann als separates Projekt betrachtet werden. Identifizierte Vorhaben wären Chur – Thusis, Arosa – Davos, Klosters – Davos, Raum Andeer oder Tiefencastel/ Savognin mit Raum St. Moritz-Silvaplana, Raum unteres Landwassertal mit dem Raum St. Moritz. Die Projekte könnten sowohl die Bahn als auch den motorisierten Individualverkehr (MIV) umfassen.

### **Vorteile**

Die einzelnen Projekte könnten separat betrachtet und realisiert werden und damit rasch die Vernetzung von mindestens zwei regionalen Arbeitsmärkten erreichen.

Bahn- oder Strassen-  
tunnels zwischen  
regionalen  
Arbeitsmärkten

## Nachteile

Aus Sicht des Kantons würde eine Gesamtplanung fehlen. Würden zudem alle Kurzschlüsse realisiert, ergäben sich geschätzte Kosten von rund CHF 3 bis 5 Mrd. Ähnlich wie beim Projekt 'Alptrain' kann davon ausgegangen werden, dass der Grossteil der Kosten vom Kanton finanziert werden müsste, da die Lösungsansätze primär Verbesserungen für Gebiete innerhalb des Kantons erreichen würden.

### 4.5 Periphere Verbindungen

#### Übersicht

Mit dem Lösungsansatz der peripheren Verbindungen würden die Randregionen des Kantons systematisch besser erschlossen. Wesentliche Projekte wären die Verbindung zwischen Uri (Region Wassen-Göschenen) mit Tujetsch, Linthal mit der Surselva (Raum Trun), das untere Misox mit Chiavenna, das Vinschgau (Raum Mals) mit dem Münstertal und Unterengadin (Raum Susch) sowie das Oberinntal (Raum Landeck) mit dem Unterengadin (Raum Scuol).

#### Vorteile

Damit würden die betroffenen Gebiete deutlich besser mit den angrenzenden Gebieten im Nachbarland oder -kanton erschlossen. Dies würde neben der verbesserten Vernetzung der Arbeitsmärkte auch Chancen für die Tourismusorte Sedrun-Disentis, Obersaxen, Brigels sowie Scuol bieten.

Ein weiterer Vorteil wäre wiederum, dass die einzelnen peripheren Verbindungen unabhängig voneinander realisiert werden könnten.

#### Nachteile

Die realisierte Beschleunigung wäre vergleichsweise gering und würde primär ausserhalb der Hauptverkehrsachsen geschehen. Der Beitrag zur Erhöhung der innerkantonalen Erreichbarkeit und somit Pendelbarkeit zwischen den distanzierten Arbeitsmärkten ist gering. Der Nutzen wäre also auf ein begrenztes Gebiet und Bevölkerung beschränkt. Würden alle Projekte realisiert, ergäben sich bedeutende Kosten von rund CHF 3 bis 5 Mrd. Infolge der teilweise internationalen Verkehrsinfrastrukturen wäre eine Beteiligung vom Bund und anderer Länder denkbar.

### 4.6 Umfahrungen / Verkehrsbefreiung

#### Übersicht

Verkehrsberuhigung von  
Dorfkernen

Mehrere Dörfer im Kanton Graubünden würden von einer Umfahrung oder einer Befreiung vom Verkehr profitieren. Verschiedene Projekte befinden sich bereits mehr oder weniger weit in der Planungs- respektive Ausführungsphase. Dies umfasst insbesondere Savognin und Bivio im Surses, Chur, Schluein in der Surselva, La Punt-Chamues-ch im Oberengadin, Schmitten im Albulatal und Santa Maria im Münstertal. Weitere Umfahrungen oder Verkehrsbefreiungen der Dorfzentren wären denkbar in Susch im Unterengadin, Splügen im Rheinwald, in San Bernardino im Misox sowie in Vals, Obersaxen und Brigels in der Surselva.

#### Vorteile

Mit der Realisierung zusätzlicher Umfahrungen in Kombination mit der Verkehrsbefreiung oder -beruhigung der Dorfzentren wird die Wohnattraktivität dank der Aufwertung des Siedlungsgebiets deutlich gesteigert. Dies hätte zudem eine Erhöhung der Liegenschaftswerte mit entsprechenden Steuermehreinnahmen zur Folge.

