

Zeitschrift: Quellen und Forschungen zur Bündner Geschichte
Herausgeber: Staatsarchiv Graubünden
Band: 19 (2008)

Artikel: Graubünden und das Auto : Kontroversen um den Automobilverkehr 1900-1925
Autor: Hollinger, Stefan
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-939170>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

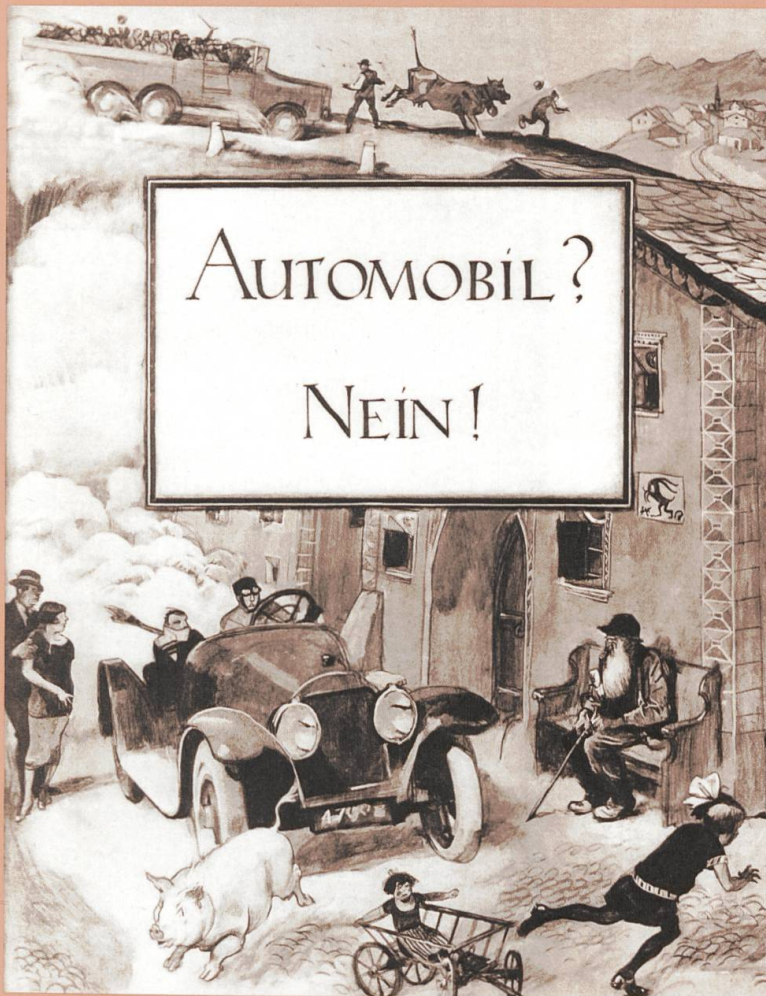
Download PDF: 22.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Stefan Hollinger

Graubünden und das Auto

Kontroversen um den Automobilverkehr 1900–1925



Quellen und Forschungen zur Bündner Geschichte: Band 19
Staatsarchiv Graubünden

Abbildung auf dem Schutzumschlag:
Gegnerisches Flugblatt zur Automobil-
abstimmung vom 18. Januar 1925.
Kantonsbibliothek Graubünden Upu 34.

Quellen und Forschungen
zur Bündner Geschichte

Band 19

Quellen und Forschungen zur Bündner Geschichte

Band 19

Herausgegeben vom Staatsarchiv Graubünden
Redaktion: Ursus Brunold

Stefan Hollinger

Graubünden und das Auto

Kontroversen um den Automobilverkehr 1900–1925

Kommissionsverlag Desertina
2008

Dieses Buch wurde mit Unterstützung folgender Institutionen publiziert:

Fundaziun Pro Laax

Touring Club Schweiz Sektion Graubünden

© 2008 Staatsarchiv Graubünden, Chur
Kommissionsverlag Desertina, Chur
Herstellung: Casanova Druck und Verlag AG, Chur
ISBN 978-3-85637-350-4



In Liebe und Gedenken an Sandra,
ihrer wunderbaren Familie in Verbundenheit

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	9
1.1 Erkenntnisziele.....	12
1.2 Theorie und Methode	14
1.3 Forschungsstand und Quellen	17
2. Hintergrund	21
2.1 Grundzüge und Rahmenbedingungen der Motorisierung.....	21
2.1.1 Die Pionierzeit des Automobils (1896–1914).....	21
2.1.2 Bewährungsprobe im Ersten Weltkrieg (1914–1918).....	27
2.1.3 Das Automobil auf der Überholspur (1919–1930)	28
2.2 Allgemeine Ursachen der Automobilkritik	31
2.2.1 Die umweltseitigen Belästigungen	31
2.2.2 Die Verkehrsgefährdung.....	32
2.2.3 Die Umfunktionierung der Strasse zur Fahrbahn	33
2.2.4 Die klassendifferenzierende Wirkung	34
2.3 Graubünden: Land, Leute und Verkehr um 1900	36
2.3.1 Natur- und Lebensraum Graubünden.....	36
2.3.2 Verkehrswesen.....	38
3. Das Bündner Automobilverbot in der Vorkriegszeit	47
3.1 Genese und Rezeption des Automobilverbots.....	47
3.2 Die erste Automobilabstimmung (1907).....	52
3.2.1 Verkehrspolitische Entwicklungen und Hintergründe (1900–1907)	52
3.2.2 Pro und contra Automobil: Der Abstimmungskampf	59
3.2.3 Die Automobilfrage im Spiegel des Abstimmungs- ergebnisses	63
3.3 Die Zizerser Initiative (1911).....	67
3.3.1 Vom legislatorischen Stillstand zur Initiative (1907–1910)	67
3.3.2 Ursachenforschung	71
3.4 Zwischenbilanz	78
4. Das Automobilverbot im Kontext der Kriegsjahre.....	80
4.1 Stimmungsbarometer 1916	80
4.2 Die Transportkrise als Chance	85
5. Höhe- und Wendepunkt der Bündner Automobildebatte (1920–1925)	92
5.1 Das Verdikt über das Reiseautomobil (1920).....	92
5.1.1 Die Ausarbeitung des neuen Gesetzes	93
5.1.2 Der Abstimmungskampf.....	94
5.1.3 Das Abstimmungsergebnis.....	98
5.2 Die Abstimmung über das Nutzautomobil (1921)	99

5.2.1 Die ‘Erfindung’ des Nutzautomobils	100
5.2.2 Der Abstimmungskampf	102
5.2.3 Das Nutzautomobil als kleinster gemeinsamer Nenner?	104
5.3 Die eidgenössische Automobilabstimmung (1921)	106
5.3.1 Die Entstehung des Verfassungsartikels 37 ^{bis}	107
5.3.2 Zentralismus und Fremdbestimmung im Abstimmungskampf	108
5.3.3 Das Abstimmungsergebnis	110
5.4 Die Abstimmung über das Arzt- und Krankenauto (1922)	110
5.5 Das Reiseautomobil als Retter in der Not (1923)	115
5.5.2 Der Abstimmungskampf	118
5.5.3 Das Abstimmungsergebnis	120
5.5.4 Evaluation der Versuchszeit	123
5.6 Die Rückkehr zum Automobilverbot (1925)	125
5.6.1 Die Vorlage im Detail	126
5.6.2 Der Abstimmungskampf	128
5.6.3 Das Abstimmungsergebnis	130
5.7 Die Aufhebung des Automobilverbots (1925)	134
5.7.1 Inhalt und Rezeption der Initiativvorlage	135
5.7.2 Das Abstimmungsergebnis	139
5.7.3 Die weiteren Entwicklungen	142
6. Zusammenfassung und Fazit	145
6.1 Das Automobilverbot im Urteil verschiedener Akteure	145
6.2 Die räumliche Verbreitung der Automobilkritik	149
6.3 Die Automobilfrage im Wandel der Zeit	151
Abkürzungsverzeichnis	155
Bibliographie	156
Quellen	156
Literatur	157
Abbildungs-, Tabellen- und Kartenverzeichnis	161
Register	163

1. Einleitung

Gemessen an seiner heutigen Nützlichkeit und Präsenz ist es sicherlich angebracht, das Automobil als Erfolgsprodukt und Alltagsgegenstand zu bezeichnen. In den Zahlen einer aktuellen Verkehrsstudie widerspiegelt sich dieser Befund wie folgt: 86% aller stimmberechtigten Schweizerinnen und Schweizer besitzen ein Auto, 64% fahren damit mehr als 100 Kilometer pro Woche, und jeder Zweite nutzt sein persönliches Fortbewegungsmittel täglich.¹ Die Bedeutung des Automobils für den Einzelnen erschöpft sich in vielen Fällen jedoch nicht allein in der Fahrt von A nach B. Für eine stetig wachsende Zahl von Menschen weltweit ist das Automobil jenseits aller Instrumentalität der Fortbewegung auch *«ein Identifikations- und Projektionsmedium subjektiver Wünsche, Emotionen und Lebensentwürfe»*.² Eine weitere Facette erhält das Kraftfahrzeug ausserdem durch die grundlegende und nach wie vor wachsende Bedeutung des strassengebundenen Güterverkehrs für die Wirtschaft.

Eine ausgewogene Beurteilung des Automobils muss allerdings auch berücksichtigen, dass der motorisierte Verkehr bereits seit Jahren als eine der grössten gesellschafts- und umweltpolitischen Herausforderungen in Gegenwart und Zukunft gilt. Neben den globalen und langfristigen Konsequenzen wie Umweltverschmutzung, Klimawandel und dem Verbrauch wertvoller Ressourcen äussern sich die negativen Begleiterscheinungen der Massenmotorisierung auch in Form von stetig wachsenden Staus, gesundheitsschädlichen Lärm- und Abgasemissionen sowie einem erheblichen Landschaftsverbrauch.

Eine Bilanzierung ergibt, dass wohl nur wenige Objekte unseres täglichen Lebens derart gegensätzliche Eigenschaften in sich vereinen und darüber hinaus in ein solch komplexes Geflecht aus Verkehrs-, Umwelt- und Wirtschaftspolitik, gesellschaftlichen oder individuellen Sehnsüchten und Bedenken eingebunden sind. Eine zunehmend wichtige Frage unserer Zeit lautet daher: Wie viel und welche Art von Strassenverkehr ist nötig und/oder erwünscht?

Die ambivalente Wahrnehmung und Beurteilung der Motorisierung reichen bis in die Anfangsjahre des Automobils zurück. Wenngleich unter anderen Gesichtspunkten und Rahmenbedingungen als heute, betrachtete auch die Gesellschaft des ausgehenden 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts die

¹ gfs.Bern, Monitor Verkehrsfragen, S. 2.

² FRANZPÖTTER, Der Sinn fürs Auto und die Lust an der Unterscheidung, S. 41.

Motorisierung des Strassenverkehrs vor dem Hintergrund eines spannungsgeladenen Kontrastes aus Vorteilserwartungen und Faszination auf der einen, Nachteilsbefürchtungen und Ablehnung auf der anderen Seite.

Die eine Hälfte dieser Dichotomie, der Erfolg des Automobils und die viel zitierte 'Liebe' zu diesem Produkt, gelangt anhand der exponentiellen Verbreitung motorisierter Fahrzeuge zum Ausdruck: 1896 standen weltweit erst etwa 1'000 Automobile in Betrieb. 'Nur' drei Jahrzehnte später fuhren auf den Strassen West- und Mitteleuropas bereits mehr Motorräder als Reitpferde, mehr Pkws als Kutschen und mehr Lkws als Fuhrwerke.³

Die allmähliche Ablösung der traditionellen Verkehrsteilnehmer durch ihre motorisierten Nachfolger verlief jedoch alles andere als konfliktfrei. Es ist in den Quellen vielfach belegt, dass die neuartigen Benzinkutschen vielen Zeitgenossen als unerwünschte Eindringlinge erschienen. Noch im Jahre 1914 sprach etwa die Automobilzeitschrift 'Motor' im Zusammenhang mit der Automobilkritik von einer *«in allen Ländern [...] mehr oder weniger grassierende[n] – man könnte fast sagen epidemische[n] – Krankheit»*.⁴ Den Unmut der übrigen Verkehrsteilnehmer zogen die Automobile insbesondere deshalb auf sich, weil sie auf den noch unbefestigten Strassen gewaltige Staubwolken hinter sich her zogen und im Vergleich zu den bis dahin üblichen Geschwindigkeiten in geradezu gefährlicher Weise rasten. Dieser Abwehrhaltung schlossen sich die Strassenanwohner an, welche angesichts von Lärm, Staub und Verkehrsunsicherheit um ein Stück ihrer Lebensqualität und den Wert ihrer Häuser fürchteten.

In puncto Vielschichtigkeit und Ambivalenz standen die frühen Automobile ihren modernen Nachfolgern also in nichts nach. Die eingangs gestellte Frage nach den wünschbaren und notwendigen Grenzen des Kraftfahrzeugverkehrs erhielt somit bereits in der Anfangszeit des Automobils eine berechtigte Relevanz.

Die allgemeine Stossrichtung dieser Arbeit resultiert unmittelbar aus dieser Feststellung heraus. Am Beispiel des Kantons Graubünden wird im Folgenden aufzuzeigen versucht,

- vor welchem Erfahrungshintergrund und Erwartungshorizont die Gesellschaft des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts das Automobil wahrnahm und beurteilte,
- welche Argumente, Motive und Ideen, Befürchtungen, Vorstellungen

³ MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 15 und 17. Gleichwohl konnte um 1930 von einer Massenmotorisierung noch keine Rede sein. Das Automobil war zu dieser Zeit nach wie vor ein bürgerliches Gefährt.

⁴ Zitiert nach: DIEHL, Tyrannen der Landstrasse, S. 52.

- und Vorurteile hinter den automobilkritischen Protest- und Widerstandsaktionen standen,
- welche Vereinbarungen zwischen den und innerhalb der betreffs Automobilfrage involvierten Parteien getroffen wurden.

Die Fokussierung auf Graubünden ergibt sich daraus, dass die Bündner Automobilpolitik dieser Zeit unter Kennern der Automobil- und Verkehrsgeschichte den ebenso exklusiven wie zweideutigen Ruf eines europäischen Kuriosums und anachronistischen Sonderfalls geniesst.⁵ Dieser liegt wesentlich darin begründet, dass die Bündner Behörden im Jahre 1900 das Automobil kurzerhand zur ‘machina non grata’ erklärten, während in anderen Regionen und Ländern Europas der Widerstand gegen den aufkommenden Automobilverkehr sich hauptsächlich in lokal oder zeitlich begrenzten Behinderungen des motorisierten Verkehrs manifestierte. Hinzu kommt, dass es letztendlich nicht weniger als 25 Jahre dauerte, bis die Bündner sich zu einer Aufhebung ihres bis dahin fast durchgehend bestehenden Automobilboykotts bereit erklärten.

Dass der Kanton Graubünden sich trotz oder gerade wegen seiner radikalen Haltung in der Automobilfrage eignet, um den Widerstand gegen die Motorisierung zu analysieren und zu verstehen, hängt damit zusammen, dass das Verbot bereits von seinen Zeitgenossen äusserst unterschiedlich beurteilt wurde. Die zwei nachfolgenden Positionen – beide stammen aus einer Debatte des kantonalen Parlaments im Frühjahr 1910 – machen das breite Spektrum gegensätzlicher Ansichten deutlich. Während der eine Redner im Zusammenhang mit dem Automobilverbot von einer «mittelalterlich erscheinende[n] Grenzsperrung» sprach, charakterisierte ein anderer den Kanton als eine «friedliche Oase [...], in welcher man vor all den Plagen des Automobils gesichert sei».⁶

Ein weiterer Grund ist folgender: Eine massgebliche Voraussetzung für den Bestand des Automobilverbots bildete eine für damalige Verhältnisse aussergewöhnliche Möglichkeit der Bündner Bevölkerung – zumindest der männlichen – zur politischen Partizipation. Während andernorts die Bürger in Sachen Automobil in der Regel vor vollendete Tatsachen gestellt wurden, konnten Graubündens Stimmbürger massgeblichen Einfluss auf die mit Automobilfragen zusammenhängenden Entscheidungsprozesse ausüben. Zwischen 1907 und 1925 stimmte der Souverän insgesamt zehn Mal an der Urne über

⁵ MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 147; GUBLER, Der Kampf um die Strasse, S. 78.

⁶ Verhandlungen des Grossen Rates des Kantons Graubünden (fortan VGR), Frühjahrsession 1910, S. 46 und S. 70.

den Fortbestand, die Aufhebung oder Adaption des besagten Kfz-Verbots ab. Die demokratische Rechtsordnung wirkte sich somit unmittelbar auf die Art der Auseinandersetzung zwischen Gegnern und Befürwortern der Motorisierung aus. An die Stelle des andernorts ausgetragenen Verdrängungskampfs zwischen motorisierten und traditionellen Verkehrsteilnehmern trat, nicht minder eifrig und erbittert geführt, ein mittels Rede, Schrift und Stimmzettel ausgetragener Abstimmungskampf, in dem beide Seiten gleichermassen darum bemüht waren, die Stimmbürger von der Lauterkeit ihrer Ansichten und Anliegen zu überzeugen.⁷ Folgerichtig, auf Grund seiner Anstellung bei einer Automobilzeitschrift jedoch nicht ganz unvoreingenommen, führte bereits ein Zeitgenosse die Konstanz des Verbots auf die «*Schattenseiten eines ultrademokratischen Staatswesens*» zurück.⁸

1.1 Erkenntnisziele

In einem Satz lassen sich die Erkenntnisziele dieser Arbeit dahingehend zusammenfassen, den Verlauf der Konfliktlinien in der Bündner Automobilfrage innerhalb von Gesellschaft, Raum und Zeit zu rekonstruieren. Was dies konkret und im Einzelnen bedeutet, wird nachfolgend ausgeführt.⁹

1.1.1 Gesellschaft und Automobil

Im Rahmen dieses ersten Erkenntniszieles wird nach der 'Schichtspezifik' in der Wahrnehmung, Akzeptanz und Deutung des Automobils im Allgemeinen und des Automobilverbots im Speziellen gefragt. Lässt sich die ablehnende bzw. zustimmende Haltung in der Automobilfrage an bestimmten gesellschaftlichen Gruppen festmachen? Welche Personen, Interessengruppen und Institutionen traten vor dem Hintergrund welcher Sichtweisen, Beweggründe und Ziele für die Beibehaltung oder die Aufhebung des Automobilverbots ein?

⁷ MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 147.

⁸ Allgemeine Automobil-Zeitung 11, 1911, S. 36; zit. nach: FRAUNHOLZ, Motorphobia, S. 233.

⁹ Zu beachten ist, dass nachfolgende Erkenntnisziele zwar einzeln und nacheinander präsentiert werden, die Fragenkomplexe jedoch in einem vielschichtigen Netz wechselseitiger Abhängigkeiten und Einflüsse miteinander verbunden sind.

1.1.2 Die räumliche Verteilung der Automobilkritik

Mit Hilfe einer kartographischen Darstellung der Ergebnisse einzelner Automobilabstimmungen wird der Frage nachgegangen, ob, inwiefern und allenfalls wieso das Automobil abhängig von der regionalen oder lokalen Lebenswelt unterschiedlich beurteilt wurde. Vor dem Hintergrund des heutigen Forschungsstands bietet sich ein Vergleich folgender Kategorien an:¹⁰

- Stadt/Land (im vorliegenden Fall grössere und kleinere Gemeinden)
- Tal- und Ortschaften mit bzw. ohne Anschluss an das kantonale Eisenbahnnetz
- Touristisch geprägte Regionen und Ortschaften im Vergleich zu Landwirtschaftsgebieten
- Ort- und Talschaften entlang der Hauptverkehrsachsen, Verkehrsknotenpunkte und Durchgangsstationen im Gegensatz zu abgelegenen Dörfern und Seitentälern.

Zur Visualisierung der Abstimmungsergebnisse wird die vom Bundesamt für Statistik (BfS) für Abstimmungsanalysen eingerichtete Webpage Mapresso verwendet.¹¹

1.1.3 Die Automobilfrage im Wandel der Zeit

Nachdem bisher die gesellschaftliche und räumliche Komponente der Automobildebatte im Vordergrund standen, bleibt als letzte konstitutive Dimension noch die Zeit zu berücksichtigen. Anfangs- und Endpunkt der Untersuchung sind durch die Einführung des Automobilverbots im Jahre 1900 und dessen Aufhebung anno 1925 vorgegeben. In Anbetracht dieses doch langfristigen Untersuchungszeitraums und den sich wandelnden Rahmenbedingungen drängt sich die Frage auf, welche Akzentuierungen, Beschleunigungs- und Verzögerungsmomente die Bündner Automobildebatte aufwies und ob diese abrupt oder kontinuierlich verlief.

¹⁰ Insbesondere: MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils; FRAUNHOLZ, Motorphobia. Für weitere Angaben zum Forschungsstand siehe Kapitel 1.3.

¹¹ An dieser Stelle möchte ich Herrn Hans Steffen, wissenschaftlicher Adjunkt beim Bundesamt für Statistik, für die Überlassung der notwendigen Daten danken. Für weitere Angaben zur Funktionsweise von Mapresso siehe: <http://www.Mapresso.com> [18.09.2006]. Zugang zum BfS-Portal via: http://www.media-stat.admin.ch/maps/Mapresso/call/ch_mf/ch-mf-abg7000nom-all_de.php. [18.09.2006].

1.2 Theorie und Methode

Nachfolgend werden drei Forschungsrichtungen vorgestellt, welche dieser Arbeit als Grundlagen dienen. Es sind dies: 1. eine moderne Auffassung von Technikgeschichte, 2. das Konzept der Technikfolgenabschätzung und 3. – als das Ergebnis einer Kombination der beiden erstgenannten – die historische Technikfolgenabschätzung. Das Ziel der Ausführungen besteht darin, ausgewählte Untersuchungs- und Aufgabenbereiche, Theorien und Konzepte dieser Trias zu erläutern und abzuklären, inwiefern diese für die Erkenntnisziele dieser Arbeit von Bedeutung sind.

1.2.1 Technikgeschichte

Das Fachgebiet Technikgeschichte umfasst heute weitaus mehr als die Untersuchung der Entwicklung und Funktionsweise historischer Techniksysteme. Auf Initiative verschiedener Technikhistoriker sind die Aufgabenbereiche des Faches in den letzten Jahren dahingehend erweitert und präzisiert worden, auch den gesellschaftsgeschichtlichen Kontext, die Entstehungs- und Verwendungszusammenhänge sowie die sozialen und umweltseitigen Folgen historischer Techniksysteme zu berücksichtigen.¹²

Die vorliegende Untersuchung ist als Versuch einer Umsetzung dieses Postulats zu verstehen. Im Mittelpunkt des Interesses steht weniger das Automobil als technisches Produkt, sondern viel mehr der Symbolwert, die Wahrnehmung, Beurteilung und Akzeptanz der Automobiltechnologie im lebensweltlichen Kontext. Es ist dies folglich eine alltags-, mentalitäts- und «gesellschaftswissenschaftlich orientierte Geschichte der Motorisierung».¹³

1.2.2 Technikfolgenabschätzung in Wissenschaft und Gesellschaft

Wer sich heute in einem akademischen Kontext mit den Interdependenzen an der Schnittstelle von Gesellschaft und neuer Technologie auseinandersetzt, betreibt eine Wissenschaft, welche in den Vorlesungsverzeichnissen der Hochschulen als Technikfolgenabschätzung, Technikbewertung oder Tech-

¹² KUEHNE, Massenmotorisierung und Verkehrspolitik im 20. Jahrhundert. Technikgeschichte als politische Sozial- und Kulturgeschichte.

¹³ FRAUNHOLZ, Motorphobia, S. 13.

nology Assessment (TA) bezeichnet wird. Eine Begriffsdefinition des Vereins Deutscher Ingenieure erläutert den Hauptzweck dieser interdisziplinären Forschungsrichtung als «[...] *das planmässige, systematische, organisierte Vorgehen, das den Stand einer Technik und ihre Entwicklungsmöglichkeiten analysiert*» und die (un-)mittelbaren technischen, wirtschaftlichen, gesundheitlichen, ökologischen, humanen und sozialen Folgen derselben abzuschätzen versucht.¹⁴

Auf den ersten Blick fehlt es der Technikfolgenabschätzung an Historizität, um für die vorliegende Arbeit von Bedeutung zu sein. Die streng genommen ausschliesslich gegenwarts- und zukunftsorientierte Ausrichtung dieser Forschungsrichtung sollte und darf allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Suche und die Frage nach den Chancen und Grenzen, Folgen und Risiken technischen Fortschritts weitaus älter sind als ihre wissenschaftliche Institutionalisierung. Seit jeher, im besonderen Masse jedoch seit der Industriellen Revolution, welche den Grundstein für die zunehmende Mechanisierung und Technisierung von immer mehr Lebensbereichen legte, stehen die Technik und ihre Urheber unter einem gesellschaftlichen Rechtfertigungs- und Erklärungsdruck. Das bedeutet letztlich: *«Technikentwicklung und Technikkritik gehören untrennbar zusammen. Keine Technik tritt ohne Beobachtung, Kommentar und Beurteilung auf.»*¹⁵

Technikfolgenabschätzung und Technikbewertung sind also keinesfalls auf ein wissenschaftliches Milieu angewiesen oder beschränkt, sondern hängen in einem entscheidenden Masse von der öffentlichen Kommunikation und Wahrnehmung ab. Beiden Erscheinungsformen der Technikfolgenabschätzung, der wissenschaftlichen ebenso wie der gesellschaftlichen, ist ein Kreisen um dieselben bipolaren Begriffspaare und Fragen rund um Technik gemeinsam: Nutzen und Schaden, Chancen und Gefahren, Eigennutz und Gemeinnutz. Ist eine Technik 'gut'? Ist sie sicher, nachhaltig, sozial- und umweltverträglich? Rechtfertigen die Vorteile die damit verbundenen Nachteile? Gibt es 'Gewinner' und 'Verlierer'? Wie werden Profit und Schaden verteilt? Kollektiv, nach dem Verursacherprinzip oder je nach Region und Gesellschaftsstand unterschiedlich?

¹⁴ VDI-Richtlinie 3780, Zit. nach: ROPOHL, Konzentrierte Techniksteuerung, S. 6. Ein besonderes Problem der Technikfolgenabschätzung besteht gerade in der Vergleichbarkeit und Gewichtung der unterschiedlichen Kriterien (Wirtschaft, Ökologie, Gesundheit).

¹⁵ Einleitender Kommentar zur Lehrveranstaltung von Prof. David Gugerli: *«Geschichte der Technikkritik»* (WS 2005/06) an der ETH-Zürich. Zit. nach dem kommentierten Vorlesungsverzeichnis des Historischen Seminars der Universität Zürich, Juni 2005, S. 37.

Die Einstellung und das Urteil eines Einzelnen oder einer Gesellschaft einem technischen Objekt gegenüber ist massgeblich vom Ausgang einer solchen 'Kosten-Nutzen-Analyse' abhängig. Diese Feststellung gilt, so ist vorläufig anzunehmen, auch für das Automobil im Allgemeinen und das Autoverbot in Graubünden im Speziellen.

1.2.3 Historische Technikfolgenabschätzung

Um die streng genommen ausschliesslich gegenwarts- und zukunftsorientierte Technikfolgenabschätzung auch auf historische Techniksysteme anwenden zu können, entwickelte Joseph F. Coates im Jahr 1974 das Konzept des Retrospective Technology Assessment (RTA). Coates verstand darunter den Versuch, unter Zuhilfenahme einer Kombination des Methodenrepertoires der Technikfolgenabschätzung und der Technikgeschichte, historische Techniksysteme vom Standpunkt und der «*mental en Atmosphäre*» der Zeitgenossen aus zu beurteilen.¹⁶

In den folgenden Jahren wurde das Konzept des RTA in einer Reihe von Studien erprobt. Gemäss Wolfgang König, welcher als erster deutschsprachiger Historiker auf das Potential des RTA-Ansatzes als eine Spielart moderner Technikgeschichte hinwies, lassen sich im Rahmen dieser Studien vier bevorzugte Themen- und Interessenbereiche erkennen:

- Die Entwicklung und den Stand einer neuen Technik (Technikgenese-forschung)
- Die Auswirkungen dieser Technik auf Umwelt und Gesellschaft
- Die Erwartungen der Zeitgenossen bezüglich dieser Auswirkungen
- Ein Vergleich der zeitgenössischen Erwartungen mit den tatsächlichen Ereignissen.¹⁷

Anders als ihre amerikanischen Kollegen benutzten die Historiker im deutschsprachigen Raum die Technikfolgenabschätzung auf den ersten Blick nur zögerlich als historische Methode und Form der Technikgeschichte. Nach Königs Plädoyer für diese Forschungsrichtung sollte rund ein Jahrzehnt vergehen, ehe Arne Andersen mit seiner Studie zum Metallhüttenwesen und

¹⁶ KÖNIG, Retrospective Technology Assessment, S. 249. Der Begriff der «*mental en Atmosphäre*» stammt vom französischen Historiker Marc Bloch und ist nicht Teil der Äusserungen von Coates oder König. Siehe: BLOCH, Apologie der Geschichtswissenschaft, S. 48.

¹⁷ KÖNIG, Retrospective Technology Assessment, S. 256f.

der Chemieindustrie in Sachsen (1850 bis 1933) einen ersten und wichtigen Grundstein für weitere Projekte dieser Art legte.¹⁸ Allerdings bleibt hinzuzufügen, dass es sich beim Ansatz des Retrospective Technology Assessment im Grunde genommen «um nichts anderes [handelt] als um moderne technikkgeschichtliche mit traditionellen historischen Methoden».¹⁹ Die anscheinend zögerliche Rezeption bezieht sich also nur auf den Begriff des RTA und nicht auf das dahinter stehende Konzept.

1.3 Forschungsstand und Quellen

1.3.1 Forschungsstand

Als das wichtigste Werk zum Bündner Automobilverbot ist nach wie vor die inzwischen fast 40-jährige Arbeit von Felici Maissen zu nennen.²⁰ Sie ist nach geschichtswissenschaftlichen Massstäben sorgfältig recherchiert und bietet einen guten Überblick über den Ablauf der verschiedenen Automobilabstimmungen. Kritisch anzumerken ist, dass Maissens Ausführungen selten über die Rekonstruktion ereignisgeschichtlicher Fakten hinausgehen. Auf eine Klärung der Ursachen und Hintergründe der Automobilkritik wird, abgesehen von einigen pauschal gehaltenen Bemerkungen, fast durchgehend verzichtet. Gleiches gilt für die im Rahmen dieser Arbeit ebenfalls verwendeten Passagen in der Bündnergeschichte von Peter Metz.²¹

Auf Grund des rückblickend als abstrus und sonderbar erscheinenden Automobilverbots ist es nicht weiter verwunderlich, dass dieses bereits in einer Vielzahl kleinerer Veröffentlichungen behandelt wurde. Wegen der isolierten Betrachtung des Verbots, losgelöst vom naturräumlichen, gesellschaftlichen und verkehrsgeschichtlichen Kontext, tragen die verschiedenen Beiträge jedoch kaum zu einem Verständnis der Automobilkritik bei.²²

¹⁸ ANDERSEN, Historische Technikfolgenabschätzung.

¹⁹ KÖNIG, Retrospective Technology Assessment, S. 257. König bezeichnet seine Charakterisierung als «zugespitzt».

²⁰ MAISSEN, Der Kampf um das Automobil in Graubünden.

²¹ METZ, Geschichte des Kantons Graubünden, Bd. 3, S. 152–162.

²² BALSIGER, Hinterwäldler oder Propheten: Wie die Bündner vor mehr als achtzig Jahren das Rad der Zeit zum Stillstand brachten; BRASCHLER, Der Kampf um das Automobil; GUBLER, Der Kampf um die Strasse, S. 78–86; SACHS, Die Liebe zum Automobil, S. 31–35; SAUER, Ungetüm auf Strassen. Der verzögerte Einzug des Autos in Graubünden; Das Automobil in Graubünden.

Die Legitimation einer Neubetrachtung des Bündner Automobilverbots resultiert jedoch nicht nur aus den eben genannten Beschränkungen, sondern auch aus den neuen Perspektiven zu den Anfangsjahren der Motorisierung im Allgemeinen und zur Automobilkritik im Speziellen. In diesem Zusammenhang ist insbesondere auf zwei im Jahr 2002 erschienene Studien zu verweisen. Es handelt sich dabei zum einen um die Dissertation von Uwe Fraunholz, welche die «*Motorphobie*» am Beispiel von Kaiserreich und Weimarer Republik untersucht.²³ Fraunholz stellt die «*sozialen Begleiterscheinungen*» der Motorisierung in den Vordergrund seiner Betrachtungen und rekonstruiert anhand einer Auswertung von fünf deutschen Automobilzeitschriften «*die Ursachen und Manifestationsbedingungen anti-automobiler Proteste*».²⁴

Für die vorliegende Studie ungleich bedeutender ist die Habilitationsschrift des Schweizer Historikers Christoph Maria Merki, welcher die Ursachen, Bedingungen und Verlaufsformen der Motorisierung anhand der unterschiedlichen Entwicklungen in Frankreich, Deutschland und der Schweiz beleuchtet.²⁵ Der Fokus von Merki ist auf die Erforschung der wechselseitigen Prozesse der «*Anpassung des Automobils an die Bedürfnisse der Gesellschaft*» auf der einen und der «*Anpassung der Gesellschaft an das Automobil*» auf der anderen Seite gerichtet.²⁶ Eine besondere Bedeutung kommt den Ausführungen Merkis deshalb zu, weil er den Hauptgrund für den Widerstand gegen das Automobil in der Schweiz nicht einer «*mentalitätsbedingten, prinzipiell fortschrittsfeindlichen Haltung der ländlichen bzw. alpinen Bevölkerung*», sondern den hohen sozialen Kosten zuschreibt, welche die nicht-motorisierte Bevölkerung mit dem Automobil auf sich zukommen sah.²⁷

Der Bündner Automobilboykott wird von Merki auf Grund seines Sonderstatus auf 20 Seiten besprochen. Das Kapitel widerspiegelt in Sachen Fragestellung und Problemorientierung den neuesten Stand der Forschung

²³ FRAUNHOLZ, *Motorphobia*.

²⁴ FRAUNHOLZ, *Motorphobia*, S. 13.

²⁵ MERKI, *Der holprige Siegeszug des Automobils*, S. 18.

²⁶ MERKI, *Der holprige Siegeszug des Automobils*, S. 20.

²⁷ MERKI, *Den Fortschritt bremsen?*, S. 233. Der Begriff der sozialen Kosten stammt aus dem volkswirtschaftlichen Rechnungswesen. Er kennzeichnet Nebenwirkungen von Produkten und Konsumation, d.h. alle Kosten, welche nicht vom Produzenten oder Konsumenten selbst getragen, sondern auf Dritte oder die Gesellschaft abgewälzt werden. Für eine traditionelle Sichtweise der Automobilkritik siehe: BRAUNSCHWEIG, *Der Wandel der öffentlichen Meinung über motorisierte Fahrzeuge*, S. 79–93.

und bietet trotz seiner Kürze eine Fülle an Informationen über die Entstehungszusammenhänge und Hintergründe des Verbots.²⁸

1.3.2 Die Quellen

Um die Haltung der Bündner Bevölkerung in der Automobilfrage nachvollziehen zu können, ist weitaus mehr nötig als die blosse Gegenüberstellung der numerisch exakten Anzahl Ja- und Nein-Stimmen der verschiedenen Automobilabstimmungen. Eine auf diesen Ansatz beschränkte Analyse muss auf Grund des hohen Nein-Stimmenanteils fast zwangsläufig zum (Kurz-)Schluss gelangen, dass der Widerstand gegen das Automobil auf eine grundsätzliche Modernisierungsfeindlichkeit der einheimischen Bevölkerung zurückzuführen war. Die Ergebnisse von Merki und Fraunholz deuten indessen darauf hin, dass eine solche monokausale und stereotype Erklärung zu kurz greift, um ein derart komplexes und vielschichtiges Phänomen wie den Widerstand gegen die Motorisierung erklären zu können. Wer sich eben dies zum Ziel setzt, ist gezwungen, die Quellengrundlage zu erweitern. Der vorliegenden Arbeit liegen demnach drei verschiedene Quellengruppen zu Grunde:

1. Amtsdruckschriften zur Verkehrspolitik Graubündens: Hierunter fallen insbesondere die Verhandlungsprotokolle, Erlasse und Beschlüsse der kantonalen Behörden (Parlament und Regierung). Die meisten Quellen dieser Gruppe liegen in gedruckter Form vor.²⁹
2. Die Bündner Tagespresse: Für ein tieferes Verständnis des Autoverbots genügt es nicht, sich auf die politischen Akteure im engeren Sinne zu beschränken. Unser Blick muss auch dahin gehen, wo die Automobilfrage letztendlich entschieden wurde, nämlich in die Wahrnehmungs- und Gedankenwelt der Bündner Stimmberechtigten. Zu diesem Zweck bieten sich die kantonalen Tageszeitungen als Informationsgrundlage an. Drei

²⁸ MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 147–167. Besagtes Kapitel und das gesamte Buch sind als eine wichtige Inspirations- und Informationsquelle dieser Arbeit zu betrachten.

²⁹ Es handelt sich insbesondere um folgende Akten und Publikationsorgane: Abschiede des Grossen Rates des Kantons GR; Amtsblatt des Kantons GR; Botschaften des Kleinen Rates an den Grossen Rat des Kantons GR; Amtliche Gesetzessammlung des Kantons GR; Landesbericht des Kleinen Rates des Kantons GR (von 1916 bis 1936 Landesverwaltung des Kantons GR); Verhandlungen des Grossen Rates von GR. Für einen Überblick über die Automobilfrage als Politikum siehe: BRÜGGER, 50 Jahre Entwicklung bündnerischer Automobilgesetzgebung 1901–1951.

überregionale Tageszeitungen unterschiedlicher politischer Provenienz werden im Rahmen dieser Untersuchung berücksichtigt. Es sind dies:

- das katholisch-konservative 'Bündner Tagblatt' (BT)
- 'Der Freie Rätier' (FR), das Sprachrohr der Bündner Freisinnigen
- die 'Neue Bündner Zeitung' (NBZ), der verlängerte Arm der Demokraten, welche in den 1920er-Jahren zur grössten Tageszeitung im Kanton avancierte.³⁰

Neben den redaktionell betreuten Artikeln wurden in den Tageszeitungen auch eine Vielzahl von Leserbriefen sowie zahlreiche Abstimmungsinserate der Gegner und Befürworter publiziert. Auch diese werden so weit als möglich in die Untersuchung einbezogen.

3. Stellungnahmen verschiedener Gremien, Institutionen und Privatpersonen: Unter diese Kategorie fallen sachbezogene Gutachten, Umfragen und Verlautbarungen verschiedener Interessens- und Branchenvertreter. Im Gegensatz zu den beiden ersten Quellengruppen handelt es sich hierbei meistens um nicht gedruckte Quellen aus den Beständen des Staatsarchivs Graubünden.³¹

Mit der Berücksichtigung dieser unterschiedlichen Informationsquellen ist auch ein Ebenen- und Perspektivenwechsel verbunden, welcher eine möglichst vielseitige Beleuchtung des Bündner Automobilverbots gewährleisten soll.

³⁰ FOPPA, Die deutschsprachige Tagespresse des Kantons Graubünden. Aus quellenkritischer Sicht gilt es zu beachten, dass die Tageszeitungen zu dieser Zeit als Parteiorgane konzipiert waren und noch keine klare Trennung zwischen Berichterstattung und Meinungsbildung kannten.

³¹ Um welche Bestände es sich handelt, kann im Quellenverzeichnis dieser Arbeit auf S. 156 nachgelesen werden.

2. Hintergrund

Dieses Kapitel befasst sich mit den kontextuellen Voraussetzungen des Bündner Automobilverbots. In Kapitel 2.1 stehen zunächst einige zentrale Entwicklungslinien der Motorisierung des schweizerischen Strassenverkehrs im Vordergrund. Kapitel 2.2 befasst sich anschliessend mit dem Konfliktpotential, welches dieser Prozess in sich barg. Entsprechend der bereits begründeten Ansicht, wonach Motorisierung und Automobilkritik Hand in Hand gehen, sind die beiden Kapitel also einerseits als Gegenstücke, andererseits als Ergänzung zueinander konzipiert.

In Kapitel 2.3 richtet sich das Hauptaugenmerk schliesslich auf die verkehrsgeschichtliche Entwicklung des Kantons Graubünden um die Jahrhundertwende.

2.1 Grundzüge und Rahmenbedingungen der Motorisierung

Christoph Maria Merki und Uwe Fraunholz gliedern den Prozess der Motorisierung nahezu übereinstimmend in drei Phasen.³² Ihre bewährte Einteilung dient auch dem vorliegenden Kapitel als Leitfaden. Unterschieden werden die Jahre 1886–1914, 1914–1920 sowie 1920–1930. Welche Umstände gerade diese Anordnung plausibel machen, werden die weiteren Ausführungen zeigen.

2.1.1 Die Pionierzeit des Automobils (1896–1914)

Die Geschichte des verbrennungsmotorbetriebenen Kraftfahrzeugs beginnt 1885/86. Mit der unabhängig voneinander vorangetriebenen Weiterentwicklung des zehn Jahre zuvor von Nicolaus August Otto (1832–1891) erfundenen Viertaktgasmotors und dessen Einbau in verschiedene Versuchsträger legen die süddeutschen Ingenieure Carl Benz (1844–1929) und Gottlieb Daimler (1834–1900) den Grundstein für die Motorisierung des Strassenverkehrs.³³

³² Merki unterscheidet die Jahre 1895–1914, 1914–1920 und 1920–1930. Siehe: MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, Inhaltsverzeichnis. Uwe Fraunholz unterteilt den Prozess der Motorisierung in die Jahre 1886–1914, 1914–1918 und 1918–1932. Siehe: FRAUNHOLZ, Motorphobia, Inhaltsverzeichnis.

³³ Mit Gottlieb Daimler arbeitete auch Wilhelm Maybach (1846–1929) zusammen.

