

Verkehrsverbindungen

Das Gebiet des heutigen Kantons Graubünden, das sich über den mittleren und östlichen Alpenbogen erstreckt, war dank seiner geografischen Lage und seiner topografischen Beschaffenheit seit der Antike ein wichtiger Transitraum für den Verkehr zwischen Nord- und Südeuropa. Die alpenquerenden Transitrouten über die Bündner Pässe hatten im Laufe der Jahrhunderte einen entscheidenden Einfluss auf das politische und wirtschaftliche Leben der Regionen, durch die sie verliefen.¹

Zu Beginn oblagen Bau und Unterhalt der Verkehrswege dem Churer Bischof und anderen Feudalherren. Mit dem Wegfall von deren Herrschaft ging diese Aufgabe auf Talgemeinschaften oder Transportgenossenschaften (Porten) über. Nicht selten waren die Transitwege jedoch in schlechtem Zustand, und der Unterhalt der Strassen bot vielfach Anlass für Streitigkeiten, die immer wieder das Eingreifen des Bundstags erforderten.² Im Spätmittelalter wurde die Septimer-Passstrasse fahrbar gemacht (1387) und die Viamala-Strasse verbreitert (1473). Während des ganzen 16. Jahrhunderts und bis weit ins 17. Jahrhundert hinein waren die Anbindung des Bündner Strassennetzes nach Norden und Südosten (Tardisbrücke und Strada Priula) die einzigen nennenswerten Ausbauarbeiten.

06.07
Vor dem Bau der Handelsstrassen im 19. Jahrhundert waren die Bündner Transitrouten zu einem grossen Teil nur mit Saumtieren oder vereinzelt mit kleinen Fuhrwerken begehbar. Tuschzeichnung von Jan Hackaert eines Abschnitts der Unteren Strasse über die Viamala im Jahr 1655.



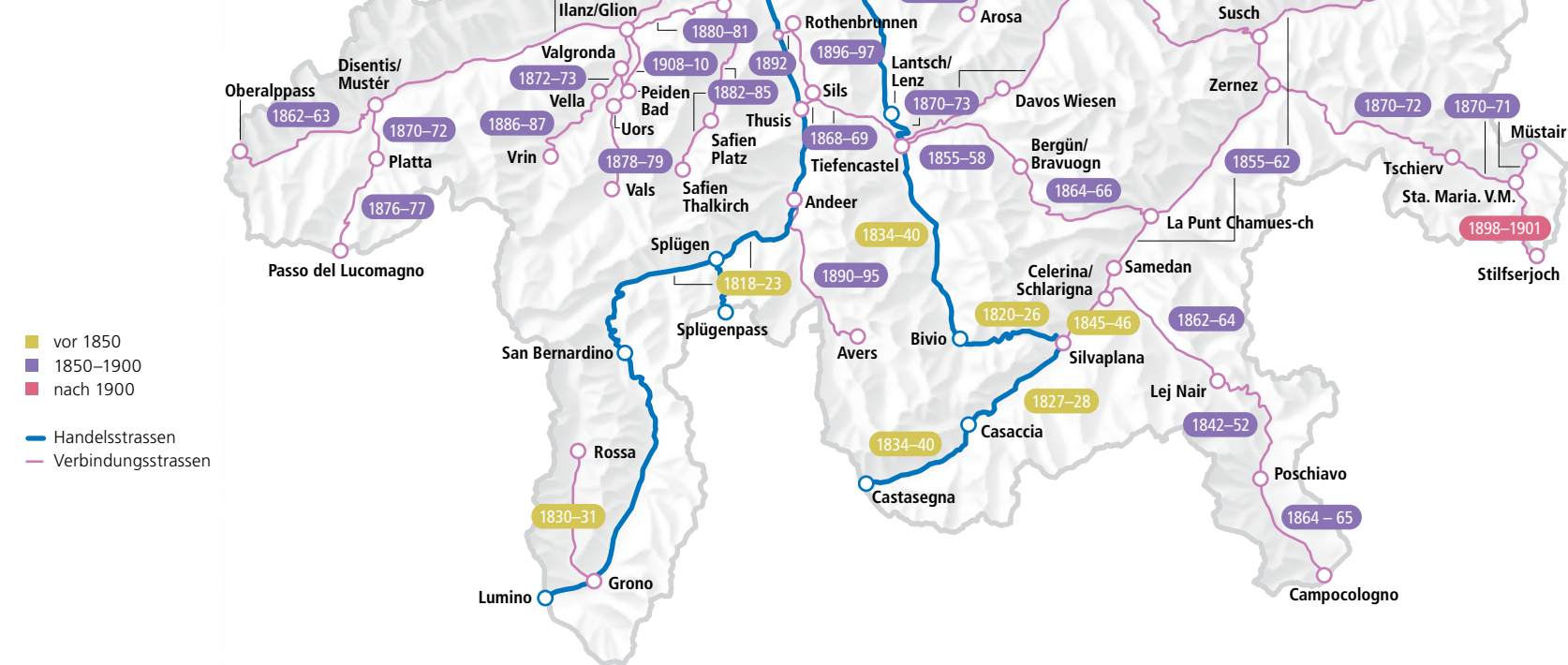
06.08
Die Streckenführung der zwischen 1818 und 1823 gebauten Handelsstrasse über den Splügen auf der nördlichen Seite, knapp unterhalb der Passhöhe. Auf dem Plan des Ingenieurs Carlo Donegani ist auch der 1841 erbaute Tunnel skizziert, der im Winter für mehr Sicherheit sorgen sollte.