## Nachteile

Die meisten Umfahrungsprojekte werden kaum eine erhöhte Beschleunigung herbeiführen und somit keinen Beitrag zur besseren Vernetzung der Arbeitsmärkte leisten. Zudem ist bei der Finanzierung der geschätzten Kosten von CHF 1 Mrd. der kantonale Anteil hoch.

### 4.7 Seilbahnen-ÖV

## Übersicht

Alternative Lösung zur Anbindung höher gelegener Dörfer

Die Realisierung von Seilbahnen vom Talboden in höher gelegene Dörfer bietet einen alternativen Ansatz zur Verbesserung der verkehrstechnischen Situation. Mögliche Projekte umfassen Brigels, Waltensburg und Obersaxen von den Bahnhöfen Tavanasa-Breil/Brigels respektive Waltensburg/Vuorz, Laax vom Bahnhof Valendas sowie Soglio aus dem Raum Vicosoprano/Bondo.

## Vorteile

Mit intelligenten Seilbahnverbindungen kann in einzelnen Gemeinden der Verkehr optimiert werden. Die Kombination mit Bahn, Bus und Seilbahn kann einerseits die Erreichbarkeit verbessern, andererseits bietet dieser Ansatz Chancen zur Verkehrsbefreiung und -beruhigung in den jeweiligen Dörfern. Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass diese Projekte vergleichsweise kostengünstig realisierbar sind (geschätzte Kosten in der Grössenordnung von knapp CHF 500 Mio. für die oben aufgeführten Projekte).

## Nachteile

Die Kapazitäten von Seilbahnen sind nicht mit denjenigen der Bahn und des MIV vergleichbar. Sie würden zudem nur punktuell zu einer erhöhten Erreichbarkeit zwischen den distanzierten Arbeitsmärkten beitragen, aber keine flächendeckende Lösung für die langen Reisedistanzen zwischen den distanzierten Arbeitsmärkten bieten.

### Merksätze

- *In Graubünden besteht Potenzial, die Verkehrsplanung stärker auf die Verknüpfung von Arbeitsmärkten auszurichten.*
- *Mehrere Lösungsansätze würden dabei als „Game Changer“ die Vernetzung der Arbeitsmärkte deutlich verbessern und gleichzeitig auch die Erreichbarkeit von Bündner Tourismusorten erhöhen.*

## 5 Diskussion

### 5.1 Zwischenerkenntnisse

Kantonale Gesamtstrategie für Verkehr zur Stärkung des Bündner Berggebiets fehlt

Die wesentlichen Schlussfolgerungen aus Sicht der distanzierten Arbeitsmärkte können wie folgt zusammengefasst werden:

