



Medienmitteilung

«Förderverein Alpenbahnkreuz Terra Raetica» bezweifelt Aussagekraft des «Berichtes Weidmann»

- **Graubünden übergangen:** Der Bericht Weidmann blendet den Kanton weitgehend aus, während Milliarden ins Mittelland fliessen.
- **Zentrale Projekte ignoriert:** Wichtige Vorhaben wie der Fiderisertunnel werden zurückgestuft – trotz vergleichsweise geringer Kosten.
- **Fragwürdige Grundlage:** Zu wenig Zeit, Geld und Fokus – Resultate zulasten der Bergregionen.
- **Politischer Widerstand:** Nationalrat Jon Pult fordert eine Kurskorrektur im Interesse des Zusammenhalts.
- **Kernforderung:** Die Alpenachse Basel–Zürich–Bozen muss in die nationale Verkehrsplanung und in die Vernehmlassung 2026 aufgenommen werden.

Scuol, den 24. November 2025

Der Förderverein Alpenbahnkreuz Terra Raetica nimmt mit grosser Verwunderung zur Kenntnis, dass der Kanton Graubünden im «Bericht Weidmann» weitgehend unberücksichtigt bleibt. Der Bericht, den Bundesrat Albert Rösti bei ETH-Professor Ulrich Weidmann in Auftrag gegeben hat, priorisiert die wichtigsten Verkehrsbauwerke der Schweiz. Dabei erscheint Graubünden erneut als «weisser Fleck», während im Mittelland milliardenschwere Projekte vorangetrieben werden. Für Graubünden wird einzig die Kreuzungsstation Li Foppa an der Berninalinie mit Kosten von 27 Millionen Franken als dringlich eingestuft. Die seit Jahrzehnten geforderte SBB-Doppelspur Mühlehorn – Tiefenwinkel entlang des Walensees wird zwar erwähnt, jedoch kaum gewichtet. Das kombinierte Bahn-Strassen-Projekt Fiderisertunnel wird lediglich in die Kategorie «mögliche Priorität nach 2045» eingeordnet, was einem Verzicht gleichkommt. Die RhB müsste weiterhin zahlreiche enge Kurven befahren, und die Nationalstrasse A 28 könnte nicht sicherer ausgestaltet werden.

Fiderisertunnel kostet «nur» 160 Millionen

Gemessen an den Grossprojekten im Mittelland (Brüttenertunnel 3.3 Mia, viertes Gleis Bahnhof Stadelhofen 1.6 Mia, Zimmerberg-Basistunnel II 1.7 Mia, Meilibachtunnel 1 Mia, Durchgangsbahnhof Luzern 4.9 Mia, Direttissima Neuchatel – La Chaux-de-Fonds 1.5 Mia, Tunnel Zürich Aarau 10 Mia oder

Herzstück Basel 14 Mia Fr.) sind die Kosten des Fiderisertunnels mit 160 Millionen Franken doch überblickbar und bescheiden (geht unter Kapitel «Portokasse»). Der Fiderisertunnel ist auch im Kontext von zukünftigen grenzüberschreitenden Bahnprojekten zu beurteilen und damit auch Bestandteil von wichtigen Ost-West- und Nord-Süd-Verbindungen in Europa.

Unzureichende Auftragserteilung führt zu einer beschränkten Aussagekraft des Berichtes Weidmann

Der Förderverein bezweifelt, dass die Analyse unter den vorgegebenen Bedingungen seriös durchgeführt werden konnte. Das UVEK übermittelte der ETH drei umfangreiche Listen mit insgesamt rund 260 Projekten. Für deren Prüfung standen lediglich 130'000 Franken sowie eine Bearbeitungszeit von vier Monaten zur Verfügung. Unter solchen Voraussetzungen ist eine gründliche verkehrswissenschaftliche Untersuchung nicht möglich. Dies zeigte sich auch bei der Präsentation vom 9. Oktober 2025. Die Autoren, Prof. Dr. Ulrich Weidmann und Dr. Michael Nold, konzentrierten sich fast ausschliesslich auf milliardenteure Grossprojekte. Kleinere und mittlere Projekte, darunter zahlreiche Vorhaben in Graubünden, wurden nicht weiter abgeklärt oder gewürdigt.