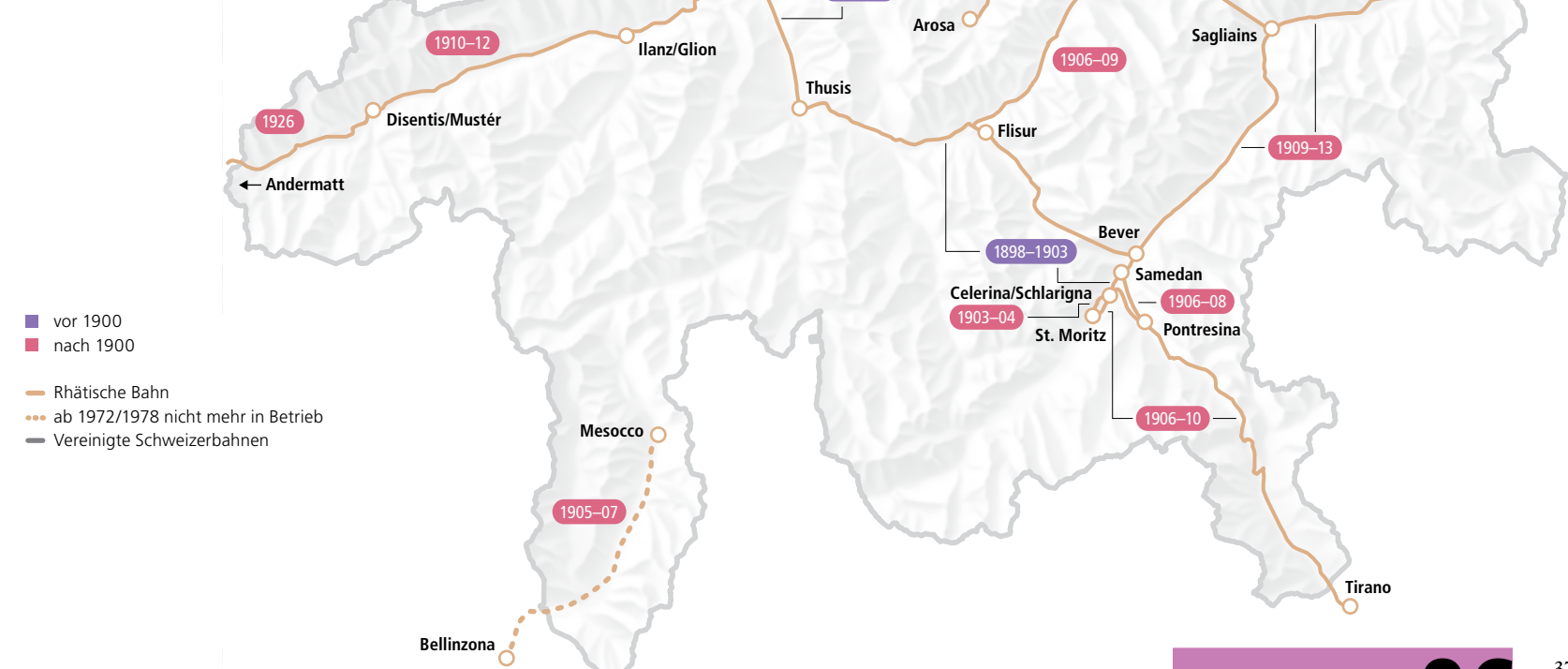
Erst ab dem Ende des 17. Jahrhunderts wurden bedeutende neue Bauvorhaben umgesetzt, so der Durchstich des Bergünersteins, der Ausbau der Splügen-Passstrasse oder der Bau neuer Brücken auf der Viamala-Strasse.³ Nebst den zwei Haupttrouten des alpenquerenden Verkehrs – der Unteren Strasse über Splügen und San Bernardino und der Oberen Strasse über Septimer beziehungsweise Julier und Maloja – prägten zahlreiche Wege und Pässe, die meistens nur zu Fuss oder mit Maultieren begehbar waren, die lokale und regionale Mobilität. 06.03, 06.07

