

# Die Spätzünder

Vor hundert Jahren fiel das Bündner Autoverbot – der Kanton erhielt danach die aufwendigste Strasseninfrastruktur des Landes

SIMON BUNDI

Ein Blick in den Rückspiegel muss sein: Es war mitten in der Sommersaison des Jahres 1900, als das «Bündner Tagblatt» zu berichten wusste, dass ein Automobil die 55 Kilometer lange Strecke zwischen St. Moritz und Scuol in zweieinhalb Stunden zurückgelegt habe. Dazu schob es eine bissige Bemerkung nach: «Aber so zu reisen, ist doch kein Vergnügen. Es duftet nach Benzin, Schmieröl und ein wenig nach Protzenhaftigkeit.»

Der Automobilismus, ein erst in den 1890er Jahren im Schoss der Pariser Bourgeoisie entstandener Lifestyle, hatte nicht nur in Graubünden das Potenzial zur Provokation. Das «automatische Führwerk» falle «dem ganzen Volk zur Last», schrieb der Berner Josef Viktor Widmann 1905.

In Graubünden war es zunächst ganz profan die Unfallgefahr, die im August 1900 zum totalen Verbot führte. Mit der entsprechenden Verordnung habe die Regierung «einem blossen Sport zu liebe» richtigerweise nicht abgewartet, «bis ein Paar Kutschen samt Insassen in irgendeiner Schlucht zerschellt lagen», schrieb die «Neue Bündner Zeitung» kommentierend.

Zwar ist für einen derart grossen geografischen Raum kein vergleichbares Autoverbot bekannt, doch Fahrbeschränkungen, etwa für Pässe, gab es auch im Kanton Uri. In den zehn Volksabstimmungen, die zwischen 1907 und 1925 in Graubünden zur Frage «Auto – Ja oder Nein» stattfanden, argumentierten Touristenorte wie Pontresina noch 1910 mit der Ruhe der Gäste für eine Beibehaltung des Verbotes. Dies änderte sich mit dem Ersten Weltkrieg, der die Hotellerie in die Krise stürzte.

Mitte der 1920er Jahre war ohnehin klar, dass irgendwann der Bund die Sache regeln würde, sollte das Verbot länger bestehen bleiben. Hingegen erwartete die Bevölkerung in Durchgangsorten wie Maienfeld oder Zizers noch immer nur Nachteile durch das Auto, allen voran Staub und Strassenschäden. Als das Verbot im Sommer 1925 fiel, war der Ausgang der Abstimmung denkbar knapp, die Stimmbeteiligung nicht sonderlich hoch. Gut möglich, dass ein Teil der Bauern am 21. Juni noch auf den Maisäassen weilte.

## Hotspot Oberengadin

Ins ehemals autokritische Pontresina fuhr bereits im Sommer 1937 mehr als ein Drittel der Gäste mit dem Auto. In Europa und Amerika war die erste Blütezeit des Autotourismus angebrochen, und Graubünden war plötzlich vorne mit dabei. Im Oberengadin, wo damals jeder fünfte Bündner Personenwagen registriert war, stampte der Automobilclub der Schweiz (ACS) 1929 die Internationale Automobilwoche aus dem Boden. Den rund zehntausend Zuschauern wurde einiges geboten: Kilometerrennen, Sternfahrt, Geschicklichkeitsfahren, Schönheitskonkurrenz und das Bernina-Bergrennen als Krönung.

Der Kurort St. Moritz, unweit von Julier- und Malojapass gelegen, druckte Tourenvorschläge für Autotouristen sogar in Englisch, während die beiden Pässe mit Bundeshilfe begradigt, asphaltiert und dank dem ACS mit SOS-Telefonen ausgerüstet wurden. Mehr noch: Ab Januar 1934 war der Julier die erste fahrbare Auto-Winterverbindung über die Alpen. Das Fahrerlebnis durch den freigeöffneten Pass verschmolz nicht nur mit dem damals boomenden Erlebnis Wintersport. Die «schöne Strasse in der schönen Landschaft» war in Zeiten der geistigen Landesverteidigung auch ein Kristallisationspunkt der Schweizer Identität par excellence.