Entsprechend kritisch sieht das Vorgehen auch Jon Pult, Nationalrat SP/GR und Mitglied der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (UREK-N): «Die Übungsanlage für den Bericht Weidmann war von Anfang an falsch angelegt. Statt zu fragen, welche Bahnangebote die Schweiz für eine zukunftsfähige Entwicklung in allen Regionen braucht, wurde eine rein finanzpolitische Verzichtsplanung betrieben. Vor diesem Hintergrund überrascht es leider nicht, dass Graubünden und weite Teile des Berggebiets über die Klinge springen mussten. Bundesrat Röstli muss diese Übungsanlage im Interesse des nationalen Zusammenhalts dringend korrigieren.»

Der Kanton Graubünden muss im öffentlichen Verkehr endlich stärker berücksichtigt werden

Auffallend am Bericht Weidmann ist, dass in den ihm zur Verfügung gestellten Unterlagen und Listen nur die von den Kantonen eingereichten Projekte enthalten waren. Ob diese Projekte tatsächlich den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechen, wurde nicht ermittelt. Ebenso blieb offen, ob sinnvollere Alternativen zu diesen kantonalen Vorschlägen existieren könnten. Weiter durfte Prof. Weidmann keine eigenen verkehrsstrategischen Überlegungen einbringen. Diese Einschränkung musste zwangsläufig zu Ergebnissen führen, die nur begrenzt glaubwürdig sind.

Achse Basel – Zürich – Landquart – Unterengadin – Mals – Meran – Bozen – Venedig gehört zu den wichtigen Projekten

Aus bündnerischer Sicht muss der Bund die seit mehr als dreissig Jahren im kantonalen Richtplan eingetragene Achse Basel, Zürich, Landquart, Unterengadin,

Mals, Meran und Bozen endlich als integralen Bestandteil der schweizerischen Verkehrsplanung anerkennen. Diese Verbindung ist nicht nur für Graubünden von Bedeutung, sondern stellt eine wichtige europäische Entwicklungsachse dar. Sie verknüpft das Schweizer Mittelland mit den wirtschaftsstarken Regionen Nordostitaliens sowie mit dem Tiroler Zentralraum. Diese Achse erfüllt damit eine Funktion, die weit über die nationale Perspektive hinausgeht. Sie trägt zur Stärkung des transeuropäischen Personen- und Güterverkehrs bei, verbindet periphere Alpenregionen mit bedeutenden Metropolitanräumen und schafft neue Chancen für Tourismus, Wirtschaft und Mobilität im gesamten Alpenbogen. In ihrer strategischen Bedeutung ist sie mit den grossen europäischen Nord-Süd-Korridoren vergleichbar und kann als zeitgemässe Alternative zur vom Bund wiederholt verworfenen Ostalpenbahn betrachtet werden.

Achse muss in die Vernehmlassungsbotschaft aufgenommen werden

Der Bundesrat beabsichtigt, bis Juni 2026 eine neue Vernehmlassungsbotschaft vorzulegen, in der die nationale Projektliste neu geordnet wird. Für den Kanton Graubünden muss es oberstes Ziel sein, dass die Achse vom schweizerischen Mittelland nach Bozen verbindlich darin aufgenommen wird. Der Förderverein Alpenbahnkreuz Terra Raetica erwartet von der Bündner Regierung und vom Bundesrat, dass sie die Anliegen der Bergbevölkerung ernst nehmen. Die erwähnte Achse muss als vorrangiges Erschliessungsprojekt des Ostalpenraums in die schweizerische Verkehrsplanung aufgenommen werden. In der Vernehmlassungsbotschaft vom Juni 2026 muss mindestens ein Projektierungskredit vorgesehen sein.

Kontakt:

Dario Giovanoli – Präsident Förderverein Alpenbahnkreuz Terra Raetica
d.giovanoli@scuol-law.ch / 079 261 07 40