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts waren nur wenige Strassenabschnitte befahrbar: Im besten Fall konnten die alpenquerenden Transitwege mit kleinen Fuhrwerken benutzt werden. Die Reichsstrasse am rechten Rheinufer zwischen Chur und St. Luzisteig ▶ 21.06, mit einer Abzweigung Richtung Ragaz, war seit 1786 für Fahrzeuge passierbar, doch die beschränkten finanziellen und organisatorischen Möglichkeiten verhinderten eine Fortführung der Arbeiten in Richtung der Alpenpässe. Erst nach der napoleonischen Zeit konnte der junge Kanton mit dem Ausbau der künstlichen Strassen entlang der Unteren (Splügen und San Bernardino) und der Oberen Strasse (Julier und Maloja) der Modernisierung der Transitstrassen neuen Schub verleihen. 06.08, ▶ 21.07 Nach dem Bau dieser «Kommerzialstrassen» widmete sich der Kanton ab circa 1840 der Planung und dem Bau der Verbindungsstrassen und den Strassen über den Albula- (1865) und den Flüelapass (1867). Nach 1850 und

06.01
Strassennetz in Graubünden um 1900, mit Baudaten
Im 19. Jahrhundert übernahm der Kanton eine zentrale Rolle bei der Entwicklung des Strassennetzes. Er stellte zunächst die Planung und Finanzierung der Sanierung der Haupttransitachsen und danach der regionalen Verbindungsrouten sicher. Die dritte, auf der Karte aus Platzgründen nicht dargestellte Etappe, betrifft die Anbindung der abgelegeneren Ortschaften an das Strassennetz.