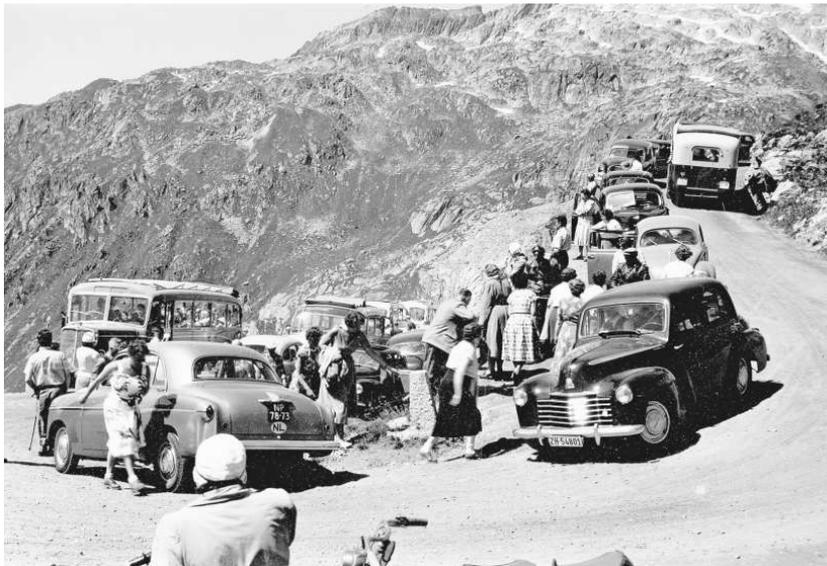
## Bündner Spezialitäten

Mit dem Wirtschaftsaufschwung nach dem Zweiten Weltkrieg zog ein neuer Massentourismus ein, mehr und mehr Menschen fuhren mit dem eigenen Auto in eines der neuen Skigebiete. Von



Bei der ersten St. Moritzer Automobilwoche im August 1929 rast der Deutsche Adolf Rosenberger im Kilometerrennen dem Sieg entgegen. Auf der frisch asphaltierten Shellstrasse erreicht er einen Durchschnitt von 193 km/h.

FOTOSTIFTUNG GRAUBÜNDEN



Ein Unfall? Nichts geht mehr am Oberalppass. Die Reisebusse und Postautos zeugen vom Aufschwung des Car-Reisegeäfts in der Nachkriegszeit. Das Bild entstand vermutlich Anfang der 1950er Jahre.

STAATSBIBLIOTHEK GRAUBÜNDEN

## Insgesamt zehn Volksabstimmungen fanden in Graubünden zwischen 1907 und 1925 zu der Frage «Auto – Ja oder Nein» statt.

einem dünnen Rinnsal scholl der Verkehr zu einem reisenden Strom an. In Pontresina war nun wieder die Ruhe der Gäste angesagt, das Dorf erhielt eine der ersten Bündner Umfahrungen.

Nicht jede verstopfte «Dorfschlucht» wurde derart zügig entlastet. Die Zustände waren teilweise prekär. «Vor allen Haustüren lauerte beständig der Tod», kommentierte ein Beobachter Mitte der 1970er Jahre, als neben der Bergeller Gemeinde Borgonovo die Arbeiten an der Umfahrung endlich begannen. Ab jenem Jahrzehnt wurden die Planungsphasen länger, Einsprachen von Privaten und Anliegen des Umwelt- und Landschaftsschutzes hatten daran ihren Anteil. Trotzdem sorgte die Opposition – wie auch in der übrigen Schweiz – für keine grossen Brüche, dafür aber für Verzögerungen in der Bündner Verkehrspolitik.

Das einzige Grosseprojekt, das aus Umweltschutzgründen nicht gebaut wurde, war die Schnellstrasse Reichenau-Ilanz. Dafür erhielt die kleine Gemeinde Trin 1994 ihren 115 Millionen teuren Umfahrungstunnel. Im nahen Flims dauerte es bis 2007, ehe die Umfahrung eröffnet wurde – und an schönen Wintertagen nicht mehr die Poli-

zei den Verkehr im Dorf regeln musste. Umfahrungen waren da schon längst zu einem Bündner Erfolgsmodell geworden. Die Bypässe entlasten nicht nur, sie beschleunigen auch den Zubringerverkehr. Keine andere Region im Alpenraum und kein anderer Schweizer Kanton erhielt eine vergleichbar aufwendig gebaute Strasseninfrastruktur wie der Spätzünder Graubünden.

