

Die Anmassung des Wissens, das Bündner Autoverbot und die Zukunft der Atomtechnologie

Neue Technologien mögen Angst machen und mit Risiken verbunden sein. Verbote sind dennoch keine gute Idee.

Tobias Straumann 28.06.2026, 05.30 Uhr ⌚ 4 Leseminuten



Stau auf der A13 in Richtung Sueden, aufgenommen am Freitag, 7. April 2023, in Chur.

Gian Ehrenzeller / Keystone

Im Juli 1900 hielt es die Kreispostdirektion Chur für notwendig, die Bündner Kantonsbehörden auf einen gravierenden Missstand aufmerksam zu machen. Sie schrieb, dass «das Verkehren von Automobilen auf kantonalen Strassen, und zwar namentlich auf Strassen über die Alpenpässe, sowohl für den Verkehr im Allgemeinen als

ganz besonders für den Postverkehr mit grossen Gefahren verbunden» sei.

Auch andere Leute machten sich damals grosse Sorgen, wie die Kreispostdirektion in einem weiteren Schreiben mitteilte. Ein Bürger aus Scuol habe ihr folgenden Bericht zugestellt: «Seit einigen Tagen kursiert auf unseren Landstrassen ein Ungetüm von einem Automobil, dessen Zulässigkeit in Anbetracht des regen Verkehrs auf unseren Strassen und der Schmalheit derselben uns nicht einleuchten will.» Die Berichte der Kreisdirektion Chur hatten Wirkung. Nur wenige Tage nach dem zweiten Schreiben beschloss die Bündner Regierung, das Autofahren durch eine Verordnung im Kanton zu verbieten.

Das Automobil als sozialer Spaltpilz

Wie allseits bekannt sein dürfte, ist dieses Verbot im Laufe der Geschichte wieder aufgehoben worden. Aber es erforderte nicht weniger als zehn Volksabstimmungen, so dass erst 1925 das Autofahren im Kanton Graubünden wieder erlaubt wurde. In jenen 25 Jahren durfte zum Beispiel ein Tourist aus Zürich nur bis zur Kantonsgrenze im Rheintal fahren, um sich von dort im Pferdegespann bis Davos oder St. Moritz ziehen zu lassen. Nicht alle konnten sich dies leisten. Die Bündner Hoteliers waren alles andere als glücklich über das Verbot.

Die Geschichte ist nicht nur kurios. Sie zeigt auch, wie schwer sich die Menschen bisweilen mit neuen Technologien tun. In den Abstimmungskämpfen, die von Historikern wie Christoph Merki und Stefan Hollinger analysiert wurden, tauchten Argumente auf, die vertraut klingen.

Es wurde nicht nur vor allen möglichen Gefahren gewarnt, sondern auch Sozialkritik geübt. So meinte ein Leserbriefschreiber im März 1920: «Der tiefere Grund der Feindschaft, die dem Automobil entgegengebracht wird, ist sozialer Natur; er liegt darin, dass das Automobil wie nichts anderes die Kluft aufdeckt zwischen Reich und Arm. Denn nicht dass es Reiche und Arme gibt, hat die soziale Frage gerade heute zur inneren Staatsgefahr gemacht, sondern dass heute wie noch nie der Reichtum so protzig zur Schau gestellt wird. Und da ist das Luxusautomobil geradezu das Ideal einer Verhetzungsmaschine.»

Kritiker fokussieren einseitig auf die Nachteile

Nüchtern betrachtet hatten die Skeptiker recht. Seit 1900 sind in der Schweiz mehr als 50 000 Menschen durch einen Autounfall gestorben. In den USA sind im selben Zeitraum über 17 Millionen Menschen auf diese Weise ums Leben gekommen. Zum Vergleich: Die USA verloren schätzungsweise 630 000 Soldaten in den diversen Kriegen, in die sie seit 1900 involviert waren.

Dennoch ist die Kritik am Automobil schwer nachvollziehbar. Zum einen muss man den Nutzen gegen die Kosten aufrechnen. Das Auto hat enormen Wohlstand geschaffen, nicht nur für die Reichen, die sich bereits um 1900 ein Fahrzeug leisten konnten, sondern auch für alle anderen. Zum andern hat die Zahl der Unfallopfer stark abgenommen: 1971 war das Rekordjahr mit mehr als 1700 Fällen, heute sind es etwas mehr als 200, obwohl die Bevölkerung im selben Zeitraum von 6 auf 9 Millionen Menschen zugenommen hat.

Der Fortschritt ist erzielt worden dank besserer Ausbildung, Geschwindigkeitsbegrenzungen, dem Airbag und vielem mehr. Das Dümme an einem Technologieverbot ist, dass es von vorneherein

jeglichen Lernprozess ausschliesst. Man masst sich Wissen an, das man gar nicht haben kann.

Die Ausstiegsinitiative wurde vom Volk abgelehnt

Vor diesem Hintergrund ist es nur zu begrüßen, dass das Parlament kürzlich das Neubauverbot für Atomkraftwerke aufgehoben hat. Weltweit wird ein Atomkraftwerk nach dem anderen gebaut, es findet ein atemberaubender technologischer Fortschritt statt. Gleichzeitig wird der Strombedarf der Schweiz in den nächsten Jahrzehnten enorm zunehmen. Kluge Energiepolitik bedeutet, sich möglichst viele Optionen offenzuhalten.

Dies war im Übrigen auch immer die Mehrheitsmeinung der Schweizerinnen und Schweizer. Im November 2016, rund fünf Jahre nach dem Unfall in Fukushima, lehnten sie die Volksinitiative «Für den geordneten Ausstieg aus der Atomenergie» mit einer klaren Mehrheit von 54 Prozent ab. Der 2017 beschlossene Ausstieg war nur möglich, weil er Teil eines umfassenden Pakets war, bei dem es um den Ausbau der erneuerbaren Energien und vieles andere mehr ging. Es ist deshalb gut möglich, dass die Bevölkerung den Entscheid des Parlaments an der Urne bestätigen wird. Die Bündner haben vor hundert Jahren vorgemacht, wie man aus Fehlern lernen kann.

Tobias Straumann ist Professor für Wirtschaftsgeschichte an der Universität Zürich.