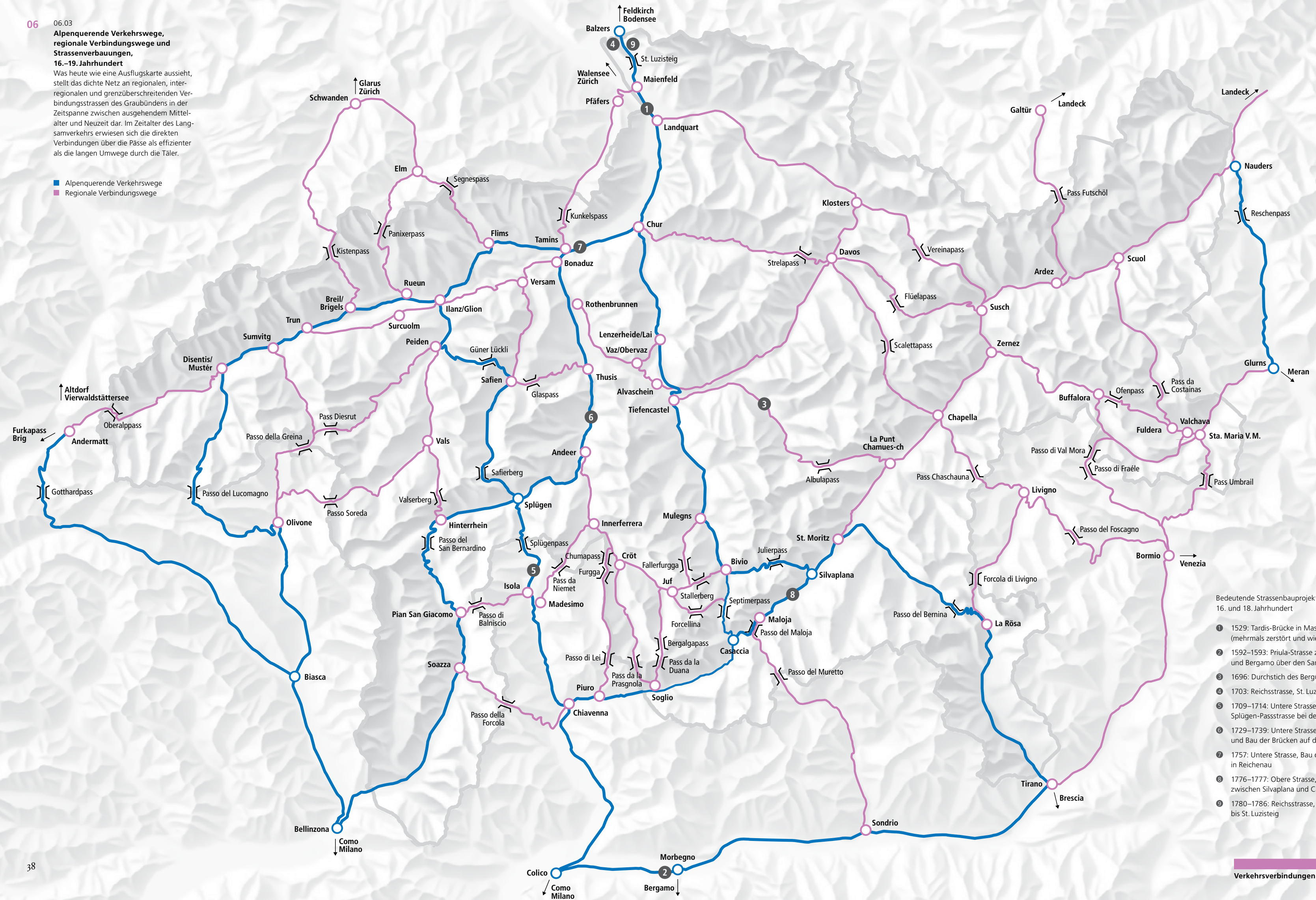
06.02
Schiennetz in Graubünden 2011 mit Bau- oder Einweihungsdaten
Die Entwicklung des Bahnnetzes in Graubünden verlief nach anderen Gesetzmässigkeiten als die des Transitverkehrs. Das südwestliche Kantonsgebiet, in dem sich seit dem Mittelalter die wichtigsten Transitachsen befanden, blieb schienenfrei. Eine Ausnahme bildete vorübergehend die Bahnstrecke Bellinzona–Mesocco. Die wiederholten Versuche Graubündens, im 19. und im 20. Jahrhundert eine internationale Bahnlinie zu erhalten, blieben erfolglos.



Alpenquerende Verkehrswege, regionale Verbindungswege und Strassenverbaunngen, 16.–19. Jahrhundert

Was heute wie eine Ausflugskarte aussieht, stellt das dichte Netz an regionalen, inter-regionalen und grenzüberschreitenden Verbindungsstrassen des Graubündens in der Zeitspanne zwischen ausgehendem Mittelalter und Neuzeit dar. Im Zeitalter des Langsamverkehrs erwiesen sich die direkten Verbindungen über die Pässe als effizienter als die langen Umwege durch die Täler.