In der Schweiz wurde das Automobil erstmals 1896 anlässlich der Landesausstellung in Genf vorgeführt.³⁴ Für diese zehnjährige Verzögerung dürften die schwierigen Marktbedingungen verantwortlich gewesen sein, mit welchen sich der Handel mit den neuartigen Kraftmaschinen konfrontiert sah. Die süddeutschen Ingenieure waren nämlich nicht die Erfinder des Automobils an sich, sondern allenfalls des selbstbeweglichen Fahrzeugs mit Verbrennungsmotor. Die damals bereits existierenden dampf- und elektrizitätsbetriebenen Fahrzeuge konkurrenzten mit dem neuartigen «Benzin-Schnauferl» ebenso wie die traditionellen, durch Pferdekraft angetriebenen Wagen, und lange Zeit blieb ungewiss, welches Antriebssystem sich letztlich durchsetzen würde. Hinzu kamen weitere Verkaufshemmnisse. Die hohen Anschaffungs- und Unterhaltskosten limitierten den Kreis potentieller Käufer. Die tückischen Lenk-, Brems- und Fahreigenschaften, die stete Pannenanfälligkeit und Wartungsintensität bestimmter Bestandteile sowie die komplizierte Handhabung des Motors, bei dem es noch vielerlei manuell zu regeln und im Auge zu behalten galt, verlangten vom Fahrzeugführer Geschick und technischen Sachverstand. Der wohl entscheidende Schwachpunkt der frühen Automobile lag jedoch darin, dass die zu geringe Motorenstärke ihrem Aktionsradius enge Grenzen setzte und die Fahrzeuge vor jeder grösseren Steigung kapitulieren liessen. In ihrer Summe verhinderten die verschiedenen Faktoren noch bis in die späten 1890er-Jahre den Einsatz des Automobils als zuverlässiges und leistungsfähiges Verkehrsmittel.³⁵

Es waren schliesslich und in erster Linie französische Hersteller mit Kapital und Know-how aus der Fahrradherstellung, welche begannen, die Praxistauglichkeit und den Komfort des Automobils zu verbessern, dieses auf dem Markt zu positionieren und einen Kundenstamm aufzubauen. Vermarktet wurde das Automobil in erster Linie jedoch nicht als Verkehrsmittel, sondern ganz gezielt als Sportvehikel sowie Repräsentations- und Luxusfahrzeug. Entsprechend zählte ab Mitte der 1890er-Jahre vor allem das zahlungskräftige, vergnügungs- und distinktionsdurstige Pariser Bürgertum zu den ersten Automobilbesitzern. Ihnen folgten um die Jahrhundertwende die Angehörigen einzelner Berufsgruppen, allen voran Ärzte und Kaufleute, welche ihre Autos nicht bloss zu Flanier-, sondern auch für Dienstfahrten einzusetzen pflegten.³⁶

³⁴ JAISLI, Entwicklung, Stand und Auswirkungen, S. 52.

³⁵ MÖSER, Kraftwagen: Kutsche ohne Pferde. In: Der Brockhaus multimedial 2002.

³⁶ MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 38–48. Anzumerken ist, dass die berufliche Verwendung des Automobils dessen Einsatz zu Spazierfahrten natürlich keinesfalls ausschloss.

Auch in der Schweiz trat das Automobil um die Jahrhundertwende in eben diesen Wahrnehmungsformen auf. Noch 1923 unterschied die Wirtschaftsdissertation von Adolf von Salis-Soglio die *«Berufswagen als Hilfsmittel für den Alltag»* und die *«Kraftwagen zum Sport und Luxusgebrauch»*. Letztere definierte er wie folgt:

*Unter Sportwagen werden [...] solche Automobile verstanden, welche von Liebhabern zur Vollbringung aussergewöhnlicher technischer Leistungen angeschafft werden. [...] Als reine Luxuswagen seien diejenigen bezeichnet, die weder nach rein ökonomischen Überlegungen noch zu Sportzwecken, sondern lediglich als komfortable Personentransportmittel zu gelegentlichem Verkehrs- oder Reisezweck angeschafft werden.*³⁷

Wie die Berufswagen unterhielten sich die Sport- und Luxuswagen nicht von selbst, sondern bedingten finanzielle Ressourcen, welche einen *«hohen ökonomischen Lebensstandard des Anschaffers»* voraussetzten.³⁷

Im Verlauf der Jahre nahm die Verwendung des Automobils als Sportgerät und zu Vergnügungszwecken zusehends ab, wohingegen die berufliche Nutzung an Bedeutung gewann. Merki geht davon aus, dass die 'Wachablösung' in der Primärfunktion des Automobils um das Jahr 1912 stattfand.³⁸ Allerdings gilt diese Feststellung wohl nur bedingt für die Schweiz, wo ein besonderer, verzögernd wirkender Umstand zum Tragen kam. Als Folge des Tourismus verkehrten in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg auf den Strassen der Eidgenossenschaft mehr als doppelt so viele ausländische Pkws, als dort selbst zugelassen waren. Im Jahre 1907 betrug die Anzahl der vorübergehend in die Schweiz eingereisten Automobile mehr als das Vierfache des schweizerischen Kfz-Bestands, 1910 das Drei- und 1913 das Zweifache.³⁹ Gemessen am gesamten Pkw-Verkehr ist daher davon auszugehen, dass die Benutzung des Automobils zu Privat- und Reisezwecken auf den schweizerischen Strassen noch bis zum kriegsbedingten Einbruch des privaten Reiseverkehrs im Sommer 1914 überwog.

³⁷ SALIS-SOGLIO, Wirtschaftliche Grundlagen der Schweizer Automobilindustrie, S. 52f.

³⁸ MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 61. Hinweis: Merki bezieht seine Aussage auf die Verhältnisse in Frankreich. In Deutschland sank der Anteil der reinen Sportfahrzeuge gegenüber den Berufsfahrzeugen bereits 1910 unter die 50%-Marke. Ebenda, S. 67.

³⁹ MERKI, L'internationalisation du trafic routier avant 1914, S. 333.

Der Umstand, dass die Automobile je länger je mehr nicht nur im Nahverkehr, sondern auch als Transportmittel für die Fahrt in die Ferien eingesetzt wurden, bedingte Verbesserungen in der Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit. Ab 1910 vermochte das Automobil schliesslich seine wichtigsten Trümpfe gegenüber den übrigen strassengebundenen Verkehrsträgern auszuspielen. Es waren dies in erster Linie die hohen erzielbaren Geschwindigkeiten und der grosse Aktionsradius. Ebenso das Wissen, wann und wohin auch immer fahren zu können, weder auf Schiene noch Fahrpläne angewiesen zu sein, und die Möglichkeit des Reisens in einer privaten Atmosphäre übten fortan eine wachsende Attraktivität auf all jene aus, welche die Zeit und das Geld für derlei Aktivitäten aufbringen konnten.⁴⁰ Entsprechend leicht fiel es Otto Julius Bierbaum (1865–1910), einem bürgerlichen Exponenten des frühen Automobilismus, die individuelle Mobilität des Autos gegen das Massentransportmittel Eisenbahn auszuspielen: Denn, so seine Argumentation, wer in die Eisenbahn einsteige, der habe sein Reisebillet

*[...] auch mit der Aufgabe des Selbstbestimmungsrechts für eine gewisse Zeit bezahlt. Wer sich in ein Eisenbahncoupé begibt, begibt sich auf eine Weile seiner Freiheit. Jede Fahrt auf der Eisenbahn ist ein Gefangenentransport; die Wärter nennt man Schaffner; die Gefängnisordnung nennt man Eisenbahnreglement [...].*⁴¹

Auch im Transportwesen machte sich die technische Weiterentwicklung des Automobils zwar langsam, jedoch zunehmend bemerkbar. Ab etwa 1905 wurden in der Schweiz Lastwagen für den Gütertransport eingesetzt, vorläufig jedoch nur in einem «volkswirtschaftlich bescheidenem Rahmen vor allem für den Transport von Eil- und Stückgut in städtischen Gebieten».⁴² Auf Grund technischer Beschränkungen, insbesondere der bereits genannten Untermotorisierung, welche sich bei der zu bewegendenden Eigen- und Transportlast verstärkt auswirkte, vermochte der Lastwagen in dieser Phase jedoch weder das Fuhrwerk zu ersetzen, noch mit der Eisenbahn zu konkurrenzieren.⁴³

Welche Gründe hierfür verantwortlich waren, lässt sich anhand der Schwierigkeiten aufzeigen, welche im Zuge der am 1. Juni 1906 probenhalber vollzogenen Umstellung zweier Pferdepostlinien im Kanton Bern auf den

⁴⁰ JAISLI, Entwicklung, Stand und Auswirkungen, S. 25f.

⁴¹ BIERBAUM, Yankeeoodlefahrt und andere Reisegeschichten, S. 467.

⁴² MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 75f.

⁴³ MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 75.

Kraftfahrzeugbetrieb auftraten. Zwar ergaben die Versuchsfahrten rasch, dass das Postautomobil schneller operieren konnte als sein bespannter Vorläufer (rund 15 statt vorher 7 bis 8 km/h), was die Fahrzeit für die 17 Kilometer lange Strecke Bern–Detligen von 130 auf 75 Minuten fast halbierte, jedoch gefährdeten die häufigen Pannen die Einhaltung des Fahrplans. Weitere Schwachpunkte waren der aufwendige Unterhalt sowie die hohen Anschaffungskosten.⁴⁴ Selbst die Erhöhung der Transportkapazität von vorher 4 bis 8 auf neu 12 bis 14 Passagiere vermochte die Verantwortlichen letztlich nicht zu überzeugen. Im Jahre 1909 resümierte die Post in einem Bericht:

*Die hohen Betriebsausgaben, die kostspieligen Reparaturen, Verzinsung und Amortisation erfordern einen Kostenaufwand, der in keinem Verhältnis zum wirtschaftlichen Nutzen dieser Einrichtung steht.*⁴⁵

Weiter wurde in dem Bericht die Prognose gestellt, dass die Rückkehr zum billigeren Pferdebetrieb wohl unausweichlich sei, und in der Tat bediente die Post eine der beiden Teststrecken fortan wie bis anhin.⁴⁶

Analog zu Paris verfügte mit Genf auch die Schweiz über ein eigentliches Zentrum des Automobilismus. 1914 waren im Stadtkanton ein Viertel aller in der Schweiz zugelassenen Personenwagen und fast ein Drittel aller Motorräder registriert.⁴⁷ Überhaupt ist anzumerken, dass die Kraftfahrzeuge recht unregelmässig auf die Kantone verteilt waren. Der Vorsprung Genfs, anderer Städte und der Westschweiz kontrastierte erheblich mit dem geringen Motorisierungsgrad der Gebirgs- und Agrarkantone. Als 1910 in Genf bereits 371 Personenwagen verkehrten, waren in den Kantonen Uri, Schwyz, Unterwalden, Glarus und Zug zusammen gerade einmal 26 Kraftfahrzeuge immatrikuliert.⁴⁸ Dieser Motorisierungsvorsprung hielt sich erstaunlich lange. Als 1929 in Genf auf jedes Automobil noch 24 Einwohner kamen, verzeichneten die Statistiken für den Kanton Uri nach wie vor 234 Einwohner/Kfz und im

⁴⁴ MERKI, Der Umstieg von der Postkutsche aufs Postauto, S. 97.

⁴⁵ Zitiert nach: BRETSCHER, Von der Postkutsche zum Postauto, S. 49.

⁴⁶ Was freilich (und gerechterweise) niemanden daran hindert, heuer das 100-Jahr-Jubiläum des Postautos zu feiern. Der Vollständig- und Vergleichbarkeit halber gilt es noch anzumerken, dass auch die Pferdepost in all den Jahren ihres Bestehens stets defizitär gearbeitet hat. Der Kostendeckungsgrad betrug 1890 gerade einmal 40 %, sank bis 1900 auf 36 % und 1909 auf 24 %. BRETSCHER, Von der Postkutsche zum Postauto, S. 38.

⁴⁷ MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 70.

⁴⁸ JAISLI, Entwicklung, Stand und Auswirkungen, S. 56.

gesamtschweizerischen Durchschnitt immerhin noch 36.⁴⁹ Diesen Umstand gilt es bei der Analyse der nachfolgenden Motorfahrzeugstatistiken zu beachten, auf welche im weiteren Verlauf noch mehrmals verwiesen wird.

Abb. 1: Entwicklung des Schweizer Kfz-Bestands nach Fahrzeugtypen (exkl. Militärfahrzeuge).

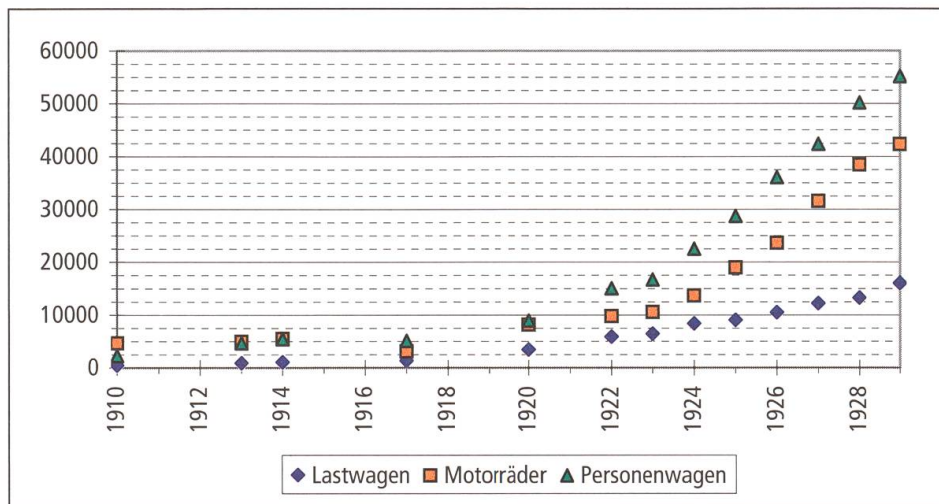
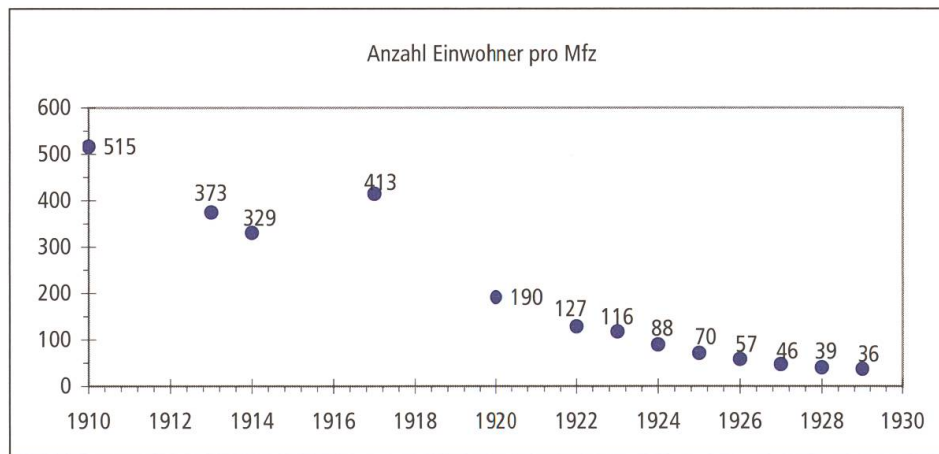


Abb. 2: Die Entwicklung des Schweizer Motorisierungsgrades (Einwohner je Kraftfahrzeuge).



Quelle: Schweizerische Automobilstatistik. Bestand der Motorfahrzeuge auf Ende 1929. Herausgegeben vom Eidgenössischen Statistischen Amt. Bern, 1930, S. 5. In den Jahren vor 1910 sowie in den Jahren 1911/12, 1915/16, 1918/19 und 1921 wurden keine Erhebungen durchgeführt.

⁴⁹ Schweizerische Automobilstatistik. Bestand der Motorfahrzeuge auf Ende 1929, S. 5.

Nicht minder uneinheitlich als die räumliche Verteilung der Automobile gestalteten sich die rechtlichen Rahmenbedingungen. Zumal die Automobilgesetzgebung in der Schweiz lange Zeit in den Kompetenzbereich der Kantone fiel – ein Bundesgesetz über den Motorfahrzeugverkehr trat erst 1933 in Kraft –, bestanden in nahezu jedem der 25 Kantone eigene Polizeiverordnungen, Tempolimiten und Gebührensysteme. Bestrebungen, die Automobilgesetzgebung zu vereinheitlichen, führten 1904 und 1914 zu zwei interkantonalen Konkordaten, welchen jedoch mehrere Kantone nicht beitreten wollten.⁵⁰ Und so lange keine Widersprüche geschaffen wurden, besaßen selbst die Konkordatskantone weiterhin das Recht, eigene Bestimmungen für den Automobilverkehr zu erlassen.⁵¹

Für das Bündner Automobilverbot bildete gerade dieser verkehrspolitische Föderalismus eine wichtige Voraussetzung. Anders als in den anderen Ländern und Regionen Europas lag die Entscheidungs- und Befugnisgewalt nicht in der weit entfernten Landeshauptstadt, sondern im nahe gelegenen Chur.

2.1.2 Bewährungsprobe im Ersten Weltkrieg (1914–1918)

Der Erste Weltkrieg bildet auch auf dem Gebiet der Motorisierung eine wichtige Zäsur. Ein Einfluss ist in zweierlei Hinsicht feststellbar. Auf der einen Seite führte die kriegsbedingte Gummi- und Treibstoffrationierung zu einem Einbruch des privaten Motorfahrzeugverkehrs. Die sinkenden Bestandszahlen ab 1914 sowie die Abnahme des Motorisierungsgrades (siehe Abb. 1 und 2, S. 26) sind als Folge dieser Rohstoffknappheit zu verstehen. Auf der anderen Seite führte eine weitere Leistungsverbesserung dazu, dass das Automobil in den Kriegsjahren auch seine Wirtschaftlichkeit unter Beweis stellen konnte. Im Gegensatz zur Zahl der zugelassenen Motorenwagen und Motorräder, welche zwischen 1914 und 1917 um 6% bzw. 43% zurückgingen, stieg der Lastwagenbestand um 32%.⁵² Der bislang vorherrschende und wenig schmeichelhafte Ruf eines elitären Sportgeräts und Luxusobjekts wurde nun zunehmend um den Begriff und das Konzept des Nutzfahrzeugs ergänzt. In Abgrenzung zu den ‘unnützen’ Sportvehikeln der Vorkriegszeit zählten hierzu vor allem Lastwagen, Traktoren, Lieferwagen und Spezialfahrzeuge von Feuerwehr oder Sanität.

⁵⁰ Es waren dies 1904: Graubünden, Thurgau und Uri; 1914: Graubünden, Ob- und Nidwalden sowie Zug.

⁵¹ Siehe hierzu: NUSSBAUM, Motorisiert, politisiert und akzeptiert, S. 1–24.

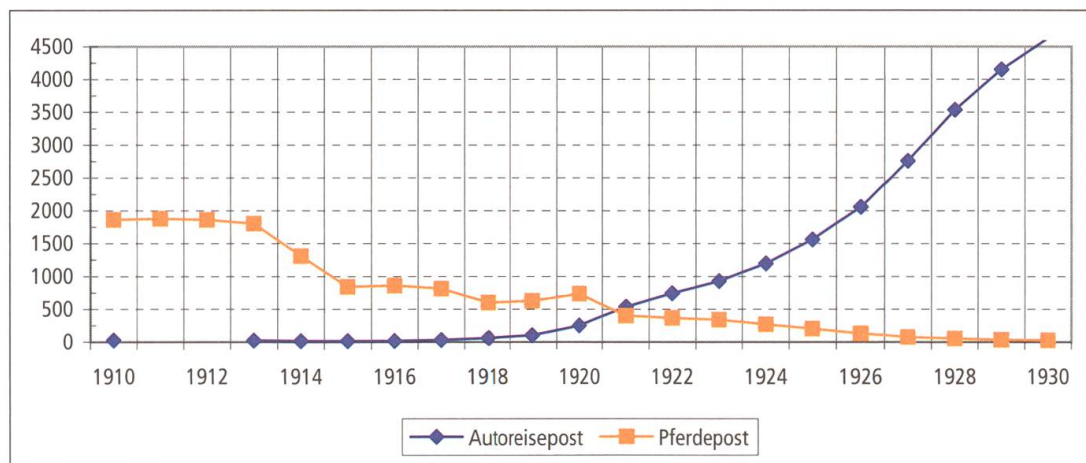
⁵² Schweizerische Automobilstatistik. Bestand der Motorfahrzeuge auf Ende 1929, S. 5.

2.1.3 Das Automobil auf der Überholspur (1919–1930)

Der katalysierende Effekt des Ersten Weltkriegs kam schliesslich in den folgenden Jahren voll zum Tragen. Dies lässt sich erneut am Beispiel der Motorisierung der Pferdepost belegen. Für die fortlaufende Einstellung des Kutschendienstes auf immer mehr Strecken waren zwei sich potenzierende Faktoren ausschlaggebend: Zum einen verbesserten sich die technischen Fortschritte die Betriebssicherheit und Zuverlässigkeit des Automobils in einer solchen Masse, dass nun selbst die Alpenkurse mit Automobilen bedient werden konnten, zum anderen führten der kriegsbedingte Einbruch des Reiseverkehrs und die gleichzeitig steigenden Futtermittelpreise dazu, dass sich das Pferdetransportnetz sozusagen von selbst auflöste.⁵³ In Zahlen ausgedrückt, lesen sich diese Fakten wie folgt: Im Jahr 1913 transportierte die Pferdepost noch 1,8 Mio. Passagiere, 1918 war es gerade noch ein Drittel (siehe Abb. 3).

Während der Pferdebestand und die gefahrenen Wagenkilometer der Post zwischen 1914 und 1919 um beinahe 50 Prozent sanken, stieg die Zahl der eingesetzten Motorfahrzeuge zwischen 1918 und 1921 von 6 auf 94, und sie verdoppelte sich im Jahr 1923 auf 183 und 1926 auf 341.⁵⁴ Ab 1921 transportierte die Autopost schliesslich mehr Passagiere als die Pferdepost.

Abb. 3: Anzahl Fahrgäste der Reisepost (in 1000) nach Fahrzeugart (1910–1930).



Quelle: BRETSCHER, *Von der Postkutsche zum Postauto*, S. 34 (Pferdepost) und S. 167 (Autopost).

⁵³ FREI, Eine funktionale Bestandsaufnahme der Pferdepost, 1850–1920, S. 94.

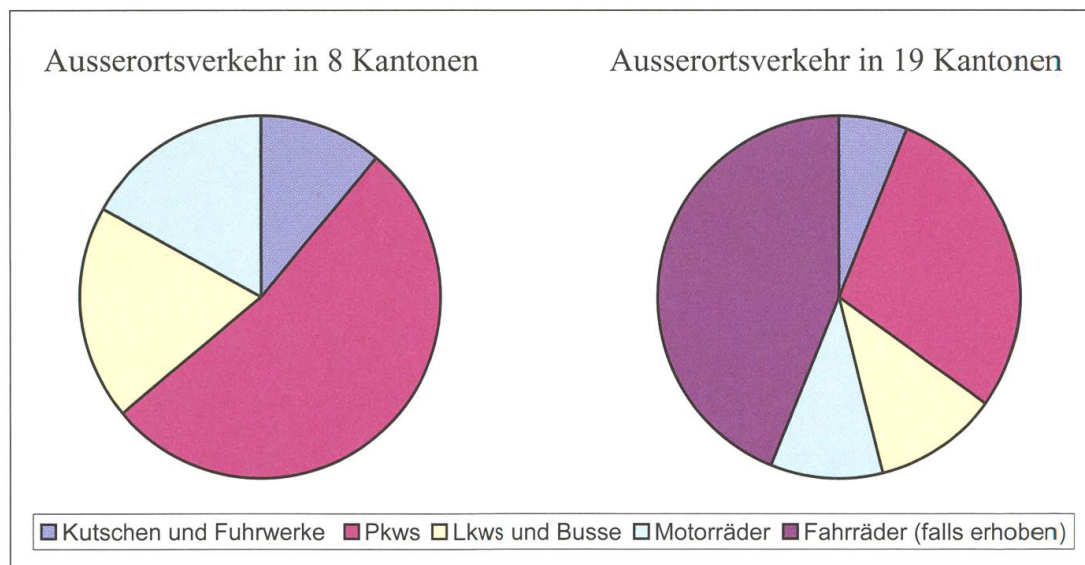
⁵⁴ BRETSCHER, *Von der Postkutsche zum Postauto*, S. 30, 33 und 162.

Eine wesentliche Ursache für diese Umstellung lag in der Kosten- und Transporteffizienz des Kraftfahrzeugs. Im Jahr 1921 errechnete die Post, dass der motorisierte Verkehr im Vergleich zur Pferdepост eine Leistungssteigerung um das Fünffache und eine Verbesserung der Rentabilität um 50% zur Folge haben würde.⁵⁵

Lkw und Bus konkurrierten ab Mitte der 1920er-Jahre jedoch nicht mehr bloss ihre pferdebespannten Vorgänger, sondern zunehmend auch die Eisenbahn. Während das Lastautomobil bis dahin das Eisenbahnnetz lediglich ergänzt und wie das Pferdefuhrwerk als blosser Zubringer fungiert hatte, begann es nunmehr, seinen Herrschaftsanspruch auch in den von der Eisenbahn erschlossenen Gebieten anzumelden.

Die Entwicklung im Bereich des Personenverkehrs verlief ähnlich. Nachdem die Entwicklung von 1910 bis 1920 nur zögerlich verlaufen war, setzte in den 1920er-Jahren ein regelrechter Motorisierungsschub ein (siehe Abb. 1 und 2, S. 26). Dieser war eine Folge des Umstands, dass neue Produktionstechniken, Preissenkungen bei den Rohstoffen und technische Fortschritte die Kosten für die Anschaffung und den Unterhalt der Automobile derart sinken liessen, dass der Privatwagen nun auch für die Haushalte der oberen

Abb. 4: Jahresmittelwerte der Schweizer Strassenverkehrszählung aus den Jahren 1928/29.



Quelle: MEIER, Die Schweizerische Verkehrszählung 1928/29, S. 10f.

⁵⁵ Geschäftsbericht der Schweizerischen Postverwaltung 1921, S. 53.

Mittelschicht und immer mehr Unternehmen erschwinglich wurde.⁵⁶ Bereits vor 1930 war es schliesslich so weit, dass die Kraftfahrzeuge ihre pferdebespannten Vorläufer hinsichtlich des Anteils am gesamten Verkehrsaufkommen weit hinter sich liessen. Die Ergebnisse der beiden ersten in der Schweiz durchgeführten Strassenverkehrszählungen belegen diese Feststellung.⁵⁷ (siehe Abb. 4, S. 29).

Ab 1921 entsprach schliesslich die volkstümliche Vorstellung vom Automobil als Verkehrsmittel der 'oberen Zehntausend' nicht mehr den Zahlen der Statistiken (siehe Abb. 1, S. 26). Von einer eigentlichen Massenmotorisierung konnte zu dieser Zeit jedoch noch keine Rede sein. Eine im Jahre 1925 im Kanton Zürich durchgeführte Erhebung der Motorfahrzeugbesitzer nach Berufsgruppen ergab, dass das Automobil nach wie vor ein bürgerliches Gefährt war. 49% der 6'770 registrierten Pkw-Besitzer waren Industrielle und Kaufleute, 31% Gewerbetreibende, 11% Ärzte und Angehörige wissenschaftlicher Berufe. Arbeiter und Angestellte folgten mit 2,4% ebenso abgeschlagen wie die Landwirte mit 3,4%.⁵⁸ Letzteren bot in der Regel das Motorrad einen vergleichsweise kostengünstigen Einstieg in die Motorisierung.⁵⁹

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass sich das Automobil nach anfänglichen Problemen rasch als effizientes und beliebtes Verkehrsmittel etablieren konnte. Im Vergleich zur Anfangszeit der Motorisierung fand ab Mitte der 1920er-Jahre eine regelrechte Umkehrung der Verhältnisse statt. War es zu Beginn des Jahrhunderts noch das Automobil, welches sich gegenüber den konkurrenzierenden Verkehrsmitteln behaupten musste und jahrelang zu einem regelrechten Nischendasein gezwungen war, setzte es nun seinerseits die übrigen Verkehrsträger mächtig unter Druck.⁶⁰

⁵⁶ JAISLI, Entwicklung, Stand und Auswirkungen, S. 67; MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 109.

⁵⁷ MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 135–138.

⁵⁸ Statistik über den Verkehr mit Motorfahrzeugen im Kanton Zürich 1925, in: Statistische Mitteilungen betreffend den Kanton Zürich. Heft 155. Hg. vom kantonalen statistischen Bureau. Winterthur 1926. S. 60. Für das Jahr 1926 siehe Heft 157. Für eine ähnliche Zählung in der Stadt Bern siehe JAISLI, Entwicklung, Stand und Auswirkungen, S. 142.

⁵⁹ MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 120–125.

⁶⁰ MONTEIL, Eisenbahn- und Automobilverkehr in der Schweiz, S. 44.

2.2 Allgemeine Ursachen der Automobilkritik

Die rasche Zunahme der Motorisierung soll und darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass diese Entwicklung in weiten Kreisen der Bevölkerung alles andere als unumstritten war. Nachfolgend werden vier grosse Herausforderungen vorgestellt, von deren adäquater Bewältigung die Akzeptanz der Automobiltechnologie massgeblich abhing. Ebenfalls behandelt werden die möglichen Gründe für den in den 1920er-Jahren einsetzenden Rückgang der Widerstände gegen das Automobil.

2.2.1 Die umweltseitigen Belästigungen

Das Automobil traf bei seinem Erscheinen auf Strassen, welche für den Langsamverkehr, d.h. für Fussgänger, Kutschen und Fuhrwerke konzipiert worden waren.⁶¹ Sie waren schmal und bestanden in der Regel aus gepresstem Schotter, Kies und Sand.⁶² Eine grundlegende Ursache für die Automobilkritik lag somit buchstäblich auf der Strasse: der Staub. Wenn das mit vergleichsweise hohen Geschwindigkeiten fahrende und schwere Automobil über diese unbefestigte Oberfläche fuhr, führte die Schleuderwirkung des sich drehenden Rads zu Abrieb und Verwirbelungen auf der obersten Schicht. Für den Beobachter wurden die auf die Strasse einwirkenden Kräfte als Staubwolke bei trockener und Dreckspritzer bei nasser Witterung sichtbar. Hieraus resultierten verschiedene Probleme: Ausser dass die Kleider der Passanten, die Häuser der Anwohner und die entlang der Strasse gelegenen Felder der Bauern in Mitleidenschaft gezogen wurden, beeinträchtigte der mittel- und langfristige Substanzverlust auch die Konsistenz und somit die Lebensdauer der Strasse. In dieser Hinsicht hing die Automobilfrage auch mit der Finanzierung des Strassenunterhalts zusammen, welcher der öffentlichen Hand oblag.⁶³

Vor dem Hintergrund dieser Erkenntnis wies Hermann Behrmann, seinerzeit Direktor des Verkehrsbureaus Bern, darauf hin, dass die Automobilfrage in ihrem Kern eigentlich eine Strassenfrage und die Akzeptanz der Automobiltechnologie letztlich von einer Befestigung des Strassenbelags abhängig

⁶¹ Die Summe aller nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer werden in den Quellen und in der Fachliteratur oftmals unter dem Begriff 'Publikum' zusammengefasst.

⁶² SCHIEDT, Der Ausbau der Strassen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, S. 14.

⁶³ JAQUEMENT, Strassenkosten und Motorfahrzeug in der Schweiz, S. 26. MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 173.

sei.⁶⁴ Die praktische Umsetzung dieser plausibel klingenden Erkenntnis war jedoch mit einer Reihe offener und kontrovers diskutierter Fragen verbunden. Diese betrafen insbesondere die Finanzierung der vorgeschlagenen Massnahme: Wie und von wem sollten die notwendigen Mittel aufgebracht werden? Von der öffentlichen Hand, von allen Strassenbenutzern oder nur von den motorisierten Verkehrsteilnehmern?⁶⁵

Neben der viel beklagten «*Staubplage*» fallen auch die Lärm- und Geruchsemissionen der Automobile in die Kategorie der umweltseitigen Belästigungen. Auf Grund ihres hohen Öl- und Benzinverbrauchs, der oftmals ungenügenden Wartung und dem Fehlen effizienter Abgasfilter lärmten, stanken und rauchten die Automobile damals sehr viel stärker als heute.

2.2.2 Die Verkehrsgefährdung

Anders als im vorangegangenen Abschnitt, wo lediglich von einer Belästigung die Rede war, handeln die folgenden Ausführungen von der Wahrnehmung des Automobils als Bedrohung. Diese Steigerung entspringt dem Umstand, dass das Auto, verglichen mit der Geschwindigkeit anderer Strassenbenutzer, auf gefährliche Weise raste. In der unmotorisierten Bevölkerung bestand weitestgehend Konsens darüber, dass es sich beim Automobil um ein besonders gefährliches Verkehrsmittel handle. Die Behörden versuchten diesen Ängsten mit teils strengen Geschwindigkeitsverordnungen zu begegnen. In älteren Darstellungen, so zum Beispiel in Theo Gublers «*Kampf um die Strasse*» (1953), werden die behördlich festgelegten Tempolimiten nicht selten mit einem spöttischen Unterton kommentiert. Allerdings gilt es zu bedenken, dass die Bestimmung dessen, was als angemessenes Tempo gilt, je nach Ort, Zeit und den bisher üblichen Erfahrungswerten variieren kann.⁶⁶ Eine Begrenzung der Geschwindigkeit auf 10 km/h inner- und 30 km/h ausserorts, wie es zum Beispiel die Konkordatsbestimmungen von 1904 vorsahen, mag uns heute besonders streng erscheinen, das Automobil übertraf jedoch selbst mit diesen Auflagen die im Strassenverkehr bislang üblichen Dimensionen immer noch um ein Vielfaches.⁶⁷

⁶⁴ BEHRMANN, *Automobilismus und Fremdenverkehr in der Schweiz*, S. 8.

⁶⁵ MERKI, *Der holprige Siegeszug des Automobils*, S. 143.

⁶⁶ Siehe hierzu: MERKI, *Tempolimiten seit 1904*. In: NZZ 8./9. März 1997.

⁶⁷ Die mittlere Geschwindigkeit verschiedener Verkehrsmittel betrug gemäss Rappaport und Heller: Fuhrwerk 4 km/h; Kutsche 9 km/h; Fahrrad 15 km/h; Lastkraftwagen 20 km/h; Personenkraftwagen 40 km/h; Motorrad 50 km/h. Siehe RAPPAPORT und HELLER, Teil I, *Planung*, in: HENTRICH, *Der neuzeitliche Strassenbau*.

Neben den erhöhten Geschwindigkeiten trugen – so ist zur Verteidigung der Automobilgegner zu sagen – auch noch weitere Faktoren zur Unfallgefahr bei. Die Strassen waren für das wegen der hohen Geschwindigkeitsunterschiede zum fortwährenden Überholen ‘genötigte’ Automobil zu schmal. Es existierten weder Radwege, Fussgängerstreifen, Trottoirs noch Hinweistafeln, geschweige denn eine Verkehrserziehung der Kinder. Entsprechend lange dauerte es, bis die verschiedenen Verkehrsteilnehmer sich einigermaßen aneinander gewöhnt und gemeinsame Regeln des Zusammenlebens gefunden hatten.⁶⁸

2.2.3 Die Umfunktionierung der Strasse zur Fahrbahn

So lange die Strasse nur von den traditionellen Verkehrsteilnehmern befahren wurde, ging ihre Funktion über die einer Verkehrsfläche hinaus und schloss eine Vielzahl von Nutzungsarten mit ein. Sie war ein Ort der Begegnung für die Anwohner, der Spielplatz für die Kinder und der erweiterte Auslauf für Haus- und Nutztiere. Dieses historisch gewachsene Nutzungsrecht und die Idee der Strasse als ein öffentlicher Raum, dessen Benützung grundsätzlich allen offen stand, wurden mit dem Auftauchen der Kraftfahrzeuge in Frage gestellt.⁶⁹ Im Jahr 1902 formulierte der Zürcher Rechtsprofessor Friedrich Meili (1848–1924) das hieraus entstehende Konfliktpotential wie folgt:

Die Automobile rufen eine neue und ernste Gefährdung des Verkehrs hervor. Vermöge der überwältigenden Massigkeit der Automobile und sodann vermöge der Schnelligkeit, mit der sie aufzutreten pflegen, prätendieren sie faktisch eine Herrschaft über das Strassengebiet, ähnlich wie z.B. die elektrischen Strassenbahnen, ja sogar in erheblicherer Weise: für diese ist ein bestimmtes Tracé da, auf das sie sich beschränken. Die Strasse ist vermöge ihrer Natur und Zweckbestimmung für jedermann gleichmässig da.⁷⁰

Meili bringt in seiner Aussage zwei nur schwer vereinbare Auffassungen zur Sprache. Auf der einen Seite steht die Feststellung, dass es sich bei der Strasse um ein öffentliches Gut handle, deren Benützung grundsätzlich allen, folglich auch den Automobilisten offen stehen müsse. Auf der anderen Seite weist Meili ebenfalls darauf hin, dass der Automobilverkehr die Strasse weitest-

⁶⁸ MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 20.

⁶⁹ MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 177.

⁷⁰ MEILI, Die rechtliche Stellung der Automobile, S. 36f.

gehend für sich allein in Anspruch nehmen, ja sogar beherrschen würde. Für die Behörden ergab sich aus dieser Konstellation das Dilemma, dass sie die Automobile nicht ohne weiteres von den Strassen verbannen konnten, man jedoch gleichzeitig dafür sorgen musste, dass sie die Strasse nicht zu einer ihnen vorbehaltenen Fahrbahn umfunktionieren konnten.⁷¹

2.2.4 Die klassendifferenzierende Wirkung

Einen weiteren Topos der Automobilkritik bildete das soziale Profil der Automobilbesitzer. Es dauerte nicht lange, bis die nicht motorisierte Öffentlichkeit aus der gesellschaftlich oder wirtschaftlich abgehobenen Stellung der Automobilbesitzer die pauschale Klassifikation des Kraftfahrzeugs als Luxusobjekt ableitete und deren Besitzer als «Herrenfahrer» und «Autoprotzen» abstempelte. Eugen Diesel, der Sohn des Erfinders des Dieselmotors Rudolf Diesel (1858–1913), wies in seinem Reisebericht auf die klassenkämpferische Komponente des Automobilstreits hin. Die aufreizende Wirkung, welche sein Automobil beim Aufeinandertreffen mit einem Demonstrationszug in der französischen Schweiz ausübte, wurde von ihm wie folgt beschrieben:

Der Anblick der Streikenden [...] war uns unbehaglich, denn ein schönes kapitalistisches Auto muss auf die streikenden Arbeiter wirken wie das rote Tuch auf den Stier. [...] Ich fühlte, wie ich als Vertreter einer feindlichen Klasse angesehen wurde [...]. Im schönen roten Auto sitzend beschlich mich das Gefühl eines schlechten Gewissens [...], ich wusste, dass jeder von ihnen von einer Summe, die dem Wert unseres Autos entsprach, zwanzig Jahre und länger mit seiner Familie leben musste.⁷²

Auf dem Land, wo die Automobilkritik besonders verbreitet war, wurden die Automobilbesitzer zudem als fremde und arrogante Städter stereotypisiert.⁷³

⁷¹ MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 145. Merki spricht in diesem Zusammenhang von einer «Privatisierung» der Fahrbahn.

⁷² DIESEL, Autoreise 1905, S. 140–142. Zitiert nach: FRAUNHOLZ, Motorphobia, S. 47.

⁷³ MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 178.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass verschiedene Faktoren für die automobilkritischen Protest- und Widerstandsaktionen verantwortlich waren. Konfliktpunkte ergaben sich nicht nur aus dem Aufeinandertreffen unterschiedlicher Fortbewegungstempi und -modi, was zu einer erhöhten Unfallgefahr führte. Hinzu kam auch, dass die Strasse ein öffentlicher, mit Steuergeldern finanzierter und multifunktionaler Raum war, aus dem die übrigen Nutzer sich nicht so einfach verdrängen lassen wollten. Aus der Sicht der nicht-motorisierten Bevölkerung liess ausserdem das soziale Profil der Automobilbesitzer in Kombination mit der Verwendung des Automobils zu Sport- und Vergnügungszwecken die Frage berechtigt erscheinen, ob das öffentliche Interesse, Wohlbefinden und Sicherheitsbedürfnis der Volksmehrheit nicht höher zu gewichten sei als das individuelle Geltungsbewusstsein und Vergnügen einiger weniger Automobilbesitzer. Als prominenter Wortführer trat in diesem Zusammenhang insbesondere Josef Viktor Widmann (1842–1911) in Erscheinung, welcher neben seiner schriftstellerischen Tätigkeit auch als Feuilletonredaktor bei der Berner Tageszeitung ‘Der Bund’ arbeitete. Unter dem Titel «*Volksfeind Automobil*» beschrieb Widmann das Konfliktpotential des Automobilverkehrs:

*Das Automobil bedeutet die Anarchie des Strassenverkehrs, es ist die Bombe, die das Protzertum in die ungeheure Mehrheit des Volkes schleudert, was die letztere sich wahrhaftig nicht braucht gefallen zu lassen. Und nur recht und billig würde sein, wenn gerade von der Schweiz, wo nach unserer ganzen geschichtlichen Entwicklung das Volk noch etwas zu sagen hat, eine Bewegung ausginge, welche dieses automatische Fuhrwerk, das nur wenigen Personen zu gute kommt, dafür aber dem ganzen Volk zur Last fällt, diesen pustenden, tutenden und stinkenden Hohn auf die allgemeinen demokratischen Wohlfahrtsinteressen, auf den öffentlichen Strassen völlig ausschlösse.*⁷⁴

Das Abklingen der automobilkritischen Proteste fiel zeitlich mit dem Aufschwung des Automobils in den 1920er-Jahren zusammen. Christoph Maria Merki macht für den Rückgang der Widerstände eine Wechselwirkung von sechs verschiedenen Faktoren verantwortlich.⁷⁵

⁷⁴ Der Bund, 28. Juni 1905, zitiert nach: JOSEF VIKTOR WIDMANN. Ein Journalist aus Temperament, S. 105.

⁷⁵ MERKI, Den Fortschritt bremsen? S. 248f.