- Das Berggebiet Graubündens steht vor bedeutenden Herausforderungen – es hat ein Wachstumsproblem: Die **erwerbstätige Bevölkerung aus dem Inland** nimmt ab. Unternehmen haben oft Schwierigkeiten, Fachkräfte zu finden und somit ihre wirtschaftlichen Aktivitäten im Berggebiet weiterzuentwickeln. Für Zuzüger aus dem Unterland besteht oft die Schwierigkeit, dass die engen Arbeitsmärkte nicht für beide Partner interessante Beschäftigungsmöglichkeiten bieten.
- Das Bündner Berggebiet hat jedoch gleichzeitig ein **Potenzial, sich als attraktiven Wohnort zu etablieren**. Um Zuzüger zu gewinnen, muss aber die Pendelbarkeit zwischen den regionalen Arbeitsmärkten verringert werden. Die Reisezeiten sind derzeit zu hoch und ein anderer regionaler Arbeitsmarkt als derjenige des Wohnstandorts wird somit nicht in Betracht gezogen.
- Mit Blick auf diese fundamentalen Herausforderungen für das Bündner Berggebiet können wir festhalten, dass mit Ausnahme des Vereinatunnels und der Umfahrungen der Prättigauerstrasse in den **vergangenen zwanzig Jahren kein Verkehrsprojekt**, weder Bahn noch Strasse, einen **spürbaren Beitrag zur Entschärfung** dieser Herausforderungen geleistet hat. Zudem bestehen in absehbarer Zukunft keine Projekte, die diese Beurteilung ändern würde.
- Projektideen, die bis vor kurzem noch als denkbare Lösungsansätze gehandelt wurden, wurden bei der Priorisierung auf **Bundesebene zurückgestuft** (Verkehr '45<sup>6</sup>; Bericht zum Ausbau des Isla Bella Tunnels<sup>7</sup>):
  - Die Idee, mit einem neuen Isla Bella Tunnel die Leistungsfähigkeit der Nationalstrasse 13 zwischen Thusis und Chur zu erhöhen und die heute bestehenden Anzahl Stautunden zu verringern, wurde zurückgestellt. Die vom Wirtschaftsforum erdachte Idee, den alten Strassentunnel danach für eine beschleunigte Bahnverbindung umzufunktionieren und die Reisezeit zwischen Chur und Thusis deutlich zu verkürzen, wurde nie geprüft.
  - Die geplante Umfahrung Bivio wurde zurückgestellt.
- Es ist offensichtlich, dass von den im vorangegangenen Kapitel dargestellten Fächer von visionären Verkehrsprojekten, die wenigsten derzeit ernsthaft diskutiert werden.
- Die in der öffentlichen Diskussion verbleibenden, als mittelfristig machbar betrachteten Projektideen sind klein und oft an der Peripherie Graubündens, ohne einen Beitrag an eine verbesserte interregionale Erreichbarkeit und somit erhöhte Pendelbarkeit zwischen den regionalen Arbeitsmärkten zu leisten.

<sup>6</sup> Weidmann, Ulrich A.; Nold, Michael (2025): Schlussbericht Verkehr 2045. Gutachten zuhanden Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK). Zürich.

<sup>7</sup> Pfeiffer, Roland (2025): N13 Reichenau – Rothenbrunnen. Projektstudie zur Beseitigung der Netzinhomogenität. Schlussbericht. Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, Bundesamt für Strassen ASTRA, Abteilung Strassennetze.



Derzeit **fehlt es in Graubünden schlichtweg an einer Vision**, wie sich die verkehrstechnische Erreichbarkeit der regionalen Arbeitsmärkte im Bündner Berggebiet verbessern liesse, um günstige Voraussetzungen für deren Entwicklung als Wohn- und Wirtschaftsstandort zu schaffen. Es besteht in Graubünden kein gemeinsames Verständnis, für welche Projekte sich die Akteure der kantonalen Verkehrspolitik einsetzen sollen. Dies betrifft sowohl den Einsatz kantonalen Mittel als auch das Weibeln auf Bundesebene für den Erhalt von Bundesmitteln.

Verkehrspolitik neu an-  
denken und aus Sicht  
der regionalen Arbeits-  
märkte priorisieren

## 5.2 Vorschlag des Wirtschaftsforum Graubünden

Aus Sicht des Wirtschaftsforums muss die Stärkung des Bündner Berggebiets und somit auch deren regionalen Arbeitsmärkte einen Hauptfokus der Wirtschaftspolitik Graubündens darstellen. Da die kantonale Verkehrspolitik derzeit kaum bzw. wenig systematisch auf die Stärkung der regionalen Arbeitsmärkte ausgerichtet ist, erachtet es das Wirtschaftsforum als notwendig, eine **Grundsatzdiskussion über die zukünftige Ausrichtung der Verkehrspolitik** für Graubünden zu führen. Wir schlagen vor, die Priorisierung der Verkehrsprojekte nicht wie bisher **rein aus Sicht der Beseitigung von Verkehrsengpässen, sondern auch aus Sicht der Pendelbarkeit** zwischen den regionalen Arbeitsmärkten anzudenken. Die Verkehrsprojekte in Graubünden sollen somit mit Blick auf ihre Wirkung für eine erhöhte Pendelbarkeit zwischen den regionalen Arbeitsmärkten priorisiert werden.