- Alpenquerende Verkehrswege
- Regionale Verbindungswege



Bedeutende Strassenbauprojekte zwischen dem 16. und 18. Jahrhundert

- 1 1529: Tardis-Brücke in Mastrils (mehrmals zerstört und wieder aufgebaut)
- 2 1592–1593: Priula-Strasse zwischen Morbegno und Bergamo über den San Marco-Pass
- 3 1696: Durchstich des Bergünersteins
- 4 1703: Reichsstrasse, St. Luzisteig-Befestigungsbau
- 5 1709–1714: Untere Strasse, Ausbau der Splügen-Passstrasse bei der Cardinello-Schlucht
- 6 1729–1739: Untere Strasse, Ausbau der Strasse und Bau der Brücken auf der Viamala
- 7 1757: Untere Strasse, Bau der Rheinbrücken in Reichenau
- 8 1776–1777: Obere Strasse, Ausbau der Strasse zwischen Silvaplana und Casaccia
- 9 1780–1786: Reichsstrasse, Ausbau der Strasse bis St. Luzisteig

06 bis ins 20. Jahrhundert folgte der Ausbau der Verbindungsstrassen auch zu abgelegenen Dörfern und Siedlungen (Gemeindestrassen). 06.01 Im Laufe des 20. Jahrhunderts wurde das Strassennetz mehrfach erneuert und verbessert. Die bedeutendste Veränderung war der Bau der Nationalstrasse N13, mit dem Ende der 1950er-Jahre begonnen wurde, und insbesondere 1967 der Bau des San Bernardino-Autobahntunnels. 06.10 Mit dem Bau der N13, der Aufwertung der Prättigauerstrasse (2002) und der Julierpassstrasse (2020) zu Nationalstrassen übernahm der Bund zentrale Befugnisse für die Verkehrsplanung in Graubünden.⁴

Der Bau der Kommerzialstrassen hatte dem Kanton Graubünden im 19. Jahrhundert während ein paar Jahrzehnten einen Wettbewerbsvorteil gegenüber konkurrierenden Transitrouten verschafft und ein beachtliches Wachstum des Verkehrsaufkommens ermöglicht. Durch die Eröffnung der Eisenbahntunnels am Brenner (1867), durch den Mont-Cenis (1871) und den Gotthard (1882) fand die zentrale Bedeutung der Bündner Alpenpässe als internationale Transitwege ein abruptes Ende. Obwohl Chur schon seit 1858 über eine Zugverbindung nach Norden verfügte, konzentrierte sich die Debatte rund um die Eisenbahn in Graubünden lange – und letztendlich vergebens – hauptsächlich auf die Forderung einer Eisenbahn-Transversalen, der «Ostalpenbahn».⁵ Erst eine private Initiative aus tourismusnahen Kreisen konnte die Diskussionen in den 1880er-Jahren auf die Notwendigkeit einer Schmalspur-Verbindungsbahn lenken. Nach der Eröffnung der Eisenbahnlinie Landquart–Klosters–Davos 1889/90 kam die Bahn in einem knappen Vierteljahrhundert auch in weiteren Bündner Tälern an.⁶ 06.09

Bis heute ist das vor dem Ersten Weltkrieg gebaute Eisenbahnnetz im Wesentlichen unverändert geblieben – mit Ausnahme des Baus der Linie über den Oberalppass 1926 und der Eröffnung des Vereina-Tunnels 1999. In den 1930er-Jahren wurde hingegen das lange diskutierte Projekt einer Bahnverbindung durch das Bergell aufgegeben. Nach der Schliessung der Eisenbahnlinie zwischen Bellinzona und Mesocco in den Jahren 1972/1978 verschwanden die traditionellen Transitrouten definitiv aus der Bündner Bahngeografie. 06.02

