



100 JAHRE AUTOMOBIL IN GRAUBÜNDEN

Von Verboten, Visionen und Verkehr

Graubünden und seine legendären Passfahrten begeistern seit Jahrzehnten motorisierte Zeitgenossen. Ein Blick zurück zeigt, dass diese Begeisterung erst wachsen musste. Der Start in ein motorisiertes Bündnerland war holprig, verhalten und am Anfang sogar verboten.

Text: Domenica Flütsch

Das Automobil, Symbol für Freiheit, Fortschritt und Mobilität, hatte in Graubünden einen schwierigen Start, sogar so gut wie keinen. Als einziger Kanton der Schweiz galt im Bündnerland ein Fahrverbot für das neuartige Vehikel. Mit der Aufhebung vor hundert Jahren begann ein intensives Kapitel Mobilitätsgeschichte. Heute, ein Jahrhundert nach der Aufhebung des Verbotes, blickt Graubünden auf eine bewegte Geschichte der Motorisierung zurück, das Auto und die damit verbundene Infrastruktur haben Graubünden geprägt. Tourismus, Gewerbe und Industrie haben davon ebenso profitiert wie die Bevölkerung, die individuelle Mobilität revolutionierte den Alltag.

VERBOT! BÜNDNER STURKÖPFE

Ungeheuerliche Szenen spielten sich im Sommer des Jahres 1900 in Graubünden ab: Monströse, stinkende und rasende Ungetüme tummelten sich immer öfter auf den Strassen, machten die Pferde scheu und gefährdeten Fuhrwerke, Mensch und Tier. Eine Gefahr war das technische Wunderwerk, keineswegs ein Segen. Am 17. August 1900 entschied der Kleine Rat, ebenso ungeheuerlich: NA, NEIN, NO zur freien Fahrt des Automobils auf Bündner Strassen. Im grössten Kanton trat das «Gesetz über das Verbot des Mo-



Feindbild Automobil: Flugblatt von 1925.

(Bild: © Automobil Club der Schweiz)

← Kurvenreiches Fahrvergnügen:
Arosa Classic Car.



1



2

torfahrzeugverkehrs» in Kraft, notabene auch im einzigen Kanton der Schweiz. Damit zog das technische Wunderwerk Automobil vorerst mal am Bergkanton und seinen abenteuerlichen Passstrassen vorbei. Wer es trotz Verbot mit Automobil in den Kanton wagte, hatte sich entweder um eine Ausnahmegewilligung bemüht oder musste Pferde vorspannen. Nach dem ersten Weltkrieg wuchs der Druck von aussen: je länger je mehr drängten Bund, Handel und Industrie auf eine einheitliche Verkehrspolitik und eine Öffnung. Was soll man sagen: Die Bündner blieben wie man sie kennt, stur und standhaft. Insgesamt 7 Mal in 25 Jahren pilgerten sie an die Urne, bis das Fahrverbot zu Fall kam. Mit einer knappen Mehrheit von gerade mal 52 Prozent und massivem Widerstand in ländlichen Gebieten war es 1925 dann soweit.

VOM MYTHOS ZUR MASSENMOBILITÄT

Nun konnte sie auch in Graubünden beginnen, die neue Ära. Zögerlich aber unaufhaltsam hielt das Auto Einzug in den Bündner Alltag. Der Start war – buchstäblich – holprig, viele Strassen mussten erst befestigt, verbreitert oder überhaupt gebaut werden. 1925 wurden im Kanton 136 Personenwagen zugelassen, nicht einmal jeder tausendste Bündner besass damals ein Auto. Be-



3

reits fünf Jahre später stieg die Zahl auf 1051 bewilligte Autos, was bereits ein Auto auf 120 Köpfe machte. In den Nachkriegsjahrzehnten nahm der Automobilbestand rasant zu. 1950 waren in Graubünden knapp 5000 Fahrzeuge registriert – 1980 bereits über 50 000. Im Jahr 2024 zählte Graubünden 206 111 ständige Einwohnerinnen und Einwohner mit total 200 205 zugelassenen Fahrzeugen (davon 126 146 Personenwagen). Besonders der Tourismus profitierte vom Auto, entlang neuer Verkehrsachsen entstanden Hotels, Pässe wie der Julier oder der Flüela wurden zu Magneten für Motorrad- und Autofahrer. Mit der Eröffnung des San-Bernardino-Strassentunnels 1967 wurde ein Meilenstein geschaffen: Der damals längste Strassentunnel der Schweiz ermöglichte die ganzjährige Verbindung ins Tessin. Der freie Weg in den Süden – ohne Schneeketten und ohne Umwege. Gleichzeitig wuchsen Umweltbedenken. Ab den 1970er-Jahren prägten Luftverschmutzung, Lärm und die Zerschneidung von Landschaften zunehmend den Diskurs. Die 1987 lancierte Alpen-Initiative forderte eine Verlagerung des Transitverkehrs auf die Schiene – eine Idee, die in Graubünden viel Sympathie fand.