In Kapitel 4 werden verschiedene Möglichkeiten von Verkehrsprojekten zur erhöhten Pendelbarkeit zwischen den regionalen Arbeitsmärkten aufgezeigt (Ostalpenbahn, Alptrain, Kurzschlüsse, periphere Verbindungen). Viele der aufgezeigten Projekte mögen auf den ersten Blick unrealistisch erscheinen, doch wurden in der Schweiz in der Vergangenheit schon vielfach solche visionären Projekte realisiert. Grosse Würfe stossen in einer frühen Phase ihrer Idee oft auf Skepsis und sind nur möglich, wenn sich einflussreiche Personen aus Politik und Wirtschaft intensiv und über lange Zeit damit beschäftigen und Lobbyarbeit betreiben (vgl. Grimseltunnel weiter unten). **Wird das Projekt nie angedacht und danach angerissen, wird es auch sicher nie realisiert.**

Eine wesentliche Frage stellt sich für Graubünden somit, ob ein verkehrstechnisches Grossprojekt als langfristige Vision jetzt ins Auge gefasst und konsequent vorangetrieben wird. Würde bereits ein einziges Projekt zur erhöhten Pendelbarkeit zwischen den regionalen Arbeitsmärkten realisiert, würde dies zwei regionale Arbeitsmärkte im Bündner Berggebiet stärken und somit eine wichtige Grundlage für deren weitere erfolgreiche Entwicklung als Wirtschafts- und Wohnstandort darstellen.

Alternativ oder ergänzend könnten mit Projekten mit Fokus auf die Erhöhung der Wohnattraktivität (Seilbahnen, Verkehrsberuhigung in Dorfzentren) punktuell vergleichsweise rasch und kosteneffizient ein Beitrag zur Stärkung von regionalen Arbeitsmärkten geschaffen werden.

### Spot GRIMSELTUNNEL – EINE VISION WIRD KONKRET

*Das Projekt des Grimseltunnels bietet ein gutes Beispiel, wie eine Idee, die in einer frühen Phase auf Skepsis stösst, zu einem realistischen Projekt wird: Das Vorhaben wurde anfangs als unrealistisch eingestuft. Nach mehreren Jahren konsequenter Verfolgung dieser Idee und Lobbyarbeit hat der Ständerat im Frühling 2023 den Bundesrat aufgefordert, die Projektierung des multifunktionalen Grimseltunnels voranzutreiben. In Verkehr '45 erhält das Projekt sogar die Priorität 1 respektive 2.*

## Anhänge

### Anhang 01 Realisierte Eisenbahnprojekte GR der letzten 25 Jahre

Nr.	Projekt	Verkehrlicher Nutzen	Standortförderung
1	Neubau Albulatunnel Ersatz des bestehenden Albulatunnels aus Altersgründen	Leichte Beschleunigung durch höhere Geschwindigkeit, Einsparung einer Komposition	Leichte Verbesserung Erreichbarkeit Samedan - Bergell
2	Umbauten Landquart Verbesserung Abstell- und Unterhaltsmöglichkeiten sowie Infrastruktur	Geringer Nutzen vor Ort, Notwendigkeit für ganzes Netz RhB	Langfristige Sicherung Arbeitsplätze der Werkstätten
3	Doppelspur Landquart – Malans Neubau 2. Gleis Landquart – Malans Süd	Leistungssteigerung	Geringer Nutzen, leicht verbesserte Verbindungen
5, 7, 19	Umbau Bhf. Saas, Küblis, Ilanz BehiG-konforme Bahnhöfe	Höhere Bahnhofskapazitäten	Besserer Zugang für Mobilitätseingeschränkte
6	Doppelspur Capäls Neue Kreuzungsstation	Element für Halbstundentakt Prättigau & Davos sowie Stundentakt nach St. Moritz	Bessere Erreichbarkeit Prättigau, Davos und Engadin
8	Um- & Neubauten Klosters BehiG-konformer Bahnhof Klosters Dorf sowie Doppelspur Klosters Dorf – Klosters Platz	Element für Halbstundentakt Prättigau & Davos sowie Stundentakt nach St. Moritz	Bessere Erreichbarkeit Prättigau, Davos und Engadin
4, 9 – 18	Umbau Bhf. Grüşch, Davos Platz, Arosa, Sagliains, Lavin, Domat/Ems, Felsberg, Rhäzüns, Bonaduz BehiG-konforme Bahnhöfe	Keiner	Besserer Zugang für Mobilitätseingeschränkte
0	Umbau Bhf. St. Moritz Umbau Bahnhof inkl. BehiG	Effizienterer Wendebahnhof	Besserer Zugang für Mobilitätseingeschränkte, kürzere Wege, zeitgemässer Bahnhof
21	Doppelspur Bever – Samedan Neubau 2. Gleis Bever – Samedan inkl. Massnahmen an den Bahnhöfen	Leistungssteigerung	Verbesserung Erreichbarkeit Oberengadin, besserer Zugang für Mobilitätseingeschränkte
22	Umbau Bhf. Poschiavo Umbau Bahnhof inkl. BehiG sowie Doppelspurabschnitt Poschiavo – Val Varuna inkl. Abstellanlage Pradei	Leistungsreduktion Bahnhof, Leistungssteigerung Strecke, Erhöhung Abstellkapazität	Besserer Zugang für Mobilitätseingeschränkte, Sicherung Arbeitsplätze
23	Neubau Vereinatunnel Neubau Verbindung Prättigau – Unterengadin inkl. Autoverlad	Deutliche Beschleunigung der Relation	Starke Verbesserung der Erreichbarkeit des Unterengadins inkl. Wintersicherung für den Individualverkehr
24	Umbau Bahnhof Filisur BehiG-Sanierung Bahnhof inkl. Doppelspurinsel	Stabilisierung Fahrplan Albulas	Besserer Zugang für Mobilitätseingeschränkte