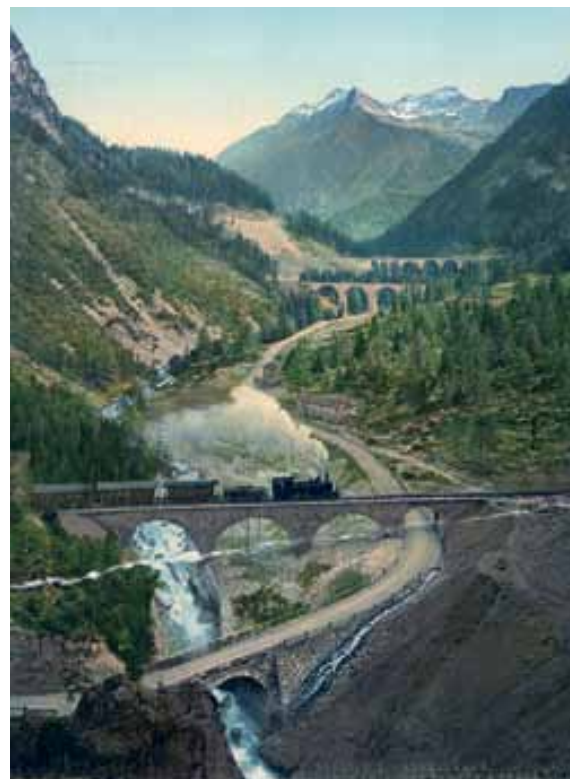
In den ersten Jahrzehnten ihres Bestehens profitierte die Bündner Schmalspurbahn von einer ersten starken Entwicklung der Tourismus-

branche und verzeichnete eine rapide Zunahme der beförderten Anzahl Passagiere und der transportierten Gütermengen. Der Erste Weltkrieg löste jedoch eine Krise aus, die bis in die 1940er-Jahre andauerte, mit einigen Anzeichen einer Erholung Ende der 1920er-Jahre. Diese konnte nur dank der öffentlichen Unterstützung und der Übernahme der Privatbahnen (Bernina, Bellinzona-Mesocco, Chur-Arosa) durch die Rhätische Bahn überwunden werden. Letztere war mittlerweile de facto zu einem staatlichen Unternehmen geworden.⁷ Der Personenverkehr erfuhr in den letzten Jahren des Zweiten Weltkrieges und gegen Ende der 1950er-Jahre einen markanten Aufschwung. Während der Güterverkehr in der zweiten Hälfte der 1960er-Jahre angesichts der Konkurrenz durch den Strassenverkehr stagnierte, nahm der Personenverkehr parallel zum wachsenden Autoverkehr weiter zu: ein Zeichen für die steigende Gesamtmobilität, die insbesondere auf die stets zunehmende Bedeutung des Tourismussektors zurückzuführen ist. 06.04

Ein prägendes Merkmal der Mobilität in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts war auch in Graubünden das Automobil. Nach der schrittweisen Aufhebung der Fahrverbote in den 1920er-Jahren nahm die Anzahl zugelassener Automobile in Graubünden rasch zu. Die Verbesserung der Strassenbeläge wie im Allgemeinen die günstige Konjunkturlage nach dem Zweiten Weltkrieg führten zu einem unaufhaltenden Wachstum des motorisierten Strassenverkehrs. 06.05

Die Entwicklung des Verkehrssystems brachte langfristig eine deutliche Verkürzung der Reisezeiten mit sich. Diese war im 19. Jahrhundert auf die besseren Strassen und auf die Einführung schneller Postkutschensverbindungen, sowie in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts vor allem auf die Eisenbahn und auf die Postautolinien zurückzuführen. In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts und in den ersten Jahrzehnten des 21. Jahrhunderts wurden die Fahrzeiten vor allem durch den Autoverkehr weiter verkürzt. 06.06

1 Buć 1917, S. 2, 11; Pieth 1945, S. 85.
2 Hilfiker 2000, S. 66.
3 Pieth 1945, S. 85, 272.
4 Simonett 2000, S. 66–69.
5 Schutz 2019.
6 Catrina 1972, S. 9–22.
7 Capaul 1974, S. 69–70.



06.09 Mit dem Bau der Albula-Bahn zwischen 1898 und 1903 beteiligte sich der Kanton – seit 1896 Mehrheitsaktionär der Rhätischen Bahn – stärker am Ausbau des Bündner Bahnnetzes. Aufnahme der Viadukte zwischen Preda und Berggün um 1903.

