

## *Autotourismus am Beispiel der Seestrasse und des Sustenpasses*

Ab den 1920er-Jahren gingen immer mehr Touristen mit dem eigenen Automobil auf Reisen. Das Auto war Symbol für eine neue Form von Individualtourismus, der sich geographisch und sozial keine Grenzen mehr setzen liess. Schweizweit stieg der Anteil der Autotouristen zwischen 1912 und 1935 von einem auf 35 Prozent. 1932 reiste rund die Hälfte der Erstklass-Hotelgäste in Zentralschweiz mit dem Automobil an. In den 1960er-Jahren wurde das Auto auch für die breite Masse erschwinglich und veränderte das Reise- und Urlaubsverhalten nachhaltig. Das neue Verkehrsmittel erschloss bisher von Bahnverkehr und Tourismus noch unberührte Bergregionen und erweiterte den Aktionsradius einer breiten Schicht von Urlaubern zu weiter entfernt liegenden Ferienzeilen am Meer. Kurzaufenthalte lösten die frühere Sommerfrische ab, und die Parahotellerie setzte sich auf breiter Front durch. Gefördert wurde das sogenannte Autowandern auch durch einen Ausbau der Strasseninfrastrukturen ab den 1950er-Jahren. Dazu gehörten nebst Autobahnen und Schnellstrassen auch sogenannte Aussichts- oder Touristenstrassen wie die Seestrasse zwischen Weggis und Brunnen oder die Strasse über den Sustenpass.

Die platzknappen Kurorte am Vierwaldstättersee wurden von der Verkehrsentwicklung besonders herausgefordert, galt es doch, trotz enger Raumverhältnisse zwischen Berghang und Seeufer für das neue Verkehrsmittel ausreichend breite Strassen und genügend Parkraum zu schaffen. Die Seestrasse zwischen Weggis und Vitznau, in den 1930er-Jahren vom Kanton Luzern als moderne Kantonsstrasse und Antwort auf den zunehmenden Autoverkehr gebaut, wie auch ihre Schwyzer Verlängerung Richtung Brunnen, war ein Vorzeigeobjekt der neuen, automobilgerechten Strassengeneration, mit dem sich der Verband Schweizerischer Strassenfachleute unter anderem auch an der Landesausstellung 1939 präsentierte.

Die Strasse über den Sustenpass wiederum gilt in der Schweizer Verkehrsgeschichte als Paradebeispiel einer Touristenstrasse. Anders als die alte Fahrstrasse von 1811, die den Pass in zahllosen engen Kehren und steilen Passagen überwindet, fügt sich die neue autogerechte Strasse in lang gestreckten Zügen und möglichst wenigen Kurven grosszügig in die Landschaft ein und gestaltet diese mit. Mit zahlreichen Tunnels und Brücken setzt sie sich über das Gelände hinweg und bietet den Besucherinnen und Besuchern immer neue Ausblicke. In den 1930er-Jahren als erste alpine Alpenstrasse der Schweiz und als Massnahme zur Arbeitsbeschaffung während der Wirtschaftskrise projektiert, wurde sie während des Zweiten Weltkriegs primär von polnischen Internierten gebaut. Bei ihrer Eröffnung am 7. September 1946 überquerten 15'000 Fahrzeuge den Sustenpass, was einem Achtel der damals in der Schweiz immatrikulierten Fahrzeuge entsprach. Fortan wurde die Sustenstrasse zur Paradenstrecke für den motorisierten Ausflugstourismus und erfreut sich noch heute einer ungebrochenen Anziehungskraft.

### Literatur:

- Andres Betschart: Der Sustenpass – eine verkehrsgeschichtliche Erlebnislandschaft. In: Wege und Geschichte 2002, S. 29-33.
- Rüdiger Hachtmann: Tourismus-Geschichte. Göttingen 2007.
- Cédric Humair: Le tourisme comme moteur du développement socioéconomique et vecteur du rayonnement international de la Suisse (XIXe-XXe siècles). In: Humair/Tissot : Le

tourisme suisse et son rayonnement international (XIXe-XXe siècles : "Switzerland, the playground of the world". Lausanne 2011, S. 9-54.

- Cord Pagenstecher: Die Automobilisierung des Blicks auf die Berge. Die Grossglocknerstrasse in Bildwerbung und Urlaubsalben, in: *Tourisme et changements culturels. Tourismus und kultureller Wandel*, hrsg. von der Internationalen Gesellschaft für Historische Alpenforschung. Zürich 2004, S. 245–264.
- Hans-Ulrich Schiedt: *Die Strassengeschichte des Kantons Luzern im 19. und 20. Jahrhundert*. Kriens/Bern 2010.

**Autorin: Erika Flückiger Strebel, 2015**

© Albert Koechlin Stiftung, Luzern