1. Die allmähliche Gewöhnung – je nach Standpunkt auch Resignation, Einsicht oder Anpassung – der nicht-motorisierten Bevölkerung an das Automobil
2. Ein Lernprozess auf Seiten der Automobilisten, welcher durch verschiedene Disziplinierungsmassnahmen in Form von Bussen, Unfallversicherungsprämien, aber auch «*Erziehungsarbeit von Publizistik, Verbänden und Fahrschulen*» erzielt wurde⁷⁶
3. Die zunehmende Kodifikation der Verhaltensregeln im Strassenverkehr
4. Die Zunahme ‘nützlicher’ Aspekte des Kraftfahrzeugverkehrs (öffentlicher Personenverkehr und Arbeitsverkehr), welche gegenüber dem gesamtgesellschaftlich ‘nutzlosen’ Sport- und Vergnügungsverkehr an Bedeutung gewannen
5. Die wachsende volkswirtschaftliche Bedeutung der Kfz-Branche, welche immer mehr Leuten Arbeit und Einkommen versprach
6. Die allmähliche «*Internalisierung der sozialen Kosten*» des motorisierten Verkehrs. Auf Grund der Einnahmen in Form von Kfz- und Treibstoffsteuern konnten die vom Automobil verursachten Strassenunterhaltskosten zunehmend nach dem Verursacherprinzip beglichen werden.

2.3 Graubünden: Land, Leute und Verkehr um 1900

Wer das Bündner Automobilverbot im eingangs definierten Sinne verstehen will, muss sich auch mit den naturräumlichen Gegebenheiten und einigen verkehrsgeschichtlichen Entwicklungen des Kantons auseinandersetzen. Die nachfolgenden Ausführungen stellen die hierzu notwendigen Grundlagen bereit.

2.3.1 Natur- und Lebensraum Graubünden

Mit 7'106 Quadratkilometern, dies entspricht rund einem Sechstel der Gesamtfläche der Schweiz, ist Graubünden der grösste Kanton der Eidgenossenschaft. Grosse Höhenunterschiede, welche von 260 m ü. M. bis zu dem in 4'049 Höhenmetern gipfelnden Piz Bernina reichen, prägen das typische Gebirgsland mit seinen – so heisst es – 150 Tälern. Mit einer mittleren Höhe von 2'100 Metern übertrifft Graubünden alle anderen Regionen des Alpenbogens; 90 %

⁷⁶ MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 194.

des Bodens befinden sich oberhalb von 1'200 Höhenmetern, gerade einmal 1% unterhalb von 600 Metern.⁷⁷

2.3.1.1 Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur

Zu den wesentlichen Merkmalen des Kantons sind indes nicht nur dessen ausserordentliche Fläche und grosse Höhenunterschiede zu zählen, sondern auch – damals ebenso wie heute – die im landesweiten Vergleich geringste Bevölkerungsdichte. Im Jahr 1900 kamen auf jeden Quadratkilometer gerade einmal 15 Einwohner.⁷⁸

Gemessen an der Anzahl der Beschäftigten waren die Agrar- und Forstwirtschaft die bedeutendsten Erwerbszweige. Zwischen 1900 und 1930 arbeiteten zwischen 52 und 39% aller Berufstätigen im primären Wirtschaftssektor.⁷⁹ Bäuerliche Normen und Wertvorstellungen bestimmten das öffentliche und private Leben.

Neben der Landwirtschaft bot in bestimmten Regionen und je länger je mehr der Tourismus ein Einkommen, allerdings verbunden mit starken saisonalen Schwankungen und einer starken Abhängigkeit von der konjunkturellen Lage Europas. Mit Anteilen von 5 bis 8% an der erwerbstätigen Bevölkerung (ebenfalls zwischen 1900 und 1930) fiel die Bedeutung des Gastgewerbes und der Hotellerie als Arbeitgeber vergleichsweise gering aus, der Fremdenverkehr entwickelte sich jedoch in den folgenden Jahren zunehmend zum eigentlichen Motor der Bündner Volkswirtschaft (siehe Kapitel 2.3.2.3).⁸⁰

Entlang der Transitachsen und im Churer Rheintal boten der Warenverkehr bzw. das Gewerbe weitere Einkommensmöglichkeiten. Hingegen blieb die Bedeutung der Industrie in Graubünden stets marginal.⁸¹

⁷⁷ Sämtliche Angaben finden sich auf der offiziellen Homepage des Kantons GR. Siehe: <http://www.gr.ch> (30. 1. 2006).

⁷⁸ Historische Statistik der Schweiz, hg. von H. Ritzmann-Blickenstorfer, S. 95.

⁷⁹ TÖNDURY-OSIRNIG, Graubündens Volkswirtschaft, S. 7.

⁸⁰ TÖNDURY-OSIRNIG, Graubündens Volkswirtschaft, S. 7.

⁸¹ Gemäss Töndury setzte sich die erwerbstätige Bevölkerung um 1910 wie folgt zusammen: 43,2% Land- und Forstwirtschaft; 26,5% Handwerk, Gewerbe und Industrie; 6,6% Gastgewerbe und Hotellerie; 8,7% Verkehr und Transport; 5,1% Handel, Bank- und Versicherungswesen; 5,2% öffentlicher Dienst. Die restlichen 4,7% fasst Töndury in der Kategorie «Hauswirtschaft, Tagelöhner, Anstalten» zusammen.

2.3.1.2 Politische Strukturen

Mit 224 Gemeinden (heute 204), in den meisten Fällen Klein- und Kleinstgemeinden von wenigen hundert Einwohnern, welche wiederum in 39 Kreise und 11 Bezirke organisiert waren, findet die geografische Kleinräumigkeit und Vielfalt ihren Fortgang in den politischen Strukturen (siehe Karte 3, S. 46). Für die vorliegende Untersuchung gilt es ausserdem zu berücksichtigen, dass die Bündner zu Beginn des 20. Jahrhunderts bereits über weit reichende politische Mitspracherechte verfügten. Die Exekutive lag beim direkt gewählten, fünfköpfigen Kleinen Rat, die Legislative beim ebenfalls gewählten Grossen Rat. Stimmberechtigt waren Männer ab dem 20. Lebensjahr. Als die wichtigsten Mittel zur politischen Partizipation sind jedoch Referendum und Initiative zu nennen. Das unterzeichnete Begehren von 3'000 Stimmberechtigten reichte aus, um die Ausarbeitung eines neuen Gesetzes anzuregen und mitzugestalten oder bestehende Gesetze anzupassen und aufzuheben. Ausserdem bedurfte jedes vom Grossen Rat erlassene Gesetz und jede Gesetzesänderung der Zustimmung des Soveräns.⁸²

Zusammen mit der Tatsache, dass die Automobilgesetzgebung in der Schweiz noch bis 1933 in den Kompetenzbereich der Kantone fiel, bedeutete dies, dass die Bündner Stimmberechtigten an den Entscheidungsprozessen bezüglich Automobilverkehr unmittelbar beteiligt waren.

2.3.2 Verkehrswesen

Nachfolgend werden die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen der verkehrsgeschichtlichen Entwicklung Graubündens zwischen 1850 und 1920 dargestellt. Beachtenswert ist insbesondere die zeitlich dicht gedrängte Abfolge grosser Höhen und Tiefen, welche Graubünden in dieser Zeit in den Bereichen Strassenverkehr, Bahnwesen und Tourismus durchlief.

2.3.2.1 Der Strassenverkehr

Auf Grund seiner geographischen Lage kam Graubünden seit jeher eine bedeutende Rolle im Waren- und Personenverkehr über die Alpen zu. Entlang den so genannten Kommerzialstrassen, den Passrouten auf der Nord-Süd-

⁸² Revidierte Verfassung für den Kanton Graubünden. Vom Volk angenommen am 2. Oktober 1892, S. 3.

Achse (siehe Karte 1, S. 45), bildete der Warentransit bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts eine wichtige Erwerbsquelle, welche allerdings mit der Inbetriebnahme der billiger und schneller arbeitenden Alpenbahnen (Brenner 1867, Mont Cenis 1871 und Gotthard 1882) zusehends versiegte. Zwischen 1856 und 1874 brach der Warenverkehr über die Bündner Pässe um 80% ein, was nicht nur die unmittelbar an der Spedition beteiligten Fuhrleute, sondern auch die indirekt an das Transportwesen angeschlossenen Gewerbebetriebe (Wagner, Schmiede, Sattler, Wirte) und letztlich ganze Dörfer in eine wirtschaftliche Krise stürzte. Am stärksten betroffen waren die entlang der 'Oberen' und 'Unteren' Strasse gelegenen Talschaften Schams, Rheinwald und Oberhalbstein. Als Folge des plötzlichen Verkehrsausfalls erlebten diese Gebiete einen tief greifenden wirtschaftlichen und demografischen Wandel, welcher weitestgehend im Widerspruch zum gesamtkantonalen Trend verlief; Bevölkerung und Steuerkraft gingen zurück, und die Landwirtschaft gewann an Bedeutung.⁸³

Auf das kantonale Finanzbudget wirkte sich die abrupte Verkehrsverlagerung gleich zweifach negativ aus. Zum einen entfiel eine wichtige Einnahmequelle, zum anderen waren gerade erst zahlreiche Verbindungsstrassen in die Täler angelegt und ausgebaut worden, was für den chronisch finanzschwachen Kanton einen ausserordentlichen Effort bedeutet hatte. Die jährlichen Ausgaben für den Strassenbau betrugen seit 1853 rund 120'000 Franken. Bis in das Jahr 1870 entstand so ein weitläufiges Strassennetz von über 800 km Länge, was einem Anteil von 7 km/1'000 Einwohner entsprach. Der landesweite Durchschnitt von 2,4 km/1'000 Einwohner wurde somit um fast das Dreifache übertroffen.⁸⁴

Gemäss offizieller Klassifikation wurden die Bündner Strassen in drei Kategorien eingeteilt. Nachfolgende Tabelle fasst deren wichtigsten Merkmale sowie die Kautelen der Finanzierung zusammen:

⁸³ SIMONETT, Verkehrserneuerung und Verkehrsverlagerung in Graubünden, S. 90 und 133.

⁸⁴ BAVIER, Die Strassen der Schweiz, S. 118f. und S. 96f. Der nachmalige Bundesrat Simeon Bavier (1825–1896), ein Bündner, war in dieser Zeit noch als Eidgenössischer Oberbauinspektor tätig.

Tab. 1: Merkmale und Finanzierung des Bündner Strassennetzes.

	<i>Kommerzialstrassen</i>	<i>Verbindungsstrassen</i>		<i>Kommunalstrassen</i>	<i>Gesamtes Strassennetz</i>
		<i>1. Klasse</i>	<i>2. Klasse</i>		
<i>Breite</i>	5 – 6 m	4.2 – 5 m	3.6 – 4.2 m	3 – 4.2 m	
<i>Gesamtlänge 1897</i>	261 km	563 km		169 km	991 km
<i>1931</i>	261 km	628 km		333 km	1'222 km
<i>Bau</i>	Die Baukosten übernimmt der Kanton, die Gemeinden stellen das nötige Rohmaterial unentgeltlich zur Verfügung und treten den Boden ab.			Gemeinden	
<i>Baukosten je km (1897)⁸⁵</i>	Ø 18'750 Fr.	Ø 16'766 Fr.		Ø 11'059 Fr.	Ø 16'314 Fr.
<i>Unterhalt</i>	Den Unterhalt übernimmt der Kanton, die Gemeinden sind zu Materiallieferungen verpflichtet.	Unterhalt erfolgt durch die Gemeinden			
<i>Unterhaltskosten je km und Jahr (1897)</i>	Ø 710 Fr.	Ø 378 Fr.		Ø 180 Fr.	Ø 485 Fr.

Quelle: Für das Jahr 1897: GILLI, *Das Strassennetz des Kantons Graubünden*. Für das Jahr 1931: SOLCA, *Zusammenstellung der vom Kanton gebauten Strassen 1780–1931*.

An den fast 20 Millionen Franken, welche bis zum Jahr 1897 in den Bau des Bündner Strassennetzes flossen, beteiligte sich der Bund mit rund zwei Millionen.⁸⁶ Den restlichen Betrag hatten der Kanton und die Gemeinden aus eigener Kraft aufzubringen. Zusätzlich mussten die Gemeinden ein weitläufiges Netz an Alp-, Weide- und Waldwegen bewirtschaften, welches insbesondere für den Alltag der lokalen Bevölkerung von Bedeutung war. Die Allgemeinheit trug somit unmittelbar einen grossen Teil der Bündner Strassenbaukosten.

Zu einem 'Fass ohne Boden' entwickelte sich mit der Zeit auch der nach dem Territorialprinzip geregelte Unterhalt des rund 1'000 km langen Strassennetzes, welcher Jahr für Jahr einen Grossteil der Gemeindesteuern verschlang. Die naturräumlichen Gegebenheiten (weite Distanzen, ein topografisch und geologisch schwieriges Terrain, Frost und Schneeschmelze)

⁸⁵ Jeweils ohne Expropriations- und Materialkosten, welche zu Lasten der Gemeinden gingen.

⁸⁶ «Graubünden», in: HBLS, Bd. 3, S. 684. Für den Bundesbeitrag, siehe Bundesbeschluss vom 26. Juli 1861; BBl 1861, Band 2, Heft 30, S. 189–243.

fürten, in Kombination mit der geringen Bevölkerungsdichte dazu, dass auch der Unterhalt des Bündner Strassennetzes mit den landesweit grössten Aufwendungen pro Kopf und Kilometer verbunden war. Mit durchschnittlichen Unterhaltskosten von 485 Franken pro Kilometer und Jahr wurde beispielsweise die vom Kanton Aargau aufgewendete Summe (220 Fr.) um mehr als das Doppelte übertroffen.⁸⁷ Welche Belastung der Unterhalt der Strassen für die Gemeinden konkret bedeutete, lässt sich daran ermessen, dass die beiden Gemeinden Avers und Innerferrera (Kreis Schams) für ihre Strassen zeitweise mehr Geld aufwenden mussten als für die Schule und das Armenwesen, die beiden nächstgrossen Ausgabenposten zusammen.⁸⁸ Angesichts dieser finanziellen Leistungen erscheint es nahe liegend, dass in Graubünden ein starkes Bedürfnis nach Mitbestimmung über die Funktion der Strassen weit verbreitet war.

2.3.2.2 Die kantonalen Eisenbahnen

Mit der 19 Kilometer langen Strecke von Bad Ragaz nach Chur wurde Graubünden im Jahr 1858 an das Schweizer Eisenbahnnetz angeschlossen. Drei Jahrzehnte lang sollte dies die einzige Eisenbahnverbindung im Kanton bleiben. Auf private Initiative entstand schliesslich 1889 die Schmalspurbahn Landquart–Davos, welche sich, mit der Zielsetzung weitere Talschaften zu erschliessen, ab 1894 als Rhätische Bahn (RhB) bezeichnete. Drei Jahre später übernahm der Kanton per Volksentscheid einen Grossteil der Aktien der Bahngesellschaft und damit auch die Verbindlichkeit, sich mit Steuergeldern am weiteren Ausbau und Unterhalt zu beteiligen.⁸⁹

Bis zu Beginn des Ersten Weltkriegs erschlossen die Linien Landquart–Thusis (1896), Reichenau–Ilanz (1903), Thusis–St. Moritz (1904), Davos–Filisur (1909), Ilanz–Disentis (1912), Samedan–Scuol (1913) zahlreiche Talschaften. Ebenfalls erst kurz vor dem Ersten Weltkrieg entstanden drei private Schmalspurbahnen, welche 1941 bzw. 1944 mit der RhB fusionierten. Es waren dies die Strecke Bellinzona–Mesocco (1907), die Berninabahn (1910) sowie die Strecke Chur–Arosa (1914). Zusammen erreichte das Bündner Eisenbahnnetz (siehe Karte 2, S. 46) eine Länge von 375 Kilometern. Bei einer Bauzeit von 1888 bis 1914 entspricht dies einem durchschnitt-

⁸⁷ Siehe GILLI, Das Strassennetz des Kantons Graubünden, S. 16f.

⁸⁸ SPRECHER, Die Bündner Gemeinde, S.78f. und 97f.

⁸⁹ CATRINA, Die Entstehung der Rhätischen Bahn, S. 72.

lichen Ausbau um 14,5 km pro Jahr. Wie beim Strassenbau schlugen sich die geologisch und topografisch schwierigen Verhältnisse (Brücken, Tunnel, Galerien, Stützmauern) in den Rechnungsbüchern der Bahn und somit auch im Kantonsbudget nieder. Erschwerend kam hinzu, dass Graubünden im Gegensatz zu den meisten anderen Kantonen, deren Eisenbahnen früh in das Netz der Bundesbahnen integriert worden waren und somit von der Staatskasse mitsubventioniert wurden, den Hauptteil der finanziellen Belastungen selber tragen mussten.⁹⁰ Dazu Gustav Bener (1873–1946), 1918–1936 Direktor der Rhätischen Bahn:

*Dem Bund sollte die Lebensfähigkeit seines an Ausdehnung grössten, in vielen volkswirtschaftlichen Fragen aber wohl kompliziertesten, in seinen Grenzen zur Zeit exponiertesten Kantons so am Herzen liegen, dass er diesem 118 Tausend Seelen zählenden Gebirgsvölklein die um die 114 Millionen Franken betragende Rhätische Eisenbahnschuld, welche in den meisten anderen Kantonen schon seit einem Viertel-Jahrhundert Bundes-sache ist, beim nächsten Rückkauftermin (1942) abnimmt und dadurch dem Kanton die Arme frei macht zu weiterer Hebung der Entwicklungsmöglichkeit.*⁹¹

In der Tat wogen die finanziellen Belastungen aus dem Eisenbahnbau schwer auf den Schultern des bevölkerungsarmen Bergkantons. In den ersten vier Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts standen 58–87% der kantonalen Schulden mit der RhB im Zusammenhang. Bis 1920 kam so auf jeden Kantonseinwohner eine Eisenbahnschuld von 650 Franken.⁹²

Wie in der ganzen Schweiz galt die Eisenbahn indes auch in Graubünden als ein wichtiges Entwicklungsinstrument. Die 'Bündner Staatsbahn' entwickelte sich rasch zu einem der grössten Arbeitgeber des Kantons und bildete eine wesentliche Voraussetzung für den Aufschwung zahlreicher Fremdenverkehrsorte (siehe Kapitel 2.3.2.3).⁹³ Im Waren- und Personenverkehr wurde das Eisenbahnnetz zur «Hauptschlagader» des Bündner

⁹⁰ Die bis 1913 angehäuften Bau- und Rollmaterialkosten beliefen sich auf 84 Millionen Franken, wovon der Beitrag des Bundes 13 Millionen betrug. Siehe: TÖNDURY-OSIRNIG, Graubündens Volkswirtschaft, S. 54.

⁹¹ BENER, Memorial über die Verkehrsentwicklung Graubündens 1886–1923, S. 30.

⁹² FUCHS, Die bündnerischen Schmalspurbahnen, S. 77f.

⁹³ 1915 waren es rund 1'500 Angestellte; ab den 1920er-Jahren jeweils um die 850. Siehe: 50 Jahre Rhätische Bahn, S. 203.

Verkehrsnetzes, eine Entwicklung, welche sich auch in den Statistiken zur Bevölkerungsentwicklung und zur Steuerkraft niederschlug.⁹⁴ Von 1888 bis 1930 betrug der gesamtantonale Bevölkerungszuwachs 33,3%. Die 27 von der Bahn berührten Kreise wiesen mit Zuwachsraten von 42% ein überdurchschnittliches Wachstum auf, während in den zwölf bahnlosen Kreisen die Bevölkerung gleich blieb oder sogar zurückging.⁹⁵ Ein ähnliches Bild zeigt die Entwicklung der Steuererträge. Von 1888 bis 1936 stiegen Einkommens- und Vermögenssteuer der von der Bahn erschlossenen Kreise um 1101% und 341%, wohingegen die bahnlosen Kreise vergleichsweise magere Zuwachsraten von 547% und 187% verzeichneten.⁹⁶

Wie bereits 1882 bei der Eröffnung der Gotthardbahn blieb auch der Ausbau des kantonalen Eisenbahnnetzes nicht ohne Folgen auf die vom Strassenverkehr lebenden Berufsgruppen. Schon zum zweiten Mal innert zwei Jahrzehnten gerieten somit Fuhrmann, Postillon, Postpferdehalter, Wagner, Schmied und Sattler in Bedrängnis. Ihnen blieb je länger je mehr nur noch der Lokalverkehr sowie die Rolle eines Zubringerdienstes in die von der Bahn nicht erschlossenen Talschaften.

2.3.2.3 Der Fremdenverkehr

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts führten die Begeisterung für die alpine Naturlandschaft und das vorteilhafte Klima dazu, dass Graubünden sich als beliebte und international bekannte Fremdenverkehrsregion etablieren konnte. Die bedeutendsten Tourismusorte waren Davos, St. Moritz und Arosa. Dahinter folgten Pontresina, Klosters, Flims, Lenzerheide, Scuol, Tarasp-Vulpera, Sils im Engadin, Celerina, San Bernardino, Chur, Silvaplana, Maloja, Bergün, Samedan und Churwalden. Diese 18 Gemeinden stellten zusammen 90% der Fremdenbetten des Kantons.⁹⁷

Obwohl der Fremdenverkehr nie das ganze Kantonsgebiet erfasste, war er für die Bündner Volkswirtschaft von ausserordentlicher Bedeutung. Die zwölf Hauptzentren des Bündner Tourismus erbrachten zusammen mit der

⁹⁴ BENER, Memorial über die Verkehrsentwicklung Graubündens, S. 27.

⁹⁵ Zu den bahnlosen Kreisen gehörten: Churwalden, Luzein, Schams, Rheinwald, Avers, Safien, Lugnez, Oberhalbstein, Remüs, Bergell, Calancatal und Münstertal.

⁹⁶ 50 Jahre Rhätische Bahn, S. 179–181. Siehe auch: GURTNER, Reiseverkehr und Volkswirtschaft Graubündens, S. 314.

⁹⁷ GURTNER, Reiseverkehr und Volkswirtschaft, S. 289.

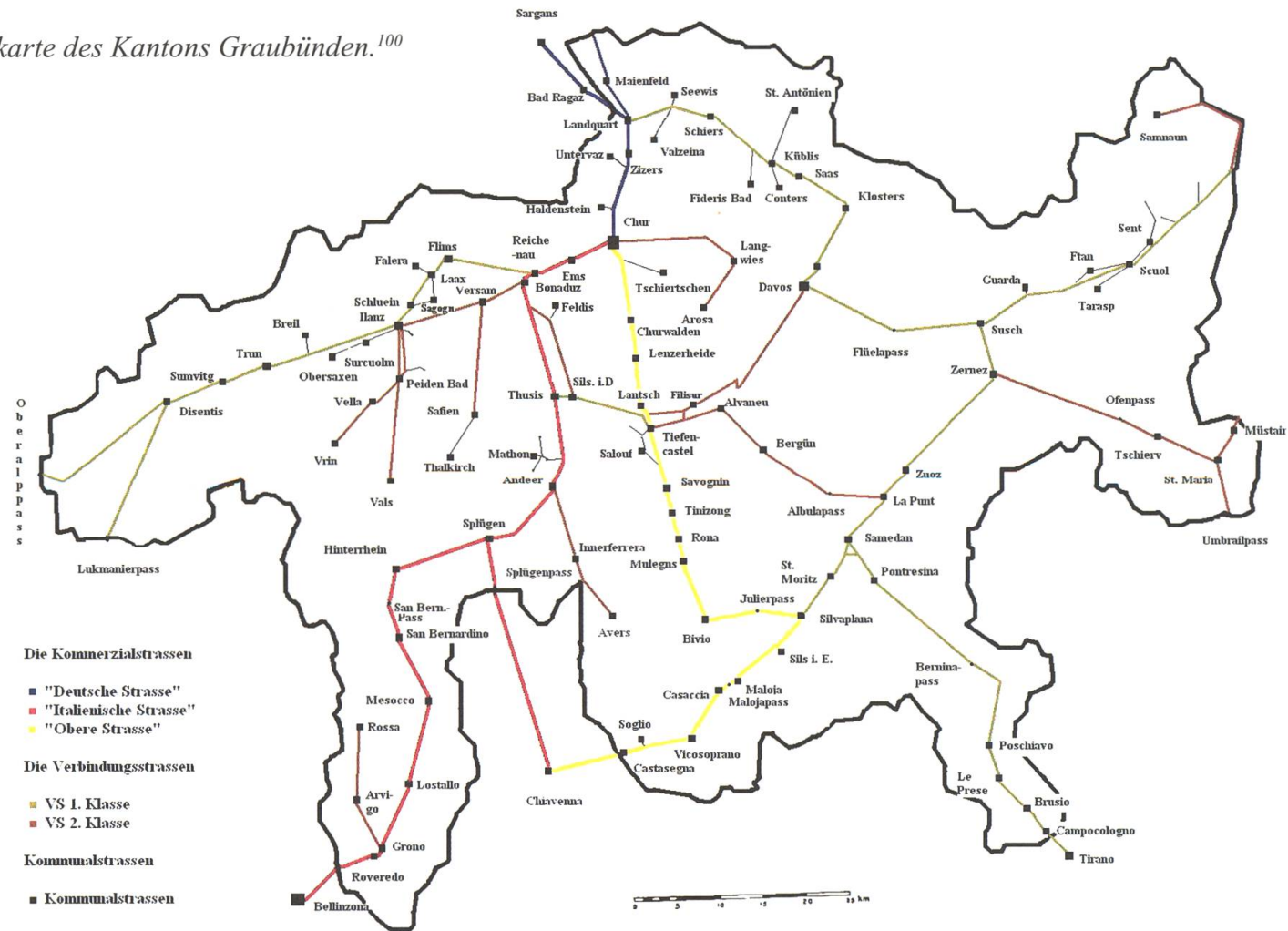
Stadt Chur in den beiden Jahrzehnten vor dem Ersten Weltkrieg etwa 55–60% des kantonalen Steuerertrags.⁹⁸ Auch die demographische Entwicklung widerspiegelt die wirtschaftliche Attraktivität der Tourismuszentren: Von 1888 bis 1930 übertraf das Bevölkerungswachstum der Tourismuszentren jenes der landwirtschaftlich geprägten Regionen um ein Vielfaches. In den Kreisen Chur und Klosters betrug das Wachstum je 68%, im Oberengadin 155%, in Davos 186% und im Schanfigg (Arosa) volle 230%. Der gesamt-kantonale Durchschnitt lag bei gerade einmal 33%.⁹⁹ Aus volkswirtschaftlicher Sicht konnte es in Graubünden also keine Alternative zum Tourismus geben. Umso gravierender wirkte sich der kriegsbedingte Rückgang der Fremdenverkehrszahlen seit 1914 aus. Eine Erholung setzte erst wieder zu Beginn der 1920er-Jahre ein.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass das bündnerische Verkehrswesen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zahlreiche einschneidende Veränderungen durchlief. Darunter fallen die Erschliessung des Kantons durch ein weit verzweigtes Netz befahrbarer Kunststrassen, die Blütezeit und der Niedergang des Transitverkehrs über die Bündner Pässe, der ‘verspätete’ Einzug der Eisenbahn nach Graubünden sowie der aufkommende Tourismus. Der sich wandelnde Verkehr zog seinerseits bedeutende Veränderungen in der Wirtschafts- und Bevölkerungsstruktur nach sich und hinterliess seine Spuren in den Finanzhaushalten von Kanton und Gemeinden. Die hohen Belastungen, welche durch den Strassen- und Eisenbahnbau auf die Bündner Bevölkerung entfielen, legen die Vermutung nahe, dass diese besonders sensibel auf das Auftreten eines neuen Verkehrsträgers reagieren würden. Dasselbe gilt für den Umstand, dass das Automobil just zu der Zeit auftauchte, in welcher Graubünden grosse Summen in den Auf- und Ausbau des kantonalen Eisenbahnnetzes investierte.

⁹⁸ SPRECHER, Die Bündner Gemeinde, S. 55.

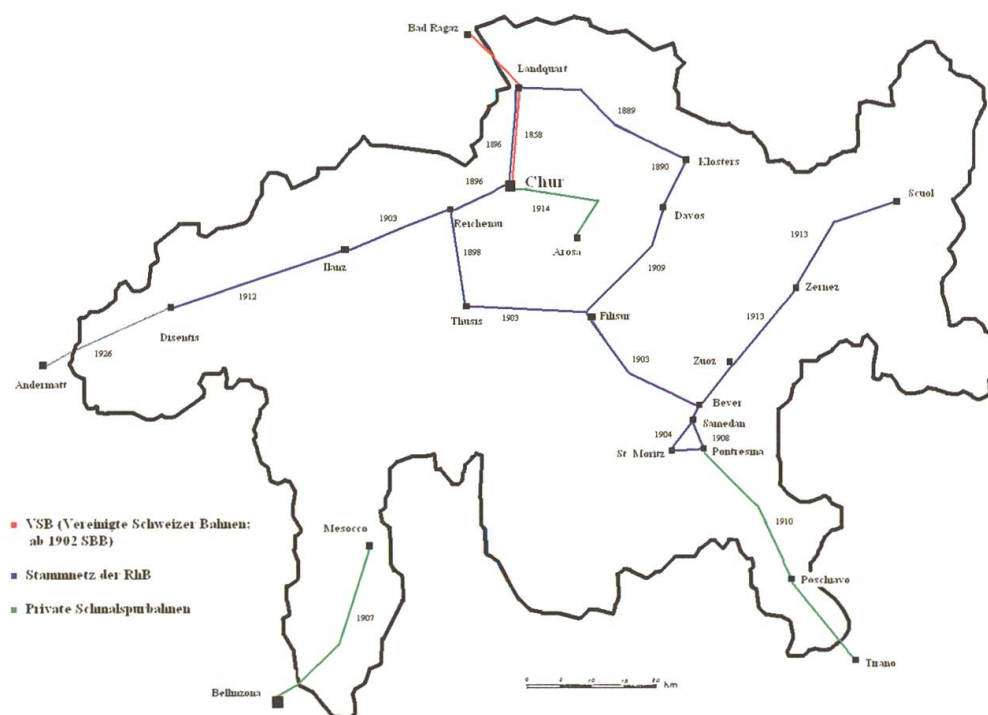
⁹⁹ BENER, Memorial über die Verkehrsentwicklung Graubündens 1886–1923, S. 11; GURTNER, Reiseverkehr und Volkswirtschaft, S. 302.

Karte 1: Strassenkarte des Kantons Graubünden.¹⁰⁰

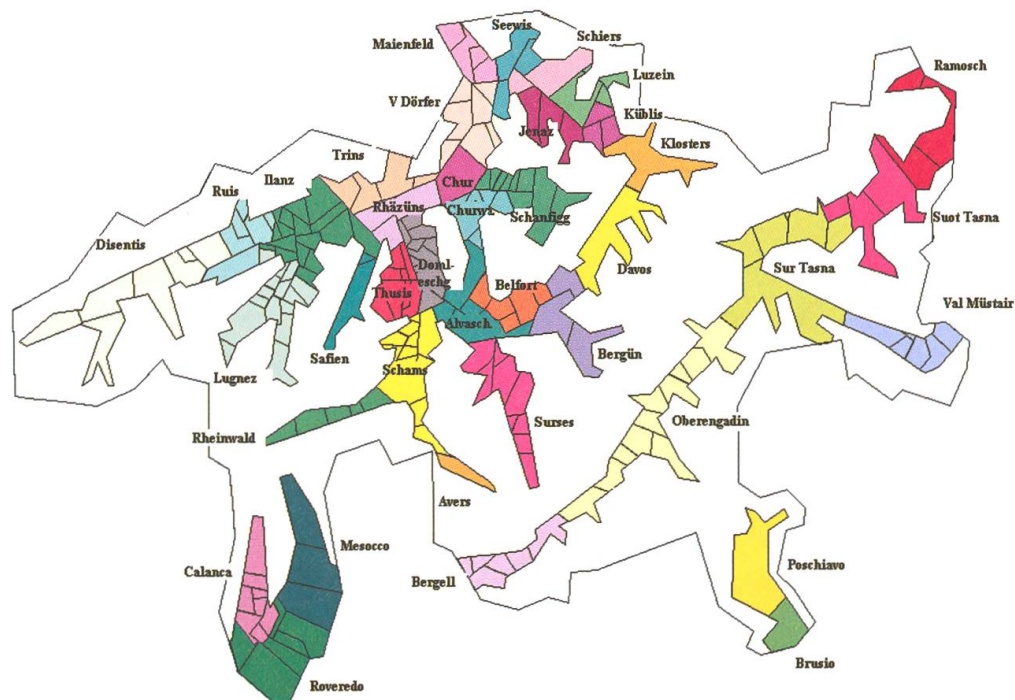


¹⁰⁰ Die Karten 1 und 2 dienen in erster Linie als Orientierungshilfe und Illustration. Die geographische Genauigkeit spielt eine untergeordnete Rolle. Grundlage bilden Vorlagen aus der bereits zitierten Studie zur Volkswirtschaft Graubündens von TÖNDURY-OSIRNIG, S. 40 und 52.

Karte 2: Das Streckennetz der Bündner Bahnen.



Karte 3: Die 39 Kreise des Kantons Graubünden.¹⁰¹



¹⁰¹ Karte erstellt mit Hilfe der Software Mapresso. Die Karte basiert auf dem Gemeindestand des Jahres 2000, eingefärbt sind nur die Produktivflächen und nicht das gesamte Gemeindegebiet.

3. Das Bündner Automobilverbot in der Vorkriegszeit

Dieses Kapitel setzt sich mit den Quellen zur Geschichte des Bündner Automobilverbots im Vorfeld des Ersten Weltkriegs auseinander.¹⁰² Vorerst stehen die Entstehungszusammenhänge sowie die Rezeption des Automobilverbots im Mittelpunkt (Kapitel 3.1). Anschliessend richtet sich das Augenmerk auf die beiden ersten Automobilabstimmungen von 1907 und 1911 (Kapitel 3.2 und 3.3). Erste Ergebnisse im Hinblick auf die eingangs formulierten Erkenntnisziele werden in Kapitel 3.4 in einer Zwischenbilanz zusammengefasst.

3.1 Genese und Rezeption des Automobilverbots

Gegen Ende der 1890er-Jahre tauchten die ersten Automobile in Graubünden auf. Aus Berichten der Tagespresse geht hervor, dass in den Sommermonaten des Jahres 1900 mehrere Automobilisten auf den Bündner Strassen unterwegs waren. So berichtete etwa *Der Freie Rätier* am 5. August 1900 von zwei Motorwagen, welche «*mit Schnellzugsgeschwindigkeit*» durch Thusis gefahren seien.¹⁰³ Zwei Wochen später setzte das Bündner Tagblatt seine Leserschaft von der Ankunft eines Automobils in Scuol in Kenntnis, welches den 55 Kilometer langen Weg von St. Moritz bis dorthin in 2½ Stunden zurückgelegt habe. Obschon man sich von der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 22 km/h beeindruckt zeigte, fiel der nachgeschobene Kommentar bissig aus: «*Aber so zu reisen ist doch kein Vergnügen. Es duftet nach Benzin, Schmieröl und ein wenig nach Protzenhaftigkeit.*»¹⁰⁴

Die beiden zitierten Pressemeldungen drücken unterschwellig bereits aus, was zu diesem Zeitpunkt in mehreren amtlich registrierten Beschwerden bereits offen zu Tage trat: Spannungen zwischen motorisierten und nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern. Insbesondere die Kreispostdirektion Chur trat in der Angelegenheit als Beschwerdeführerin in Erscheinung.¹⁰⁵ Ihre Intervention kam nicht von ungefähr, war sie doch betriebsbedingt auf die Benützung der Strassen und einen reibungslosen Verkehrsablauf angewiesen.

¹⁰² Die Begrenzung des Kapitels auf die Vorkriegszeit ist als eine Folge der in Kapitel 2.1 getroffenen Feststellung zu sehen, wonach der Erste Weltkrieg in der Geschichte der Motorisierung eine wichtige Zäsur darstellt.

¹⁰³ FR 5. August 1900.

¹⁰⁴ BT 17. August 1900.

¹⁰⁵ Die Kreispostdirektion X mit Sitz in Chur war für den Kanton GR (ohne die Kreise Mesocco, Roveredo, Calanca) sowie für den Bezirk Sargans (Kanton SG) zuständig.

Vor diesem Hintergrund teilte besagte Direktion dem für das Verkehrswesen zuständigen Bau- und Forstdepartement am 7. Juli 1900 mit, dass nach ihrer Einschätzung

*[...] 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.*¹⁰⁶

Einen Monat später – in der Zwischenzeit war es zu weiteren Zwischenfällen mit Automobilen gekommen – forderte die Postleitung das Bau- und Forstdepartement dazu auf, abzuklären, «*ob die Verwendung von Automobilen nicht gänzlich zu verbieten wäre*». ¹⁰⁷ Jedes der Direktionsschreiben war mit zwei Schilderungen versehen, welche die Gefahren des Automobils für den Postverkehr aus erster Hand bestätigen sollten. Die ‘Zeugenberichte’ der Poststellen Samedan und Scuol, des Postpferdehalters in Mühlen/Mulegns sowie eines gewissen Dr. Töndury aus Scuol wurden entweder ausführlich zitiert oder als Referenzen beigelegt. Die folgenden Beobachtungen aus der Feder des Herrn Töndury widerspiegeln den allgemeinen Tenor:

*Seit einigen Tagen kursiert auf unsern Landstrassen ein Ungetüm von einem Automobil, dessen Zulässigkeit in Anbetracht des regen Verkehrs auf unsern Strassen und der Schmalheit derselben, uns nicht einleuchten will. Wir hatten Gelegenheit zu beobachten, wie Pferde beim Anblick dieses Ungetüms geradezu rasend wurden, und wenn dies nicht auf ebener Strasse passiert wäre, so wäre ein Unglück unvermeidlich gewesen. «Dixi et salvavi animam meam» für den Fall, dass eines schönen Tages die Zeitung von einem Malheur berichtet.*¹⁰⁸

Übereinstimmend wiesen weitere Berichte auf das Gefahrenpotential hin, welches aus der Kombination von Reaktionen scheuender Pferde und den in Graubünden vorherrschenden Strassenverhältnissen resultiere.

¹⁰⁶ StAGR VIII 19 a, Kreispostdirektion Chur an das Bau- und Forstdepartement des Kantons Graubünden (7. Juli 1900).

¹⁰⁷ StAGR VIII 19 a, Kreispostdirektion Chur an das Bau- und Forstdepartement des Kantons Graubünden (15. und 16. August 1900).

¹⁰⁸ StAGR VIII 19 a, Kreispostdirektion Chur an das Bau- und Forstdepartement des Kantons Graubünden (15. August 1900).

Dieses Szenario vor Augen erliess die Bündner Regierung am 17. August 1900 nachstehende Verordnung:

*Da Fälle vorgekommen sind, in denen durch das Befahren von Strassen mit Automobilen der Post- und der Fahrverkehr überhaupt gefährdet wurde und da solche Fälle sich wiederholen und zu eigentlichen Katastrophen führen könnten, beschliesst der Kleine Rat: [...] Das Fahren mit Automobilen auf sämtlichen Strassen des Kantons Graubünden ist verboten.*¹⁰⁹

Wie akut man die Unfallgefahr einschätzte, lässt sich daran ermessen, dass die Verordnung mit sofortiger Wirkung in Kraft trat. Aus dem Wortlaut des Verordnungstextes geht ausserdem hervor, dass die Regierung ihren Beschluss als eine präventive Massnahme und Reaktion auf negative Vorkommnisse im Zusammenhang mit Automobilen verstand. Die Tatsache, dass dabei die Gefährdung des Postverkehrs explizit Erwähnung fand, lässt sich als Hinweis darauf deuten, dass die Warnungen und Beschwerden der Kreispostdirektion wesentlich zur Entstehung des Verbots beitrugen.

Mit Ausnahme des Bündner Tagblatts, welches die Verordnung mit einem knappen – in seiner Aussage jedoch umso nachdrücklicheren – «*Bravissimo!*» kommentierte, beschränkte sich die Berichterstattung der Bündner Presse vorläufig auf die Wiedergabe des amtlichen Verbotstextes.¹¹⁰ Das Automobilverbot wurde scheinbar keiner Schlagzeile und keines ausführlichen Kommentars für würdig befunden. Erst als einige Zeitungen jenseits der Kantonsgrenzen sich mit dem Verbot auseinanderzusetzen begannen, schenkten auch die ansässigen Redaktionen der Angelegenheit ihre Aufmerksamkeit. Gegen das ambivalente Echo auf das Verbot in der schweizerischen Presselandschaft führten die Bündner Blätter drei Argumente ins Feld: Zum einen war man darum bemüht, die besonderen Strassenverhältnisse und die daraus resultierende Unfallgefahr hervorzuheben. Just rechtzeitig zum Höhepunkt des medialen Streitgesprächs berichteten Bündner Zeitung und Bündner Tagblatt von einem Beinahe-Unfall auf der Schynstrasse, einem als besonders gefährlich geltenden Strassenzug zwischen Thusis und Tiefencastel. Unter dem Titel «*Automobilgefahren*» schilderten sie, wie es nach dem Aufeinandertreffen des vierspännigen Postkurses mit einem Automobil nur knapp und unter der Aufwendung aller «*Energie und Kaltblütigkeit des Postillons*» gelungen war,

¹⁰⁹ Amtsblatt des Kantons GR 1900, S. 393.

¹¹⁰ BT 18. August 1900.

«die Pferde im Zaum zu halten und ein schweres Unglück zu vermeiden». Beide Zeitungen nutzten den Vorfall, um die Legitimation des Verbots hervorzuheben und stützten die Argumentationsweise der Regierung.¹¹¹

Das zweite Argument lautete, die neuartigen Automobile würden ausschliesslich zu Sport- und Vergnügungszwecken eingesetzt. In diesem Zusammenhang schrieb die Neue Bündner Zeitung:

*Vorläufig ist das Automobilfahren noch ein Sport [...]. Also von einer Verkehrsfrage keine Rede. Hat das Automobil einmal die Bedeutung eines allgemeinen Verkehrsmittels auf ungefährlichen Strassen erlangt, so wird die Bündner Regierung auch wieder mit sich reden lassen. Einem blossen Sport zu liebe wartete sie [...] sehr richtig nicht ab, bis ein Paar Kutschen samt Insassen zerschellt in irgend einer Schlucht lagen.*¹¹²

Das dritte Argument bestand in der Feststellung, dass die Verordnung in der Bündner Öffentlichkeit auf grossen Rückhalt und Sympathie stossen würde. So meinte etwa das Bündner Tagblatt:

*Die Hauptsache ist, dass sich die Regierung in Übereinstimmung mit der gesamten Landbevölkerung befindet. Fahre man doch anderwärts wie man will!*¹¹³

Wie gereizt die Stimmung in der Automobilfrage bereits zu diesem frühen Zeitpunkt war, zeigt die heftige Reaktion des Bündner Tagblatts auf die in einer Einsendung an die 'Zürcher Post' aufgeworfene Frage, ob die Bündner Regierung selbst dann noch an ihrem Verbot festhalten werde, wenn die Eidgenössische Post dereinst auf den motorisierten Betrieb umstelle. Das Bündner Tagblatt erwiderte:

*Hoffentlich, denn schliesslich wohnen in Bünden noch Bauern, Hirten, Viehbesitzer und Händler, die sich von den Stinkkarren kaum werden über das Strassenbord hinausdrücken lassen. Oder sollten sie zur Selbsthilfe greifen? Wir würden ihnen dies sofort anrathen. Und wenn's mit Gewalt sein müsste.*¹¹⁴

¹¹¹ NBZ 26. August 1900; BT 28. August 1900.