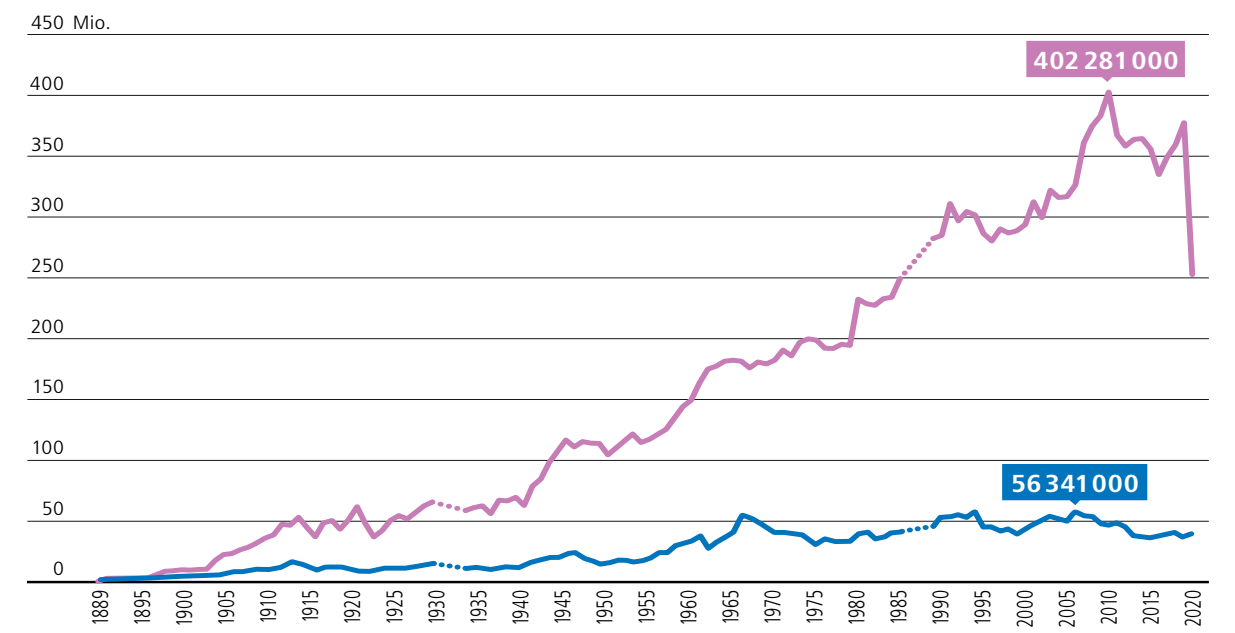


06.10 Mit der Eröffnung des San Bernardino-Autobahntunnels im Jahr 1967 erhielt Graubünden seine wichtige – wenn auch nun untergeordnete – Bedeutung für den alpenquerenden Transitverkehr zurück und sorgte für eine sichere Verbindung zwischen dem Misox und dem Rest des Kantons. Die Aufnahme zeigt feiernde Arbeiter beim Durchstich im April 1965.

06.04 **Personen- und Güterverkehr-Transportleistungen der Rhätischen Bahn, 1889–2020**