## Raststätte als Reiseerlebnis

Es ist aus heutiger Sicht erstaunlich, was manche Postkarten der 1970er Jahre zeigen: die N 13 durch die Viamala, den San-Bernardino-Tunnel (1967 als modernstes Stück Schweizer Strasse eröffnet) oder die Staumauer Punt dal Gall bei Zernez mit Postautos auf der Mauerkrone. Die tausendfach verkauften Motive relativieren eine bisher gängige Forschungsmeinung. Sie zeigen, dass sich das Bild der Schweiz bereits damals nicht im Mythos des Ländlichen erschöpfte. Die betonierte und motorisierte Alpen-Schweiz war für viele Menschen ein Teil des Reiseerlebnisses: «Salut. Il est 10 heures, nous prenons le petit déjeuner au pied du St. Bernard, il fait déjà chaud, le ciel est beau, les cimes

sont encore enneigés, en un mot, c'est «super», à tout à l'heure en Italie.» So steht es 1978 auf der Rückseite einer Postkarte der Raststätte San Bernardino Nord. Die schöne und spektakuläre Strasseninfrastruktur führt Graubündens Autotouristen bis heute in schöne Landschaften.

Ausflugsfahrten waren immer ein wichtiger Teil der Lust am Automobil. Erstaunlicherweise wusste die Schweizer Mobilitätsgeschichte bisher wenig über Autofaszination. Dabei zeigt bereits ein Blick in die Alben der meisten Schweizer Familien, dass sich über die letzten hundert Jahre Menschen jeden Alters und jeder Schicht mit Motorfahrzeugen fotografieren liessen. Die körperliche Nähe zwischen Mensch und Maschine, das Anfassen und Berühren, das Draufsitzen, wo kein Sitzen vorgesehen ist: Automobile «ergriffen und ergreifen das Leben, die Wünsche, die Körper und die Fantasien von mehr Menschen in den Industrienationen nach wie vor auf intensivere Weise als jede andere Gruppe technische Artefakte», schreibt der deutsche Technikhistoriker Kurt Moser.

Ohne Autolust wären Motorfahrzeuge kaum zur wichtigsten Erfindung

St. Moritz druckte Tourenvorschläge für Autotouristen, während Julier und Maloja begradigt, asphaltiert und mit SOS-Telefonen ausgerüstet wurden.

des 20. Jahrhunderts geworden. Sie umfasst weit mehr als Autorennen oder das Prestige von Luxusfahrzeugen, denn auch Camionneure liessen sich mit ihren Lastwagen fotografieren. «Nie spürst du den Atem deines Motors besser, als wenn du ganz allein durch die geheimnisvolle Nacht steuerst», schrieb der Postautochauffeur Albert Sigrist 1940 über seine Fahrten durch das Bergell. Sein Wagen sei für ihn ein «treuer, dankbarer Kamerad» geworden, den er «lieben» gelernt habe.

Wie weit diese Liebe gehen kann, sagte ein Jugendlicher 1994 in der Sendung «Zebra» des Schweizer Fernsehens vor dem McDonald's in Chur: «Also i han mier amel gsait – früener no – zerschit kunnts Auto, denn kunnt d Fründin und denn kömmed d Kollega.»

Der Historiker Simon Bundi leitet das Museum der Emil Frey Classics in Safenwil. Er ist Mitverfasser eines neu erschienenen Buchs zur Bündner Automobilgeschichte. Simon Bundi, Isabelle Fehlmann, Christoph Maria Merki, Flurina Graf, Kurt Moser: Das Jahrhundert des Automobils. Graubünden 1925–2025, herausgegeben vom Institut für Kulturforschung Graubünden, AS-Verlag, 325 Seiten, ca. 180 Abbildungen.