25	Doppelspur Thuis – Sils i. D. 2. Gleis (in 2 Etappen)	Stabilisierung Fahrplan Al- bula	
26	Umbau Bhf. Scuol BehiG-konformer Bahnhof		Besserer Zugang für Mobili- tätseingeschränkte
27	Doppelspur Schiers – Schiers Süd Verlängerung Doppelspur	Stabilisierung Fahrplan Prät- tigau, Davos und Engadin	
28	Neue Hst. Chur Wiesental Neubau Haltestelle		Deutlich bessere Anbindung des Quartiers
29	Doppelspur Untervaz Neubau 2. Gleis	Stabilisierung Fahrplan Rheintal	
30	Doppelspur Chur Stadt Neubau 2. Gleis Chur bis kurz vor Chur Altstadt	Richtungsgetrennte Führung und damit Entflechtung vom Individualverkehr	Sicherheitsgewinn Strassen- verkehr
31	Kreuzungsstelle Alp Nuova inkl. BehiG-Umbau Morteratsch Verschiebung Kreuzungspunkt von Morteratsch nach Norden inkl. Neubau Haltepunkt		Besserer Zugang für Mobili- tätseingeschränkte in Mor- teratsch
32	Kreuzungsstelle Stablini Neubau Kreuzungsstationen	Stabilisierung Fahrplan Bem- ina	

## Anhang 02 Konkrete Eisenbahnprojekte GR bis 2045

Nr.	Projekt	Realisierung	Verkehrlicher Nutzen	Standortförderung
1	Umbauten Landquart Verbesserung Perronsituation SBB / RhB	2032/34	Raschere Umstiege, mehr Verbindungen	Verkürzung Reisezeiten Prätigau & Engadin
2	Umbau Bhf. Jenaz BehiG-konformer Bahnhof	2028	Nutzen noch offen	Besserer Zugang für Mobilitätseingeschränkte
3	Fideristunnel Verlegung Strecke (inkl. Strasse)	2032/34	Beschleunigung Strecke	Bessere Erreichbarkeit Prätigau, Davos und Engadin
4	Neubau Davos Dorf Verlegung Bahnhof	2029	Einfacherer Umstieg, mehr Kapazität	Bessere Erschliessung Dorfteil, Immobilienprojekte, besserer Zugang für Mobilitätseingeschränkte
5 – 10	Umbau diverse Bahnhöfe BehiG-konforme Bahnhöfe Susch, Ardez, Guarda, Zuoz, S-chanf, Davos Monstein	2027 – 30	Nutzen noch offen	Besserer Zugang für Mobilitätseingeschränkte
11	Neubau Chur West BehiG-konformer Bahnhof	2026	Mobilitätsdrehscheibe	Besserer Zugang für Mobilitätseingeschränkte
12 – 15	Umbau diverse Bahnhöfe BehiG-konforme Bahnhöfe Tavanasa-Breil/Brigels, Sedrun, Rothenbrunnen, Rodels-Realta	2027 – 30	Nutzen noch offen	Besserer Zugang für Mobilitätseingeschränkte
16	Neubau Schmitten Neubau Haltestelle	2024	-	Attraktivitätssteigerung touristische Region
17 – 18	Umbau diverse Bahnhöfe BehiG-konforme Bahnhöfe Celerina/Schlarigna, La Punt-Chamuesch	2030/31	Nutzen noch offen	Besserer Zugang für Mobilitätseingeschränkte
19	Kreuzungsstelle Li Foppi Neubau Kreuzungsstation	2028	Stabilisierung Fahrplan Bernina	Geringer Nutzen
20	Umbau Hst. Le Prese BehiG-konformer Haltepunkt	20^27	Nutzen noch offen	Besserer Zugang für Mobilitätseingeschränkte