¹¹² NBZ 26. August 1900.

¹¹³ BT 26. August 1900; Landesbericht des Kantons GR 1902, S. 236f.

¹¹⁴ BT 23. August 1900. Die NBZ vom 23. August meinte zu demselben Sachverhalt: «Bis

Die Frage nach der Rechtmässigkeit des Verbots blieb zunächst vollständig ausgeklammert. Dies ist umso erstaunlicher, als dass der Zürcher Rechtsprofessor Friedrich Meili (1848–1924) zwei Jahre später zwar nicht das Automobilverbot als solches, jedoch dessen Gültigkeit für alle Strassen, auch für die vom Bund mitfinanzierten Alpenstrassen, juristisch beanstandete.¹¹⁵

Weitaus grundlegender sind die rechtlichen Einwände des Rechtsanwalts und Historikers Peter Metz, welcher die Verordnung als *«notrechtliche[n] Akt ohne ausreichende Verfassungsgrundlage»* bezeichnet.¹¹⁶ Metz stellt zum einen die Kompetenz des Kleinen Rates in Frage, den Automobilverkehr auf dem Verordnungsweg zu verbieten, zum anderen den Ausschluss der Automobilisten von der ihrem Wesen und ihrer Funktion nach allen Verkehrsteilnehmern offen stehenden Strasse. Beide Vorwürfe lassen sich auf Grund 'mildernder Umstände' relativieren. Zur Kompetenzfrage lässt sich einwenden, dass das Strassengesetz des Jahres 1882, auf dessen Grundlage 1900 die Verordnung des Automobilverbots erlassen worden war, noch aus einer Zeit vor dem Automobilverkehr stammte. Der Gesetzgeber hinkte der technischen Entwicklung um Jahre hinterher und war nur ungenügend auf die Herausforderungen vorbereitet, welche aus dem Auftauchen eines neuen Verkehrsträgers resultierten. Angesichts des Erfordernisses eines raschen Handelns blieb aus Sicht der Regierung keine Zeit, eine Automobildebatte im Parlament abzuwarten.¹¹⁷ Dass die Exekutive schliesslich mit der Radikallösung eines sofortigen und absoluten Verbots reagierte, lässt sich auch als Ausdruck einer gewissen Hilflosigkeit interpretieren.

Auch der zweite Einwand von Metz hält einer Überprüfung nur beschränkt stand. Wer sich auf den Standpunkt stellt, dass die Strasse allen in Frage kommenden Benützern gleichermassen offen stehen müsse, darf nicht vergessen, dass 'gleichermassen' implizit auch die Wahrung der Ansprüche und Sicherheit jener Verkehrsteilnehmer beinhaltete, welche auf Grund ihrer Langsamkeit eine weitaus geringere Dominanz über dieses Allgemeinut beanspruchen konnten.¹¹⁸ Die Frage, welche der Interessenlagen höher

übrigens die eidgenössische Post sich in Bünden der Automobile [...] bedienen wird, thun uns keine Knochen mehr weh.»

¹¹⁵ MEILI, Die rechtliche Stellung der Automobile, S. 31f.

¹¹⁶ METZ, Geschichte des Kantons Graubünden, Bd. 3, S. 153f.

¹¹⁷ Zu einem ähnlichen Fall kam es im Kanton Bern, wo die Polizeikammer am 15. Januar 1902 eine zwei Jahre zuvor vom Regierungsrat erlassene Automobilverordnung als verfassungswidrig erklärte, weil diese Befugnis nicht der Regierung, sondern ausschliesslich dem Parlament zustehe. Siehe: MEILI, Die rechtliche Stellung der Automobile, S. 20.

¹¹⁸ MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 145.

einzustufen war, hing wiederum massgeblich damit zusammen, welchen Stellenwert die verschiedenen Akteure im gesamten Verkehrsaufkommen hatten, das heisst welche wirtschaftliche und gesellschaftliche Funktion, Bedeutung und Wertschätzung ihnen zukam. In dieser Hinsicht verfügten die Sport- und Luxusautomobile der Jahrhundertwende über eine denkbar schwache Legitimation.

Zusammenfassend lässt sich festhalten: Das Automobilverbot konstituierte sich vor dem Hintergrund mehrerer dokumentierter Fälle der Verkehrsfährdung. Insbesondere die Direktion und die Angestellten der Post, welche betriebs- und berufsbedingt auf die Benützung der Strasse und einen reibungslosen Verkehrsablauf angewiesen waren, verlangten eine restriktive Automobilpolitik. Der von der Regierung als Präventivmassnahme begründete Ausschluss des Automobils wurde in den Bündner Medien als gerechtfertigte und zweckmässige Reaktion auf besagte Automobilvorfälle anerkannt. Das Verbot stellte aus ihrer Sicht weniger eine Beschränkung und Behinderung des Verkehrs als viel mehr eine den Verkehr sichernde Massnahme dar.¹¹⁹

3.2 Die erste Automobilabstimmung (1907)

Die folgenden Ausführungen befassen sich mit der ersten Bündner Automobilabstimmung, wobei zunächst die Entstehung der Abstimmungsvorlage im Mittelpunkt steht (Kapitel 3.2.1). Anschliessend richtet sich das Augenmerk auf den Abstimmungskampf in der Tagespresse (Kapitel 3.2.2) und letztlich auf das Abstimmungsergebnis (Kapitel 3.2.3).¹²⁰

3.2.1 Verkehrspolitische Entwicklungen und Hintergründe (1900–1907)

Im Landesbericht des Jahres 1902 legte die Regierung die Grundzüge ihrer künftigen Verkehrs- und Automobilpolitik dahingehend dar, dass sie das inzwischen zweijährige Automobilverbot vorläufig noch aufrechterhalten wolle, doch *«je nach Fortschritten in der Konstruktion und Verwendung der*

¹¹⁹ Zur Bemerkung im letzten Satz, siehe: VGR Herbstsession 1906, S. 205.

¹²⁰ Der erwähnte Aufbau wird auch in weiteren Kapiteln dieser Arbeit zu finden sein. Es sei jedoch bemerkt, dass die einzelnen Aspekte je nach Bedeutung und Quellenlage sehr unterschiedlich gewichtet werden oder ganz wegfallen.

Automobile» bereit sei, eine probeweise Zulassung des Kraftfahrzeugverkehrs in Betracht zu ziehen.¹²¹

Eine erste Möglichkeit zur Umsetzung dieser Postulate erhielt die Regierung im Sommer des darauf folgenden Jahres. Am 16. Juli 1903 beantragte der Verkehrsverein Chur die Prüfung der Frage, ob man nicht die 20 km lange Strecke von Bad Ragaz (SG) nach Chur für den Automobilverkehr freigeben könne. Begründet wurde das Anliegen mit der Feststellung, dass die Bedeutung des Automobils im Reiseverkehr stetig zunehme und das geltende Automobilverbot die motorisierte Kundschaft von Ausflügen in die Bündner Hauptstadt abhalte.¹²² Die Regierung verhielt sich abwartend und verwies darauf, dass der Grosse Rat sich demnächst mit der Automobilfrage auseinandersetzen werde.¹²³

Im Sommer des darauf folgenden Jahres beantragte schliesslich der Verkehrsverein Bad Ragaz eine Öffnung der Strasse Ragaz–Maienfeld–Luziensteig–Landesgrenze. Obschon ein Gutachten vorlag, welches attestierte, dass die günstigen Strassenverhältnisse eine gefahrlose Zulassung des Automobilverkehrs erlauben würden,¹²⁴ erteilte die Regierung dem Verkehrsverein eine Absage.¹²⁵ Ursache hierfür war wohl nicht zuletzt eine Intervention seitens der Gemeinde Maienfeld, welche in einem Protestschreiben an die Regierung ihrer Angst vor Störungen des Verkehrs und der Sicherheit kundtat. Begründet wurde diese Sichtweise mit der Bedeutung des Orts für den regionalen Pferdehandel, welcher es mit sich bringe, dass auf den Strassen der Region fortwährend neue, nicht an den Automobilverkehr gewöhnte Pferde unterwegs seien.¹²⁶

Die disparate Wahrnehmung und Beurteilung des Automobils durch die Gemeinde Maienfeld auf der einen und die Verkehrsvereine Ragaz und Chur auf der anderen Seite betrifft die Fragestellung der vorliegenden Studie in ihrem Kern, nämlich, wie sehr die Haltung in der Automobildebatte von

¹²¹ Landesbericht GR 1902, S. 237.

¹²² StAGR VIII 19 a, Der Verkehrsverein Chur an den Kleinen Rat (16. Juli 1903).

¹²³ StAGR VIII 19 a, Das Bau- und Forstdepartement des Kantons Graubünden an den Verkehrsverein Chur (15. September 1903).

¹²⁴ StAGR VIII 19 c 1, Bericht des Oberingenieurs Karl Peterelli an die Bündner Regierung (23. Juni 1903).

¹²⁵ StAGR VIII 19 a, Das Bau- und Forstdepartement an den Verkehrsverein Bad Ragaz (25. Juni und 4. Juli 1904). Angaben gemäss MAISSEN, Der Kampf um das Automobil, Fussnote 35.

¹²⁶ StAGR VIII 19 a, Vor dem Kleinen Rat am 14. Juni 1904; Auszug aus dem Protokoll. In der Tat war die Gemeinde Maienfeld ein Zentrum der Bündner Pferdezucht und des Pferdehandels.

regionalen wirtschaftlichen Strukturen bestimmt werden konnte. Während die Tourismusverantwortlichen der Hauptstadt auf Besuch zahlungskräftiger Kundschaft aus dem internationalen Kurort Bad Ragaz und der übrigen Schweiz hofften, befürchtete die Gemeinde Maienfeld von den Automobilisten auf ihrem Weg von und nach Chur bloss durchfahren zu werden. Entsprechend hiess es in dem besagten Protestschreiben an die Regierung, dass die um ihre Sicherheit und Ruhe besorgten Maienfelder von einer Zulassung des Automobils nur Nachteile zu erwarten hätten.¹²⁷

Ein Jahr später, am 7. April 1904, ersuchte die in Chur ansässige Firma Hartmann & Meisser den Kleinen Rat um die Zulassung eines Lastwagens auf der Strecke Chur – Tiefencastel, welcher für den Transport des auf der Lenzerheide gewonnenen Tuffsteins vorgesehen war. Vier Monate sollten vergehen, ehe sich die Gebrüder Meisser am 22. August schliesslich im Besitz der ersten Bündner Automobilkonzession befanden. Die lange Bearbeitungszeit war die Folge verschiedener Abklärungen durch die Regierung, darunter eine Inspektion des Fahrzeugs, eine Begutachtung des Strassenzustands sowie eine Vernehmlassung bei den kommunalen Behörden entlang der Strecke.¹²⁸

Aus der Retrospektive wird ersichtlich, dass der 22. August 1904 den Beginn eines Kurswechsels in der Bündner Automobilpolitik markiert. Das kategorische Verbot wurde fortan von einer restriktiv gehandhabten Bewilligungspraxis abgelöst. Nach welchen Grundsätzen diese Konzessionspolitik funktionierte, geht aus den zwischen 1904 und 1907 vom Kleinen Rat behandelten Automobilgesuchen hervor:

- Konsequent zurückgewiesen wurden Gesuche, welche den Einsatz eines Pkws zu Reise-, Spazier- oder Geschäftsfahrten betrafen.¹²⁹
- In der Regel gebilligt wurden Gesuche um Zulassung von Lkws. Bedingungen hierfür waren ein Gutachten des zuständigen Bezirksingenieurs über die Eignung der Strasse sowie eine ausreichende Haftung des Gesuchstellers für eventuelle Schadensfälle.¹³⁰

¹²⁷ StAGR VIII 19 a, Vor dem Kleinen Rat am 14. Juni 1904, Protokollauszug.

¹²⁸ VGR Herbstsession 1904, S. 134. Einen Tag später, am 23. August 1904, erliess die Regierung die Spezialvorschriften und Auflagen, an deren Einhaltung die Bewilligung gebunden war. Geregelt wurden darin die Ausmasse und die Ausstattung des Wagens, Verhaltensregeln im Verkehr (u. a. eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 6 km/h innerorts, ansonsten maximal «5 Minuten per Km», also 12 km/h) sowie die Buss- und Strafbestimmungen. Siehe: Amtliche Gesetzessammlung des Kantons GR, Bd. VI, S. 323f.

¹²⁹ Botschaften des Kleinen Rates 1906, S. 133.

¹³⁰ Ausser den Gebrüdern Meisser erhielten folgende Gesuchsteller eine Lkw-Konzession

- Ebenfalls genehmigt wurden Gesuche, welche dem öffentlichen Personenverkehr dienten, im Jahre 1904 beispielsweise die Errichtung einer Omnibuslinie zwischen Davos Platz und Davos Dorf, welche vom örtlichen Verkehrsverein beantragt worden war.¹³¹
- Schliesslich bewilligte die Regierung auch Anträge, welche die Verwendung eines Automobils mit einem allgemeinen Nutzen rechtfertigen konnten. So wurde etwa Dr. med. Otto Amrein in Arosa die Benützung eines Elektro-Automobils zu Berufszwecken gestattet.¹³²

Wie die Konzession der Firma Hartmann & Meisser wurden auch die übrigen Ausnahmegewilligungen an strenge Bedingungen und Auflagen geknüpft, auf ein Jahr befristet und ausschliesslich «*auf Ruf und Widerruf*» erteilt.¹³³ Die angewandten Kriterien belegen, dass die Regierung die Vor- und Nachteile verschiedener Kfz-Typen differenziert beurteilte und in einer Versuchsphase vor allem solche Automobile zulassen wollte, welche sich am ehesten mit einem gesamtgesellschaftlichen oder wirtschaftlichen Nutzen begründen liessen. Am untersten Ende der Skala rangierten dabei die Sport- und Luxusautomobile.¹³⁴

Allerdings traf selbst diese zurückhaltende Lockerung des Automobilverbots in breiten Kreisen der Bevölkerung auf Unverständnis. Bereits in der Novembersession 1904 musste sich das Parlament mit einer Petition aus-

(gemäss Botschaften des Kleinen Rates 1906, S. 132):

- 1906: Giacomo Olgiati-Mengotti aus Genf für die Strecke Campocologno–Poschiavo.
- 1906: Die Firma Scartazzini und Comp. für die Strecke Castasegna–Promotogno (Bergell).
- 1907: Die Firma Gossweiler & Cie. für die Strecke Castrisch–Disentis für die Dauer von 4 Monaten (StAGR VIII 19 a).

Am 26. Februar 1907 wird das Gesuch der Firma Froté, Westermann & Cie. mit der Begründung abgelehnt, dass die Landwasserstrasse für den Verkehr mit Lastautomobilen nicht geeignet sei. StAGR VIII 19 a, Abgelehnte Gesuche 1903–1925.

¹³¹ Botschaften des Kleinen Rates 1906, S. 132. Zwei Jahre später stellte der Kurverein den Betrieb der Omnibuslinie aus betriebswirtschaftlichen Gründen wieder ein. Fortan wurde die Strecke wieder vom so genannten Rössliträm bedient. Das Beispiel zeigt, mit welchen technischen Restriktionen die Automobiltechnologie zu dieser Zeit noch konfrontiert war (siehe auch Kapitel 2.1).

¹³² StAGR VIII 19 c 1, Automobilbewilligungen A–L. Dr. O. Amrein an den Kleinen Rat (26. August 1907) und das kantonale Baudepartement (27. August 1907).

¹³³ Botschaften 1906, S. 132; Amtliche Gesetzessammlung des Kantons GR. Band VI, S. 323f.

¹³⁴ Automobilverkehr in Graubünden. Verhandlungen des Bündnerischen Ingenieur- und Architektenvereins, S. 14. Botschaften des Kleinen Rates 1906, S. 133.

einandersetzen, in welcher 1'000 «*Vertreter von interessierten Gemeinden, Korporationen und Privaten*» mit ihrer Unterschrift postulierten, dass die Bewilligungskompetenz für Automobile vom Kleinen an den Grossen Rat überzugehen habe, von welchem man sich eine grössere «*Rücksicht auf die Volksstimmung*» erhoffte.¹³⁵

Aus den Protokollen des Grossen Rates werden die Hintergründe der Petition ersichtlich. Der federführende Regierungsrat, Friedrich Brügger (1854–1930), meinte dahinter den Versuch der Fuhrwerkhalter und Transportunternehmer zu erkennen, ihre privaten Geschäftsinteressen zu wahren. In der Tat begründete eine namentlich nicht genannte Gemeinde ihre Opposition gegen das Lastautomobil damit, dass «*es dem kleinen Mann, den kleinen Fuhrleuten, den Verdienst wegnehme*». ¹³⁶ Regierungsrat Brügger bezog in der Angelegenheit wie folgt Stellung:

*Es nützt auf die Dauer eben nichts mehr, gegen technische Verbesserungen auf dem Gebiet des Verkehrs- und Transportwesens sich wehren zu wollen; es liegt in der Natur der Sache, dass das bessere und billigere Transportmittel Verkehr und Transport unwiderstehlich an sich zieht und ältere, weniger vollkommene und teurere Verkehrseinrichtungen unbarmherzig beseitigt.*¹³⁷

Man könnte den Standpunkt der Regierung also dahingehend zusammenfassen, dass es nicht Aufgabe der Politik, sondern des Markts und der Wirtschaft sei, darüber zu entscheiden, wann der Lkw sich gegenüber dem Fuhrwerk durchsetzen würde.

Vor dem Hintergrund der Ankündigung, dass die Regierung in absehbarer Zeit einen Entwurf zur gesetzlichen Regelung des Automobilverkehrs vorlegen werde, entschied der Grosse Rat, nicht weiter auf die Petition einzutreten. Die eigentliche Bedeutung der Petition bemisst sich demzufolge weniger an ihrer Umsetzung, als viel mehr daran, dass erstmals eine organisierte, gesellschaftlich breit abgestützte Automobilkritik politisch zum Ausdruck gelangte: 1904 bekundeten die Stimmberechtigten erstmals, dass sie bereit und willens waren, in der Autofrage von ihren verfassungsmässig garantierten

¹³⁵ VGR Herbstsession 1904, S. 132f. Anzumerken ist, dass die Petenten nicht für eine Beibehaltung des absoluten Automobilverbots eintraten, sondern lediglich die vermehrte «*Berücksichtigung aller privaten und öffentlichen Interessen*» bei der Vergabe der Konzessionen verlangten.

¹³⁶ VGR Herbstsession 1904, S. 136.

¹³⁷ VGR Herbstsession 1904, S. 136.

Mitbestimmungsrechten Gebrauch zu machen und nötigenfalls regulierend in die Entscheidungsprozesse von Regierung und Parlament einzugreifen.

Im Frühjahr 1906 präsentierte der Kleine Rat schliesslich seinen angekündigten Gesetzesentwurf. Dieser sah vor, das Automobilverbot «*im Interesse sowohl der Sicherheit des einheimischen landwirtschaftlichen Strassenverkehrs wie im wirklichen Interesse des Fremdenverkehrs*» grundsätzlich noch aufrechtzuerhalten, jedoch «*bei nachgewiesenem Bedürfnis für Handel, Gewerbe und Verkehr*» Automobilkonzessionen zu vergeben.¹³⁸ Der Entwurf der Regierung entsprach somit weitestgehend dem verkehrspolitischen Status quo, dessen Legitimation offensichtlich angestrebt wurde.¹³⁹

Einer Mehrheit des Grossen Rates, jenes Gremiums also, von welchem sich die Petenten des Jahres 1904 seinerzeit eine stärkere Berücksichtigung der Volksmeinung erhofft hatten, gingen die regierungsrätlichen Vorstellungen jedoch nicht weit genug. Auf Antrag der Vertreter der betroffenen Regionen verlangte das Parlament eine allgemeine Zulassung des Automobilverkehrs auf den Strecken Kantonsgrenze–Chur–Thuisis, Landquart–Davos, Chur–Churwalden–Lenzerheide sowie Castasegna–Vicosoprano (siehe Karte 1, S. 45). Die übrigen Strassen betreffend sollte die laufende Konzessionspraxis weitergeführt werden.¹⁴⁰

Ausserdem zog es eine Parlamentsmehrheit vor, die Automobilvorlage über den Verordnungs- und nicht über den Gesetzesweg zu verabschieden. Auch in dieser Hinsicht widersetzte sich der Grosse Rat einer ausdrücklichen Empfehlung des Departementsvorstehers Brügger, welcher die Ansicht bekundet hatte, dass man in der Angelegenheit nicht über die Köpfe der Stimmberechtigten hinweg entscheiden dürfe.¹⁴¹

Sowohl Felici Maissen als auch Peter Metz vermuten, dass dem Verordnungsweg bewusst der Vorzug gegeben wurde, weil dieser von keiner Volksbefragung abhängig war.¹⁴² In jedem Fall zeugte die Entscheidung zu Gunsten des Verordnungsweges von einer drastischen Unterschätzung des gesellschaftlichen Mitsprachebedürfnisses in der Automobilfrage. Diese Verkennung sollte sich schon bald bemerkbar machen. Am 23. Januar 1907 wurde gegen die gross-

¹³⁸ Botschaften des Kleinen Rates an den Grossen Rat 1906, S. 132.

¹³⁹ MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 150; METZ, Geschichte des Kantons Graubündens, Bd. 3, S. 154.

¹⁴⁰ VGR Herbstsession 1906, S. 196.

¹⁴¹ VGR Herbstsession 1906, S. 204–206. Zur Meinung der Regierung siehe S. 205f.

¹⁴² MAISSEN, Der Kampf um das Automobil, S. 29. METZ, Geschichte des Kantons Graubünden, Bd. 3, S. 154.

rätliche Automobilvorlage eine Initiative eingereicht, welche das Inkrafttreten derselben vom Ausgang einer Volksabstimmung abhängig machte. Innerhalb von knapp vier Monaten gelang es den Initianten offenbar mühelos, die nötigen 3'000 Unterschriften zu sammeln. Am 13. Oktober 1907 standen sich schliesslich der unterschriftlich bestätigte Unwille von 3'821 Stimmberechtigten und die Abstimmungsempfehlung des Grossen Rates gegenüber, in welcher es hiess:

*Das Automobil wird als Verkehrsmittel zweifellos mit der Zeit allenthalben seinen Weg machen, und es erscheint weder klug noch möglich, dem Rad der Zeit in die Speichen fallen zu wollen.*¹⁴³

Regierung und Parlamentsmehrheit, welche eine vorsichtige Motorisierung der Bündner Strassen anstrebten, sahen sich offenbar mit einer anti-automobilen oder zumindest automobilkritischen Grundhaltung weiter Teile der Bevölkerung konfrontiert. In dieser Konstellation scheint ein brisanter Konflikt auf, welchen es im weiteren Verlauf im Auge zu behalten gilt.

Eine wichtige Ursache für diesen Gegensatz wird wiederum am Beispiel der Gemeinde Maienfeld ersichtlich. Kurz nach Bekanntgabe der grossrätlichen Verordnung vom 30. November 1906 wandte sich diese in einem Protestschreiben an den Kleinen Rat und wies darauf hin, dass ein Teil der zur Öffnung für den Automobilverkehr vorgesehenen Strasse Eigentum der Gemeinde sei und dass der Kanton weder an dessen Bau- noch Unterhaltskosten jemals auch nur einen Rappen bezahlt habe. Demgegenüber bekräftigte der Kleine Rat folgenden Standpunkt:

*In der Materie selbst ist zu bemerken, dass fragliche Strassenstrecke, obgleich sie ausschliesslich aus Gemeindemitteln gebaut und unterhalten wird, dennoch durchaus eine öffentliche, der Öffentlichkeit und dem allgemeinen Verkehr dienende Strasse ist. Wenn nun der Grosse Rat als oberste Landesbehörde den Automobilverkehr mit in den allgemeinen Verkehr einbegreift, dem die öffentlichen Strassen zu dienen und offen zu stehen haben, so wird die Gemeinde Maienfeld dies nicht verwehren können, auch nicht aus dem Gesichtspunkte heraus, dass die betreffende Strecke eigentümlich der Gemeinde Maienfeld gehöre.*¹⁴⁴

¹⁴³ Abschiede des Grossen Rates 1907, S. 28.

¹⁴⁴ StAGR VIII 19 a, Vor dem Kleinen Rat des Kantons Graubünden am 11. Dezember 1906, Auszug aus dem Protokoll 2413.

Das Beispiel Maienfeld zeigt, dass die Gemeinden auf Grund der von ihnen getragenen finanziellen Belastungen im Strassenunterhalt das Recht ableiteten, bei der Zulassung des Automobils mitzureden. In Anbetracht des Umstands, dass die Verfassung dem Kanton die Oberhoheit über das Strassenwesen zusprach, stand das Argument juristisch zwar auf wackeligen Beinen, in Bezug auf die Meinungsbildung in Sachen pro und contra Automobil kam ihm indes durchaus Bedeutung zu.

3.2.2 Pro und contra Automobil: Der Abstimmungskampf

Sinn und Zweck dieses Kapitels ist es, die wichtigsten Argumentationslinien vorzustellen, welche im Vorfeld der Automobilabstimmung des Jahres 1907 von Gegnern und Befürwortern vorgebracht wurden. Der Schwerpunkt wird dabei zum einen auf die Wahrnehmung des Automobils als Gefahrenquelle im Strassenverkehr, zum anderen auf die Debatte um den Schaden und Nutzen des Automobilverbots für die Tourismusbranche gelegt.

3.2.2.1 Risikofaktor Automobil

In der Kampagne der Automobilgegner hatte das Argument der Verkehrsgefährdung eine zentrale Bedeutung. Die Kontroverse um die Sicherheit und Gefahren im Strassenverkehr eignet sich daher besonders gut, um zu

Abb. 5, 6 und 7: Die Unfallgefahr des Automobils aus zeitgenössischer Sicht.



Quelle: Bündner Tagblatt vom 29. September 1907 (Abb. 5) und 15. Oktober 1907 (Abb. 6 und 7).¹⁴⁵

¹⁴⁵ Abb. 5 ist Teil der Berichterstattung über einen Automobilunfall, welcher nahe der französisch-luxemburgischen Grenzstadt Longwy stattgefunden haben soll. Ein Automobilist «zermalmte» dabei 28 Schafe. Der Kommentar des Bündner Tagblatts: «Herden sind auf der Landstrasse besonders gefährdet, wie Figura zeigt.»

demonstrieren, mit welchen Bandagen im Abstimmungskampf gekämpft wurde und durch welche 'Brille' ein Grossteil der Zeitgenossen die frühen Automobilisten wahrnahm. In dieser Hinsicht besonders aussagekräftig ist eine Serie von drei Bildern, welche das Bündner Tagblatt im zeitlichen Umfeld der Abstimmung veröffentlichte (siehe Abb. 5–7, S. 59).

Die Automobilisten werden als rücksichtslose Raser dargestellt, welche die Gesundheit und Sicherheit von Mensch und Tier gefährden und sich nach einem Unfall – im wahrsten Sinne des Wortes – einfach 'aus dem Staub' machen. Das zu Statisten und Opfern degradierte Publikum steht den Auswirkungen des Automobilverkehrs ebenso macht- wie hilflos gegenüber.

Die Wirkung der Bilder lässt sich teilweise daran ermessen, dass die Tageszeitungen zu jener Zeit ihre Berichte quasi nie mit Illustrationen versahen. Die Vermutung liegt daher nahe, dass das Bündner Tagblatt seiner Leserschaft, welche mehrheitlich wohl kaum jemals ein Automobil zu Gesicht bekommen hatte und dessen Auswirkungen nur vom Hörensagen kannte, eine abschreckende Vorstellung über die viel beredeten umweltseitigen Belastungen und Risiken des Kraftfahrzeugverkehrs vermitteln wollte.

Ihr Pendant finden die Bilder in der minutiösen Berichterstattung über zahlreiche Automobilunfälle überall auf der Welt, welche im Tagblatt unter der Rubrik «*Unglückschronik*» geführt wurde. Vor dem Hintergrund dieser Kombination aus Wort und Bild und dem Fehlen eigener Erfahrungswerte ist wohl davon auszugehen, dass die Illustrationen in den Köpfen vieler Leser weniger als Zerrbilder und Polemik, sondern viel mehr als realitätsnahe Abbilder der vom Automobil ausgehenden Gefahren empfunden wurden.

Der Freie Rätier, die einzige der drei untersuchten Tageszeitungen, welche sich nicht einseitig und konsequent gegen die Vorlage stemmte, sondern um eine ausgeglichene Berichterstattung bemüht war, wies im Vorfeld der Abstimmung auf die Problematik hin:

Man ist in unserem Kanton ja gewohnt, sich das Automobil als ein bluttriefendes Ungeheuer vorzustellen, das, in eine Staubwolke gehüllt und einen pestilenzialischen Geruch verbreitend, auf der Strasse einherrast, Tod und Verderben hinter sich lassend. Daher herrscht im Bündnervolk eine starke Abneigung, ja bei vielen sogar Hass gegen das Automobil, und dieser Hass erhält noch Nahrung durch gewisse konservative Blätter, die eine antiautomobilistische Propaganda betreiben [...].¹⁴⁶

¹⁴⁶ FR 8. Oktober 1907.

Auch die Bündner Regierung beanstandete die einseitige und überzeichnete Darstellung in Teilen der kantonalen Presse.¹⁴⁷

Zur Diskussion über die Risiken des Automobilverkehrs lässt sich abschliessend festhalten, dass der gewissenlose und rücksichtslose Raser, den Leidenschaft für die Geschwindigkeit alle Rück- und Vorsicht vergessen lassen, und der – um einen Rechtsbegriff aus der heutigen Raserdebatte zu verwenden – ‘eventual-vorsätzlich’ die Gefährdung von Leib und Leben der übrigen Strassenbenutzer in Kauf nimmt, ein gängiges Sujet zahlreicher Artikel und Leserbriefe zur Automobilvorlage bildete.¹⁴⁸ Den Bündner Tageszeitungen, insbesondere dem Bündner Tagblatt und der Neuen Bündner Zeitung, kam bei der Konstituierung, Verbreitung und Pflege dieses schlechten Images eine bedeutende Rolle zu.

3.2.2.2 Tourismus und Automobil

Sowohl die Gegner als auch die Befürworter der Vorlage versuchten ihren Standpunkt mit den Auswirkungen des Automobilverbots auf den Fremdenverkehr zu vertreten. Während die einen der Ansicht waren, dass der Kanton von vielen seiner alteingesessenen Gäste als eine Oase der Ruhe und Sicherheit geschätzt werde, der Fremdenverkehr also in einem erheblichen Masse vom Automobilverbot profitiere und alles darangesetzt werden müsse, diesen guten Ruf zu bewahren,¹⁴⁹ meinten andere, dass Graubünden es sich nicht leisten könne, als einzige Tourismusregion der Alpen auf einem Verbot zu beharren, da sonst die zahlungskräftigen Automobilbesitzer ihre Ferien andernorts verbringen würden. Weiter argumentierten die Befürworter des Automobils, dass gerade Graubünden mit seinen attraktiven Passstrassen dazu prädestiniert sei, durch das Automobil neue Gäste ins Land zu bringen. Ein individuell und flexibel einsetzbares Verkehrsmittel wie das Automobil könne ausserdem dafür sorgen, dass Gegenden, welche über keinen Anschluss an das Eisenbahnnetz verfügten und bisher abseits der grossen Gästeströme ständen, von einer Zulassung des Automobils profitieren würden.¹⁵⁰

¹⁴⁷ Abschiede des Grossen Rates 1906, S. 13.

¹⁴⁸ Eventual-vorsätzlich handelt nach Schweizer Rechtsprechung, wer das strafbare Ereignis zwar nicht anstrebt, dessen Eintritt aber für möglich hält und in Kauf nimmt.

¹⁴⁹ VGR Herbstsession 1906, S. 204–206.

¹⁵⁰ Kreisschreiben des Zentralkomitees der Freisinnigen Partei Graubündens an die Lokalkomitees derselben. In: FR 22. September 1907. Siehe auch: Leserbrief im FR 9. Oktober 1907.

Der bereits zitierte Passus, wonach eine Aufrechterhaltung des Verbots und die Weiterführung der Konzessionspraxis «im wirklichen Interesse des Fremdenverkehrs» liegen würden, zeigt, dass die Regierung in dieser Frage den Standpunkt vertrat, dass eine Öffnung des Strassennetzes für den Tourismus mit mehr Nach- als Vorteilen verbunden sei. Begründet wurde diese Position wie folgt:

*Das Automobilverbot hat uns wohl den Besuch mancher Sportsleute entgehen lassen, aber es hat dafür den öffentlichen Strassenverkehr auch bewahrt vor jeder Beunruhigung und Gefährdung durch rücksichtslose Sportwagen und viele Fremde, und die Einheimischen noch mehr, sprechen jetzt noch mit dem Ausdrucke eines heimeligen ruhigen Sicherheitsgefühls von dem bündnerischen Automobilverbot.*¹⁵¹

Zu einem ähnlichen Schluss gelangten auch die allermeisten Pressestimmen, welche sich mit der Frage auseinander setzten. Zwei Tage vor der Automobilabstimmung zitierte etwa die Bündner Zeitung einen Artikel aus der Berliner Zeitschrift 'Der Türmer', welcher nachdrücklich auf die Inkompatibilität des Automobils mit dem schweizerischen Kur- und Bädertourismus hinwies.¹⁵² Darin heisst es:

*Die Schweiz dient nahezu in ihrem ganzen Gebiete der Erholung und Gesundung von frischer Luft bedürftigen Menschen, die sich von ihrer Arbeit, aus ihren Gesellschaftsanforderungen zurückziehen, um an Körper oder Geist oder an beiden zu gesunden. [...] Das Auto ist schon in seiner Eigenschaft als Staubentwickler Gift für jene Gegenden und die Menschen, die dort Gesundung oder Kräftigung suchen.*¹⁵³

Die Auswirkungen des Automobilverbots auf den Fremdenverkehr wurden im Rahmen der Automobilabstimmung des Jahres 1907 also bereits sehr ambivalent beurteilt. Ob und in welchem Ausmass die Bewohner der Tourismuszentren selbst an einer Beibehaltung bzw. Aufhebung des Verbots interessiert waren, wird die Analyse des Abstimmungsergebnisses zeigen.

¹⁵¹ Botschaften des Kleinen Rates 1906, S. 131.

¹⁵² Der Türmer. Monatsschrift für Gemüt und Geist. Berlin, 1898/99–1942/43. Gemäss Angaben der NBZ zitiert sie aus der Septembernummer des Jahres 1907.

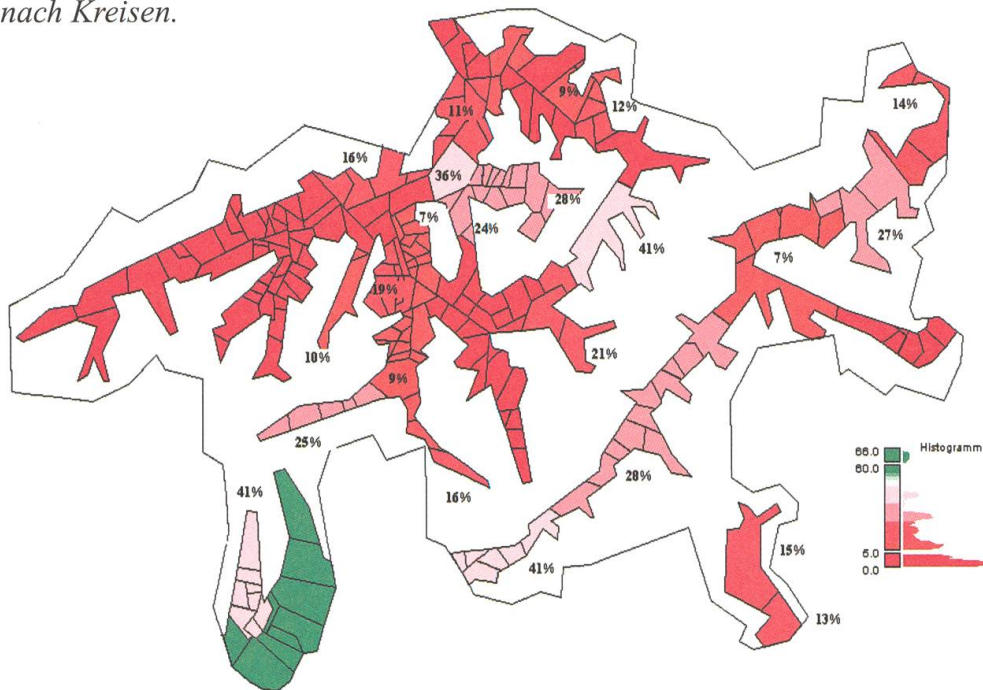
¹⁵³ NBZ 11. Oktober 1907.

3.2.3 Die Automobilfrage im Spiegel des Abstimmungsergebnisses

Die bisherigen Erkenntnisse bestätigen, dass die Wirtschaftsstruktur oder die geographische Lage einer Gemeinde in der Automobilfrage von Bedeutung sein konnten. Nachfolgend wird abgeklärt, ob und in welchem Ausmass diese Feststellung auch für das Abstimmungsergebnis nachweisbar ist.

Die Verordnung des Grossen Rates, welche zusätzlich zur bisherigen Konzessionspraxis die Öffnung von vier Strassenzügen für den Automobilverkehr vorsah, wurde mit 2'074 Ja gegen 11'184 Nein – dies entsprach einem Ja-Stimmenanteil von nur rund 16 % – deutlich verworfen. So eindeutig sich allerdings das Ergebnis in Zahlen und Prozentsen auch lesen mag, so vielschichtig und komplex stellt es sich bei näherer Betrachtung dar. Die regionalen Unterschiede sind teilweise beträchtlich. Der Ja-Stimmenanteil reicht auf Kreisebene von 0 bis 66 %, auf Gemeindeebene sogar von 0 bis 100 %. Dank Mapresso lassen sich die beiden Pole räumlich leicht lokalisieren.

Abb. 8: Abstimmungskarte vom 13. Oktober 1907; Ja-Anteile zur Automobilvorlage nach Kreisen.



Datengrundlage: StAGR II 5 p. Karte erstellt mit Hilfe von Mapresso. BFS, Mapresso, Neuchâtel 2004; um die Prozentangaben ergänzt.¹⁵⁴

¹⁵⁴ Hinweis: Die Karte basiert auf dem Gemeindestand des Jahres 2000, eingefärbt sind nur die Produktivflächen. Auf Grund verschiedener Gemeindefusionen wurden die Abstimmungsergebnisse wie folgt bereinigt (Jahr der Fusion): Latsch und Stuls zu Bergün (1912

Zunächst einmal fällt auf, dass die Automobilvorlage in den Kreisen Roveredo und Mesocco deutlich angenommen wurde. Mit 66% und 64% wurde der gesamtkantonale Ja-Stimmenanteil um rund das Vierfache übertroffen. Demgegenüber steht die Feststellung, dass die Vorlage nur in 13 von 224 Gemeinden eine Mehrheit erzielte und der Ja-Stimmenanteil einer ganzen Reihe von Kreisen (Alvaschein, Belfort, Sursès, Ilanz, Ruis, Lugnez, Rhäzüns, Jenaz, Klosters, Maienfeld, Schiers, Val Müstair und Disentis) nicht über die 5%-Marke hinaus kam.¹⁵⁵

In einem halben Dutzend Kreise erreichte die Automobilvorlage vergleichsweise bemerkenswerte Achtungserfolge: Hierzu zählten die Südtäler Bergell und Calanca (je 41%) sowie die beiden stimmenstärksten Kreise Davos (41%) und Chur (36%). Ebenfalls überdurchschnittliche Werte verzeichneten die Kreise Schanfigg (28%), Oberengadin (28%), Untertasna (27%), Rheinwald (25%) und Churwalden (24%).

Worin genau die Gründe für das vergleichsweise automobilfreundliche Abstimmungsergebnis in den genannten Südtälern lagen, dürfte im Nachhinein und im Einzelnen schwer zu bestimmen sein. Folgende Deutungen erscheinen plausibel:

- Zumal in Bezug auf den Motorisierungsgrad und die gesellschaftliche Akzeptanz des Automobils zwischen der Romandie und der Deutschschweiz lange Zeit ein – wenn man so will – ‘Röstigraben’ verlief (siehe Kapitel 2.1), besteht grundsätzlich die Möglichkeit, dass mentalitäts- und kulturbedingte Unterschiede auch für das Nord-Süd-Gefälle beim Bündner Abstimmungsergebnis mitverantwortlich waren.¹⁵⁶
- Nebst mentalitätsbedingten dürften auch wirtschaftliche Faktoren das Abstimmungsergebnis beeinflusst haben. Der Bezirk Moesa war und ist, ebenso wie das Bergell, nicht nur kulturell, sondern auch wirtschaftlich

bzw. 1920); Casti und Wergenstein zu Casti-Wergenstein (1923); Casaccia zu Vicosoprano (1971); Strada zu Ilanz (1977); Riom und Parsonz zu Riom-Parsonz (1978); St. Antönien Castels und St. Antönien Rüti zu St. Antönien (1978); Landarenca zu Arvigo (1979); Santa Domenica und Augio zu Rossa (1982); Tinizong und Rona zu Tinizong-Rona (1998).

¹⁵⁵ Zu beachten ist, dass die Schwankungen innerhalb eines Kreises teilweise beachtlich sind. Das Spektrum reicht im Bergell von 0% Zustimmung in Casaccia hin zu 81% in Soglio, im Kreis Roveredo von 0% in Leggia bis 97% in Grono. In den Kreisen mit einer hohen Ablehnung ist das Bild in der Regel einheitlich und schwankt nur um wenige Prozentwerte.

