

**aus:**

- Adi Kälin: Rigi – mehr als ein Berg. Baden 2012, S. 209.

Mit freundlicher Genehmigung des Autors.

«Auto-Weekend-Leute»  
auf die Rigi locken

Erste Strassenpläne hatte es noch im 19. Jahrhundert gegeben – beispielsweise von Gersau auf die Scheidegg. 1908 wurde das Projekt einer Strasse von Weggis bis ins Kaltbad entwickelt. Der Regierungsrat von Luzern stimmte zu, Kanton und Bund wollten den Bau sogar subventionieren, doch die Fertigstellung wurde vereitelt «durch die Einwirkung des Weltkrieges». So richtig ernsthaft ging es erst 1933 weiter: Fred Dolder, Spross einer Weggiser Hotelfamilie, der später als Ballonfahrpionier einige Berühmtheit erlangen sollte, beantragte die Konzession für den Bau einer Strasse zum Kaltbad, die er aus eigenen Geldern finanzieren wollte. Die Konzession hätte ihm für 50 Jahre zugesprochen werden sollen, und niemand ausser ihm hätte eine Tankstelle oder einen Verkaufsladen entlang der Route betreiben dürfen. Die Korporationsverwaltung stimmte aus den erwähnten Gründen zu, doch der Luzerner Kantonsingenieur stellte sich gegen das Projekt, dessen wirtschaftliche Grundlage er in keiner Weise gesichert sah. Der Bau der Strasse kostete rund drei Millionen Franken. Allein für die Amortisation müsse man jährlich um die 50 000 Franken rechnen. Auch wenn man pro Auto fünf Franken für die Benützung der Strasse verlangen würde, könne die Rechnung nie aufgehen: Es seien ja gesamthaft erst 80 000 Fahrzeuge in der Schweiz zugelassen. Ausserdem befürchtete der Kantonsingenieur eine Konkurrenzierung von Schiffen und Bahn.

Unterdessen hatte sich Küsnacht dem Projekt gewissermassen angeschlossen. Es sollte eine Strasse entstehen, die vom Seeboden zum Chänzeli führen und dort auf den Weggiser Ast des neuen Erschliessungssystems treffen sollte. Die Küsnachter analysierten glasklar, dass der «Nobeltourismus sich überlebt» habe. Heute werde die Rigi vor allem von Wochenendgästen besucht, also müsse

man sich auch auf diese neue Art des Tourismus einstellen. Ziel und Zweck der neuen Strasse wäre es also, «vom mächtigen Strom der Auto-Weekend-Leute der Schweiz und des näheren Auslandes einen so starken Zweig ins Rigigebiet zu lenken, dass darauf ein möglichst vollwertiger wirtschaftlicher Ersatz für den voraussichtlich nie wieder im früheren Umfang wiederkehrenden Kurbetrieb resultiert.» In Küsnacht könnten Bau- und Gastgewerbe sowie die Landwirtschaft profitieren. Und weil gleichzeitig der Seeboden erschlossen werde, könnten dort Wochenendhäuser entstehen.

Ganz deutlich lehnte der Bund für Naturschutz diese Pläne und die damit verbundene «Verschandelung dieses Königs der Berge» (!) ab und zeichnete ein ziemlich unschönes Bild der künftigen Entwicklung: «Es ist Tatsache, dass dort, wo die blauen Auspuffgase der Kraftwagen in den Baumkronen hängen, wo vom Morgen bis Abend die Hupensignale ertönen, wo das Knattern der bergwärts rasenden Motoren nie verstummt, das moderne Grosstadtleben alles mit seinen Polypenarmen umklammert.» Das Projekt scheiterte schliesslich an den finanziellen Problemen.

Die Rigi ist zwar bis heute offiziell autofrei, allerdings unterdessen mit Strassen erschlossen. Dank einer Erweiterung der Strasse zwischen Klösterli und Heinrichshütte sind jüngst bei Bauarbeiten sogar Lastwagen bis nach Rigi-First gefahren. Und die Äpler profitieren ab und zu auch von der guten Erreichbarkeit ihrer Hütten mit dem Auto. Fürs Publikum allerdings ist und bleibt die Benützung des Autos verboten, und das ist gut so, wie 2009 eine Umfrage des Zusammenarbeitsprojekts Rigi-Plus in neun Rigigemeinden deutlich zeigte: 96 Prozent der Befragten fanden, die Rigi solle auch in Zukunft autofrei bleiben, weil das ein grosser Trumpf des Berges sei.