## Anhang 03 Mögliche Eisenbahnprojekte aus dem Richtplan

Nr.	Projekt	Verkehrlicher Nutzen	Standortförderung
1	Wolfgangtunnel	Beschleunigung Klosters - Davos	Bessere Erreichbarkeit Davos, unklar ob Nachteil Mobilität innerhalb der Landschaft Davos
2	Div. Doppelspuren Prättigau	Dichterer Verkehr	Bessere Erreichbarkeit oberes Prättigau und Engadin
3	Verlängerung Scuol – Landeck	Verbesserung Erschliessung, inkl. Beschleunigung	offen
4	Bahnstrecken im Münstertal	Verbesserung Erschliessung, inkl. Beschleunigung	offen
5	Haltestelle S-chanf Flab	Offen	Verbesserung Anschluss Militär
6	Doppelspur S-chanf – Zuoz	Verdichtung Angebot	offen
7	Umfahrung Bever	Offen	Entlastung Lärm im Dorf
8	Neue Hst. Celerina Marguns	Offen	Bessere Anbindung Margunsbahn (Skigebiet)
9	Verlängerung RhB St. Moritz Bad	Offen	Bessere Anbindung St. Moritz Bad
10	Tramtrain St- Moritz – Maloja	Beschleunigung Oberengadin	Bessere Erreichbarkeit Oberengadin
11	Erschliessung San Vittore	Offen	Offen
12	Neubau Thusis – Chiavenna	Deutliche Beschleunigung Strecke, Verbesserung Erreichbarkeit	Märkte Lombardei werden besser erreicht (Arbeitskräfte, Tourismus, etc.)
13	Neubau Normalspur Reichenau – Thusis	Schnellere und umsteigefreie Erreichbarkeit Thusis	Steigerung Attraktivität Wohnort
14	Neue Haltestelle LSB Feldis	Einmal weniger Umsteigen nach Feldis	Schnellere Erreichbarkeit Feldis
15	2. 3-Schienengleis Chur – Domat/Ems	Direkte Führung von Zügen nach Domat/Ems möglich	Verbesserung Erschliessung Ems-Chemie
16	Porta Alpina	Direkte Erreichbarkeit Sedrun	Deutliche Attraktivitätssteigerung
17	Beschleunigung Surselva	Verbesserung Erreichbarkeit Surselva	Verbesserung Erreichbarkeit
18	Mehr Haltestellen Rheintal plus Leistungssteigerung	Verlangsamung Reisekette	Bessere Erreichbarkeit der Orte

19	Strassenunabhängige Erschliessung Lenzerheide	Deutliche Beschleunigung	Stärkung öffentlichen Verkehr (steckt nicht im Stau) und bessere Erreichbarkeit
20	Leistungssteigerung Arosa	Beschleunigung Schanfigg	Bessere Erreichbarkeit Arosa
21	Neue Hst. Chur West Normalspur	Direkte Durchfahrmöglichkeit aus dem Unterland	Lokal bessere Erreichbarkeit
22	Neue Hst. Davos Seewiese	Bessere Anbindung Davos	Lokal bessere Erreichbarkeit