¹⁵⁶ Zu beachten ist, dass im ebenfalls italienischsprachigen Puschlav der Ja-Stimmenanteil nicht über dem gesamtkantonalen Durchschnitt lag.

zum Tessin und Italien hin ausgerichtet.¹⁵⁷ Der Umstand, dass dort die Skepsis gegenüber dem Automobil vergleichsweise früh verschwand, dürfte auch diesseits der Landesgrenze die Wahrnehmung und Beurteilung des Automobils beeinflusst haben.¹⁵⁸

Unter den Kreisen mit einem überdurchschnittlich hohen Ja-Stimmenanteil befanden sich auffallend viele Gemeinden und Regionen, deren hauptsächliche Erwerbsgrundlage der Fremdenverkehr bildete. Zwar erreichte die Automobilvorlage in keiner Tourismusdestination eine Mehrheit, betrachtet man jedoch die Abstimmungsergebnisse der drei bedeutendsten Fremdenverkehrszentren, Davos, St. Moritz und Arosa, so ist feststellbar, dass diese mit einem durchschnittlichen Ja-Stimmenanteil von 43% den kantonalen Durchschnitt um das Zwei- bis Dreifache übertrafen (siehe Tab. 2).

Tab. 2: Das Abstimmungsergebnis vom 13. Oktober 1907 in den drei wichtigsten Tourismusorten.

	<i>Stimmbeteiligung</i>	<i>Ja</i>	<i>Nein</i>	<i>%-Ja</i>
Davos	53 %	247	350	41 %
Arosa	73 %	60	62	49 %
St. Moritz	95 %	86	173	33 %
Ø	55 %	307	412	43 %
Gesamtkanton	54 %	2074	11 184	16 %

Quelle: StAGR II 5 p.

Auch für dieses Ergebnis bieten sich zwei Interpretationen an: Die Stimmberechtigten der touristischen Zentren konnten als potentielle Zielorte des Automobilverkehrs davon ausgehen, dass sie nicht nur dessen negative Auswirkungen in Form von Staub, Lärm und Unfallgefahr zu spüren bekämen, sondern von einer Belebung des Gewerbes und der Hotellerie profitieren würden. Eine weitere, jedoch schwer zu belegende Deutung besteht darin, dass die Bevölkerung der Tourismuszentren auf Grund des jahrzehntelangen Einflusses des Fremdenverkehrs auf das gesellschaftliche und wirtschaftliche

¹⁵⁷ VGR 2. Juni 1923, S. 173f.

¹⁵⁸ MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 159.

Leben und Denken eher für Veränderungen und Neuerungen bereit und offen waren als die Bevölkerung in den landwirtschaftlichen Regionen.

Zum Abschluss dieses Kapitels wird noch kurz auf die Frage eingegangen, welche Ursachen und Hintergründe zu dem – übers Ganze gesehen – eindeutigen Abstimmungsergebnis geführt haben. In diesem Punkt scheinen sich die verschiedenen Akteure einig gewesen zu sein. Der Freie Rätler, das Bündner Tagblatt und die Regierung machten in erster Linie die Überladung der Vorlage durch den Grossen Rat für das Zustandekommen der Initiative verantwortlich.¹⁵⁹ Die Regierung formulierte es wie folgt:

*Die Initiative gegen die zitierte grossrätliche Verordnung ist deswegen zustande gekommen, weil der hohe Grosse Rat gleich auf einmal eine Anzahl Strassen öffnete und den freien Automobilverkehr für jedermann gestatten zu wollen schien.*¹⁶⁰

Weiter deutete die Regierung das Abstimmungsergebnis nicht als eine Absage an den Kraftfahrzeugverkehr als solchen, sondern als Opposition gegen die Sport- und Luxusautomobile:

*Darüber kann nun kein Zweifel bestehen, dass unser Volk weder den Automobilsport noch überhaupt den freien Automobilverkehr auf einem oder mehreren Strassenzügen haben will. Dagegen hat man keinen Grund anzunehmen, es wolle überhaupt jeden Motorverkehr von den graubündnerischen Strassen ferne halten [...].*¹⁶¹

Die Bedeutung des Abstimmungsergebnisses für den weiteren Verlauf der Bündner Automobilpolitik sind rasch zusammengefasst: Mit der Ablehnung der Automobilvorlage wurde der Status quo ante wieder hergestellt. Fortan gelangte wieder die seit 1904 vom Kleinen Rat praktizierte Konzessionspraxis zur Anwendung.

¹⁵⁹ BT 11. Oktober 1907; FR 15. Oktober 1907.

¹⁶⁰ Landesbericht des Kantons GR 1907, S. 10.

¹⁶¹ Landesbericht des Kantons GR 1907, S. 10.

3.3 Die Zizerser Initiative (1911)

Bereits im Frühjahr 1911 konnte der Souverän ein zweites Mal über Sein oder Nichtsein, Zulassung oder Verbot des Kraftfahrzeugverkehrs auf den Bündner Strassen befinden. Analog zum vorangegangenen Kapitel folgen zunächst die Entstehungszusammenhänge der als ‘Zizerser Initiative’ bekannt gewordenen Automobilabstimmung (Kapitel 3.3.1). Anschliessend werden anhand konkreter Beispiele einige abstimmungsrelevante Hintergründe der Diskussion vorgestellt (Kapitel 3.3.2).

3.3.1 Vom legislatorischen Stillstand zur Initiative (1907–1910)

Wie bereits erwähnt, stellte die Automobilabstimmung des Jahres 1907 in der Bündner Automobilpolitik keine eigentliche Zäsur dar. Die Ablehnung der Vorlage war letztlich gleichbedeutend mit der Beibehaltung des Status quo ante, also der seit 1904 vom Kleinen Rat angewandten Bewilligungspraxis. Fortan, genauer gesagt bis zum Frühjahr 1910, herrschte in der Angelegenheit «*legislatorischer Stillstand*».¹⁶² Anhand der Landesberichte lassen sich die Resultate der fortgesetzten Konzessionspolitik in Zahlen wie folgt rekonstruieren:

Tab. 3: Statistik zur Bewilligungspraxis des Kleinen Rates für die Jahre 1907–1910.

<i>Jahr</i>	<i>Anzahl Gesuche</i>	<i>Bewilligt</i>	<i>Abgelehnt</i>
1907	23	7 Lkw / 9 Pkw	1 Lkw / 6 Pkw
1908	10	4 Lkw / 3 Pkw	3 Pkw
1909	18	4 Lkw / 1 Pkw	13 Pkw
1910	5	1 Lkw / 2 Pkw	2 Pkw

Quelle: Landesbericht des Kantons GR 1907, S. 217; 1908, S. 205; 1909, S. 219; 1910, S. 216.

Die Bewilligungspraxis blieb weiterhin restriktiv, auf einzelne Strecken und maximal auf ein Jahr beschränkt. Aus Tabelle 3 geht hervor, dass Lastautomobile nach wie vor bevorzugt wurden. Bestätigt wird diese Tendenz ausserdem

¹⁶² VGR Frühjahrssession 1910, S. 44.

durch eine Äusserung des kantonalen Oberingenieurs Johann Solca, wonach die regierungsrätliche Bewilligungspraxis darauf abziele, *«bis zur definitiven Regelung des Automobilwesens die Sportautos auszuschliessen und nur noch Konzessionen für Lastautos zu erteilen»*.¹⁶³

Kulant zeigte sich die Regierung gegenüber Gesuchstellern, welche um die Überführung eines Patienten mittels Pkw baten. Ein spezieller Fall sei hier kurz erwähnt: Ende September 1907 erteilte die Regierung dem Major Ernst Schmidheiny aus Heerbrugg (SG) die Bewilligung, seinen im Stadtspital Chur liegenden Schwiegersohn per Automobil nach Hause zu überführen. Eine brisante Note erhielt der Antrag dadurch, dass der Gesuchsteller für die Durchfahrt von Maienfeld, wo – wie ihm zu Ohren gekommen war – die Bevölkerung dem Automobil besonders feindlich gesinnt sei, um die Begleitung eines Polizeiwachtmeisters ersuchte.¹⁶⁴

Die aus Tabelle 3 ersichtliche Zurückhaltung bei der Vergabe der Bewilligungen kam nicht von ungefähr. Sie ist vor dem Hintergrund zu verstehen, dass die Konzessionspolitik nach wie vor über keine ausreichende Gesetzesgrundlage verfügte und in weiten Teilen der Bevölkerung umstritten war. Auf politischer Ebene gelangte dies in Form einer Interpellation zum Ausdruck, in welcher der Ilanzer Stadtpräsident und Grossratsabgeordnete Johann Geronimi die Auffassung vertrat, dass mit der Automobilabstimmung des Jahres 1907 dem Kleinen Rat jede Kompetenz zur Erteilung von Fahrbewilligungen entzogen worden sei und das Votum vom 13. Oktober eine Rückkehr zum absoluten Automobilverbot beinhalte.¹⁶⁵ Auch wenn diese Schlussfolgerung so nicht stimmte – in der Abstimmung ging es einzig und allein um ein Ja oder Nein zur Grossratsverordnung vom November 1906 –, wird aus der Sichtweise des Interpellanten ersichtlich, dass der besagte legislatorische Stillstand in Tat und Wahrheit der sprichwörtlichen ‘Ruhe vor dem Sturm’ entsprach.

Erneut auf den Tisch gebracht wurde die Automobilfrage schliesslich am 26. April 1910 in Form eines regierungsrätlichen Verordnungsentwurfs, welcher zum einen die unsichere Rechtslage beheben und zum anderen eine Ausweitung der Automobilversuche ermöglichen sollte. Der Entwurf sah vor, *«unter besonderen vom Kleinen Rat zu bestimmenden Bedingungen vorläufig, provisorisch für die Dauer eines Jahres»* dem Automobil eine Nord-Süd-Durchgangslinie zu öffnen. Zur Freigabe vorgesehen waren die

¹⁶³ StAGR VIII 19 c 1, Oberingenieur Johann Solca an Regierungsrat Walther, Luzern (17. Februar 1909).

¹⁶⁴ StAGR VIII 19 c 1, Schmidheiny an die Bündner Regierung (27. September 1907).

¹⁶⁵ VGR Herbstsession 1908, S. 94–97.

Deutsche Strasse bis Chur, die Obere und Italienische Strasse von Chur bis Tiefencastel (inklusive Verbindungsstück Schynstrasse) sowie die Alpenübergänge Albula und Bernina. Für das übrige Streckennetz sollte die laufende Konzessionsvergabe beibehalten werden.¹⁶⁶

Bemerkenswert ist die Feststellung, dass die Regierung ihren Entwurf als eine Handhabung der geltenden Strassenpolizeiordnung deklarierte, womit für dessen Umsetzung weder ein Gesetz noch eine Volksabstimmung notwendig gewesen wären. In einer Botschaft an das Parlament begründete der Vorsteher des Bau- und Forstdepartements, Dr. Julius Dedual (1864–1939), diese Ansicht:¹⁶⁷

*Die Strassen sind zum öffentlichem Gebrauche bestimmte Sachen [...] Es sind daher die Strassen auch für die Motorfahrzeuge da, nur unterliegen diese, wie andere Fuhrwerke, Vorschriften polizeilicher Natur, wie sich solche aus der Eigenart der Verkehrsmittel ergeben. Diese Eigenart der Motorfahrzeuge bedingt allerdings auch eigenartige Vorschriften, die bis zum Verbot des Fahrens mit denselben auf bestimmten Strassen führen können oder zur beschränkten Zulassung auf eigens dazu bestimmten Strassen oder erst allmählicher Zulassung derselben auf Grund der zu machenden Erfahrungen.*¹⁶⁸

Die konfliktreiche Vorgeschichte lassen die Legitimität und Praktikabilität dieses Standpunkts fragwürdig erscheinen. Auf die Automobilgegner musste die Begründung fast zwangsläufig den Eindruck erwecken, dass die Regierung unter Zuhilfenahme juristischer Feinheiten bereit war, eine versuchsweise Zulassung des Automobils nötigenfalls auch ohne Volksbefragung durchzusetzen.¹⁶⁹

Entsprechend dezidiert stellte sich die vorberatende Kommission auf den Standpunkt, dass jede Änderung der laufenden Praxis über den Gesetzesweg zu erfolgen habe. Angesichts der im Volk herrschenden Abneigung gegen

¹⁶⁶ Botschaften des Kleinen Rates 1910, S. 102–109; VGR Frühjahrssession 1910, S. 45f. Auffallend ist, dass die Pässe Albula und Bernina den im Nord-Süd-Verkehr weitaus bedeutenderen Alpenübergängen wie Splügen und San Bernardino oder Julier und Maloja vorgezogen wurden. Die Gründe hierfür konnten leider nicht festgestellt werden.

¹⁶⁷ Die Namen und Amtszeiten der bislang in der Automobilfrage zuständigen Regierungsräte (Bau- und Forstdepartement) lauten: 1900–1907 Friedrich Brügger; 1907–1908 Paul Raschein; 1909–1917 Julius Dedual.

¹⁶⁸ Botschaften des Kleinen Rates 1910, S. 102f.

¹⁶⁹ So auch METZ, Geschichte des Kantons Graubünden, Bd. 3, S. 155.

das Sport- und Luxusautomobil empfahl die Kommission ausserdem, nur die Deutsche Strasse bis nach Chur *«probe- und bedingungsweise»* für den Automobilverkehr freizugeben. Diese Minimallösung sei allerdings *«als zwingendes zeitliches Bedürfnis»* anzusehen. Daraufhin zog die Regierung ihren Entwurf zurück und unterstützte den Vorschlag der Kommission. Der Beschluss zur Öffnung der Deutschen Strasse wurde schliesslich am 24. Mai 1910 mit 45 gegen 19 Stimmen verabschiedet.¹⁷⁰

Eine Reaktion seitens der Betroffenen liess nicht lange auf sich warten. Bereits eine Woche nach Bekanntgabe des Beschlusses ersuchte die Gemeinde Zizers den Grossen Rat, diesen rückgängig zu machen. Nachdem der Antrag im Grossen Rat abgewiesen worden war, lancierte ein Komitee von Bürgern eine Unterschriftensammlung, welche, benannt nach dem Ursprung und Kern des Widerstandes, als *«Zizerser Initiative»* bezeichnet wird. Diese verlangte eine Rückkehr zum absoluten Automobilverbot. 6'911 Personen, das entsprach einem Viertel aller im Kanton registrierten Stimmberechtigten und mehr als dem Doppelten der für ein Initiativbegehren notwendigen Anzahl Unterschriften, bekundeten hierzu ihre Unterstützung.

Angesichts dieser eindrucksvollen Demonstration blieb dem Grossen Rat letztlich nichts anderes übrig, als sich von seinen Plänen für eine partielle Öffnung des Strassennetzes zu verabschieden. Mit Hilfe eines Gegenvorschlags versuchte das Parlament nun wenigstens die laufende Bewilligungspraxis beizubehalten. Dieser sollte, indem er das Automobilverbot im exakten Wortlaut der Initiative aufrechterhielt (siehe unten), einerseits den autofeindlichen Strömungen im Volk Rechnung tragen, andererseits dem Automobil gewisse Entwicklungsmöglichkeiten gewähren. Am 5. März 1911 standen schliesslich die folgenden Gesetzesvorschläge zur Wahl:

Das Initiativbegehren:

Art. 1: *Das Fahren mit Automobilen jeglicher Art, Personen- und Lastautomobilen, sowie Motorvelos ist auf sämtlichen Strassen des Kantons Graubünden verboten.*

Der Gegenvorschlag:

Art. 1: *Das Fahren mit Automobilen jeglicher Art, Personen- und Lastautomobilen, sowie Motorvelos ist auf sämtlichen Strassen des Kantons Graubünden verboten.*

¹⁷⁰ VGR Frühjahrssession 1910, S. 71.

Art. 2: Die Regierung ist nicht kompetent, irgendwelche Fahrbewilligungen zu erteilen.

[...]

*Art. 2: Die Regierung ist nicht kompetent, **von sich aus** irgendwelche Fahrbewilligung zu erteilen. Soweit indessen Gemeinden für ihr Gebiet Motorfahrzeuge zulassen wollen, kann die Regierung unter Aufstellung strenger fahrpolizeilicher Vorschriften solche Bewilligungen erteilen.*

Auf Grund von Abstimmungsmodalitäten ergaben sich letztendlich drei Abstimmungsmöglichkeiten. Es galt für die Stimmberechtigten darüber zu entscheiden,

- ob das Verbot grundsätzlich und absolut für das gesamte Strassennetz gelten sollte (Ja zur Initiative, Nein zum Gegenvorschlag),
- ob die Regierung im Falle entsprechender Anträge zur lokalen Aufhebung des Verbots berechtigt sein sollte (Ja zum Gegenvorschlag, Nein zur Initiative),
- ob es bei der seit 1904 gehandhabten Bewilligungspraxis, dem Status quo bleiben sollte (Nein zu beiden Vorlagen).¹⁷¹

Das Abstimmungsergebnis fiel erneut deutlich aus: Mit 65 % der abgegebenen Stimmen setzten sich die Befürworter des absoluten Automobilverbots klar durch. Der Gegenvorschlag und die Weiterführung der Konzessionspolitik konnten 19 % bzw. 15 % der abgegebenen Stimmen auf sich vereinen. Die bedingten Befürworter eines Automobilverkehrs unterlagen somit den absoluten Automobilgegnern im Verhältnis 1:2.¹⁷²

3.3.2 Ursachenforschung

Zumal eine Gegenüberstellung der Anzahl Ja- und Nein-Stimmen keinerlei Auskunft darüber gibt, welche Überlegungen, Befindlichkeiten und Umstände für den Ausgang der Abstimmung verantwortlich waren, empfiehlt es sich, den Blickwinkel zu erweitern. Geschehen soll dies anhand einiger Hintergrundinformationen zu den Abstimmungsergebnissen ausgewählter Gemeinden und

¹⁷¹ Abschiede des Grossen Rates 1910, S. 3, Beilagen I und II.

¹⁷² Das Abstimmungsergebnis in absoluten Zahlen lautete wie folgt: Initiativvorschlag: 11'977 Ja-Stimmen; Gegenvorschlag: 3'453 Ja-Stimmen; 2'662 Stimmberechtigte lehnten sowohl die Initiative als auch den Gegenvorschlag ab.

Regionen. Ergänzend werden auch die Argumentationsweisen verschiedener Akteure sowie die redaktionellen Abstimmungskommentare in der Bündner Presse hinzugezogen.

Die Gemeinde Zizers: Die Führungsrolle der Gemeinde Zizers in der Automobildebatte kam nicht von ungefähr. Analog zur Gemeinde Maienfeld anno 1907 (siehe Kapitel 3.2.1) ging auch die Zizerser Bevölkerung davon aus, dass die Automobilisten auf ihrem Weg von und nach Chur in ihrem Dorf nichts anderes als Dreck, Lärm, Staub, Hektik, Verkehrsunsicherheit und Kosten zurücklassen würden. Entsprechend brachten einige Volksvertreter den Bedenken und dem Widerstand der Zizerser Bevölkerung Verständnis entgegen, weil diese *«sich von der Durchfahrt von Automobilwagen nur Molestien und Schädigungen versprechen könne»*.¹⁷³ Die Entstehung und Verbreitung



*Abb. 9: Alte Ansicht
der Hauptstrasse
durch Zizers
(Fahrtrichtung Chur).*

*Bildquelle:
StAGR FN XII 4077
(Fotograf:
Christian Meisser)*

¹⁷³ VGR Frühjahrssession 1910, S. 175.

dieser Auffassung dürfte nicht zuletzt darauf zurückzuführen gewesen sein, dass die Gemeinde unmittelbar an die Deutsche Strasse, den Haupteingang nach Graubünden, angrenzte. In dem lang gezogenen Strassendorf (siehe Abb. 9) wäre ein Grossteil der Einwohner von den Belästigungen und Gefahren des Automobilverkehrs direkt betroffen gewesen.

Die Stadt Chur: Im Gegensatz zur Zizerser Bevölkerung erhoffte sich die Churer Amts- und Geschäftswelt von einer Zulassung des Automobils wirtschaftliche Impulse.¹⁷⁴ Bereits 1903 hatte aus diesem Grund der Verkehrsverein die Erschliessung der Stadt für den motorisierten Verkehr gefordert (siehe Kapitel 3.2.1).¹⁷⁵ Dass dieselben Beweggründe nach wie vor Gültigkeit besaßen, geht aus dem Votum eines in den Verhandlungsprotokollen namentlich nicht genannten Sprechers im Rahmen der Frühjahrssession 1910 hervor. Dieses lautete dahingehend, dass das Automobilverbot für die Bündner Hauptstadt «*eine ganz wesentliche volkswirtschaftliche Schädigung*» bedeute, indem es zahlreiche Touristen von Ausflügen nach Chur abhalte.¹⁷⁶ Aus der Herbstsession desselben Jahres ist ausserdem eine Meinungsäusserung von Regierungspräsident Paul Raschein (1864–1935) dokumentiert, wonach beim Beschluss zur Öffnung der Deutschen Strasse an jenem 24. Mai 1910, die wirtschaftliche Prosperität der Bündner Hauptstadt ausschlaggebend gewesen sei.¹⁷⁷

Die Tourismusgemeinden und ihre Verkehrsvereine: Neben der Bündner Hauptstadt vertraten noch andere Gemeinden die Ansicht, dass ein absolutes Verbot ihnen mehr Nach- als Vorteile bringe. Dies traf insbesondere auf einige Gemeinden an der südlichen Peripherie des Kantons sowie einige Fremdenverkehrszentren zu. Bereits im Vorfeld der Abstimmung waren etwa die in Grenznähe gelegenen Gemeinden Brusio und Castasegna sowie der Verkehrsverein Bergell mit der Bitte an den Kleinen Rat herantreten, den

¹⁷⁴ VGR Herbstsession 1910, S. 87.

¹⁷⁵ StAGR VIII 19 a, Der Verkehrsverein Chur an den Kleinen Rat (16. Juli 1903). Siehe auch Kapitel 3.2.1.

¹⁷⁶ VGR Frühjahrssession 1910, S. 69.

¹⁷⁷ VGR Herbstsession 1910, S. 87. Einschränkend bleibt anzumerken, dass auch in Chur die Automobilgegner nicht unbedingt spärlich waren. Von 2'113 abgegebenen Stimmen entfielen 894 (43%) auf die Initiative, 433 auf den Gegenvorschlag und 735 auf die Weiterführung der Konzessionspraxis. Zusammen konnten die Befürworter einer partiellen Zulassung des Automobilverkehrs letztlich 57% der Churer Stimmen auf sich vereinen.

von Süden per Automobil anreisenden Gästen die An- und Abfahrt ins Dorf zu gestatten.¹⁷⁸

Allerdings wurde nicht überall und nicht von allen Tourismusverantwortlichen die Vorstellung des Automobils als Mittel zur Tourismusförderung geteilt. Nach wie vor beurteilte man die Auswirkungen des Automobilverkehrs auf den Fremdenverkehr äusserst ambivalent.¹⁷⁹ Die Meinungen der lokalen Kur- und Verkehrsvereine widersprachen sich teilweise erheblich. Während die Touristiker der Hauptstadt Chur bereits 1903 um eine Zulassung des Automobils bemüht waren, setzte sich der Kur- und Verkehrsverein Pontresina noch 1911 aktiv für eine Aufrechterhaltung des Verbots ein. Der Verkehrsverein des Oberengadiner Ferienorts begründete seine Unterstützung für den Automobilboykott anhand einer im Sommer 1910 durchgeführten Gästebefragung, welche ergeben hatte, dass eine klare Mehrheit der Feriengäste eine Beibehaltung des Verbots bevorzuge.¹⁸⁰ Die im Rahmen der Befragung geltend gemachten Gründe waren fast durchwegs dieselben: Die *«ruhebedürftigen»* und *«ruhesuchenden»* Besucher wollten aus *«hygienischen und ästhetischen Gründen»* im Engadin kein *«Gross-Stadt-Treiben»*, wie das in jüngster Zeit in anderen Fremdenverkehrsorten zunehmend der Fall sei; keine *«schnell durchsausenden Automobilisten»* und *«jagenden Sportsleute»* mit *«staubaufwirbelnden und übelriechenden»* Kraftfahrzeugen. Eine solche Entwicklung würde *«den sesshaften Stammgast verdrängen»* und wäre *«weder Wirten noch Gästen eine wünschenswerte Erscheinung»*.¹⁸¹

Von besonderem Interesse ist das Schlusswort der Umfrageverantwortlichen:

Wenn nun das Luxus-Automobil in Bünden sozusagen ausschliesslich nur für die fremden Gäste des Landes zugelassen werden soll, diese aber beinahe einstimmig [...] für Aufrechterhaltung des bisherigen Automobilverbots sind, warum sollte [...] das Bündner Volk etwas beschliessen, das direkt gegen das eigene Interesse, gegen das Interesse seiner beinahe einzigen

¹⁷⁸ Abschiede des Grossen Rates 1910, S. 2 sowie StAGR VIII 19 a, Società pel Movimento dei forestieri pro Bregaglia an das kantonale Baudepartement (5. Februar 1909).

¹⁷⁹ Eine entsprechende Feststellung liegt auch von zeitgenössischer Seite vor. Siehe: VGR Frühjahrssession 1910, S. 70 und BT 11. März 1911.

¹⁸⁰ Kur- und Verkehrsverein Pontresina (Hg.) Die Automobil-Frage im Kanton Graubünden. o. O. u. J.

¹⁸¹ Stellungnahmen aus der Gästebefragung.

*Industrie, der Hotelindustrie, wäre, in der doch viele Millionen Kapital investiert ist, das durch Aufhebung des Automobilverbots geradezu gefährdet würde.*¹⁸²

Die Ergebnisse der Umfrage blieben im lokalen und regionalen Rahmen offensichtlich nicht wirkungslos. In den benachbarten Tourismusorten St. Moritz und Celerina unterlagen die Befürworter des absoluten Automobilverbots nur um wenige Prozent, in Sils und Silvaplana trugen sie einen knappen, in Pontresina einen klaren Sieg davon. Frappant ist der Vergleich zu weiter entfernten Tourismusorten. Während in Pontresina fast zwei Drittel der Stimmberechtigten für eine Beibehaltung des Automobilverbots stimmten (das entsprach in etwa dem kantonalen Durchschnitt), waren es in Arosa und Davos nur ein Drittel, in Flims und Scuol sogar nur ein Viertel.¹⁸³

Die bahnlosen Talschaften: Neben den Südtälern und Tourismuszentren lehnten auch zahlreiche Gemeinden in den Kreisen Schams, Rheinwald, Safien und Bergell die Wiedereinführung des absoluten Automobilverbots ab. In diesen Kreisen spielte der Tourismus nur eine marginale Rolle. Den Ausschlag für das vergleichsweise automobilfreundliche Resultat dürfte der Umstand gegeben haben, dass die Kreise nicht bzw. nur an ihren Talausgängen an das Netz der Rhätischen Bahn angeschlossen waren. Durch eine Zulassung des Automobils erhoffte man sich wohl eine bessere Verkehrserschliessung.

Allerdings führte das Fehlen eines Bahnanschlusses keinesfalls zwangsläufig zu einer automobilfreundlichen Haltung. Im krassen Gegensatz zu den Abstimmungsergebnissen entlang der San Bernardinoroute (Italienische Strasse) stimmte die Bevölkerung an der ebenfalls bahnlosen Julierstrasse (Obere Strasse) fast geschlossen für die Initiative. Gleiches gilt für das Lugnez.

Die Angehörigen und Träger des traditionellen Waren- und Personenverkehrs: Im Unterschied zur uneinheitlichen Lagebeurteilung der Tourismusverantwortlichen opponierte auf Seiten der Automobilgegner eine Berufsgruppe aus nahe liegenden Gründen geschlossen gegen die Zulassung des Kraftfahrzeugs. Gemeint sind die Träger und Angehörigen des traditionellen Strassentransportgewerbes (Fuhrmänner, Kutscher, Postpferdehalter, Postillione, Sattler, Schmiede, Wagner, Stallmeister). Zahlenmässig belegbar wird dies anhand

¹⁸² Kur- und Verkehrsverein Pontresina (Hg.) Die Automobil-Frage im Kanton Graubünden, S. 10.

¹⁸³ StAGR II 5 p.

der vom Initiativkomitee eingereichten Unterschriftenbögen. Von den 104 Unterschriften, welche in St. Moritz für die Initiative gesammelt wurden, gehörte fast die Hälfte zu dieser Berufsgruppe, und in Chur war es immerhin jede fünfte.¹⁸⁴

Der Antagonismus von Volk und Behörden: Betrachtet man die Entwicklung vom 26. April 1910 bis zum 5. März 1911, so ist feststellbar, dass der Kreis der Entscheidungsträger sich zunehmend vergrösserte. War die Regierung anfangs noch der Ansicht, dass eine provisorische Zulassung des Automobilverkehrs auf dem Verordnungsweg durchsetzbar sei, zeigte sich je länger je mehr, dass die Stimmberechtigten nicht bereit waren, in der Angelegenheit auf ihr Mitspracherecht zu verzichten. Dies umso weniger, als in weiten Kreisen der Bevölkerung das Gefühl verbreitet war, dass ihnen das Automobil «*durch ein Hintertürchen und durch allerlei Interpretationskünste aufgezwängt werden sollte*».¹⁸⁵ Vor diesem Hintergrund wundert es weiter nicht, dass der bis anhin nur unterschwellig spürbare Antagonismus von Volk und Behörden im Verlauf der Abstimmung an Bedeutung gewann. Augenfällig wird dies in einer Anzeige, welche das Initiativkomitee in sämtlichen Tageszeitungen des Kantons schalten liess. In Anspielung auf die Abstimmung des Jahres 1907 stand dort zu lesen:

*Mann für Mann am 5. März zur Abstimmung! Es gilt, den Herren, welche einst die Stimmen unserer «11'000» Mitbürger unter den Tisch gewischt haben, einen Denkeddel zu geben, [...].*¹⁸⁶

Wie Grossrat Johann Geronimi scheinen also auch die Urheber der Initiative das Abstimmungsergebnis vom 13. Oktober 1907 nicht als ein Nein zur Automobilvorlage vom November 1906, sondern als ein Ja zum Automobilverbot aufgefasst zu haben. In der Folge setzte sich das Initiativkomitee als Sprach-

¹⁸⁴ MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 161. Die Zählung erfolgte auf Grundlage besagter Unterschriftenbögen (StAGR VIII 19 b 2). Wie bereits Merki feststellen musste, sind die Berufsbezeichnungen oft unklar oder fehlen ganz. Aus diesem Grund wurde auf eine Ausweitung der Analyse auf andere Gemeinden verzichtet.

¹⁸⁵ NBZ 7. März 1911. Ganz ähnlich beurteilt der Historiker Peter Metz die Sachlage. Er hält fest, dass dem Vorgehen der Regierung im Zusammenhang mit dem Beschluss vom 24. Mai 1910 wiederum der «*berechtigte Vorwurf*» anhaftete, die Volksrechte zu missachten. METZ, Geschichte des Kantons Graubünden, Band 3, S. 155.

¹⁸⁶ Zitiert nach einer Originalkopie des Inserats. Siehe: MAISSEN, Der Kampf um das Automobil, S. 39.

rohr all jener ein, welche sich durch die Beibehaltung der regierungsrätlichen Konzessionspraxis betrogen fühlten.

Im Zuge dieser Anklage an die Behörden wurden die verkehrsimmanenten Argumente der Automobilabstimmung zunehmend in den Hintergrund gedrängt. Dieser Eindruck wird auch von der Berner Tageszeitung 'Der Bund' geteilt, welche konstatierte, dass die Initiativbefürworter die Abstimmung über eine reine Verkehrsfrage zur Konfrontation der «reinen Demokratie» auf der einen und der «Willkürherrschaft der Regierung» auf der anderen Seite stilisieren würden.¹⁸⁷ Dass dieses Urteil nicht unbegründet war, belegen verschiedene Leserbriefe der folgenden Art:

*Im Kampf um das Automobil treten mehr und mehr zwei Fronten hervor: Hie Volkswillen, hie Regierungswillen. [...] Es wird abzustimmen sein [...], ob das Volk zu befehlen hat oder jene, die von ihm an die Leitung der Staatsgeschäfte berufen worden sind. [...] Leben wir in unserer alten bündnerischen Demokratie, oder sind wir kleinen und grossen Königen auf Gnade und Ungnade ausgeliefert? Ist es unser, des Volkes Recht, das zu bestimmen, was wir für gut und recht erkannt haben, oder müssen wir nach der Pfeife derer tanzen, die die Regierungsgeschäfte besorgen?*¹⁸⁸

Eine entsprechende Tendenz wird auch aus nachfolgendem Gedicht ersichtlich, welches das Bündner Tagblatt am Tag der Abstimmung publizierte:

*Die ihr zu Wächtern euch gesetzt
Des Gut's das ihr am höchsten schätzt,
Sie suchen euch zu knechten.*

*Ob Herrenlust, ob Bauernrecht
Soll gelten für ein ganz' Geschlecht
Gilt's morgen zu entscheiden.*

*Das alte, stolze Bündnerrecht
Des freien Weg's auch für den Knecht,
Will Herrenlust euch rauben!*

*D'rum auf, ihr Bauern überall,
Zur Urne eilt mit lautem Schall,
Der Freiheit Gut zu wahren!*

Der Begriff «Herrenlust» verschlüsselt gleich zwei Kritikpunkte der Automobilgegner: zum einen die als eigenmächtig gedeutete Vorgehensweise der politischen Entscheidungsträger, zum anderen das soziale Profil der

¹⁸⁷ Der Bund, 22. Februar 1911.

¹⁸⁸ NBZ 3. März 1911.

Automobilbesitzer, welche mit ihren Sport- und Luxusfahrzeugen einen als unverhältnismässig empfundenen Herrschaftsanspruch auf das Allgemeingut Strasse ausübten.

3.4 Zwischenbilanz

Anhand konkreter Beispiele konnte belegt werden, dass Nutzen und Schaden des Automobils je nach regionaler und lokaler Verkehrssituation sowie wirtschaftlichen Strukturen sehr unterschiedlich beurteilt wurden. In den italienischsprachigen Tälern, einzelnen Tourismuszentren, in der Hauptstadt Chur sowie in einigen bahnlosen Tälern war das absolute Automobilverbot bereits vor dem Ersten Weltkrieg nicht mehr mehrheitsfähig. Im gesamtkantonalen Durchschnitt standen sich Gegner und Befürworter des Verbots zu dieser Zeit jedoch noch im Verhältnis 2:1 gegenüber. Anzumerken ist, dass die Bevölkerung einzelner Regionen (z.B. im Kreis Surses oder im Bezirk Unterlandquart) nahezu geschlossen für die Beibehaltung des Verbots eintrat. Ursache der Automobilkritik bildete der Umstand, dass man in der Zulassung des Automobils für die eigenen Bedürfnisse keine Vorteile, wohl aber eine Reihe von Nachteilen wahrnahm. Diese Haltung traf insbesondere solche Gemeinden, welche auf Grund ihrer unmittelbaren Lage entlang wichtiger Durchgangsstrassen befürchten mussten, von den Automobilisten auf ihrem Weg von und nach ihren Zielorten bloss durchfahren zu werden.

Dasselbe Spektrum an Meinungen war auch innerhalb verschiedener gesellschaftlicher Gruppen anzutreffen. Die kantonalen Behörden traten ab 1904 für die Ablösung des absoluten Automobilverbots durch eine adaptive Konzessionspolitik ein. Dem Lastautomobil sollte dabei eine wichtige Vorreiterrolle zukommen. Dagegen setzten sich jedoch schon bald die Angehörigen und Träger des traditionellen Strassentransportgewerbes zur Wehr, welche von Berufs wegen viel auf der Strasse unterwegs waren und damit ihren Lebensunterhalt bestritten. Für sie bedeutete gerade das von den Behörden als 'kleinster gemeinsamer Nenner' formulierte Minimalziel eine Bedrohung ihrer wirtschaftlichen Existenz.

Innerhalb der Tourismusbranche waren sowohl Gegner als auch Befürworter des absoluten Automobilverbots vertreten. Während die einen der Ansicht waren, dass Graubünden von vielen seiner alteingesessenen Gäste als eine Oase der Ruhe und Sicherheit geschätzt werde und gerade durch das Verbot an Attraktivität gewinne, meinten andere, dass dieses die touristische Entwicklung hemme und die zahlungskräftigen Automobilbesitzer dazu veranlasse, ihre Ferien andernorts zu verbringen. Den Befürwortern in der Tou-

rismusbranche oblag die wohl ebenso schwierige wie undankbare Aufgabe, ausgerechnet für jene Fahrzeugkategorie eintreten zu müssen, welche in der Bevölkerung den geringsten Rückhalt fand: das private Personenautomobil als Sport- und Luxusfahrzeug.

Aus der Debatte rund um die Auswirkungen des Automobilverkehrs auf den Tourismus wird ausserdem ein grundlegendes Problem der Befürworter ersichtlich: Im Gegensatz zu ihren Kontrahenten, welche sich um die schädliche Wirkung des Automobils einig waren, beurteilten die potentiellen Befürworter den Nutzen für ihren Wirtschaftszweig kontrovers. Weder 1907 noch 1911 bestand eine geschlossene, organisierte Interessengemeinschaft, welche die Ansichten und Standpunkte der Befürworter gegen aussen hätte vertreten, geschweige denn eine effiziente Überzeugungsarbeit leisten können.

Die letzte wichtige Erkenntnis ist folgende: Die Promotoren des absoluten Automobilverbots waren nach der ersten Abstimmung zunehmend darum bemüht, die Automobilfrage zu politisieren. Durch das anfangs ungeschickte Verhalten der Behörden – in Erinnerung gerufen sei an dieser Stelle etwa der Versuch, die Automobilfrage über den Verordnungsweg zu lösen und die Stimmberechtigten aussen vor zu lassen – fiel es ihnen besonders leicht, auf der Klaviatur der Politik- und Staatsverdrossenheit zu spielen.¹⁸⁹

¹⁸⁹ MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 156.

4. Das Automobilverbot im Kontext der Kriegsjahre

Dieses Kapitel befasst sich mit den Entwicklungen im bündnerischen Verkehrswesen in der Zeit während und unmittelbar nach dem Ersten Weltkrieg. Diese werden dahingehend hinterfragt, ob und inwiefern sie im Hinblick auf den Verlauf der Konfliktlinien in der Automobilfrage bedeutsam waren. Als Arbeits- und Informationsgrundlage dient zunächst eine von der Bündner Regierung im Jahre 1916 durchgeführte Automobilumfrage. Anschliessend stehen die Ursachen und Folgen einer 1918/19 in Graubünden herrschenden Transportkrise im Mittelpunkt.

4.1 Stimmungsbarometer 1916

Nach der Abstimmung vom 5. März 1911 verschwand die Automobilfrage erneut für mehrere Jahre aus der politischen Agenda. Dies änderte sich erst wieder am 23. November 1915, als der damalige Standespräsident Anton Meuli (1878–1943) eine von 19 Ratsmitgliedern unterzeichnete Motion einreichte, welche die Regierung zur Prüfung der Frage aufforderte,

*[...] ob nicht eine den besonderen topographischen Verhältnissen und wirtschaftlichen Interessen unseres Kantons angepasste gesetzliche Regelung des Automobilverkehrs innert gewissen Schranken anzustreben sei.*¹⁹⁰

Begründet wurde der Antrag mit der potentiellen Bedeutung des Automobils für die bahnlosen Talschaften und den Fremdenverkehr. Im Grossen Rat stimmten schliesslich 45 Parlamentarier für eine Weiterleitung der Motion an die Regierung, deren sieben waren der Ansicht, dass die Zeit für eine erneute Auflage der Automobildebatte noch nicht gekommen sei.¹⁹¹ In Ausführung des hiermit erhaltenen Auftrags wandte sich der zuständige Departementsvorsteher Julius Dedual (1864–1939) im Frühjahr 1916 in einer Umfrage an die Gemeinden und Kreise, die Kur- und Verkehrsvereine, die kantonalen Eisenbahnverwaltungen und verschiedene Berufsverbände, um deren Haltung in der Automobilfrage auszuloten und die Erfolgchancen eines Vorstosses im

¹⁹⁰ VGR Herbstsession 1915, S. 66f.

¹⁹¹ VGR Herbstsession 1915, S. 155.

Sinne der Motion zu prüfen. Ausgewählte Rückmeldungen sowie das Hauptergebnis dieser Vernehmlassungsrunde werden nachfolgend vorgestellt.¹⁹²

Eine nach ihrer Grundhaltung gegenüber dem Automobilverkehr geordnete Zusammenstellung der *Gemeinden und Kreise* ergab folgendes Bild: Aus 96 von insgesamt 205 angeschriebenen Gemeinden gelangten Rückmeldungen an das Departement, 61 davon, also fast zwei Drittel, in einem jeden Automobilverkehr ablehnenden Sinne. Gemessen an der Haltung der Gemeinden standen sich Anhänger und Gegner des absoluten Automobilverbots also nach wie vor im Verhältnis 2:1 gegenüber. 20 Gemeinden erklärten sich zu einer bedingten Zulassung bereit. Bedingt in dem Sinne, dass entweder nur bestimmte Fahrzeugkategorien (in der Regel das Lastautomobil) oder nur bestimmte Regionen und Strassenzüge (z.B. die bahnlosen Talschaften) von dem Verbot ausgenommen sein sollten. 15 Gemeinden, darunter in der Tat auffallend viele Tourismuszentren und bahnlose Gemeinden, plädierten für eine unbeschränkte Zulassung.¹⁹³

Von den 39 Kreisämtern äusserten sich 17, davon 9 mit einem kategorischen Nein, 6 bedingt und zwei, namentlich Poschiavo und Davos, uneingeschränkt zustimmend. Im Gegensatz zu den Gemeinden hielten sich auf Kreisebene die Gegner und Befürworter des Automobilverbots also fast die Waage.¹⁹⁴

Wie unterschiedlich Gegner und Befürworter sich bei der Beurteilung und Wahrnehmung des Automobils nach wie vor gegenüberstanden, zeigt ein Vergleich der nachfolgend besprochenen Vernehmlassungen des Kreises Lugnez und der Gemeinde Flims:

¹⁹² Die wichtigsten Ergebnisse der Umfrage sind im Landesbericht des Kantons GR 1916, S. 163–169 zusammengefasst.

¹⁹³ Für eine vorbehaltlose Zulassung des Automobils sprachen sich die folgenden Gemeinden aus: Andeer, Brusio, Davos, Flims, Grono, Malix, Medels im Rheinwald, Poschiavo, Praden, San Vittore, Soazza, Splügen, St. Maria in Calanca, St. Moritz, Verdabbio. StAGR VIII 19 a, Automobilmotion.