Das Automobil ist DAS technische Kulturgut des 20. Jahrhunderts, so wie dies die Eisenbahn für das 19. Jahrhundert ist. Trotz Fortschritt und individueller Freiheit stand das Automobil im Lauf der Zeit

- 1 In Scuol wird 1909 ein Auto mit Pferdekraft durch das Dorf geschleppt. (Bild: Staatsarchiv Graubünden, StAGR FN XII Nr. 11319a/A)
- 2 Plakat eines der ersten Schweizer Bergrennen Tiefencastel-Lenz-Lenzerheide. (Bild: Reproduktion Originalplakat von Franz Gyax)
- 3 Mineure feiern den Durchstich des San Bernardino-tunnels 1965. (Bild: Hans Gerber)

auch immer wieder in der Kritik. Die Argumente, die bis 1925 dafür sorgten, dass Autos in Graubünden nicht willkommen waren, sind auch heute noch aktuell: Damals wie heute ging es um Lärmbelastung und Abgase, Verkehrssicherheit und um die Frage, inwieweit der öffentliche Raum vom Auto in Anspruch genommen werden soll. Was heute jedoch drängend hinzu kommt, ist die Klimasituation und die Frage nach der Grenze des Individualverkehrs angesichts der wachsenden Bevölkerung und den zunehmenden Mobilitätsansprüchen unserer Gesellschaft.

Anlässlich von «100 Jahre Automobil in Graubünden» werden verschiedene Veranstaltungen im ganzen Kanton Graubünden beworben und durchgeführt und auch solch drängende Fragen diskutiert.

➔ www.100jahreautomobil.gr

Museum der Emil Frey Classics

EINE REISE DURCH 100 JAHRE
BÜNDNER AUTOGESCHICHTE

Auto-Ausflüge und das Clubleben im ACS und TCS waren bei den frühen Automobilisten in Graubünden (am Steuer sassen nur wenige Frauen) hoch im Kurs. Die Clubs riefen 1929 im Oberengadin auch die Internationale St. Moritzer Automobilwoche ins Leben: Ein riesiger Anlass mit Bergrennen, Schönheits- und Geschicklichkeitswettbewerben. Die neue Sonderausstellung überrascht mit einer völlig neuen Raumaufteilung und zwölf Fahrzeugen, vom Lancia Lambda von 1925 bis zum top erhaltenen Toyota Corolla von 1995, vom SS Jaguar 100 aus den 1930er-Jahren bis zum Saurer Postauto. Dazu gibt es eine Fülle historischer Fotos und Filmaufnahmen aus den verschiedensten Archiven und Privatsammlungen, darunter einen restaurierten 16mm-Film des Bergrennens Tiefencastel-Lenzerheide in Farbe.



➔ www.emilfreyclassics.ch/museum/

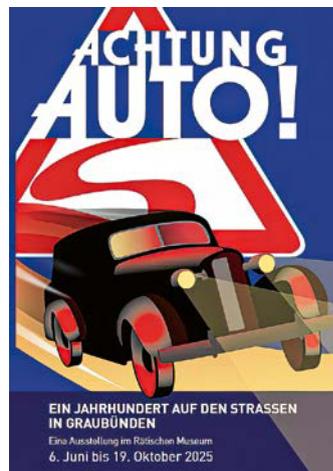
Rätisches Museum

ACHTUNG AUTO!

Die Ausstellung «Achtung Auto! Ein Jahrhundert auf den Strassen in Graubünden» lotet aus, wo die Autolust und der Autofrust besonders hoch sind, welche Themen und Fragen sich immer wieder stellen und welche Aspekte besonders starke Emotionen bewirken. Die Besuchenden sind eingeladen, sich mit den vielfältigen Aspekten der Automobilität in Graubünden einst und heute auseinanderzusetzen.