## Anhang 04 Realisierte Strassenprojekte der letzten 15 Jahre

Nr.	Projekt	Verkehrlicher Nutzen	Standortförderung
1	Umfahrung Küblis Neubau eines Tunnels um das Dorf (Verlegung Nationalstrasse)	Geringfügige Beschleunigung für oberes Prättigau	Aufwertung Dorfkern Küblis durch Verkehrsentslastung
2	Umfahrung Saas Neubau eines Tunnels um das Dorf (Verlegung Nationalstrasse)	Geringfügige Beschleunigung für oberes Prättigau	Deutliche Aufwertung Dorfkern Saas durch Verkehrsentslastung
3	Umfahrung Silvaplana (Julier) Neubau eines Tunnels um das Dorf (Verlegung Nationalstrasse)	Geringfügige Beschleunigung für den Raum St. Moritz	Deutliche Aufwertung Dorfkern Silvaplana durch Verkehrsentslastung
4	Umfahrung Roveredo Neubau eines Tunnels um das Dorf (Verlegung Nationalstrasse)	Keiner	Deutliche Aufwertung Dorfkern Roveredo durch Verkehrsentslastung
5	Innbrücke Vulpera/Tarasp Neubau einer Brücke	Deutlich Verkürzung Reisezeit nach Tarasp und Vulpera	Aufwertung Erschliessung durch Beschleunigung für öv und MIV
6	Umfahrung Klosters Neubau Sunnibergbrücke und Gotschnatunnel	Deutliche Beschleunigung Davos	Aufwertung Dorfkern Klosters durch Verkehrsentslastung
7	Umfahrung Flims Neubau Flimsersteintunnel und Tunnel Prau Pulté sowie Fleibrücke	Beschleunigung Vorderrheintal	Aufwertung Dorfkern Klosters durch Verkehrsentslastung

## Anhang 05 Mögliche Strassenprojekte bis 2045

Nr.	Projekt	Realisierung*	Verkehrlicher Nutzen	Standortförderung
1	Fideristunnel Verlegung der Strasse in einen Tunnel (inkl. Bahn)	2032/34	Beschleunigung oberes Prättigau	Bis auf den Beschleunigungseffekt gering
2	Tunnel Sils – Plaun da Lej Verlegung der Strasse in einen Tunnel	offen	Zuverlässigere Erschliessung (Schutz vor Lawinen / Steinschlägen)	Zuverlässigere Verbindung Oberengadin – Bergell
3	St. Luzibrücke Neue Brücke für eine verbesserte Anbindung Schanfigg	offen	Unklar, vermutlich gering	Entlastung Stadtzentrum Chur
4	Umfahrung La Punt Neuer Tunnel	2025 – 2032	Verbesserte Durchfahrt	Attraktivitätssteigerung Dorfzentrum
5	Umfahrung Schmitten <sup>1</sup> Verbesserungen im Dorf	Offen	Verbesserte Durchfahrt	Attraktivitätssteigerung Dorfzentrum
6	Umfahrung Susch Neuer Tunnel	Offen	Verbesserte Durchfahrt	Attraktivitätssteigerung Dorfzentrum
7	Umfahrung Sta. Maria Neuer Tunnel	Offen	Verbesserte Durchfahrt	Attraktivitätssteigerung Dorfzentrum
8	Umfahrung Schluein Neuer Tunnel	Offen	Verbesserte Durchfahrt	Attraktivitätssteigerung Dorfzentrum
9	Umfahrung Savognin Neuer Tunnel	Offen	Beschleunigung Julier	Attraktivitätssteigerung Dorfzentrum
10	Umfahrung Mulegns Offen	Offen	Keinen	Attraktivitätssteigerung Dorfzentrum
11	Umfahrung Bivio Neuer Tunnel	Offen	Beschleunigung Julier	Attraktivitätssteigerung Dorfzentrum
12	Pannestreifenumnutzung Sargans – Landquart Umnutzung des Pannestreifens in eine dritte Fahrspur bei dichtem Verkehr	Evtl. 2026 bis 2028	Weniger Stau am Hauptein- und -ausgang zu Graubünden <sup>2</sup>	Verbesserte Erreichbarkeit Prättigau, Vorderrheintal, Lenzerheide, Schanfigg