¹⁹⁴ Eine mögliche Ursache hierfür könnte gewesen sein, dass die Automobilfrage auf Kreisebene nicht von einem lokalen, sondern regionalen Standpunkt aus betrachtet wurde. Man vertrat nicht mehr nur die Interessen einer, sondern mehrerer Gemeinden, welche sich hinsichtlich Verkehrslage und Wirtschaftsleben teils stark unterschieden. Eine Radikallösung wie das absolute Automobilverbot wurde diesen unterschiedlichen Bedürfnissen kaum gerecht.

Im Rahmen einer Kreisversammlung am 8. Mai 1916 entschied sich das Lugnezer Stimmvolk einstimmig für die Verabschiedung einer Resolution, welche eine Beibehaltung des absoluten Automobilverbots verlangte. Neben den bereits seit Jahren gängigen Vorwürfen an das Automobil hob die Botschaft einen Punkt besonders hervor:

*Unseres Erachtens kann man in Graubünden mit ernsthafter Aussicht auf Erfolg an einen Automobilverkehr erst dann denken, nachdem das veraltete Strassengesetz von 1881 im Sinne einer Gleichstellung betreffend Unterhalt der Komerzial- und Verbindungsstrassen revidiert worden ist.*¹⁹⁵

Zur Erinnerung: Der jährliche Unterhalt der Verbindungsstrassen, von denen es im bevölkerungs- und wirtschaftsschwachen Lugnez rund 37 Kilometer gab, ging ausschliesslich zu Lasten der Gemeinden (siehe Tab. 1, S. 40 und Karte 1, S. 45). Der Widerstand der Lugnezer Bevölkerung lag also darin begründet, dass von einer Zulassung des Automobilverkehrs Mehrkosten im Strassenunterhalt erwartet wurde, welche letztlich von den Gemeinden und somit der Allgemeinheit getragen werden mussten. Auch die Vernehmlassungen der Gemeinden Ilanz und Bonaduz, beide ebenfalls entlang einer Verbindungsstrasse gelegen, machten ihre Zustimmung zum Automobil von der Einführung einer zweckgebundenen Automobiltaxe abhängig, welche zur Minderung der Strassenunterhaltskosten der Gemeinden dienen müsse.¹⁹⁶

Wie die Lugnezer Resolution wurde auch jene der Gemeinde Flims von einer Volksmehrheit mitgetragen, was ihr einen besonderen Nachdruck verlieh:

*Wenn Flims auch nicht lauter Autofreunde hat, war man doch allgemein der Meinung, dass das strikte Verbot für einzelne Talschaften, welche keine Bahn haben [...], eine Härte, ja eine grosse Ungerechtigkeit bedeute. Solche Talschaften werden durch ein solches Verbot, wie wir es bis jetzt haben in der Verbesserung ihres Verkehrswesens nicht nur gehemmt, sondern geradezu bevormundet und vergewaltigt.*¹⁹⁷

¹⁹⁵ StAGR VIII 19 a, Automobilmotion. Resolution des Kreisamtes Lugnez (8. Mai 1916).

¹⁹⁶ StAGR VIII 19 a, Automobilmotion. Rückmeldungen der Gemeinden Bonaduz (14. Februar 1916) und Ilanz (27. März 1916).

¹⁹⁷ StAGR VIII 19 a, Automobilmotion. Bericht der Gemeindeversammlung Flims (1. März 1916).

Im Gegensatz zum landwirtschaftlich geprägten Lugnez, welches im Falle einer Zulassung des Automobils einen finanziellen Schaden in Form von Steuerabgaben fürchtete, erhoffte sich die Gemeinde Flims, der bedeutendste Bündner Tourismusort ohne Eisenbahnanschluss, durch die Verbesserung der Verkehrsanbindung den Fremdenverkehr weiter fördern zu können, letztendlich also gerade ein Mehr an Steuereinnahmen.

Weiter wurden die verschiedenen Bahnverwaltungen um eine Stellungnahme angefragt. Die *Rhätische Bahn* bezog in einem 13-seitigen Gutachten Stellung. Achilles Schucan (1844–1927), der damalige Bahndirektor, votierte gegen eine Beibehaltung des absoluten Automobilverbots. Geradezu animierend äusserte er sich bezüglich der Einrichtung von Postautolinien in die bahnlosen Täler und über die Bergpässe. Solche Kurse würden «*zweifelloso eine willkommene Alimentierung der einzelnen Strecken der Rh.B. bringen*».¹⁹⁸

Das Reiseautomobil wollte der Direktor zumindest für die An- und Abreise zu den Fremdenverkehrsorten zulassen, wohingegen die Benutzung des Automobils im Lokalverkehr oder zu Ausflugszwecken – aus nahe liegenden Gründen – untersagt bleiben sollte. Den im Falle einer Zulassung des Reiseautomobils zu erwartenden Passagierrückgang in der 1. Reiseklasse erhoffte Schucan dadurch wieder kompensieren zu können, dass «*das Reiseauto eine Vermehrung des Fremdenbesuches im Kanton Graubünden*» mit sich bringen und «*dementsprechend auch eine Vermehrung des Lokalverkehrs der Bahn eintreten*» würde.¹⁹⁹

Die Ausführlichkeit des Gutachtens punkto Reiseautomobil kontrastiert erheblich mit der nur beiläufigen Erwähnung des Lastkraftwagens. Die Gründe hierfür dürften wohl darin liegen, dass eine Zulassung des Lastautomobils in Gegenden, welche über einen Anschluss an das Streckennetz der Bahn verfügten, dem Direktor schlicht und einfach abwegig erschien. Von einer Zulassung des Lastautomobils entlang der Bahnlinien konnte aus der Sicht von Schucan – im wahrsten Sinne des Wortes – gar keine Rede sein.

Angesichts der Bedeutung, welche dem Fremdenverkehr in der Automobilfrage beigemessen wurde, waren und sind die Stellungnahmen der Ver-

¹⁹⁸ StAGR VIII 19 a, Automobilmotion. Gutachten der Rhätischen Bahn (15. Mai 1916), S. 11.

¹⁹⁹ Um die Sorge und Aufmerksamkeit des Direktors für eine Hebung des Reiseverkehrs zu verstehen, muss man wissen, dass die RhB sich kriegsbedingt mit einem starken Rückgang der Passagierzahlen konfrontiert sah. Zwischen 1913 und 1915 sanken die Einnahmen aus der Passagierbeförderung um 44 %. Vgl. 50 Jahre Rhätische Bahn, S. 206. Die Einnahmen der Personenbeförderung erreichten erst 1920 wieder Vorkriegsniveau.

kehrvereine von besonderem Interesse. Vier der insgesamt 15 antwortenden Tourismusorganisationen äusserten sich im Sinne einer bedingungslosen Zulassung des Automobilverkehrs, ebenso viele plädierten jedoch für die Beibehaltung des Verbots. Für eine partielle Liberalisierung traten sieben Organisationen ein.²⁰⁰ Der Nutzen einer Aufhebung des Verbots wurde von der Tourismusbranche also nach wie vor kontrovers beurteilt. Während der Verkehrsverein Pontresina die Ansicht vertrat, dass zahlreiche Gäste gerade wegen des Automobilverbots ihre Ferien in Graubünden verbringen würden, rechnete man in Flims und St. Moritz damit, von einer Zulassung des Automobils erheblich profitieren zu können. Eine pragmatische Lösung wählte der Hotelierverein Davos, welcher das Reiseautomobil zwar zulassen wollte, jedoch einschränkend hinzufügte, dass es im Interesse der «*öffentlichen Hygiene*» insbesondere der Luftkurorte liegen würde, das Automobil im Ortsverkehr zu verbieten.²⁰¹

Analog zum *Bündner Feuerwehrverband*, welcher die Wünschbarkeit und Effizienz einer motorisierten Feuerwehrspritze betonte, hob der *Ärzteverein* die Bedeutung des Automobils als Transportmittel für Ärzte und Patienten hervor. Die Zulassung dieser beiden Nutzfahrzeugkategorien wurde von beiden Organisationen zum Minimalziel der künftigen Automobilpolitik erklärt.²⁰²

Der Ingenieur- und Architektenverein, der Landwirtschaftliche Verein sowie der *Gewerbeverband* erklärten sich mit einer Zulassung von Lastautomobilen im Dienste der Öffentlichkeit und der Volkswirtschaft einverstanden. Hingegen sollte das Reiseautomobil nur sehr beschränkt oder gar nicht zugelassen werden.²⁰³

Übers Ganze gesehen waren nach Ansicht des federführenden Regierungsrates die Ergebnisse der Umfrage so wenig ermutigend, dass der Kleine

²⁰⁰ StAGR VIII 19 a, Automobilmotion. Pro: Kur- und Verkehrsverein Flims, Hotelierverein Davos, Verkehrsvereine Splügen und Poschiavo. Kontra: Kur- und Verkehrsvereine Maloja, Pontresina, Lenzerheide-Obervaz, Tschierschen.

²⁰¹ StAGR VIII 19 a, Automobilmotion. Gutachten des Bündner Ärztevereins (18. April 1916). Die Forderung wurde ausserdem dahingehend präzisiert, dass Automobile mit elektrischem Antrieb, deren Lärm- und Geruchsemissionen im Vergleich zu benzinbetriebenen Kraftfahrzeugen geringer ausfallen würden, zu bevorzugen seien.

²⁰² StAGR VIII 19 a, Automobilmotion. Gutachten des Bündner Ärztevereins; Landesbericht des Kantons GR 1916, S. 169.

²⁰³ Landesbericht des Kantons GR 1916, S. 168f.; MAISSEN, Der Kampf um das Automobil, S. 54.

Rat davon Abstand nahm, weitere Schritte im Sinne der Motion Meuli zu unternehmen. Diese Erkenntnis wurde in den kommenden Jahren mehrmals bestätigt.²⁰⁴ Für diese Entscheidung dürfte insbesondere der nach wie vor starke Rückhalt des Automobilverbots in rund zwei Dritteln der Gemeinden ausschlaggebend gewesen sein. Der Umstand, dass das geltende Verbot nur durch eine Volksabstimmung aufgehoben werden konnte, versprach angesichts der breiten Unterstützung, welches dieses in den Gemeinden genoss, in der Tat nur wenig Aussicht auf Erfolg.

4.2 Die Transportkrise als Chance

Obschon Graubünden nicht direkt vom Kriegsgeschehen betroffen war, führten die Auswirkungen des Krieges zu einschneidenden Veränderungen im Verkehrswesen. Mit Beginn des Ersten Weltkriegs hielt nicht nur das Lastautomobil der Armee in Graubünden Einzug, sondern es erfolgte 1918 auch der bundesrätlich abgesegnete Einsatz von Motorfahrzeugen zur Sicherstellung der Landesversorgung, und 1919 fuhr das erste Postautomobil ebenfalls ‘via Bern’ nach Graubünden. Demnach wird hier die Frage aufgeworfen, ob und inwiefern diese Entwicklungen für den Verlauf der Konfliktlinien in der Automobilfrage bedeutsam waren.

Die Macht der Umstände, allen voran die zunehmend prekäre Versorgungslage, veranlasste am 25. Mai 1918 den Chef des kantonalen Amtes für Kriegsmassnahmen, Grossrat Andreas Laely (1864–1955), eine von 24 Ratskollegen unterzeichnete Motion einzureichen, welche die Regierung zur Prüfung der Frage aufrief,

*[...] ob nicht eine Änderung des geltenden absoluten Automobilverbots im Kanton Graubünden vorzunehmen sei, zum mindesten in der Form einer Kriegsmassnahme, damit das Automobil an Stelle des immer mehr abnehmenden Pferdmaterials zum Transport von Brennholz, Torf, Kohlen, Heu, Kartoffeln, etc. benutzt werden darf.*²⁰⁵

Hintergrund dieser Motion bildete ein landesweiter Rückgang des Pferdebestands (siehe Tab. 4), dessen Ursachen weitestgehend kriegbedingt waren.

²⁰⁴ Landesbericht des Kantons GR 1916, S. 169; VGR Frühjahrssession 1917, S. 114.

²⁰⁵ VGR Frühjahrssession 1918, S. 57.

Nicht nur, dass mit Ausbruch des Krieges keine Pferde aus dem Ausland mehr eingeführt werden konnten, auch die Beschlagnahmung zahlreicher Zugtiere durch die Armee sowie eine sich je länger je mehr bemerkbar machende Futtermittelknappheit reduzierten die Leistung des traditionellen Strassenverkehrs.²⁰⁶ Das Kreisamt Oberengadin sowie die Baufachdirektion der Stadt Chur waren aus diesem Grund bereits bei der Regierung vorstellig geworden.²⁰⁷

	<i>Graubünden</i>	<i>Schweiz</i>
<i>1911</i>	5'174	144'128
<i>1916</i>	3'997	136'613
<i>1918</i>	3'520	–
<i>1920</i>	3'173	129'769
<i>1921</i>	3'310	133'847
<i>1926</i>	3'828	139'283

Tab. 4: Die Entwicklung des Pferdebestands im Kanton Graubünden und in der Schweiz.

Quellen: Für das Jahr 1918 gemäss VGR, Frühjahrssession 1918, S. 96. Für die übrigen Jahre siehe Statistisches Jahrbuch der Schweiz: 1913, S. 90; 1917, S. 87; 1919, S. 90; 1920, S. 98; 1921, S. 99; 1926, S. 142.

Die Reduktion des Pferdebestands um rund ein Drittel zwischen 1911 und 1918 machte sich insbesondere in den bahnlosen Tälern des Kantons bemerkbar. Ein Blick in die Verlautbarungen einiger Regionen bestätigt dieses Faktum:

- Am 7. Juni 1919 beklagte sich das Kreisamt Münstertal bei der Regierung, dass die Frachtspesen seit Kriegsbeginn um mehr als das Vierfache gestiegen seien, was zu einer unerträglichen Verteuerung der Waren geführt habe. Abhilfe erhoffte sich das Kreisamt durch die Einführung eines Lastautomobilkurses über den Ofenpass.²⁰⁸ Die eigentliche Bedeu-

²⁰⁶ VGR Frühjahrssession 1918, S. 96f.

²⁰⁷ VGR Frühjahrssession 1918, S. 96.

²⁰⁸ StAGR VIII 19 a, Das Kreisamt Münstertal an Regierungsrat Plattner (7. Juni 1919). Mitverantwortlich für die Verteuerung der Transport- und Warenkosten war sicherlich der Umstand, dass sich das bahnlose Münstertal mit Ausbruch des Krieges nicht mehr aus dem nahen Ausland (Südtirol) versorgen konnte. Als einzige Alternative blieb die von bedeutend längeren Transportwegen abhängige Versorgung aus dem Kantonsgebiet jenseits des Ofenpasses (Engadin). In einem ähnlichen Sinne äussert sich auch der Vertreter des

tung dieser Forderung bemisst sich daran, dass das Kreisamt Münstertal gegenüber seiner früheren Haltung in der Automobilfrage eine regelrechte Kehrtwende vollzog. 1916 hatte dieselbe Amtsstelle auf Anfrage der Regierung noch resümiert: «*Das Münstertal will vom Automobil-Verbot nicht abweichen.*»²⁰⁹

- Von den Auswirkungen der Transportkrise blieb auch die Pferdepост nicht verschont (siehe Kapitel 2.1.3). Gemäss einem Bericht der Neuen Bündner Zeitung führte die Redimensionierung des Kursnetzes und des Fahrplanes auf der Strecke Thusis–Splügen zu einer Rückkehr auf das Niveau des Jahres 1900.²¹⁰ Für die bahnlosen Kreise Schams, Avers und Rheinwald bedeutete diese Entwicklung eine wesentliche Verschlechterung ihrer Verkehrsverbindungen. Als Folge sahen sich zahlreiche Kreise und Gemeinden zu Beschwerden bei der Kreispostdirektion Chur oder der Oberpostdirektion in Bern veranlasst. Andere wandten sich mit der Bitte um Intervention und Subvention an die Bündner Regierung. Einige, wie z.B. Flims, forderten bei dieser Gelegenheit explizit die Einführung eines Postautomobilkurses für ihre Region.²¹¹
- Einen besonders eindringlichen Appell erliess der Gemeindevorstand von Cauco, welcher im Zusammenhang mit den sich verschlechternden Verkehrsverhältnissen im Calancatal gar von einer «*questione di vita*», einer Existenzfrage für die gesamte Talschaft sprach. Auch hier erhoffte man sich durch die Einrichtung eines subventionierten Automobilkurses eine Entschärfung der herrschenden Misere.²¹²

Je länger die Transportkrise andauerte und je mehr die Bevölkerung in den bahnlosen Tälern ihre Auswirkungen zu spüren bekam, desto eher war sie zu einer Neubeurteilung der Automobilfrage bereit. Ein Meinungsumschwung lässt sich auch an einzelnen Personen ausmachen. Regierungsrat Wilhelm Plattner (1868–1934), seinerzeit noch erklärter Anhänger der Automobil-

Kreises Rheinwald. Siehe: VGR Frühjahrssession 1918, S. 97.

²⁰⁹ StAGR VIII 19 a, Automobilmotion. Schreiben des Kreisamtes Münstertal (3. April 1916).

²¹⁰ GARTMANN, Das Postauto in Graubünden, S. 39.

²¹¹ StAGR VIII 17 b 1, Cauco (22. August 1920), Kreis Surses (27. Oktober 1919); Kreisamt Avers (26. November 1919); Rheinwald (14. Mai 1919), Schams (27. Mai 1919), Flims (7. Juni 1918). Hinweis: Es handelt sich ausnahmslos um bahnlose Talschaften und Gemeinden.

²¹² StAGR VIII 17 b 1, Schreiben des Gemeindevorstands Cauco (22. 8. 1920).

initiative, zeigte sich von der Notwendigkeit der Motion absolut überzeugt: *«Lastauto sowie Kranken- und Feuerwehrauto müssen kommen.»*²¹³

Im Zuge der immer schwieriger werdenden flächendeckenden Landesversorgung überrascht es kaum, dass der Grosse Rat die Motion Laely mit einem deutlichen Mehr von 55 gegen 4 Stimmen für erheblich erklärte. Für die Regierung war die Annahme der Motion allerdings mit einer besonderen Schwierigkeit verknüpft. Obwohl man einen klaren Auftrag erhalten hatte, schränkte das geltende Automobilgesetz den Handlungsspielraum massiv ein. Angesichts der mehrmals geforderten raschen Lösung blieb letztlich nur eine Möglichkeit, nämlich, sich von der Landesregierung die notwendigen Kompetenzen erteilen zu lassen. Als Rechtsgrundlage konnte man sich dabei auf Artikel 3 des unmittelbar nach Kriegsbeginn erlassenen Bundesbeschlusses *«betreffend Massnahmen zum Schutze des Landes und zur Aufrechterhaltung der Neutralität»* berufen. Besagter Artikel lautete wie folgt:

*Die Bundesversammlung erteilt dem Bundesrat unbeschränkte Vollmacht zur Vornahme aller Massnahmen, die für die Behauptung der Sicherheit, Integrität und Neutralität der Schweiz und zur Wahrung des Kredites und der wirtschaftlichen Interessen des Landes, insbesondere auch zur Sicherung des Lebensunterhaltes, erforderlich werden.*²¹⁴

Am 18. Juni 1918 gelangte die Regierung mit dem Gesuch an den Bundesrat, dieser möge kraft seiner Vollmachten dem Kanton die Befugnis erteilen, zur Sicherstellung der Landesversorgung Konzessionen für Lastautomobile zu gewähren.²¹⁵ Zehn Tage später stimmte der Bundesrat diesem Antrag zu. Bis zum Herbst des Jahres 1918 standen auf den Bündner Strassen schliesslich vier, ein Jahr darauf bereits 18 Lkws im Einsatz.²¹⁶

Dem Noterlass zur Sicherstellung der Landesversorgung folgte am 19. Oktober 1918 ebenfalls per Bundesratsbeschluss ein zweiter, welcher die

²¹³ VGR Frühjahrssession 1918, S. 96. Wilhelm Plattner leitete von 1918 bis 1926 das Bau- und Forstdepartement, in dessen Zuständigkeit das Verkehrswesen fiel.

²¹⁴ BBl, Jg. 1914, Bd. 4, Heft 31, S. 5–9.

²¹⁵ StAGR VIII 19 a, Schreiben des Kleinen Rates an den Bundesrat (18. Juni 1918). Amtsblatt des Kantons GR 1918, Nr. 27, S. 721; Amtsblatt 1918, Nr. 32, S. 857. Siehe auch: BBl Jg. 1918, Bd. 5, Heft 50, S. 183.

²¹⁶ Landesbericht des Kantons GR 1918, S. 200; Landesbericht des Kantons GR 1919, S. 199.

Zulassung von Arzt- und Sanitätsautos zur Bekämpfung der grassierenden Grippeepidemie ermöglichte. Auch hierzu trafen im Vorfeld bei der Regierung verschiedene Gesuche aus den Regionen ein, welche die Notwendigkeit eines unverzüglichen Handelns betonten. So zum Beispiel das Telegramm des Bezirksarztes Vorderrhein, Dr. Stephan Berther, an das kantonale Sanitätsdepartement:

*Es wäre sehr nothwendig, wenn das Sanitätsdepartement dem Physikat Vorderrhein [= Surselva] ein Automobil zur Verfügung stellen könnte. Die Ärzte mögen nicht mehr laufen und die Pferde können nicht. Dringende Bitte der Ärzte.*²¹⁷

Ebenfalls via Bern fuhren die ersten Postautomobile nach Graubünden. Wie die Kraftfahrzeuge der Armee waren auch die PTT als Bundesinstitution nicht an das kantonale Automobilgesetz gebunden. Am 15. Juni 1919 war es schliesslich so weit. Unter Berufung auf die eidgenössische Posthoheit, deren gesetzlicher Vorrang über das kantonale Automobilverbot am 5. April vom Bundessrat bestätigt worden war, nahm auf der Strecke Reichenau–Flims der erste Autopostkurs Graubündens den Betrieb auf.²¹⁸ Nach den Kantonen Bern und St. Gallen war Graubünden erst der dritte Kanton der Eidgenossenschaft, in welchem das Postauto verkehrte. Angesichts der langen Vorgeschichte automobilpolitischer Querelen kann dies alles andere als selbstverständlich bezeichnet werden.²¹⁹

Der auf die Sommermonate beschränkte Kurs, welcher aus Rücksicht auf die Rhätische Bahn nicht bereits ab Chur, sondern erst ab Reichenau nach Flims führte, war aus betrieblicher Sicht ein voller Erfolg. Die Fahrzeit konnte im Vergleich zur Pferdepost von 170 auf 70 Minuten drastisch reduziert werden, im Vergleich zum Vorjahr wurde die dreifache Anzahl Passagiere befördert und zudem das 3½-fache an Einnahmen generiert.²²⁰ Entsprechend

²¹⁷ StAGR VIII 19 a, Telegramm vom 11. November 1918. Ganz ähnlich lautet das Telegramm von Dr. Ernst Ruppanner (Spital Samedan) vom 6. November 1918, in welchem die Bewilligung eines Automobils als «*absolut dringendes Bedürfnis*» bezeichnet wird.

²¹⁸ Die Bündner Regierung vertrat am 10. sowie am 18. Februar 1919 gegenüber der Kreispostdirektion den Standpunkt, dass das kantonale Automobilverbot auch für die Post Gültigkeit besitze. Zu den rechtlichen Grundlagen siehe GARTMANN, Das Postauto in Graubünden, S. 30.

²¹⁹ Bereits bestehende Postautokurse waren: Bern – Detligen (1906), Bern – Säriswil (1917), Nesslau – Wildhaus (1918) und Wildhaus – Buchs (1919).

²²⁰ GARTMANN, Das Postauto in Graubünden, S. 35f.

zufrieden äusserten sich die Flimser Tourismusverantwortlichen anlässlich ihrer Jahresversammlung:

*Von grösster Bedeutung für die Entwicklung des Kurortes dürfte unzweifelhaft die Verbesserung der Verkehrsverbindung mit der Bahnstation Reichenau sein. Der Autopostdienst während des letzten Sommers hat sich ausgezeichnet bewährt und vollzog sich ohne die geringste Störung. Nicht bloss die Fremden, sondern auch die einheimische Bevölkerung, die teilweise anfangs der Einführung des Autos ablehnend gegenüberstand, sprach sich sehr anerkennend über die Neuerung aus.*²²¹

Wie das Last- und Ärzteautomobil trug offenbar auch das Postautomobil zur Versöhnung ehemaliger Automobilgegner bei. Im Januar 1920 liess ein Bündner Grossrat verlauten, dass er auf Grund der positiven Erfahrungen mit dem Postautobetrieb auf der Strecke Reichenau–Flims vom Autofeind zum Autofreund geworden sei.²²²

Bereits ein Jahr später nahmen auf den Strecken Chur–Lenzerheide sowie zwischen Thusis und Splügen zwei weitere Autobuslinien ihren Betrieb auf. Erneut sprachen die Betriebszahlen eine klare Sprache zu Gunsten der Wirtschaftlichkeit des Automobils.²²³ In den folgenden Jahren wurden schliesslich immer mehr Linien auf den Kraftfahrzeugbetrieb umgestellt. Bis zum Jahr 1925 bediente das Postautomobil bereits mehr als die Hälfte des 608 km langen Kursnetzes.²²⁴

Abschliessend gilt es die eingangs aufgeworfene Frage zu beantworten, ob und inwiefern die Verkehrsentwicklungen der Kriegs- und Nachkriegszeit den Verlauf der Konfliktlinien in der Automobilfrage beeinflussten. In der Tat konnten verschiedene Veränderungen festgestellt werden. So etwa, dass einzelne bahnlose Täler und die Fremdenverkehrszentren sich angesichts der herrschenden Transportkrise und des Zusammenbruchs des Reiseverkehrs von stillen zu aktiven Gegnern des Automobilverbots entwickelten; dazu gehörten auch das Calancatal und die Mesolcina. Als Grenztalschaften ohne

²²¹ NBZ 26. Februar 1919.

²²² VGR Frühjahrssession 1920, S. 13.

²²³ GARTMANN, Das Postauto in Graubünden, S. 44 und 55.

²²⁴ BEER, Strukturwandlungen im Fremdenverkehr, S. 209. Nach MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 161.

Eisenbahnverbindung zum Rest des Kantons bekamen sie die Auswirkungen der herrschenden Transportkrise besonders zu spüren. In der Sitzung vom 21. März 1919 reichten die Grossräte der beiden Regionen eine Motion ein, welche die Zulassung des Automobilverkehrs von Bellinzona bis San Bernardino sowie von Grono nach Rossa verlangte.²²⁵

Doch nicht nur einzelne Regionen, auch verschiedene Berufsstände, Vereine und Verbände begannen sich ab 1918 aktiv für die Aufhebung des absoluten Automobilverbots einzusetzen. Anfangs November 1918 kündete ein Komitee, bestehend aus Vertretern des Bündner Ärztevereins, des kantonalen Feuerwehrverbandes, des Gewerbevereins, des Handels- und Industrievereins sowie des Bündner Tierschutzvereins ein Initiativbegehren an, welches sich die Ablösung des absoluten Automobilverbots durch eine neue, den Verhältnissen angepasste Automobilgesetzgebung zum Ziel setzte. Erstmals in der seit fast 20 Jahren anhaltenden Automobilfrage fanden sich interessierte Kreise zu einer einheitlichen Stellungnahme zur Aufhebung des Verbots zusammen. Gegenüber den Einzelvorstössen der vergangenen Jahre bedeutete dies einen grossen Fortschritt. Die Forderung der Initianten entsprach weitestgehend jener im Jahre 1915 von Grossrat Anton Meuli (1878–1943) eingereichten Motion, welche seiner Zeit auf Grund der Umfrageergebnisse noch als chancenlos eingeschätzt worden war (siehe Kapitel 4.1). Offenbar gingen also auch die Initianten davon aus, dass der kriegsbedingte Wandel der Rahmenbedingungen im Verkehrssektor sich auf die Mehrheitsverhältnisse in der Automobilfrage ausgewirkt haben könnte.²²⁶

Tatsächlich gelang es den Initianten, die notwendige Anzahl Unterschriften zu sammeln. Allerdings wurde das Initiativbegehren nie eingereicht. Nachdem das Kantonsparlament angesichts der grassierenden Grippeepidemie und des Generalstreiks vom November 1918 beschlossen hatte, nur mehr auf die allerdringlichsten Geschäfte einzutreten, verschwanden die Automobilpläne der Initianten wieder in die Schublade – vorläufig zumindest.²²⁷ Dasselbe Schicksal ereilte auch die Motion der Kreise Mesocco und Calanca.

Einschränkend gilt es anzumerken, dass die Auswirkungen der Transportkrise vor allem jene Regionen und Gesellschaftsgruppen zu einer Neu-urteilung des Kfz-Verbots veranlassten, welche ohnehin bereits zu einer automobilfreundlichen Haltung neigten (siehe Kapitel 3.3.2). In den Hochburgen der Automobilkritik, welche in der Regel über einen Anschluss an das Eisenbahnnetz verfügten und primär landwirtschaftlich geprägt waren, blieb die Transportkrise hingegen ohne Einfluss auf die Automobilfrage.

²²⁵ VGR Frühjahrssession 1919, S. 26.

²²⁶ Botschaften des Kleinen Rates 1919, S. 83f.

²²⁷ Botschaften des Kleinen Rates 1919, S. 83f.

5. Höhe- und Wendepunkt der Bündner Automobildebatte (1920–1925)

Der Umstand, dass die Bündner Stimmberechtigten zwischen 1920 und 1925 nicht weniger als acht Mal in Sachen Automobilverkehr an die Urne gerufen wurden, zeugt, im Vergleich zu zwei Abstimmungen in den beiden Jahrzehnten davor, von einer erheblichen Intensivierung der Automobildebatte. In der Tat blieb das Automobil fortan ein permanentes Traktandum von Politik und Medien.

Mit dem Ziel, dem Verlauf der Konfliktlinien in der Automobilfrage innerhalb der Dimensionen Raum und Gesellschaft nachzuspüren, werden sieben dieser Abstimmungen nach folgendem Muster analysiert:²²⁸ In einem deskriptiven Teil stehen zunächst die politischen Aushandlungsprozesse im Mittelpunkt, welche zu der Abstimmung führten. Anschliessend stehen die Berichterstattung der Medien und der Abstimmungskampf im Fokus. Den Schluss bilden eine Analyse des Abstimmungsentscheides sowie die Suche nach Erklärungen für denselben.²²⁹

5.1 Das Verdikt über das Reiseautomobil (1920)

Dass die Automobilfrage um das Jahr 1920 erneut an Aktualität gewinnen würde, war vorhersehbar. Nachdem inzwischen der Höhepunkt der Transportkrise überstanden war, sah sich die kantonale Geschäftsprüfungskommission dazu veranlasst, die Rückgabe der vom Bund erhaltenen Konzession zu empfehlen.²³⁰ Spätestens auf den 1. Juni 1920 würden somit unweigerlich sämtliche für Notfälle konzessionierten Lkws ihre Rechtsgrundlage verlieren. Abgesehen von den Ärzte-, Post- und Militärautomobilen würde fortan im Kanton wieder das absolute Automobilverbot aus dem Jahre 1911 gelten.

²²⁸ Nicht behandelt wird die Automobilabstimmung vom 9. Juni 1921. Darin ging es um ein auf 19 Tage befristetes Ausnahmegesetz, welches den Automobilisten den Besuch der Zentenarfeier des 'Grauen Bundes' in Trun ermöglichen sollte. Das Gesetz wurde mit 8'001 Ja gegen 6'357 Nein angenommen. Siehe hierzu MAISSEN, Der Kampf um das Automobil, S. 86–88.

²²⁹ Die genannten Teilbereiche werden in den einzelnen Kapiteln je nach Stellenwert unterschiedlich gewichtet.

²³⁰ VGR Frühjahrssession 1920, S. 10.

5.1.1 Die Ausarbeitung des neuen Gesetzes

Mit dem Ziel, eine Rückkehr zum absoluten Automobilverbot zu verhindern, richtete der Grossrat Dr. Alois Brügger, Vorstandsmitglied der Bündner Handelskammer, am 25. Februar 1919 an den Kleinen Rat ein Gesuch, ein neues Automobilgesetz auszuarbeiten und dieses dem Grossen Rat vorzulegen.²³¹ Am 7. Mai desselben Jahres setzte die Regierung diesen Antrag in die Tat um. In der zusammen mit dem Gesetzesentwurf verabschiedeten Botschaft bekräftigte der Kleine Rat mehrmals, «*nur wirklichen Verkehrsbedürfnissen, [...] nicht aber blossem Sport*» entgegenkommen zu wollen. Nach diesem Grundsatz sollten fortan «*bei nachgewiesenem Bedürfnis für Handel, Gewerbe und Verkehr*» Motorfahrzeugbewilligungen erteilt werden können.²³² Damit entsprach der Kleine Rat weitestgehend – teilweise sogar wörtlich – den automobilpolitischen Forderungen, die er bereits 1906 vorgeschlagen hatte (siehe Kap. 3.2). Und wie damals war es der Grosse Rat, welcher die Vorlage um einen folgensweren Streit- und Kritikpunkt ergänzen sollte. Eine fünfköpfige Grossratskommission, welche den Gesetzesvorschlag einer vorbereitenden Prüfung unterzogen hatte, präsentierte am 20. Mai 1919 einen Gegenentwurf, welcher vorsah, die Strassen auch für das «*Reiseautomobil*» freizugeben. Automobilbesitzende Gäste sollten ihr bevorzugtes Verkehrsmittel zur Reise in die Bündner Fremdenverkehrsorte benutzen dürfen, jedoch nicht zu Geschäfts-, Spazier- und Ausflugsfahrten. Der hierfür massgebende Artikel 9 lautete wie folgt:

*Wenn Kurorte [...] ein Bedürfnis zur Zulassung von Motorfahrzeugen geltend machen, so wird der Kleine Rat auf Gesuch der zuständigen Gemeindebehörden die geeigneten Zu- und Abfahrtsstrassen für die Ein- und Ausreise anweisen unter genauer Bezeichnung der Wochentage und Tagesstunden, die für die Fahrt [...] benützt werden dürfen. Die Verwendung der Reisewagen zu Geschäfts- und Spazierfahrten [...] und zu Ausflugsfahrten im ganzen Kanton ist untersagt.*²³³

Ein Blick in die rund zwei Sessionstage dauernde Beratung des Gesetzes bestätigt, dass der Artikel von seinen Urhebern als Hilfestellung für die nach

²³¹ Botschaften des Kleinen Rates 1919, S. 84.

²³² Botschaften des Kleinen Rates 1919, S. 84.

²³³ Zitiert nach: BRÜGGER, 50 Jahre Entwicklung bündnerischer Automobilgesetzgebung 1901–1951, S. 20.

wie vor stark kriselnde Tourismusindustrie gedacht war.²³⁴ Obschon es an mahnenden Worten nicht fehlte, überstand der Gegenentwurf der Kommission die Ratsabstimmung unbeschadet. Mit 52 gegen 7 Stimmen wurde schliesslich der Weg zu einer dritten Automobilabstimmung geebnet.

5.1.2 Der Abstimmungskampf

Eine Analyse der Pressestimmen im Vorfeld der Abstimmung bestätigt, was sich bereits im Rahmen der Beratung des Gesetzes im Grossen Rat abgezeichnet hatte, nämlich dass das politische Schicksal der gesamten Vorlage massgeblich von jenem zitierten Artikel 9 abhängig sein würde. Die Kritik, welche die Bündner Tagespresse diesem entgegensetzte, liess für die Automobilbefürworter nichts Gutes erahnen. Der Passus stand zum einen seiner vagen Formulierung wegen unter Beschuss. Im Bündner Tagblatt war Jakob Hektor Sprecher v. Bernegg (1861–1928) der Ansicht, dass der Artikel *«in seiner wahrhaft bemitleidenswerten Halbheit und Unbestimmtheit weniger in ein Gesetz als in den Kalender»* gehöre und die Bündner Zeitung titulierte die Regelung nicht minder abschätzend als *«Kautschukparagraph»*.²³⁵

Aus dieser Kritik wird implizit auch das selbstverschuldete Dilemma ersichtlich, in welches sich der Gesetzgeber manövriert hatte: So lange man nicht wusste, welche Fremdenverkehrsorte im Falle einer Annahme des Gesetzes die Öffnung einer Zufahrtsstrasse beantragen würden, konnten die exakten Ausführungsbestimmungen (Fahrzeiten, Zufahrtsstrecken, usw.) nicht bekannt gegeben werden. Die Stimmberechtigten waren ihrerseits jedoch nicht bereit, der Regierung eine *«Blankovollmacht»* zu erteilen.²³⁶

Doch nicht nur die mangelnde Ausführlichkeit des Gesetzesartikels, auch die Zulassung des Reiseautomobils an sich, gab in weiten Kreisen der Bevölkerung Anlass zur Kritik. Nach wie vor waren die Sport- und Luxusautomobile jene Exponenten der Motorisierung, welche in der Gesellschaft den geringsten Rückhalt genossen. Die Bemühungen des Gesetzgebers, die Verwendung des Automobils auf das Reisen zu beschränken, konnten an der engen Verwandtschaft des Reiseautomobils zum ungeliebten Sport- und

²³⁴ VGR Januarsession 1920, S. 8–25.

²³⁵ BT 13. März 1920; NBZ 22. März 1920.

²³⁶ NBZ 22. März 1920; BT 13. März 1920. Ähnlich lautende Aussagen fielen auch an verschiedenen kantonalen Parteitag, so etwa an der Delegiertenversammlung der Konservativen vom 22. Februar in Chur (siehe BT 10. März 1920). Zum Parteitag der Bündner Demokraten siehe NBZ 16. März 1920.

Luxusfahrzeug wenig ändern. So meinte etwa ein Vertreter im Grossen Rat, dass die Unterscheidung zwischen Luxus- und Reiseautomobilen einer Vor-
spiegelung falscher Tatsachen gleiche, zumal das Reisen im Automobil an sich
bereits ein Luxus sei.²³⁷

Das soziale Profil der Automobilbesitzer und die sozialdifferenzierende
Wirkung des Personenwagens bildeten zwar seit jeher beliebte Topoi automob-
ilkritischer Äusserungen; im Rahmen der Automobilabstimmung des Jahres
1920 wurden die bislang üblichen Ausmasse jedoch bei weitem übertroffen.
Diese Entwicklung ist vor dem Hintergrund der heftigen sozialen Auseinan-
dersetzungen zu verstehen, welche gegen Ende des Ersten Weltkriegs die
Schweiz erschütterten und im Landesstreik des Jahres 1918 kulminierten.
Begriffe wie Luxus und Reichtum wurden im vorherrschenden Klima zu ge-
sellschaftspolitisch aufgeladenen Reizwörtern. Eine entsprechende Wirkung
war auch dem Automobil zuzuschreiben, welches diesen Luxus auf besonders
augenfällige Art und Weise verkörperte.

Wie sehr die Automobildebatte von den herrschenden Klassenkämpfen
vereinnahmt wurde, zeigt folgender Leserbrief aus dem Bündner Tagblatt:

*Der tiefere Grund der Feindschaft, die dem Automobil entge-
gengebracht 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.*²³⁸

Ein anderer Leserbriefschreiber meinte: «Die Zeiten sind vorbei, wo der
einfache Mann gutmütig die Achseln zuckte, wenn sich der Reichtum etwas
auffällig gebärdete. Heute zuckt er nicht mehr die Achseln – er ballt die
Faust.»²³⁹

Auch die Brandmarkung der Automobilbesitzer als «internationales
Faulenzer- und Landstreichertum», «Kriegsgewinnler», «Schmarotzer»,

²³⁷ VGR Frühjahrssession 1920, S. 17.

²³⁸ BT 19. März 1920. Es handelt sich hierbei um eine im Sommer 1919 von der in Liestal
(BL) erscheinenden Tageszeitung 'Landschäftler' veröffentlichte Zuschrift. Der Umstand,
dass die Bündner Tagespresse nach wie vor automobilkritische Stimmen aus der übrigen
Schweiz veröffentlichen konnte, zeugt davon, dass die Automobilfrage auch andernorts
durchaus noch aktuell war.

²³⁹ BT 14. März 1920.

«Protzen», «Schieber», «Wucherer» und «Profiteure» zeugt vom Einfluss des gesellschaftspolitischen Klimas auf die Automobilfrage. Die Bezeichnungen gingen in ihrer Wertung weit über die bisher übliche Titulierung der Automobilisten als «Herrenfahrer» hinaus. Eine weitere Verschärfung ist darin zu sehen, dass im Zuge dieser Pauschalkritik die Grenzen zu versteckter und offener Fremdenfeindlichkeit nicht selten überschritten wurden.

Parallel zur gesellschaftspolitischen Feindbildpflege wurde ein Selbst- und Idealbild konstruiert. Unter dem Schlagwort und Deckmantel des «Heimatschutzes» riefen einige Leserbriefschreiber zum Schutz des Bündner Volkstums vor den schädlichen Einflüssen der motorisierten «Volsverderber» auf:

*Weiss Gott, ob die unermesslichen Güter, die dem Schweizer-volk an geradem Sinn, vaterländischem Empfinden, urväterlicher Einfachheit, Genügsamkeit und Sittsamkeit durch den 'flatternden' Fremdenverkehr verloren gehen, weiss Gott, ob das alles, von anderem, höherem ganz abgesehen, durch die 'Aufbesserung der Finanzen' kompensiert würde!*²⁴⁰

Mit solchen Äusserungen erhielt die Automobilabstimmung des Jahres 1920 nebst ihrer gesellschaftspolitischen Brisanz auch eine moralisch-ethische Komponente. Ähnlich wie 1911, als der Antagonismus zwischen Volk und Behörden den Verlauf der Automobildebatte massgeblich mitbestimmte, dominierte 1920 mit dem sozialen Profil der Autobesitzer also erneut ein nicht verkehrsimmanentes Kriterium den Abstimmungskampf. In früheren Jahren hatte das soziale Profil der Automobilbesitzer den Widerstand gegen das Automobil 'nur' mitbestimmt, in der Reiseautomobilabstimmung des Jahres 1920 entwickelte sich das Argument jedoch zunehmend zur eigentlichen Ursache des Widerstands.

Auch auf Seiten der Befürworter des Automobils kam es gegenüber früheren Jahren zu einer wesentlichen Neuerung. Erstmals verfügte das Automobil über eine interessenübergreifende Lobby, welche sich – wenngleich aus verschiedenen Gründen und Überlegungen heraus – für eine Annahme der Vorlage einsetzte. Nicht weniger als zwölf kantonale Vereine und Verbände machten sich via Inserat für eine Annahme der Automobilvorlage stark.²⁴¹

²⁴⁰ BT 25. März 1920. Siehe auch BT 13. und 19. März 1920.

