

# Chronik des Verkehrs und der Strassen in der Schweiz

**Vorführung des Automobils an der Landesausstellung 1896 in Genf.** Erste Fahrzeuge verkehren auf Schweizer Strassen. Geburtsstunde der Automobilverbände.

Die externen Kosten erfordern (kantonale) **Gesetzesbestimmungen zum Strassenverkehr**. Einzelne Kantone verhängen **Fahrverbote** für gewisse Verkehrswege. Verbände fordern eine Zweckbindung der Treibstoff- und Automobilabgaben und autogerechte Strassen: Ein Viertel des Treibstoffzollertrags wird so an Strassenaufwendungen zweckgebunden.

**Der Bund erhält die Kompetenzen in der Automobilgesetzgebung.** Autos werden für die Mittelschicht erschwinglich. Der Automobilbestand wächst zuerst rasant, stagniert aber anschliessend krisen- und kriegsbedingt. **1933 tritt das erste eidgenössische Strassenverkehrsgesetz in Kraft.** Lastwagen werden zur grossen Konkurrenz des schienengebunden Güterverkehrs.

**Ein 500 Mio. Fr. teurer Ausbau des Hauptstrassennetzes wird beschlossen** – die Kosten sollen aus einem Arbeitsbeschaffungsprogramm in der Nachkriegszeit finanziert werden. Da jedoch die befürchtete Arbeitslosigkeit ausbleibt, müssen erst neue Finanzierungsgefässe geschaffen werden. **Die Erträge aus dem Treibstoffzoll werden zugunsten des Strassenbaus umverteilt.** Mit der erneuten Zunahme der Motorisierung erhöht sich der Bedarf an Infrastrukturen und den dafür notwendigen Mitteln. Eine neu gebildete Studienkommission erwirkt, dass der Nationalstrassenbau vorangetrieben wird. Die erste nur Motorfahrzeugen vorbehaltene Strasse (Biel–Lyss) und **die erste Autobahn (Luzern–Ennethorw)** werden eröffnet. Eine Volksabstimmung zur Änderung der Bundesverfassung ebnet den Weg für das Bundesgesetz über den Nationalstrassenbau.

**Hochkonjunktur im Nationalstrassenbau:** In einem Jahrzehnt werden über 500 km gebaut – so viel wie danach nie mehr wieder. Die Planungs- und Bauarbeiten am Gotthard-Strassentunnel beginnen. **Mit der San-Bernardino-Strecke wird die erste ganzjährig befahrbare Nord-Süd-Verbindung eröffnet.** Der Fahrzeugbestand beträgt Ende der 1960er-Jahre erstmals über eine Million, und die gefahrenen Fahrzeugkilometer im Güterverkehr auf der Strasse verdoppeln sich.

**Ölkrise und Geburtsstunde des Umweltschutzes:** Die allgemeine Skepsis gegenüber dem Auto wächst, gleichzeitig nimmt der Fahrzeugbestand aber um eine weitere Million zu. Forderungen nach einer koordinierten Verkehrs- und Raumplanung finden Gehör und werden in Gesetzen und Planungsinstrumenten verankert.

**Der Gotthard-Strassentunnel** wird als damals längster Strassentunnel der Welt und heute noch längster Strassentunnel in den Alpen eröffnet. Im Planungswesen etabliert sich langsam eine neue Philosophie, nach der die Ansprüche aller Strassenbenützer einbezogen werden. **Der öffentliche Verkehr – namentlich die Bahn – wird gefördert** und soll sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr wieder eine tragende Rolle übernehmen. Die Eidgenössische Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» wird angenommen. Ende des Jahrtausends sind knapp 4.5 Mio. Motorfahrzeuge in der Schweiz zugelassen.

**Mit der Neugestaltung des Finanzausgleichs gehen die Zuständigkeiten im Nationalstrassenbau von den Kantonen auf den Bund über.** Die angenommene Abstimmung über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds sichert die finanziellen Mittel für den Betrieb, den Unterhalt und den Ausbau der gemäss Nationalstrassengesetz verbleibenden Strecken. Nach einem anfänglichen Ungleichgewicht zugunsten der Strasse fliessen zunehmend mehr Mittel in die Bahninfrastrukturen (ZEB und FABI).

**Die Agglomerationspolitik des Bundes** nimmt sich den Herausforderungen bei der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung im urbanen Raum an und generiert daraus Projekte und Programme.

Vor 1890

Splügen bildet eine kompakte Siedlung nördlich des Hinterrheins mit rund **410 Einwohnenden**. Es bestehen bereits **zu Kommerzialstrassen ausgebaute Verbindungen für den Nord-Süd-Verkehr**.

1890–1940

In Splügen herrscht nur **wenig Bautätigkeit** beidseits des Hinterrheins.

**Der Kanton Graubünden erlässt ein allgemeines Fahrverbot für Autos**, das erst in den 1920er-Jahren wieder aufgehoben wird.

1940–1960

Erneut **wenig Bautätigkeit** in Splügen – vorrangig entstehen Häuser entlang der Italienischen Strasse, vereinzelt auch auf der südlichen Seite des Hinterrheins.

1960–1980

**Mit dem Bau des San-Bernardino-Strassentunnels wird auch die A13 in Splügen erbaut.** Sie dient als neue Transitachse. Starke Bautätigkeit in Form von Neubauquartieren in den Gebieten Allmeini (ausgangs Splügen Richtung Medels) sowie auf der südlichen Rheinseite.

1980–2000

**Relativ starke Neubautätigkeit in Splügen** – die Siedlung erreicht in etwa ihre heutige Ausdehnung. Die Neubauten kommen in Baulücken und vereinzelt am Siedlungsrand zu liegen. **Bau von neuen Erschliessungsstrassen** für das südliche, auf der rechten Rheinseite liegende Neubauquartier.

2000  
–  
heute

Die Neubautätigkeit in Splügen nimmt wieder ab, ist aber immer noch relativ stark. Der Bau neuer Verkehrsinfrastrukturen beschränkt sich auf **Netzergänzungen und einen Kreisels beim Werkhof**.

Die ständige Wohnbevölkerung beträgt bei der letzten Volkszählung (2015) **noch 384 Einwohnende**.