6. Juni bis 19. Oktober 2025

➔ raetischesmuseum.gr.ch



Arosa Classic Car

20 JAHRE BERGRENNEN

Die Arosa ClassicCar bietet seit 20 Jahren historischen Motorsport in schönsten Bergkulisse. Jährlich messen sich an die 200 historische Fahrzeuge auf der rund 7,5 km langen Bergstrecke von Langwies nach Arosa. 76 Kurven und ein Höhenunterschied von 420 Metern fordern die Fahrer der verschiedenen Rennkategorien. Neben dem eigentlichen Rennspektakel bietet die Veranstaltung ein vielfältiges Rahmenprogramm mit Fahrzeugkorso der teilnehmenden Automobile, Renntaxifahrten und ein grosszügiges Fahrerlager.



4. bis 7. September 2025

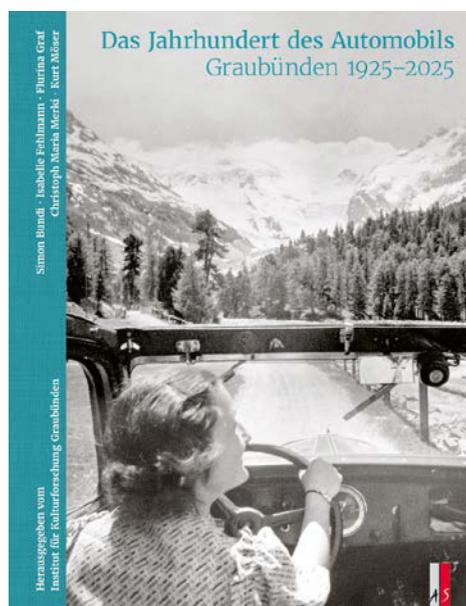
➔ www.arosaclassiccar.ch

DAS JAHRHUNDERT DES AUTOMOBILS

Graubünden 1925–2025

Geschichte der motorisierten Mobilität eines Bergkantons zwischen Strassenbau und Landschaft, Abenteuerfahrten und Rennfieber. Mobilitätsbiografien geben Einblicke in die vielschichtigen Beziehungen zwischen Mensch und Maschine mit einer Fülle nie publizierter Bilder aus Archiven und Privatbeständen.

Graubünden – bis 1925 mit seinem Autoverbot ein europäischer Sonderfall. Seitdem haben Motorfahrzeuge auch im Alpenkanton die Welt verändert. Erst seit 1925 ist Autofahren in Graubünden (fast) uneingeschränkt erlaubt. Der späte Start ist längst aufgeholt, heute besitzen die Bündnerinnen und Bündner pro Kopf sogar mehr Autos als der Rest der Schweiz. In den vergangenen 100 Jahren erlebte Graubünden alle Vorteile, Reize und Herausforderungen dieser Erfindung, die Alltag und Tourismus grundlegend veränderte. Schöne Strassen ermöglichten Landschaftserlebnisse, derweil der Strom der Massenmotorisierung eine Autobahn und Umfahrungen nötig machte. Fünf Forscherinnen und Forscher präsentieren die Geschichte des motorisierten Verkehrs in Graubünden in ihrer ganzen Spannweite, ergänzt durch Mobilitätsporträts von Menschen unterschiedlicher Altersgruppen. Eine Geschichte über eine persönliche Maschine, die emotional und verkehrspolitisch nicht wirkmächtiger sein könnte. Simon Bundi ist in Chur und Zignau aufgewachsen. Der promovierte Historiker leitet das Museum der Emil Frey Classics in Safenwil, wo er mehrere Ausstellungen zur Geschichte des Automobils realisiert hat. Das «Jahrhundert des Automobils» entstand am Institut für Kulturforschung Graubünden in Zusammenarbeit mit HistorikerInnen und einer Ethnologin.



Zum Buch:

Das Jahrhundert des Automobils
Graubünden 1925–2025
Simon Bundi, Isabelle Fehlmann, Flurina Graf,
Christoph Maria Merki, Kurt Möser
Herausgegeben vom Institut für Kulturforschung
Graubünden
240 Seiten, mit zahlreichen Abbildungen, Hardcover,
CHF 49.–, ISBN: 978-3-03913-070-2