²⁴¹ FR 19. März 1920.

Abb. 10: Presseinserat der automobilbefürwortenden Vereine und Verbände (1920).

Kantonale Volksabstimmung über die Automobilvorlage

Ja! Ja!

In einem Zirkularschreiben empfehlen nachbezeichnete blindnerische Verbände die Automobilvorlage dem Volk zur Annahme:

Arzte-Verein: Dr. P. Plattner, Dr. Bandli	Tierschutz-Verein: L. Hemmi, J. Flury
Feuerwehr-Verband: Mathis, A. Heine	Verband reisender Kaufleute: R. Senti
Gewerbe-Verband: J. Schütter, Dr. L. Albrecht	Wirtse-Verein: Jörg-Wieser
Handelskammer: R. Lardelli, Dr. M. Brügger	Vereinigung zur Hebung des Hotelgewerbes
Hotellier-Verein: Stiffler-Belsch, L. Branger	in Graubünden: Dir. Miggli, Nationalrat
Ingenieur-u. Architektenverein: Gugelberg, Ing.	Vonmoos, A. Von, J. Degiacomi, Esener
Techniker-Vereine: Ing. Wildberger, U. Lys	Verkehrsverein für Graubünden:
	H. Valär, F. Hasselbrint

Zeige jeder seine Solidarität und verweigere keine dieser wichtigen Gruppen unseres Volksganzen, welche das neue Verkehrsmittel dringend verlangt, die Zulassung des Automobils. Den Wenigen, welchen das Automobil nicht direkt nützt, bringt es auf keinen Fall Schaden.

Das Auto von 1911 ist heute nicht mehr dasselbe. Durch den Krieg ist dieses Verkehrsmittel zur größten Vollkommenheit gediehen.

Laßt Euch nicht durch Phrasen und Schlagwörter beeinflussen, richtet den Blick auf Eure Mitbürger, welche in ihrer wirtschaftlichen Notlage von Euch die

Annahme dieses

Verkehrsgesetzes

erwarten.

Verkehrsverein für Graubünden.

Automobilgesetz: Ja!!

Quelle: FR 18. März 1920.

Bestätigt wird diese Feststellung durch einen Bericht im Freien Rätier, welcher als eine wesentliche Neuerung gegenüber früher unterstrich, dass inzwischen eine «*Volksbewegung zugunsten der Zulassung des Automobils*» entstanden sei.²⁴²

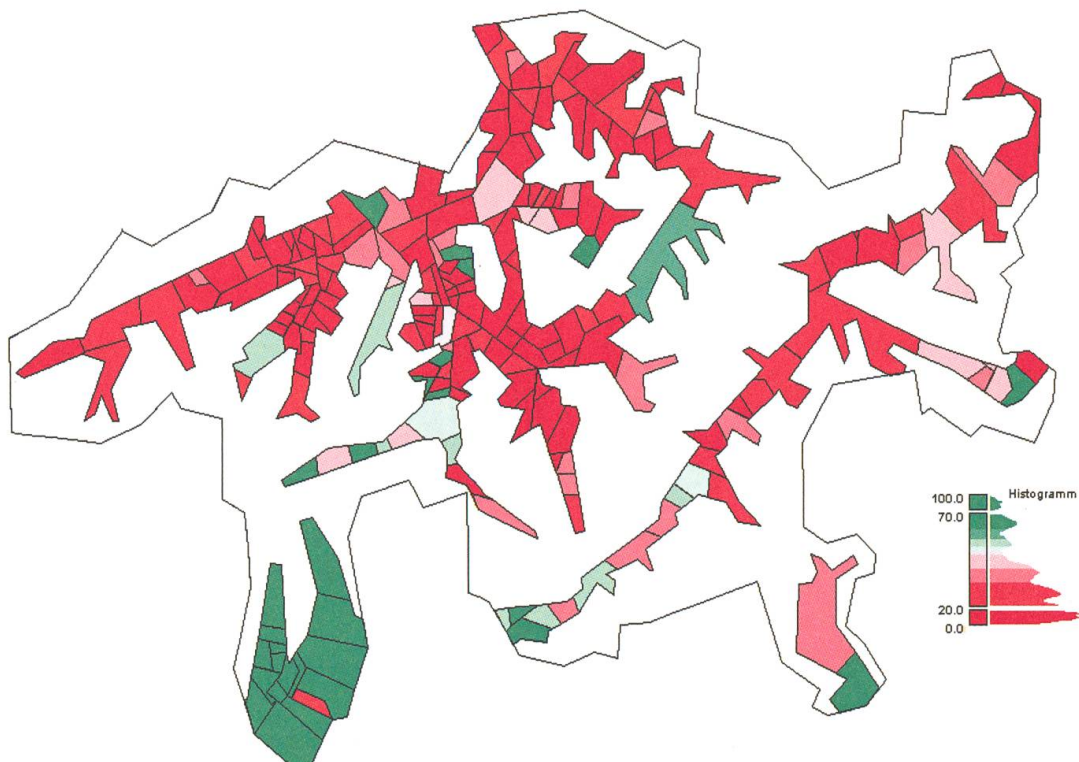
²⁴² FR 15. März 1920.

5.1.3 Das Abstimmungsergebnis

Wie bereits erwähnt, passierte der Gesetzesentwurf die parlamentarische Abstimmung mit einem komfortablen Mehr von 52 gegen 7 Stimmen. Demgegenüber steht die Tatsache, dass in der Volksabstimmung vom 21. März 1920 die Bündner Stimmberechtigten das Gesetz mit 14'644 Nein gegen 6'754 Ja (32%) deutlich verwarfen. Die mit 76% ausserordentlich hohe Stimmbeteiligung sowie der Umstand, dass die Automobilvorlage nur in 39 von 205 Gemeinden eine Mehrheit erhielt, verliehen dem Verdikt zusätzlichen Nachdruck.

Eine räumliche Darstellung des Abstimmungsergebnisses zeigt, dass die Vorlage erneut primär in den grösseren Tourismusgemeinden (Arosa, Davos, Flims, St. Moritz), in den Südtälern (Calanca, Misox, Bergell, Puschlav) und in einigen bahnlosen Tälern (Safien, Schams, Hinterrhein) über eine mehrheitsfähige Basis verfügte:

Abb. 11: Abstimmungskarte zur Automobilabstimmung vom 21. März 1920; Ja-Stimmenanteile nach Gemeinden.



Datengrundlage: StAGR II 5 p. Karte erstellt mit Hilfe von Mapresso. BFS, Mapresso, Neuchâtel 2004.

Anders als in den vorangegangenen Abstimmungen sah sich 1920 auch die Bündner Presse, allen voran das Bündner Tagblatt, zu einer Beurteilung des Abstimmungsergebnisses nach regionalen Kriterien veranlasst.²⁴³ Dabei fanden drei Kategorien Berücksichtigung, welche sich weitestgehend mit den hier bereits eruierten Gruppen decken: die vom Durchgangsverkehr besonders betroffenen Ortschaften und Täler, die Tourismusgemeinden sowie die bahnlosen Regionen.

Die nach wie vor nicht nur hohe, sondern auch geschlossene Ablehnung des Automobilverkehrs in den Kreisen Maienfeld, V Dörfer und Rhäzüns erklärte das Bündner Tagblatt damit, dass diese Regionen im Falle einer Zulassung des Automobils als Durchgangsorte auf dem Weg nach Chur ausschliesslich dessen negativen Begleiterscheinungen zu spüren bekämen.²⁴⁴ Ähnlich ist wohl auch das Abstimmungsergebnis im Kreis Schanfigg zu deuten, wo, mit Ausnahme des touristischen Hauptorts Arosa, sämtliche Gemeinden gegen die Vorlage stimmten. Auch für das Prättigau und das Oberhalbstein (Surses), welche entlang der Zufahrtsstrassen nach Davos und dem Oberengadin liegen, dürfte diese Überlegung eine Rolle gespielt haben.

In der Zustimmung der Gemeinden im Misox, Bergell, Puschlav, Rheinwald, Safien-, Calanca- und Münstertal erkannte das Bündner Tagblatt den Wunsch der einheimischen Bevölkerung nach einer Verbesserung der Verkehrsanbindung.²⁴⁵ Im Calancatal, welches sich 1918/19 mehrmals über die desolaten Verkehrsverhältnisse beklagt hatte (siehe Kapitel 4.2), erreichte die Vorlage mit 97% ein nahezu geschlossenes Ja.

5.2 Die Abstimmung über das Nutzautomobil (1921)

Mit dem Abstimmungsergebnis vom 21. März 1920 rückte die Wiedereinführung des absoluten Automobilverbots unabwendbar näher. Am 1. Juni 1920 würde die Laufzeit aller in Graubünden erteilten Lastautomobilkonzessionen enden. Bereits kurz nach der Abstimmung stand daher im Grossen Rat für den harten Kern der Automobilbefürworter fest, dass man baldmöglichst einen erneuten Vorstoss wagen müsse, dies umso mehr, als man im Reiseautomobil den Hauptgrund für den an der Urne erlittenen Schiffbruch eruiert zu haben glaubte. Gleichzeitig musste um jeden Preis der Eindruck

²⁴³ Siehe hierzu: BT 22. und 25 März 1920.

²⁴⁴ BT 22. März 1920.

²⁴⁵ BT 22. März 1920.

vermieden werden, den Volkswillen nicht respektieren zu wollen. Dem so genannten 'Nutzautomobil' fiel dabei die Hauptrolle zu.

5.2.1 Die 'Erfindung' des Nutzautomobils

In der Frühjahrssession 1920 – seit der letzten Abstimmung waren gerade einmal zwei Monate vergangen – stand das Automobil erneut auf der Traktandenliste des Grossen Rates. Der Abgeordnete Ulrich Rutishauser forderte die Regierung zur Ausarbeitung eines neuen Automobilgesetzes auf. Vor dem Hintergrund der Erfahrungen aus dem letzten Abstimmungskampf sollten diesmal jedoch nur Nutzfahrzeuge, das heisst, öffentlichen und allgemeinen Zwecken dienende Autos zugelassen werden. Nachdem mehrere Sprecher, allen voran der Churer Stadtpräsident Georg Hartmann (1873–1932), sowie die Vertreter der Kreise Rheinwald, Mesocco, Roveredo und Calanca auf die volkswirtschaftliche und verkehrstechnische Bedeutung des Automobils für ihre Tal- und Ortschaften hervorgehoben hatten, wurde der Antrag Rutishauser mit 62 gegen 0 Stimmen einstimmig gutgeheissen – ein Glanzresultat.²⁴⁶

Welche Fahrzeuge unter die Kategorie Nutzauto fielen, geht aus dem in der Herbstsitzung 1920 präsentierten Gesetzesentwurf des Kleinen Rates hervor. Getreu den parlamentarischen Vorgaben plante die Regierung die Zulassung von Lkws und Bussen, allerdings mit der gesetzlich verankerten Einschränkung, dass diese die Bündner Schmalspurbahnen nicht konkurrenzieren durften. Für Strecken in bahnlosen Gegenden sowie für den Ortsverkehr sollten Gemeinden und Private fortan wieder Bewilligungen beantragen können. Allgemein zugelassen sein würden Fahrzeuge der Sanität und Feuerwehr sowie Kraftfahrzeuge im öffentlichen Dienst, z.B. für den Strassenunterhalt. Vollständig untersagt bleiben würde indes jeglicher Privatverkehr mit Personenautos.²⁴⁷

Aus den Verhandlungsprotokollen geht hervor, dass die Schutzbestimmungen für die kantonalen Eisenbahnen im Hinblick auf ein Gutachten des damaligen RhB-Direktors Gustav Bener (1873–1946) zustande gekommen waren. Zu einem ersten Entwurf der Regierung hatte sich nämlich die Bahndirektion wie folgt geäussert:

²⁴⁶ VGR Frühjahrssession 1920, S. 10–14.

²⁴⁷ Botschaften des Kleinen Rates 1920, S. 278f.

*Wir sind offen gestanden über den neuen Gesetzesvorschlag fast erschrocken, denn der [...] bringt für alle Bündnerbahnen bei einer den Gesuchstellern entgegenkommenden Bewilligungspraxis die schwerste Konkurrenz, ohne dass durch eine bescheidene Zulassung des Reiseautomobils, d.h. durch Vergrösserung der Konsumation im ganzen kantonalen Wirtschaftsleben der dadurch entstehende Ausfall einigermaßen ausgeglichen würde.*²⁴⁸

Wie schon 1916 (siehe Kapitel 4.1) setzte sich die Rhätische Bahn also für eine Zulassung des Reiseautomobils ein. In Bezug auf das Lastautomobil war die Direktion darum bemüht, die Konkurrenzgefahr möglichst zu minimieren. Gleichzeitig wollte die Bahn jedoch die Vorteile des Lastautomobils als leistungsfähiger Zubringer für sich nutzen. Zu diesem Zweck schlug die Bahn zur Ergänzung des Bündner Schienennetzes *«die Gründung einer oder mehrerer Automobilgesellschaften mit Beteiligung des Kantons, der Anschlussbahnen, der Gemeinden und der Privaten»* vor. Aus der Sicht von Direktor Bener würden von dieser Lösung sowohl die Bahnen als auch die bahnlosen Talschaften profitieren.²⁴⁹

Doch nicht nur die Bahn, auch der Kanton war an einer möglichst geringen Konkurrenzierung der Bahn durch das Lastautomobil äusserst interessiert. Die Gründe hierfür werden aus einer Äusserung des Churer Stadtrats Joseph Schütter, Präsident des Bündnerischen Gewerbeverbands, ersichtlich:

*Hätten diese Bahnen für unseren Kanton nicht eine so allgemeine, volkswirtschaftliche und fiskalische Bedeutung, wäre diese Konkurrenz [durch das Lastauto] eigentlich zu begrüßen, so aber muss diesem Umstande Rechnung getragen werden.*²⁵⁰

In der Tat war zu dieser Zeit die Abhängigkeit der Rhätischen Bahn von der öffentlichen Hand beachtlich: 1920 betrug die Eisenbahnschuld pro Kantonseinwohner rund 650 Franken.²⁵¹ Im Falle einer Öffnung des gesamten

²⁴⁸ StAGR VIII 19 a, Direktion der RhB an die grossrätliche Kommission zur Behandlung eines neuen Automobilgesetzes (10. November 1920).

²⁴⁹ VGR Herbstsession 1920, S. 194–227, hier S. 194. StAGR VIII 19 a, Direktion der RhB an die grossrätliche Kommission zur Behandlung eines neuen Automobilgesetzes (10. November 1920).

²⁵⁰ BT 8. und 9. März 1921.

²⁵¹ FUCHS, Die bündnerischen Schmalspurbahnen in ihrer Bedeutung für den Finanzhaushalt des Kantons Graubünden, S. 77.

Strassennetzes für das Lastautomobil wären die getätigten Investitionen unmittelbar bedroht gewesen.

5.2.2 Der Abstimmungskampf

Knapp ein Jahr nach der Abstimmung über das Reiseautomobil stand am 13. März 1921 dem Nutzautomobil die grosse Feuerprobe bevor. Gegenüber früheren Jahren war hinsichtlich des Abstimmungskampfs eine wichtige Veränderung eingetreten: Nicht nur Regierung und Parlament, auch die Redaktionen der Tageszeitungen aller Couleur empfahlen dem Volk, die Vorlage anzunehmen. Als Beispiel sei hierzu die Verlautbarung der Neuen Bündner Zeitung zitiert, welche das neue Automobilgesetz mit folgenden Worten anpries:

*Diese Vorlage [...] darf – so wie sie heute sich präsentiert – füglich als Muster abstimmungstechnischer Nutzanwendung hingestellt werden. Alles, was ehemals zu berechtigter Kritik Anlass gab, wurde gründlich ausgemerzt, sodass jetzt tatsächlich eine für die besonderen Verhältnisse unseres Kantons einwandfreie Lösung vorliegt. Nur blinder Eifer vermöchte dies nicht einzusehen!*²⁵²

Eine Analyse des Gesetzestextes erachtet die Einschätzung der Neuen Bündner Zeitung in der Tat nicht als unbegründet. Nicht nur, dass mit dem Ausschluss des Reiseautomobils der vermeintliche Hauptgrund für das Scheitern der letzten Vorlage eliminiert worden war, auch die weit reichenden Schutzmassnahmen für die Rhätische Bahn (Art. 2), die Regelung, wonach selbst die Lastautomobile nur dort zugelassen werden durften, wo die Mehrheit der betroffenen Gemeinden dies wünschte (Art. 2b), die Einführung einer Haftpflichtversicherung für Automobilisten (Art. 4) sowie die Zweckbindung der Konzessionsgebühren für die Strassenunterhaltskosten (Art. 5) lassen sich als Anzeichen deuten, dass der Gesetzgeber aus den Erfahrungen der letzten Jahre seine Lehren gezogen hatte.²⁵³ Man war ganz offensichtlich

²⁵² NBZ 9. März 1921. Selbst das bislang in Sachen Automobilkritik alles andere als zurückhaltende Bündner Tagblatt war der Ansicht, dass durch die erlassenen Bestimmungen der «Automobilschlange» ihre gefährlichen Giftzähne gezogen worden seien. BT 8. März 1921.

²⁵³ Botschaften des Kleinen Rates 1920, S. 277–282.

darum bemüht, so formulierte es der Vorstand der kantonalen Freisinnigen Partei, «*die Vorteile des leistungsfähigen Verkehrsmittels nutzbar zu machen und seine Nachteile auszuschliessen*».²⁵⁴

Es lag in der Natur der Sache, dass das soziale Profil im Zusammenhang mit der Nutzautomobilvorlage keine Rolle spielen konnte. Stattdessen rückte mit der Konkurrenz der verschiedenen Verkehrsträger, der Rivalität von Schiene und Strasse auf der einen und der Konkurrenz zwischen pferdebetriebenen und motorisierten Fahrzeugen auf der anderen Seite, ein verkehrsimmanentes Kriterium in den Vordergrund.

Zusätzliche Brisanz erhielt die Konkurrenzproblematik durch die nach wie vor schwierigen wirtschaftlichen Bedingungen, mit welchen die alteingesessenen Verkehrsträger sich konfrontiert sahen, nämlich Verkehrsverlust und Transportkrise. So meinte denn auch das Bündner Tagblatt, dass die Konkurrenzfurcht in der Abstimmung über das Nutzautomobil gegenüber früheren Jahren nicht nur offener zu Tage treten würde, sondern «*unter der Marke des modernen Übels der Arbeitslosigkeit*» stark an Bedeutung gewonnen habe.²⁵⁵ Diese Bemerkung bezog sich wohl nicht zuletzt auf jenen offenen Brief, mit welchem der kantonale Schmiede- und Wagnermeisterverband an die Öffentlichkeit getreten war, um für ein Nein zur Nutzautomobilvorlage zu plädieren. Begründet wurde dies damit, dass die Zulassung des Lastautos die traditionellen Verkehrsträger dazu zwingen, ihre Transportkapazitäten zu reduzieren. In den Wintermonaten, wenn auf Grund des Schnees und der Strassenverhältnisse die Automobile zur Untätigkeit gezwungen seien, könne es daher leicht zu Versorgungslücken kommen. Als weiterer Grund zur Ablehnung wird die Gefährdung der Existenzgrundlage des weit verzweigten Transportgewerbes genannt.²⁵⁶

In der Tat lässt sich nicht leugnen, dass die Angehörigen des strassengebundenen Transportgewerbes im Falle einer Annahme der Vorlage die Verlierer gewesen wären. Anders als im Konkurrenzkampf zwischen Schiene und Strasse sollte zwischen den verschiedenen strassengebundenen Verkehrsanbietern der Wettbewerb spielen. In dieser Hinsicht besaßen die traditionellen Verkehrsanbieter gegenüber ihren motorisierten Nachfolgern inzwischen eindeutig die schlechteren Karten.

²⁵⁴ FR 11. März 1921.

²⁵⁵ BT 14. März 1921. Derselben Ansicht war auch die Neue Bündner Zeitung, welche dem Existenzkampf der einzelnen Wirtschaftsgruppen einen entscheidenden Einfluss auf den Verlauf der Abstimmung attestierte. Siehe NBZ 14. März 1921.

²⁵⁶ FR 11. März 1921; NBZ 10. März 1921

5.2.3 Das Nutzautomobil als kleinster gemeinsamer Nenner?

Es gilt, das Abstimmungsergebnis von 1921 nicht isoliert zu betrachten, sondern einen Vergleich mit dem Vorjahresverdikt über das Reiseauto anzustellen. Auf diese Weise lässt sich nämlich ausmachen, ob und inwiefern die Bündner Bevölkerung die verschiedenen Kraftfahrzeugkategorien differenziert beurteilte bzw. dem motorisierten Verkehr als solchem ablehnend gegenüberstand.

Eine Gegenüberstellung der beiden Abstimmungsvorlagen offenbart zunächst nur geringe Unterschiede. Die Vorlage über das Reiseautomobil war 1920 (siehe Kapitel 5.1.3) mit 14'644 Nein- gegen 6'754 Ja-Stimmen – dies entsprach einem Ja-Stimmenanteil von 32 % – deutlich abgelehnt worden. Einen nur unwesentlich anderen Ausgang nahm die Vorlage über das Nutzautomobil. Das Bündner Volk verwarf auch dieses Gesetz mit einem deutlichen Mehr von 12'987 Nein gegen 7'569 Ja. Mit 37 % der Stimmen lag der durchschnittliche Ja-Stimmenanteil im Vergleich also nur um 5 % höher.

Lässt sich aus dieser geringen Zunahme schliessen, dass die Stimmberechtigten jeden Kraftfahrzeugverkehr kategorisch ablehnten, also dem Luxus- und dem Nutzauto gleichermassen missbilligend gegenüber standen? Eine definitive Antwort ist schwierig. Sicherlich wird man nicht um die Feststellung herumkommen, dass eine beachtliche Zahl von Stimmberechtigten nach wie vor zu den absoluten Gegnern jeden Automobilverkehrs zu rechnen waren. Allerdings müssen die folgenden drei Aspekte berücksichtigt werden:

- Die 5 % Unterschied lassen zwar nur eine bescheidene Tendenz zu Gunsten des Nutzautomobils erkennen, doch sollte und darf die politisch geschickte Abgrenzung des Nutzautomobils von den – wenn man so will – nur wenig(en) nützlichen Typen nicht dazu verleiten, die Schattenseiten dieser Fahrzeugkategorie zu unterschätzen. Mit der Konkurrenzierung der übrigen Verkehrsträger und der damit verbundenen Gefährdung von Arbeitsplätzen wogen auch die Nachteile der Nutzfahrzeuge schwer. Mit Bezug auf die Bahn liesse sich wohl zu Recht einwenden, dass der Konkurrenzgefahr ausreichend Rechnung getragen wurde. Viele Stimmberechtigte schienen jedoch an der Umsetzung der Bestimmungen gezweifelt zu haben. So erklärte denn auch das Bündner Tagblatt das Scheitern der Vorlage damit, dass ein *«gewisses Misstrauen mit Bezug auf eine strikte, einwandfreie Handhabung des Gesetzes»* geherrscht habe.²⁵⁷

²⁵⁷ BT 14. März 1921.

- In einigen Regionen und Gemeinden unterschieden sich die Abstimmungsergebnisse der Jahre 1920 und 1921 in einem überdurchschnittlichen Mass. Im Kreis Maienfeld betrug die Zunahme des Ja-Stimmenanteils gegenüber dem Vorjahr volle 25 %, im Kreis V Dörfer 12 % und auch das Münstertal lag mit 11 % um mehr als das Doppelte über dem kantonalen Durchschnitt. Einen erstaunlichen Zuwachs verzeichnete die Gemeinde Fläsch, wo der Anteil der Befürworter von 18 auf 82 % stieg. In der Gemeinde Vals, der hintersten Ortschaft in dem bislang stets ausgesprochen automobilfeindlichen Kreis Lugnez, stieg der Ja-Stimmenanteil von 20 auf 60 %. Je nach regionalen und lokalen Gegebenheiten kam die differenzierte Sicht auf die verschiedenen Kraftfahrzeugkategorien also deutlicher zum Ausdruck.²⁵⁸ Als Ursachen kommen zum Teil sehr unterschiedliche Faktoren in Betracht: für das Münstertal und die Gemeinde Vals beispielsweise der Umstand, dass beide über keinen Anschluss an das Eisenbahnnetz der RhB verfügten und sich eine Verbesserung ihrer Verkehrsverhältnisse wünschten. So meinte denn auch der Lugnezer Korrespondent des Bündner Tagblatts, dass die Sympathie für das Postauto für die Zunahme der Automobilbefürworter im Tal verantwortlich gewesen sei.²⁵⁹

Für den Bezirk Unterlandquart sind die Gründe für die starke Zunahme nicht direkt ersichtlich. Dies umso weniger, als die Region im bisherigen Verlauf der Automobildebatte mehrmals als Wortführerin der Automobilkritiker aufgetreten war. Der Wandel dürfte zu einem gewissen Grad damit zusammenhängen, dass in besagtem Raum für Bündner Verhältnisse überdurchschnittlich viele Industrie- und Gewerbebetriebe ansässig waren.²⁶⁰ Anders als in den bisherigen Abstimmungsvorlagen, welche vor allem einen Personenwagen- und Durchgangsverkehr nach Chur und in die Fremdenverkehrsorte mit sich gebracht hätten, waren die Nutzautomobile also dazu prädestiniert, die eigenen, der lokalen Wirtschaftsstruktur angemessenen Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen. Aus der Äusserung eines Grossrats lässt sich ausserdem schliessen, dass sich insbesondere die Weinbauern der Region von einer Zulassung der Kraftfahrzeuge Vorteile erhofften.²⁶¹

²⁵⁸ Trotz überdurchschnittlicher Zuwachsraten waren allerdings in den Kreisen Maienfeld (47 %) und V Dörfer (25 %) nach wie vor die Automobilgegner in der Mehrheit. Auch das Münstertal zählte mit einem Ja-Stimmenanteil von 49 % immer noch zum Lager der Automobilgegner.

²⁵⁹ BT 24. März 1920.

²⁶⁰ BENER, Memorial über die Verkehrsentwicklung Graubündens 1886–1923, S. 7.

²⁶¹ VGR Frühjahrssession 1923, S. 170.

- Als weitere Gründe für die Ablehnung nannten die Zeitungen die allzu rasche Wiederauflage der Automobilfrage, eine weit verbreitete Gesetzesmüdigkeit und eine tief greifende Vertrauenskrise.²⁶² Die Auswirkungen dieser nicht verkehrsrelevanten Faktoren auf das Abstimmungsergebnis lassen sich zwar nicht konkret beziffern, der Blick auf die Ergebnisse anderer Abstimmungen des Frühjahrs 1921 legt allerdings die Vermutung nahe, dass sie durchaus beachtlich waren. Von insgesamt sechs Vorlagen, von denen zwei am 27. Februar und vier am 13. März 1921 zur Abstimmung standen, wurde jede klar verworfen. Dies ist umso erstaunlicher, als dass keine der Vorlagen im Vorfeld wirklich umstritten war. Im Gegenteil, die Behörden, die politischen Parteien sowie die Tagespresse waren in ihren Abstimmungsempfehlungen geschlossen für ihre Annahme eingetreten. Vor diesem Hintergrund kommt man kaum um die Schlussfolgerung herum, dass der Abstimmungssonntag vom 13. März 1921 von vielen Stimmberechtigten als eine Protestplattform genutzt wurde. Hierzu schrieb die Neue Bündner Zeitung in ihrem Kommentar:

*Der Geist der Verneinung feiert Triumphe in Rätien! Der Souverän hat wieder einmal die schwere Faust auf den Tisch geschlagen, dass die Scheiben klirren, hat, ohne lange zu prüfen und zu unterscheiden – rein zur Demonstration – alles mit gleicher Wucht verworfen, was ihm Regierung, Grosser Rat und der einstimmige Chor der Parteien servierten [...].*²⁶³

Ein bemerkenswertes Detail am Rande: Vergleicht man die Abstimmungsergebnisse der vier Märzvorlagen, so ist feststellbar, dass das Automobilgesetz den grössten Ja-Stimmenanteil von allen erhielt.

5.3 Die eidgenössische Automobilabstimmung (1921)

Ein weiteres Anzeichen für die Intensivierung der Automobilfrage in den 1920er-Jahren ist darin zu sehen, dass der Bund sich auf dem bislang den Kantonen überlassenen Sektor der Automobilgesetzgebung zu engagieren begann. Wie zu erwarten, führte das Auftreten des neuen Akteurs zu zusätzlichem Konfliktpotential in Graubünden.

²⁶² NBZ 9. und 14. März 1921.

²⁶³ NBZ 14. März 1921.

5.3.1 Die Entstehung des Verfassungsartikels 37^{bis}

Am 22. Mai 1921 wurde das Schweizervolk zur Urne betreffend einen Zusatz zum Verfassungsartikel 37 gerufen. In seiner bisherigen Fassung sprach dieser dem Bund die Oberhoheit über die Strassen und Brücken des Landes zu, belies die Zuständigkeit jedoch faktisch bei den Kantonen. Zur Abstimmung stand nun ein Passus, welcher die Kompetenzen zwischen Bund und Kantonen wie folgt präzisierte:

*Der Bund ist befugt, Vorschriften über Automobile und Fahrräder aufzustellen. Den Kantonen bleibt das Recht gewährt, den Automobil- und Fahrradverkehr zu beschränken oder zu untersagen. Der Bund kann indessen bestimmte, für den allgemeinen Durchgangsverkehr notwendige Strassen in vollem oder beschränktem Umfange offen erklären. Die Benützung der Strassen im Dienste des Bundes bleibt vorbehalten.*²⁶⁴

Der Artikel war das Ergebnis langwieriger Verhandlungen in National- und Ständerat, welche sich bis zu einer im Jahre 1908 vom Luzerner Nationalrat Heinrich Walther (1862–1954) eingereichten Motion zurückverfolgen lassen. Walther hatte seinerzeit die Prüfung der Frage beantragt, ob nicht eine Vereinheitlichung der kantonalen Automobilgesetzgebungen anzustreben sei.²⁶⁵ Der Umstand, dass sich eine Zentralisierung nicht ohne Kompetenzverlust für die Kantone bewerkstelligen liess, wogegen sich der Ständerat fast naturgemäss zur Wehr setzen musste, war massgeblich für die langwierige Entstehungsdauer des Abstimmungsartikels verantwortlich.²⁶⁶

Für den automobilpolitischen Sonderfall Graubünden stand indes weit mehr als ein blosser Kompetenzverlust auf dem Spiel: die bereits nach den Abstimmungen der Jahre 1911, 1920 und 1921 von verschiedener Seite geäusserte Befürchtung, wonach das Automobil früher oder später via Bern seinen Weg in die Bündner Berge finden werde, würde mit einer Annahme

²⁶⁴ Schweizerische Bundesverfassung Art. 37^{bis}. Zitiert nach: NUSSBAUM, Motorisiert, politisiert und akzeptiert, S. 23.

²⁶⁵ Die Motion, welche am 9. Dezember 1908 eingereicht worden war, lautete: «Der Bundesrat wird eingeladen, die Frage zu prüfen und Bericht und Antrag vorzulegen, ob nicht die Bundesverfassung in dem Sinne zu revidieren sei, dass die Grundlage für die bundesgesetzliche Regelung des gesamten Automobilverkehrs geschaffen würde.» Zitiert nach: Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend teilweise Revision der Bundesverfassung (22. März 1910). In: BBl 1910, Band 2, Heft 14, S. 606.

²⁶⁶ Siehe hierzu: NUSSBAUM, Motorisiert, politisiert und akzeptiert, S. 14–23.

des Artikels eine konstitutionelle Grundlage erhalten und in greifbare Nähe rücken.²⁶⁷ Volk und Behörden würden sich im Falle einer Annahme des Verfassungsartikels unversehens mit der Frage konfrontiert, ob der Bund sich über den in den vorangegangenen Abstimmungen mehrmals bekundeten Volkswillen hinwegsetzen und dem Automobilverkehr einen Durchgang öffnen würde. Nebst dem föderalistischen Prinzip kam dieser Frage im Abstimmungskampf besondere Tragweite zu.

5.3.2 Zentralismus und Fremdbestimmung im Abstimmungskampf

Aus den im Vorfeld der Abstimmung veröffentlichten Berichten und Leserbriefen geht hervor, dass im Fall der eidgenössischen Automobilabstimmung ein Nein zum Automobil gleichzeitig auch ein Ja zu Föderalismus, Gemeindeautonomie und Selbstbestimmung bedeutete. Insbesondere die Gemeindeautonomie besass in Graubünden seit jeher einen bedeutenden Stellenwert. Diese Verkoppelung wirkte sich so aus, dass Friedrich Brügger (1854–1930), welcher 1911 und 1920 noch für das Automobil eingetreten war, sich im Namen des konservativ-demokratischen Zentralkomitees wie folgt zur Vorlage äusserte:

*Über das Automobil an sich mag man denken wie man will. Aber das ist dem Bündnervolk kaum zuzumuten, dass es selber dazu stimme, dass ihm durch die Bundesgesetzgebung das Automobil aufgezwungen werde, welches durch die kantonale Gesetzgebung so nachdrücklich abgelehnt wurde.*²⁶⁸

Auch keine andere Partei und keine der grossen Tageszeitungen erklärten sich dazu bereit, die Vorlage zu empfehlen. Selbst Der Freie Rätier, bislang stets das automobilfreundlichste Bündner Blatt, entschloss sich, «*in Würdigung des ausgesprochenen Volkswillens*», zur Stimmfreigabe.²⁶⁹

Demgegenüber liessen es sich der Vorsitzende des kantonalen Bauernverbands, Corrado Tugnum (1875–1968), sowie Jakob Hektor Sprecher v. Bernegg nicht nehmen, ihre Ansichten in der Sache kundzutun. Unter dem Titel «*In den Kampf*

²⁶⁷ FR 4. und 5. März 1921.

²⁶⁸ BT 10. Mai 1921.

²⁶⁹ FR 20. Mai, 1921.

ums Recht!» schrieb etwa Sprecher, dass am 22. Mai weniger das Recht des Bundes zur Öffnung bestimmter Strassen zur Abstimmung stehe, als viel mehr die Frage, ob dieser «das Recht haben soll, [...] ein freies Volk zu vergewaltigen».²⁷⁰ Eine Gleichsetzung des Selbstbestimmungsrechts mit dem Diktatfrieden von Versailles (1919) wurde in dem polemischen Artikel schliesslich ebenso wenig gescheut wie die Gegenüberstellung von Ideal und Willen einer uralten Demokratie und einer materialistisch orientierten «Politik des Geldsacks»:

*Diesem Geist des rücksichtslosen Sichauslebens des Besitzes, den wir mit dem Luxusautomobil von unserem Volk und Land fernhalten wollten, dem will nun der Bund den Zugang erzwingen in unsere Täler. Ob die Volksseele erbebt in Wut und Schmerz über die Knebelung ihres Willens zu dem, was sie für Volk und Land für richtig hält – was kümmerts die Herren in Bern, wenn sie gegen unsern sozialen Gesichtspunkt der Zurückdämmung kapitalistischen Übermuts den finanziellen des fröhlich rollenden amerikanischen Dollar setzen. Hie Freiheit und Einfachheit – hie bares Geld! Die Bundesversammlung des schweizerischen Freistaates hat sich für das letztere entschieden.*²⁷¹

Wie schon im Zusammenhang mit der Abstimmung über das Reiseautomobil (siehe Kapitel 5.1) wurde also analog zum Feindbild auch das Selbstbild konstituiert.

Corrado Tugnum, der populäre Bauernführer aus Paspels und Grossratsabgeordnete, meinte Folgendes:

*Zum Auto kann man sich stellen wie man will, die Frage ist heute eine andere, von prinzipieller Tragweite. [...] Soll es wirklich so weit kommen, dass Alt Fry Rätien wie ein Untertanenland sich behandeln lassen muss? Ist es eines freien Volkes würdig, sich von seinen Beamten befehlen zu lassen, was ihm frommt? Sind wir nicht mehr Meister in unserem Haus? Dann lebe wohl Demokratie, Freiheit und Volksrecht.*²⁷²

²⁷⁰ BT 18. Mai 1921.

²⁷¹ BT 18. Mai 1921.

²⁷² NBZ 12. Mai 1921.

Beide Wortführer befürchteten also bei diesem Verlust kantonalen Kompetenzen ganz konkret die Möglichkeit, dass der Bundesrat den Bündnern das Automobil gegen ihren Willen aufzwingen werde.

5.3.3 Das Abstimmungsergebnis

Die Eidgenössische Vorlage wurde von Volk und Ständen gutgeheissen. Im Endergebnis standen sich 15½ und 6½ Stände gegenüber.²⁷³ Mit rund 60 % der Stimmen wurde auch das Volksmehr erreicht. Unter den ablehnenden Kantonen befand sich, wie zu erwarten war, auch der Kanton Graubünden. Mit 12'675 Nein- gegen 4'828 Ja-Stimmen (27,6 %) fiel das Votum äusserst deutlich aus.²⁷⁴ Der Umstand, dass der Ja-Stimmenanteil selbst gegenüber der 1920er-Vorlage über das Reiseautomobil zurückging – damals stimmten 6'754 für eine Annahme – lässt sich so deuten, dass die von Tugnum und Sprecher in die Diskussion geworfenen Aspekte Föderalismus und Selbstbestimmung viele einstige Befürworter ins Lager der Gegner trieben. In diesem Sinne äusserten sich auch verschiedene Tageszeitungen.²⁷⁵

5.4. Die Abstimmung über das Arzt- und Krankenauto (1922)

Am 14. März 1921, unmittelbar nach dem Scheitern der Vorlage über das Nutzautomobil, liess die Neue Bündner Zeitung verlauten, dass das Volksverdikt speziell im Hinblick auf das Ärzte- und Sanitätsauto zu bedauern sei. Diesbezüglich sei eine «*Initiative aus dem Volke heraus*» wünschenswert.²⁷⁶ Rund 5'100 Bündner Stimmberechtigte teilten diese Meinung. Jedenfalls konnte der Bündner Ärzteverein am 1. November 1921 ein Initiativbegehren mit eben so vielen Unterschriften einreichen, welches die Zulassung des Automobilverkehrs für den Sanitätsdienst forderte. Ärzte, Krankenhäuser und Veterinäre sollten fortan vom Automobilverbot ausgenommen sein.²⁷⁷ Mit der Hinterlegung der Unterschriftenbögen im 'Grauen Haus', dem Sitz

²⁷³ Der Ja-Stimmenanteil der 6½ ablehnenden Stände erreichte folgende Werte: Freiburg (19,8 %), Graubünden (27,6 %), Wallis (34,3 %), Zug (42,1 %), Appenzell Innerrhoden (43,4 %), Obwalden (47,8 %), Nidwalden (47,9 %), Luzern (48,9 %). Quelle: <http://www.admin.ch/ch/d/pore/va/19210522/can87.html> (Stand: 7.8.2006).

²⁷⁴ StAGR II 1 d 2, Protokolle zu den eidgenössischen Abstimmungen 1921.

²⁷⁵ NBZ 23. Mai 1921.

²⁷⁶ NBZ 14. März 1921.

²⁷⁷ VGR Herbstsession 1921, S. 139.

der Kantonsregierung, war erstmals in der Bündner Automobildebatte eine Initiative zu Gunsten des Automobils nicht nur erfolgreich lanciert, sondern auch offiziell eingereicht worden.

Mit der Bündner Ärzteschaft hatte eine gesellschaftlich angesehene Gruppe die Schirmherrschaft über die Initiative übernommen. Bereits bei früheren Gelegenheiten, allen voran im Rahmen der Nutzautomobilvorlage, war der Ärzteverband im Abstimmungskampf als Befürworter des Automobils in Erscheinung getreten. Diesmal wagten die Ärzte den Schritt vors Volk im Alleingang. Von der Ausklammerung des Ärzte- und Sanitätswagens aus dem übrigen Kraftfahrzeugverkehr erhoffte sich der Berufsstand ganz offensichtlich, dass seine Anliegen nicht mehr länger Ablehnungsgründen zum Opfer fallen würden, welche nicht mit dem Krankenauto an sich zusammenhingen. Dass die Ärzte mit diesem Kalkül nicht ganz falsch lagen, geht aus einer Äusserung des Sprechers der vorberatenden Kommission hervor:

Die einstimmige Kommission war der Überzeugung – und die Grossratsprotokolle sowie der Kampf in der Presse bestätigen es – dass das Bündnervolk nicht gegen das Kranken- und Arztauto eingenommen war, sondern vielmehr nur gegen die sogenannten Luxus-, Sport- und Reisekraftwagen Front gemacht hat. Wenn wir die langjährige Kampagne in der Autofrage verfolgen, so können wir die Feststellung machen, dass weder im Grossen Rat, noch in der Presse, noch im Volke gegen das Krankenauto prinzipiell Opposition gemacht wurde.²⁷⁸

In der Tat verlief die Behandlung der Initiative im Grossen Rat reibungslos. Einzig die Frage, ob nicht die Veterinäre vom Automobilgebrauch ausgeschlossen werden sollten, gab kurz Anlass zu Diskussionen. Auf den Hinweis hin, dass eine Änderung des Initiativtextes nur über einen Gegenvorschlag erfolgen könne, blieb der Einwand letztlich jedoch ohne Konsequenzen. Einzelne Redner betonten die Notwendigkeit einer strengen Vollziehungsverordnung, welche sicherstelle, dass die Ärzte ihr Automobil nicht zu ausserberuflichen Zwecken einsetzten. Von einer Opposition gegen die Vorlage an sich konnte indes keine Rede sein. Im Gegenteil: Zahlreiche Redner begrüsst die Forderungen der Initiative oder wiesen darauf hin, dass das Ärzteautomobil während der Grippeepidemie von 1918 hervorragende Dienste geleistet habe.²⁷⁹

²⁷⁸ NBZ 21. April 1922.

²⁷⁹ VGR Herbstsession 1921, S. 139–142.