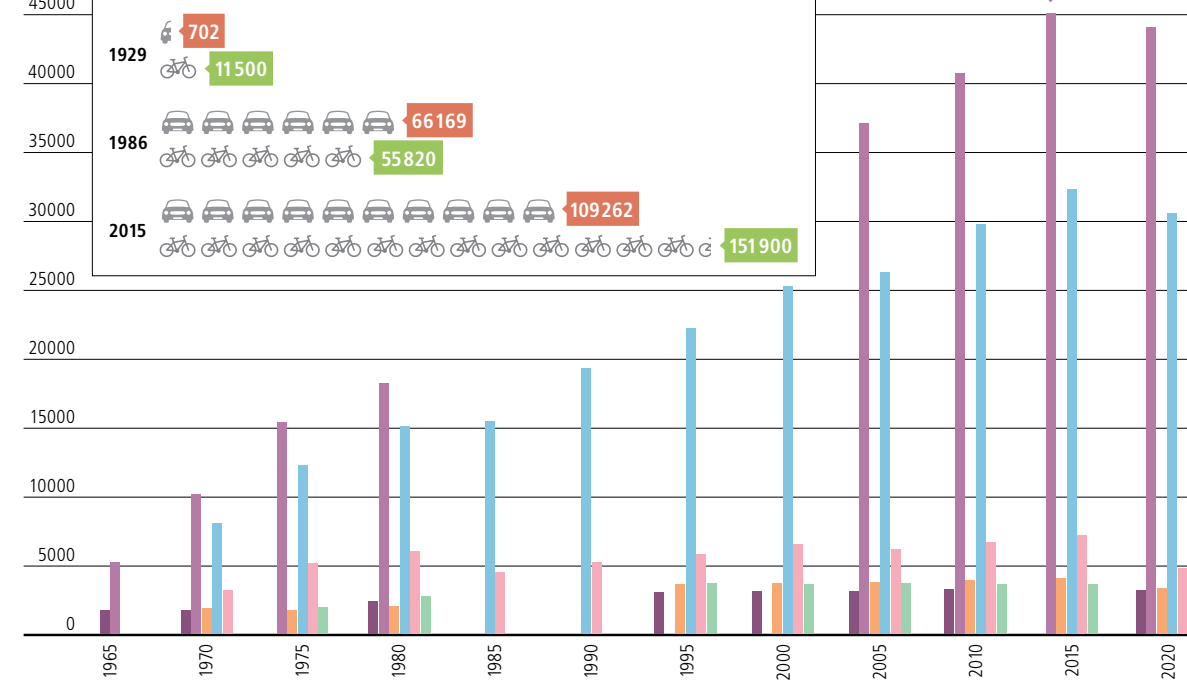
Trotz stetig steigender Mobilität zeigt die Grafik einen Rückgang des Güterverkehrs der Bahn zwischen 1914 und 1940 und in den ersten Nachkriegsjahren. Die Abnahme des Bahnreiseverkehrs Mitte der 1960er-Jahre kann auf die wachsende Konkurrenz durch den Autoverkehr zurückgeführt, während seine Erholung in den 1980er-Jahren mit dem blühenden Tourismus erklärt werden kann. Nach einem Höhepunkt im Jahr 1966 stagniert der Güterverkehr hingegen. Der drastische Einbruch des Personenverkehrs im Jahr 2020 ist eine Folge der Covid-19-Pandemie.

■ Personenkilometer
■ Tonnenkilometer (ohne Gepäck, Vieh und Post)



50000 Fahrzeuge

Personenwagen und Fahrräder in Graubünden



06.05 **Automobile und Fahrräder in Graubünden in den Jahren 1929, 1986 und 2015**
Der Siegeszug des Automobils im 20. Jahrhunderts ist offensichtlich. Bemerkenswert ist allerdings auch das Fortbestehen des Fahrrads, das sich in einem Jahrhundert vom Fortbewegungsmittel zum Freizeitgerät gewandelt hat. Die Zunahme des Autoverkehrs ab Mitte der 1960er-Jahre zeigt sich insbesondere auf der N13, während die Hauptstrassen eine wesentlich geringere Steigerung des Verkehrsaufkommens verzeichnen. Die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie waren weniger stark ausgeprägt, als im öffentlichen Verkehr.

Autoverkehrszählung (Jahresdurchschnitt des täglichen Verkehrsaufkommens über die ganze Woche und über 24 Stunden) 1965–2020

■ Julier, Silvaplana
■ Maienfeld (Autobahn)
■ Castasegna
■ Domat/Ems (Autobahn)
■ San Bernardino (Tunnel)
■ Disentis

06.06 **Entwicklung der Reisezeiten, 1524–2022**
Obschon die Darstellung für die Zeit vor 1800 auf ungefähren Daten beruht, zeigt sie die Auswirkungen des Baus von Handelsstrassen und Eisenbahnen, wie auch der Verbreitung des Automobilverkehrs deutlich auf.

Fahrzeiten in Stunden

■ Chur–Walensee–Zürich
■ Chur–Lindau
■ Chur–Splügenpass–Chiavenna
■ Chur–San Bernardino–Bellinzona
■ Chur–Julierpass–Silvaplana
■ Susch–Flüelapass–Davos Dorf