Ähnliches lässt sich zur Berichterstattung in den Medien bemerken. Sämtliche Parteien und ihre Publikationsorgane empfahlen dem Volk die Annahme des Ausnahmegesetzes. Die beiden nachfolgenden Abstimmungskommentare widerspiegeln den allgemeinen Tenor der Bündner Presse:

*Automobilfeinde jeder Art, die mit Rücksicht auf Naturschönheit, Strasse und eigenen Broterwerb bisher wuchtig gegen das Auto gestimmt haben, müssen zugeben, dass dasselbe Vehikel in diesem Falle nur nützlich ist [...]. Es gibt nicht ein einziges Bedenken, das gegen die Einführung des Ärzte- und Krankenautomobils sprechen würde.*²⁸⁰

*Die Zulassung des Autos für die Ärzte und den Krankentransport muss als ein gewaltiger Fortschritt begrüsst werden. Nicht persönliche Bequemlichkeit und Vergnügungssucht wünschen das Automobil, nicht Leute, die unsinnig rasend, Benzinwolken und Staub nach sich wirbelnd, unsere Strassen und Dörfer verpesten wollen, sondern solche, die in ernster Pflichterfüllung um der Kranken willen das alte Doktorrösslein und die alte Doktorkutsche mit der Kraftmaschine vertauschen möchten.*²⁸¹

Den zahlreichen Befürwortungen stand ein einziger Aufruf zum Nein gegenüber. Als Gründe für seine ablehnende Haltung gab der Verfasser, der seine Tiraden unter dem Pseudonym «Rüfebartli» kundtat, an:²⁸²

- Die rasche Neuauflage der Autofrage komme einer «Zwängerei» gleich. Das Volk habe seinen Willen bereits mehrmals unmissverständlich geäußert. Ziel der neuen Vorlage sei es, dem Automobil eine Hintertüre zu öffnen.
- Zumal der Gebrauch der Automobile den Ärzten vorbehalten sei, würden zwei Klassen von Bürgern mit zweierlei Rechten geschaffen.
- Die Einhaltung und Kontrolle der gesetzlichen Vorgaben könnten nicht gewährleistet werden.

Auch verschiedene Befürworter verwiesen darauf, dass die rasche Neuauflage sich letztlich ungünstig auf die Vorlage auswirken könnte, waren jedoch der Ansicht, dass das Anliegen der Ärzte sich von früheren Abstimmungen

²⁸⁰ FR 24. April 1922.

²⁸¹ NBZ 28. April 1922.

²⁸² NBZ 29. April 1922.

ausreichend abhebe, um eine erneute Volksbefragung zu rechtfertigen. Abgesehen davon, war die Vorlage auf Grund eines rechtskräftigen Initiativgehrens zustande gekommen und musste somit zwangsläufig dem Volk zur Abstimmung vorgelegt werden.

Aus verschiedenen Kommentaren geht hervor, dass man generell mit einer Annahme der Initiative rechnete, eine Prognose, welche sich am Abstimmungstag leider nicht bestätigen sollte. Das Arztauto wurde mit 10'381 Ja (49%) und 10'842 Nein, also mit einem nur geringfügigen Mehr von 461 Stimmen, abgelehnt. Dementsprechend war denn auch die Konsternation in den Abstimmungskommentaren:

*Es mag allerdings als ein Rätsel erscheinen, dass die Zulassung des Autos auch in dieser sehr eingeschränkten Form und für einen in der Hauptsache eminent humanitären Zweck [...] abgelehnt wurde. Wir hatten im Volke keine Bedenken gegen das Krankenauto gehört. [...] Es will uns scheinen, dass in der Volksseele vielleicht mehr oder weniger unbewusst manche Momente zusammengewirkt haben, die nicht mit der Abstimmung in Zusammenhang stehen.*²⁸³

Die Neue Bündner Zeitung erklärte sich das Ergebnis damit, «dass wieder nicht die Vollziehungsbestimmungen fix und fertig vorlagen, obschon das Volk dies immer wieder verlangte».²⁸⁴

Der Erklärungsnotstand beschränkt sich keinesfalls auf die zeitgenössischen Kommentatoren. Es liegt auf der Hand, dass die Ablehnung des Ärzte- und Krankenautomobils sich mit der eingangs formulierten These, wonach die gesellschaftliche Akzeptanz des Automobils massgeblich von einer rationalen Kosten-Nutzen-Analyse abhängig gewesen sei, nicht vereinbaren lässt. Man wird daher kaum um die Feststellung herumkommen, dass ein nicht geringer Teil der Bündner Stimmberechtigten in seiner Automobilkritik äusserst konsequent war. Trotzköpfigkeit sowie die jahrelange Hetzkampagne dürften dazu beigetragen haben, dass selbst den Ärzten und mit ihnen auch den Kranken ein motorisiertes Transportmittel verweigert wurde.

In demselben Atemzug gilt es indes zu erwähnen, dass in demselben Kanton, welcher sich selbst dem bescheidensten motorisierten Verkehr verschloss,

²⁸³ BT 1. Mai 1922.

²⁸⁴ NBZ 1. Mai 1922.

bestimmte Regionen immer nachdrücklicher nach einer Einführung des Kraftfahrzeugverkehrs zur Befriedigung ihrer Verkehrsbedürfnisse verlangten. Die Ablehnung des Automobils war demzufolge zwar grundsätzlicher, jedoch nicht allgemeiner Natur. Belegen lässt sich diese Feststellung anhand einer erneuten Visualisierung des Abstimmungsergebnisses.

Abb. 12: Abstimmungskarte zur Automobilabstimmung vom 30. April 1922; Ja-Stimmenanteile nach Gemeinden.



Datengrundlage: StAGR II 5 p. Karte erstellt mit Hilfe von Mapresso. BFS, Mapresso, Neuchâtel 2004.

Ebenfalls zu erwähnen gilt es, dass die Ablehnung der Initiative nicht bedeutete, dass fortan keine motorisierten Krankentransporte mehr durchgeführt werden konnten. Zu dieser Zeit war der Kanton kraft der bundesrätlichen Sondervollmachten nach wie vor befugt, Konzessionen für Krankentransporte zu erteilen (siehe Kapitel 4.2).

5.5 Das Reiseautomobil als Retter in der Not (1923)

Das Jahr 1923 versprach in Sachen Automobil ein ruhiges zu werden. So hielt es etwa C. Demmer, der erste Präsident der sich in der Gründungsphase befindenden ACS Sektion Graubünden, für «*vollkommen ausgeschlossen*», dass die Bündner Regierung in absehbarer Zeit die Eröffnung einer Durchfahrtsstrasse in Betracht ziehen werde. Man sei daher wohl oder übel gezwungen, die Anwendung des Verfassungsartikels 37^{bis} durch den Bundesrat abzuwarten.²⁸⁵

Entsprechend überrascht dürfte besagter C. Demmer auf die weiteren Entwicklungen des Jahres reagiert haben. Bereits in der Frühjahrssession 1923 legte der Kleine Rat dem Parlament ein Automobilgesetz zur Beratung vor, welches die Eröffnung einer Nord-Süd-Route für das Reiseautomobil vorsah. Die Deutsche und die Obere Strasse sowie die Abzweigungen nach Davos (via Alvaneu), St. Moritz, Samedan und Pontresina sollten fortan dem privaten Reiseverkehr offen stehen (siehe Karte 1, S. 45).²⁸⁶

Die Regierung rechtfertigte die Eingabe des Gesetzesentwurfes mit den «*unverkennbar schlimmen Folgen, die das Beharren auf dem starren und strikten Automobilverbot*» für den Kanton mit sich gebracht habe und verwies auf die zahlreichen diesbezüglichen Appelle und Klagen aus der Tourismusindustrie.²⁸⁷ Auch auf den Entwurf selbst blieben die speziellen Bedürfnisse der Tourismusbranche nicht ohne Einfluss: Sowohl die Routenwahl als auch die einseitige Ausrichtung auf das Reiseautomobil legen die Vermutung nahe – und die Verhandlungsprotokolle bestätigen diesen Eindruck –, dass die Regierung nicht einfach nur an der Eröffnung eines Durchgangs interessiert war, sondern möglichst viele Tourismusorte für das Automobil erreichbar

²⁸⁵ StAGR VIII 19 a, Schreiben von C. Demmer an F. Stäger, Präsident des Motorfahrerklubs Zürich (1. Januar 1923). Die ACS Sektion Graubünden wurde am 15. Januar 1923 in Chur gegründet. Ihr erklärtes Ziel bestand darin, «*gute Beziehungen zwischen Automobilisten und den Behörden und dem bündnerischen Volk anzubahnen*». Siehe hierzu: Statuten der Sektion Graubünden/ ACS, 1923, § 1. Zitiert nach: MAISSEN, Der Kampf um das Automobil, S. 78.

²⁸⁶ Botschaften des Kleinen Rates 1923, S. 100.

²⁸⁷ VGR Frühjahrssession 1923, S. 145. Im März und Mai 1923 reichten verschiedene Verbände bei der Bündner Regierung ein Gesuch um die Eröffnung einer Durchgangsstrasse ein. Es waren dies folgende Interessengruppen: Handels- und Gewerbeverein St. Moritz, Hotelierverein St. Moritz, Kur- und Verkehrsverein St. Moritz, Bündner Handelskammer, Bündner Kreditgenossenschaft, Bündner Hotelierverein, Bündner Vereinigung zur Hebung des Hotelgewerbes, Bündner Gewerbeverband, Verkehrsverein Davos, Verkehrsverein Graubünden. Siehe. VGR Frühjahrssession 1923, S. 147f.

machen wollte. So erhielt etwa die Obere Strasse gegenüber der zweifelsohne gleichwertigen Nord-Südverbindung über den San Bernardino (siehe Karte 1, S. 45) explizit den Vorzug, weil sie ein Vielfaches an Fremdenbetten aufwies, nämlich konkurrenzlose 14–15'000 gegenüber gerade einmal 1'450.²⁸⁸ Dieser Tatsache vermochte scheinbar auch der Umstand nichts entgegenzusetzen, dass die Bevölkerung entlang der Alternativroute vergleichsweise automobilfreundlich eingestellt war (vgl. hierzu Abb. 11, S. 98).

Auch der weitere Verlauf der Parlamentsdebatte wurde über weite Strecken von ökonomischen Gesichtspunkten beherrscht. Der Referent der Vorberationskommission, Hans Luzius Gugelberg, warb in erster Linie mit dem Argument der Tourismusförderung für das neue Gesetz. In Anbetracht der Tatsache, dass das Automobil sich in den letzten Jahren von einem blossen Luxus- und Sportfahrzeug zu einem beliebten Verkehrs- und Reisemittel entwickelt habe, gefährde das Automobilverbot die Konkurrenzfähigkeit Graubündens als Feriendestination. Nach einem Rückblick auf die Auswirkungen des Ersten Weltkriegs auf die Tourismusbranche verglich Gugelberg die Situation der Bündner Hotellerie mit der eines Ertrinkenden, zu dessen Rettung die Annahme des neuen Automobilgesetzes erheblich beitragen könne. Auch wies er mit Nachdruck auf die Folgen hin, welche eine erneute Ablehnung des Automobilgesetzes nicht nur für die Hotellerie, sondern auch für eine Reihe bedeutender Institutionen in Volkswirtschaft und Wohlfahrt des Kantons nach sich ziehen würde:

*Die Notwendigkeit des Automobilverkehrs für die Hotellerie ist unbestritten. Mit ihr hängt zusammen die Kreditgenossenschaft, die Kantonalbank, die Steuerkraft und der ganze Kanton.*²⁸⁹

Weiter argumentierte Gugelberg, dass der Bund in absehbarer Zeit auf die Öffnung einer Durchgangsstrasse bestehen werde. Eine eigene Lösung sei dem Diktat aus Bern auf jeden Fall vorzuziehen.²⁹⁰

²⁸⁸ VGR Frühjahrssession 1923, S. 170.

²⁸⁹ VGR Frühjahrssession 1923, S. 154. Die mahnenden Worte kamen nicht von ungefähr. Zu Beginn der Frühjahrssession hatte der kantonale Finanzvorsteher erklärt, dass es immer schwieriger werde, «die in erschreckender Weise anwachsenden Millionen-Defizite durch die Steuereinkünfte zu decken, ohne den Steuerfuss bis zur Unerträglichkeit zu erhöhen». Zitiert nach METZ, Geschichte des Kantons Graubünden, Bd. 3, S. 174.

²⁹⁰ VGR Frühjahrssession 1923, S. 154.

Im Namen der mit nur einer Stimme unterlegenen Kommissionsminorität sprach anschliessend der aus Saluof (im Oberhalbstein) stammende Abgeordnete Dr. Peter Sonder. Als Vertreter einer Talschaft, in welcher die Kreisversammlung und die Mehrheit der Gemeinden gegen eine Zulassung des Automobils seien, könne er nicht anders, als für Nichteintreten zu plädieren. Er verwies zudem auf die ablehnende Haltung der Stimmberechtigten, welche bei früheren Gelegenheiten deutlich zum Ausdruck gekommen sei und auf zahlreiche Protestschreiben von Malix bis Bivio, welche gegen die beabsichtigte Strassenöffnung vorliegen würden.²⁹¹

Der Grosse Rat folgte schliesslich der Empfehlung der Kommissionsmehrheit. Mit 59 gegen 7 Stimmen fiel das Eintretensvotum deutlich aus. Im weiteren Verlauf der Session widmete man sich der Beratung des Gesetzes in seinen Einzelheiten. Dabei erfuhr der Entwurf vier wichtige Ergänzungen; die wichtigste begrenzte die Gültigkeit des Gesetzes auf die Jahre 1923 und 1924.

Die zweite Modifikation betraf die hinsichtlich Streckenwahl unterlegene San Bernardino-Route: Bereits die vorbereitende Kommission hatte im Namen der Mesolcina den Antrag gestellt, auch den San Bernardino- und Splügenpass von Süden her für den Autoverkehr freizugeben.²⁹² Mit der Begründung, dass das Misox punkto Verkehr ganz nach dem motorisierten Tessin ausgerichtet sei, die Talschaft sich immer wieder für das Automobil eingesetzt habe und das übrige Kantonsgebiet von der dortigen Zulassung des Kraftfahrzeugverkehrs nicht im Geringsten betroffen sei, empfahl Regierungsrat Plattner den Antrag zur Annahme.²⁹³ In der anschliessenden Volksabstimmung ergab sich eine knappe Ja-Mehrheit.

Änderung Nummer drei ging auf einen Antrag des Münstertaler Grossratsabgeordneten Nicolaus Andri zurück und verdeutlichte ein weiteres Mal die Sonderstellung, welche den bahnlosen Talschaften in der Automobilfrage zukam:

Herr Andri fragt, ob nicht den speziellen Verhältnissen des Münstertals und ähnlicher Talschaften Rechnung getragen werden könnte, und stellt den Antrag, es sei den Grenztalschaften zu erlauben, durch Abstimmungen zu beschliessen, dass auf ihrem Gebiet das [...] Lastauto fahren dürfe. [...] Talschaften wie das Münstertal sind ohne Lastautos nach allen Seiten beengt,

²⁹¹ VGR Frühjahrssession 1923, S. 151–153.

²⁹² VGR Frühjahrssession 1923, S. 169.

²⁹³ VGR Frühjahrssession 1923, S. 172f.

*insbesondere im Holzhandel, indem die teuren Frachten den Holzverkauf unmöglich machen.*²⁹⁴

Auch dieser Antrag fand in der anschliessenden Abstimmung eine Mehrheit. Artikel 2 des neuen Automobilgesetzes gewährte der Regierung fortan das Recht, Konzessionen für den Lastautomobilbetrieb zu erteilen. Allerdings nur in «*Grenztalschaften*» und nur auf Geheiss einer Mehrheit der Stimmberechtigten aus der Region.²⁹⁵

Ein viertes und letztes Votum verlangte, dass die Vollziehungsverordnung zusammen mit dem Gesetz dem Volk vorgelegt werden müsse. Begründet wurde das Anliegen mit der Beseitigung eines potentiellen Ablehnungsgrunds, welcher in früheren Automobilabstimmungen wesentlich zum Scheitern der Vorlagen beigetragen habe.²⁹⁶

Von welchen Finessen die Haltung einer Gemeinde oder Region in der Automobilfrage abhängig sein konnte, zeigt ein kleines Detail aus der Beratung der Frage, ob eine Einschränkung der Fahrzeiten in die Verordnung aufgenommen werden sollte. Hierzu bemerkte Regierungsrat Wilhelm Plattner, wenn dies geschehen würde, habe die Stadt Chur an der Öffnung einer Durchfahrtsstrasse keinerlei Interesse mehr. Aus den Ausführungen Plattners geht die Befürchtung hervor, dass bei einer allfälligen Einschränkung der Fahrzeiten die unter Zeitdruck geratenden Automobilisten auf einen Besuch der Bündner Hauptstadt verzichteten.²⁹⁷

So viel zur Entstehungsgeschichte des neuen Gesetzes. Die bereinigte Vorlage wurde im Grossen Rat letztlich mit 55 gegen 4 Stimmen gutgeheissen. Als Termin für die Volksabstimmung wurde der 24. Juni 1923 festgelegt.²⁹⁸

5.5.2 Der Abstimmungskampf

Die Propaganda für die Volksabstimmung vom 24. Juni 1923 wurde von beiden Seiten mit grossem Aufwand betrieben. Ein weiteres Mal empfahlen die politischen Parteien und ihre Presseorgane die Vorlage zur Annahme. In

²⁹⁴ VGR Frühjahrssession 1923, S. 173.

²⁹⁵ Botschaften des Kleinen Rates 1923, S. 98f.

²⁹⁶ VGR Frühjahrssession 1923, S. 175.

²⁹⁷ VGR Frühjahrssession 1923, S. 172.

²⁹⁸ VGR Frühjahrssession 1923, S. 176.

der Begründung folgte man weitestgehend den Argumentationslinien von Parlament und Regierung. So verstand etwa die Konservativ-Demokratische Partei das Gesetz ausdrücklich als «*einen Notbehelf gegen eine Notlage*».²⁹⁹ Auch die übrigen Parteien anerkannten das Automobil hauptsächlich als Mittel zur Tourismus- und Wirtschaftsförderung, zur Sicherung von Arbeitsplätzen und zur Vermeidung von Steuererhöhungen.

Als ein Novum ist zu werten, dass die Regierung mit einer Presseerklärung an die Stimmbürger gelangte und zur Solidarität mit der kriselnden Hotellerie sowie den bahnlosen Talschaften aufrief.³⁰⁰ Mit einem ähnlich lautenden Appell wandte sich die Bündnerische Kreditgenossenschaft an das Volk. Nur eine gute Sommersaison könne es der Hotellerie ermöglichen, ihren finanziellen Verpflichtungen den Gläubigern und dem Kanton gegenüber nachzukommen. Statistisches Zahlenmaterial wurde zur Verdeutlichung der Notlage herangezogen, so etwa die Feststellung, dass bei einer Kapazität von 30'000 Hotelbetten die maximal erreichte Gästezahl der letzten Sommersaison lediglich 18'326 betragen habe. Gleichsam als Drohung wird hinzugefügt, dass ein Nein unweigerlich Rückwirkungen auf den kantonalen Staatshaushalt und den Steuerfuss nach sich ziehen werde.³⁰¹

Erwähnenswert ist ausserdem ein offener Brief des Direktors der Rhätischen Bahn Gustav Bener (1873–1946) vom 18. Juni 1923, veröffentlicht im Bündner Tagblatt und im Sinne einer Abstimmungshilfe für die zu dieser Zeit fast 1'000 Bahnangestellten konzipiert. Die Kernaussage des Artikels bestand darin, dass die Rhätische Bahn sich «*nicht auf den engen Standpunkt stellen [dürfe], in jeder Art Automobil einen unerträglichen Konkurrenten zu erblicken*». Last- und Postautomobil würden die Bahn stark konkurrenzieren. Diese Art von Automobilverkehr dürfe daher nur in den bahnlosen Gegenden gestattet werden. Hingegen könne das Personenautomobil zu einer allgemeinen Verkehrsbelebung beitragen, welche auch für die RhB von Nutzen sei. Im Übrigen verwies auch Bener auf die herausragende Bedeutung des Tourismus für die Bündner Volkswirtschaft und den kantonalen Finanzhaushalt. Die Ausführungen schlossen mit der Aufforderung zur Solidarität mit den tausenden von Angestellten in der Tourismusbranche, deren Zukunft massgeblich von einer Annahme des neuen Gesetzes abhinge.³⁰²

²⁹⁹ BT 15. Juni 1923.

³⁰⁰ BT, FR und NBZ 20. Juni 1923.

³⁰¹ BT 19. Juni 1923.

³⁰² BT 18. Juni 1923.

Einen Aufruf zur Solidarität erliessen auch die Gegner der Vorlage. Ihre Sorge galt jedoch weniger der Tourismusbranche als viel mehr den entlang der Durchgangsstrasse gelegenen Gemeinden. Unter den zahlreichen Leserbriefen und Stellungnahmen, welche sich gegen die Vorlage aussprachen, befand sich auch eine Erklärung des Kreisrates Oberhalbstein. Dieser begründete seine Opposition mit der Feststellung, dass die Krisenlage der Hotellerie nicht auf das Automobilverbot, sondern auf Überkapazitäten zurückzuführen sei. Wenn man nun den Gemeinden zur Behebung dieser weitestgehend selbstverschuldeten Notlage Mehrkosten im Strassenunterhalt zumute, sei dies ungerecht.³⁰³

Verschiedene Leserbriefschreiber haderten erneut mit dem sozialen Profil der Kraftfahrzeugbesitzer. Im Gegensatz zur Reiseautomobilabstimmung von 1920 spielte die Sozialdifferenzierung durch das Automobil diesmal jedoch nur eine bescheidene Rolle. Weitere Kritik betraf erneut die Zwängerei, mit welcher die Behörden in der Automobilfrage agieren würden.

5.5.3 Das Abstimmungsergebnis

Angesichts der Reihe von Absagen, mit welcher bereits weitaus weniger weit reichende Automobilvorlagen gebodigt wurden (siehe Kapitel 5.4), ist das Abstimmungsergebnis vom 24. Juni 1923 wahrlich als Sensation zu werten. Das neue Gesetz wurde mit 11'442 zu 9'104 Stimmen angenommen. Dies entsprach einem Ja-Stimmenanteil von 56 %. Umso dringlicher ist der Erklärungsbedarf.

Felici Maissen führt den Wechsel der Mehrheitsverhältnisse auf zwei Ursachen zurück: Eine davon sei die angedrohte zwangsweise Öffnung einer Durchgangsstrasse durch den Bund gewesen, die andere der vergleichsweise späte Abstimmungstermin, welcher dazu geführt habe, dass viele auf den Maiensässen beschäftigte Landwirte auf eine Stimmabgabe im Tal verzichtet hätten.³⁰⁴ Beide Erklärungen vermögen nicht wirklich zu überzeugen. So spielte etwa das Diktat aus Bern in der Berichterstattung der Medien kaum eine Rolle, und die Auswirkung des späten Abstimmungstermins scheint,

³⁰³ BT 20. Juni 1923; FR 21. Juni 1923; NBZ 20. Juni 1923. Tags darauf erschien in den Tageszeitungen eine Stellungnahme der Hotelangestellten des Oberhalbsteins, welche sich gegen den Standpunkt ihres Kreisrates, also für die Annahme der Vorlage aussprach. Siehe: FR, NBZ, BT 22. Juni 1923.

³⁰⁴ MAISSEN, Der Kampf um das Automobil, S. 83.

zumindest wenn man die Stimmbeteiligung früherer Automobilabstimmungen als Referenzgrösse nimmt, nur geringfügig gewesen zu sein.³⁰⁵

Den Hauptauschlag für die zustimmende Mehrheit dürften wohl die eindringlichen Appelle der Tourismusverantwortlichen, der Regierung und anderer Institutionen gegeben haben, welche von wirtschaftlichen Überlegungen ausgingen. Die Aussicht auf den von verschiedener Seite angekündigten Zusammenbruch der Hotellerie, die Furcht vor einer Zunahme der Arbeitslosigkeit und einer Erhöhung der Steuern liessen wohl so manchen Automobilgegner seinen früheren Standpunkt überdenken. Die Zulassung des Automobils erfolgte demzufolge mehr aus einem wirtschaftlichen Zwang als aus Überzeugung heraus. Entsprechendes liess auch das Bündner Tagblatt in seinem Abstimmungskommentar verlauten:

*Es galt [...] ein Opfer zu bringen zur Rettung einer gefährdeten Industrie. Die Jasager contre coeur sind denn auch dieses Mal [...] durchaus nicht gering. Dann werden auch die fiskalischen Gesichtspunkte keine geringe Rolle gespielt haben. Die Aussicht auf vermehrte Steuern musste in breiten Volksschichten den Widerstand brechen.*³⁰⁶

Auch der Umstand, dass das neue Automobilgesetz auf zwei Jahre befristet war und die Vollziehungsverordnung für einmal bereits vor dem Abstimmungstermin vorlag, dürfte den Automobilbefürwortern zum Vorteil gereicht haben.

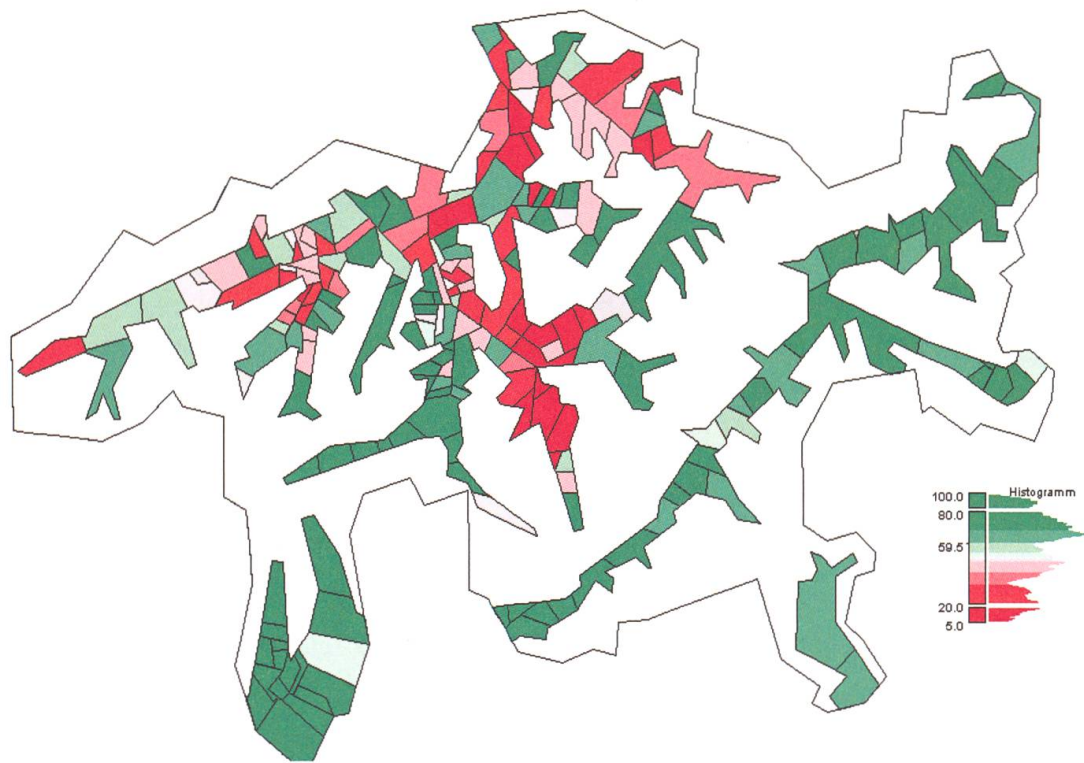
Der Blick auf die Abstimmungskarte offenbart sowohl Altbekanntes als auch Ungewöhnliches.

³⁰⁵ Zum Vergleich: Die Stimmbeteiligung der bisherigen Automobilabstimmungen im Überblick:

Abstimmungsdatum	13.10.1907	5.3.1911	21.3.1920	13.3.1921
Stimmbeteiligung	54%	71%	76%	72%
Abstimmungsdatum	22.5.1921	30.4.1922	24.6.1923	
Stimmbeteiligung	61%	72%	72%	

³⁰⁶ BT 25. Juni 1923.

Abb. 13: Abstimmungskarte zur Automobilabstimmung vom 24. Juni 1923;
Ja-Stimmenanteile nach Gemeinden.



Datengrundlage: StAGR II 5 p. Karte erstellt mit Hilfe von Mapresso. BFS, Mapresso, Neuchâtel 2004.

In nicht weniger als 16 der 39 Kreise erreichte die Vorlage eine räumlich geschlossene Mehrheit. Zu den am stärksten befürwortenden Gemeinden und Kreisen zählten sowohl die Tourismusgemeinden, die Hauptstadt Chur als auch das gesamte Ober- und Unterengadin. Hinzu kamen die Südtäler, das Münstertal sowie die Kreise Rheinwald, Schams, Avers und Safien. Je nach Region waren wohl verschiedene Ursachen für das Abstimmungsergebnis verantwortlich. Im Engadin dürfte die Dichte der Fremdenverkehrsorte den Ausschlag gegeben haben, im Münster- und Hinterrheintal die Aussicht auf eine Verbesserung und Verbilligung der regionalen Verkehrs- und Transportverhältnisse und in Chur der von verschiedener Seite in Aussicht gestellte Aufschwung für Handel und Gewerbe.

Die Automobilgegner erreichten eine Mehrheit in 80 Gemeinden. Diese konzentrierten sich insbesondere auf das Churer Rheintal, die Kreise Belfort, Churwalden und Oberhalbstein. Ein Grossteil der ablehnenden Gemeinden grenzte somit territorial unmittelbar an die geplante Durchgangsstrasse. Die

Furcht, von den Automobilisten auf dem Weg von und nach ihren Zielorten bloss durchfahren zu werden, dürfte das Stimmverhalten entscheidend beeinflusst haben.

5.5.4 Evaluation der Versuchszeit

Das neue Automobilgesetz trat bereits am 1. Juli 1923 in Kraft. Für die kommenden beiden Jahre ersetzte es das absolute Automobilverbot. Zumal das Gesetz nur als Provisorium konzipiert worden war, drängt sich die Frage auf, ob und inwiefern die Zulassung des Reiseautomobils akzeptiert wurde.

Die von den Tourismusverantwortlichen in das Automobil gesetzten Hoffnungen scheinen sich grösstenteils erfüllt zu haben. Zumindest lassen die Zahlen vermuten, dass die Aufhebung des Automobilverbots mit einer bedeutenden Zunahme des Gästeaufkommens verbunden war.³⁰⁷ Während der Sommersaison 1923 verzeichneten die Zähl- und Kontrollstellen insgesamt 3'261 einreisende Personenwagen, im Jahr darauf waren es bereits 5'042. In Form von Einreisetaxen resultierten daraus Direkteinnahmen von 41'627 bzw. 65'592 Franken.³⁰⁸

Doch nicht nur die Hotellerie, auch Handel und Gewerbe zeigten sich über die Ergebnisse befriedigt. Am 6. Februar 1925 liess etwa der Vorstand des Bündner Gewerbeverbandes den Kleinen Rat wissen, dass das Gewerbe auf Grund des *«regeren Fremdenverkehrs infolge des Automobils [...] einige Belebung verspürt habe»*.³⁰⁹ Auch die Bündnerische Handelskammer erachtete das Gesetz als positiv. Der Automobilverkehr habe die Strassenzüge neu belebt und überall Verdienst und Arbeit zurückgelassen.³¹⁰

Die Einführung des Lastautomobils in einigen Grenztalschaften bietet zudem ausreichend Evaluationsstoff. In Anwendung von Artikel 2 des neuen Gesetzes wurden verschiedenen Talschaften Sonderbewilligungen für den Einsatz von Lastautomobilen erteilt, so etwa am 6. November 1923 für die Strecke Thusis–Splügen–Hinterrhein. Die vom Gesetz vorgeschriebene Abstimmung hatte in der erwähnten Region ein eindeutiges Ja ergeben:

³⁰⁷ Botschaften des Kleinen Rates 1924, S. 109f.

³⁰⁸ Landesbericht GR 1923, S. 171; Landesbericht GR 1924, S. 189.

³⁰⁹ StAGR VIII 19 a, Vorstand des Bündner Gewerbeverbandes an den Kleinen Rat (2. Februar 1925).

³¹⁰ NBZ 15. Januar 1925.

	<i>Ja</i>	<i>Nein</i>
Kreis Rheinwald	120	5
Kreis Schams	108	74
Gemeinde Thusis	94	44
<i>Total</i>	<i>322</i>	<i>123</i>

Tab. 5: Ergebnis der Automobilabstimmung über die Zulassung auf der Strecke Thusis – Hinterrhein.

Für das klare Resultat ausschlaggebend dürfte die Aussicht auf eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse sowie die Verbilligung der Warentransporte gewesen sein. Zumindest waren dies die beiden Argumente, mit welchen ein siebenköpfiges Aktionskomitee im Vorfeld des Urnenganges um die Zustimmung der Bevölkerung warb.³¹¹

Mit 131 zu 0 Stimmen unterstützten die Stimmberechtigten der Gemeinde Medel (Lucmagn) den Antrag ihrer Gemeinde, Lebensmittel aus dem Tessin per Lastautomobil zu transportieren.³¹² Ebenfalls einstimmig zu Gunsten des Lastautomobils sprach sich die Stimmbevölkerung von Brusio aus.³¹³

Nicht ganz unproblematisch verlief indes die Konzessionsvergabe im Bergell. Nachdem das Kreisamt bei der Regierung um einen Lastautomobilkurs von der Kantonsgrenze bis nach Maloja und St. Moritz angefragt hatte, intervenierte die Berninabahn und mahnte zu einem umsichtigen und sparsamen Umgang mit den Konzessionen. In einem Brief an den Kleinen Rat zeigte die Direktion zwar durchaus Verständnis für die Bedürfnisse einer bahnlosen Talschaft wie des Bergells, betonte allerdings gleichzeitig die Notwendigkeit der Einhaltung von Schutzbestimmungen bezüglich der Eisenbahn:

Wir haben für solange nichts gegen den Lastwagenverkehr in's Bergell einzuwenden, als dieser nur den lokalen Bedürfnissen des Tales entgegenkommt. Anders würde sich die Sache gestalten, wenn der durchgehende Lastwagenverkehr Italien-Bergell-Engadin beabsichtigt sein sollte. Dank der niedrigen italieni-

³¹¹ StAGR Motorfahrzeuge VIII 19 a, Zirkular an die Gemeinden. Besagtes Aktionskomitee setzte sich wie folgt zusammen: J. Hanhart-Mani (Splügen); Dr. Martin Meuli (Chur-Hinterrhein); Forster-Meuly (Splügen); Martin Hunger (Andeer); J. Mani-Pedrett (Andeer); A. Roth (Thuisis); Standesbuchhalter Janett (Chur).

³¹² StAGR VIII 19 a, Gemeinde Medel (Lucmagn) an den Kleinen Rat (9. September und 9. Oktober 1923). Antwortschreiben der Regierung (12. Oktober 1923).

³¹³ StAGR VIII 19 a, Gemeinde Brusio an den Kleinen Rat (21. Februar 1924). Antwortschreiben der Regierung (25. Februar 1924).

*schen Valuta wäre es den ital. Lastwagenbesitzern möglich, uns aus dem Güterverkehr fast vollständig auszuschalten.*³¹⁴

In der Tat gestattete die Regierung den Lastautomobilbetrieb schliesslich nicht wie beantragt bis nach Maloja, sondern nur bis Casaccia.³¹⁵

Auch die RhB suchte ihr Heil in der Flucht nach vorne. Für den Fall, dass das Münstertal und die Grenzregion Schuls–Martinsbruck–Samnaun ein Gesuch um Lastautomobile beantragen würden, beanspruchte sie bei der Regierung ein Vorrecht bei der Konzessionsvergabe. Begründet wurde das Gesuch damit, dass auf diese Weise sichergestellt werden könne, dass die Zulieferung von den Endpunkten des Bahnnetzes aus erfolgen würde. Eine private Transportfirma würde indes das grenznahe Ausland als Zulieferer bevorzugen und somit sowohl der Bahn als auch der Bündner Volkswirtschaft schaden.³¹⁶

5.6 Die Rückkehr zum Automobilverbot (1925)

Mit dem Jahresende 1924 rückte auch das Ende des provisorischen Automobilgesetzes unvermeidbar näher. Allen Beteiligten war bewusst, dass nur ein neues Gesetz und somit zwangsläufig eine erneute Abstimmung die Rückkehr zum Gesetz von 1911 und dem darin enthaltenen Automobilverbot verhindern konnte. Der zuständige Departementsvorsteher Wilhelm Plattner (1868–1934) bemühte sich daher frühzeitig um die Ausarbeitung eines neuen Entwurfes. Es galt, so formulierte der Regierungsrat seine im Frühjahr 1924 mit einer Vernehmlassung in Angriff genommene Aufgabe gleich selber, eine Vorlage auszuarbeiten, *«die den verschiedenen Bedürfnissen und mancherlei Bedenken in der Weise Rechnung tragen solle, dass man mit Annahme durch das Volk rechnen darf»*.³¹⁷ In der Novembersession 1924 präsentierte Plattner dem Parlament schliesslich eine Gesetzesvorlage, deren grösster Wurf eine

³¹⁴ StAGR VIII 19 a, Direktion der Berninabahn an die Regierung (15. sowie 18. August 1923).

³¹⁵ VGR Herbstsession 1924, S. 45, 47, 54.

³¹⁶ StAGR VIII 19 a, Direktion der Rhätischen Bahn an die Regierung (11. Oktober 1923). Die Antwort der Regierung lautete dahingehend, dass bislang keine der beiden Regionen einen Automobildienst beantragt habe und man die Angelegenheit zu gegebener Zeit beraten werde.

³¹⁷ Besagte Vernehmlassung fand in Form einer Konferenz in der Gemeinde Filisur statt. StAGR VIII 19 a, Einladung des Regierungsrats zur Konferenz (9. April 1924).

allgemeine Zulassung des Personenautomobils auf sämtlichen Durchgangsstrassen war.³¹⁸

5.6.1 Die Vorlage im Detail

Wenngleich die rund dreieinhalb Sessionstage in Anspruch nehmende Beratung des Entwurfs anderes vermuten lassen könnte, bezüglich der nötigen Adaption der bündnerischen Automobilpolitik herrschte im Parlament weitestgehend Einigkeit. In diesem Sinne hielt der referierende Kommissionspräsident Friedrich Brügger (1854–1930) gleich zu Beginn der Sitzung fest: *«Im Grunde genommen möchte niemand mehr, dass wir Ende des Jahres wieder beim absoluten Automobilverbot anlangen.»*³¹⁹ Ein Blick in die Artikel des Entwurfs zeigt, wie weit dieser Konsens reichte und wo er an seine Grenzen stiess.

Artikel 1 des regierungsrätlichen Entwurfs sah eine allgemeine Zulassung von Motorfahrzeugen *«für Zwecke der Krankenpflege, des Veterinärdienstes, des Strassenunterhaltes, des Polizeidienstes und zur Hilfeleistung bei Unglücksfällen»* vor. Der Artikel wurde diskussionslos und einstimmig genehmigt.³²⁰

Der zweite Artikel betraf das Reiseautomobil, welchem fortan sämtliche Kommerzial- und Verbindungsstrassen offen stehen sollten. Nachdem die Abgeordneten verschiedener touristischer Zentren sowie der Präsident des bündnerischen Hoteliervereins Anton Stiffler-Vetsch nachdrücklich auf die Bedeutung des Automobils für den Fremdenverkehr und die Hotellerie hingewiesen hatte, passierte auch das Reiseautomobil die Verhandlungen unbeschadet.³²¹

Ebenfalls problemlos verlief die Erörterung des dritten Gesetzesartikels, welcher die Kautelen einer regierungsrätlichen Bewilligungspraxis für Lastautomobile und Personenomnibusse in Tal- und Ortschaften regelte. Als Konzessionskriterien sah das Gesetz die Zustimmung der örtlichen Bevölkerung sowie die Wahrung der Interessen der kantonalen Eisenbahnen vor. Die Regelung war das Produkt der Bemühungen, einerseits die Bahnen vor unnötiger Konkurrenz durch das Lastautomobil zu schützen, andererseits zur

³¹⁸ Botschaften des Kleinen Rates 1924, S. 109.

³¹⁹ VGR Herbstsession 1924, S. 102.

³²⁰ Botschaften des Kleinen Rates 1924, S. 113.

³²¹ VGR Herbstsession 1924, S. 105f.

Verbesserung der Verkehrs- und Transportbedürfnisse bahnloser Talschaften beizutragen.³²²

Als eigentliche Knackpunkte der Verhandlungen erwiesen sich die Geltungsdauer des Gesetzes sowie die Finanzierung des Strassenunterhalts. Entgegen der Empfehlung der Regierung, welche fürchtete, dass ein erneutes Provisorium sich hinderlich auf den Aufbau eines Tankstellen- und Werkstattnetzes auswirken könnte, beschloss der Grosse Rat das Gesetz auf maximal vier Jahre zu befristen. Demgegenüber rechtfertigte Ständerat Friedrich Brügger den von ihm unterstützten Antrag auf Befristung wie folgt:

*Der Gedanke des Verbots muss noch in der Luft bleiben und zwar nicht zuletzt, um auch ein Zwangsmittel zu haben für ein neues Strassengesetz. Man findet, die bisherige Verteilung der Last des Strassenunterhaltes sei ungerecht. Man schlägt deshalb ein Provisorium von vier Jahren vor. Man erwartet, in dieser Zeit werde es möglich sein, das Strassengesetz den neuen Verhältnissen anzupassen.*³²³

Die Gültigkeitsdauer des Automobilgesetzes hing somit von der Revision des geltenden Strassengesetzes aus dem Jahr 1882 ab. Brügger, von 1901 bis 1907 selber Vorsteher des Bau- und Forstdepartements, setzte mit dem Antrag seinen Amtsnachfolger dahingehend unter Druck, die Neuregelung der Strassenunterhaltsfrage innerhalb der nächsten vier Jahre zum Abschluss zu bringen. Dies entsprach zwar seit jeher einer Forderung der Automobilgegner (siehe Kapitel 4.1), doch wenn man bedenkt, dass die Umsetzung und Annahme des künftigen Strassengesetzes noch in weiter Ferne lagen, erscheint die Verkoppelung der beiden Vorlagen alles andere als unproblematisch. Dies bedeutete letztlich, so formulierte es der Historiker Peter Metz, «eine schwere politische Hypothek».³²⁴ Eine teilweise oder gar vollständige Übernahme der Unterhaltskosten durch den Kanton, wie dies im Verlauf der Debatte von verschiedenen Abgeordneten in Aussicht gestellt wurde, war mit zahlreichen offenen Fragen verknüpft, allen voran mit jener, ob und wie die ohnehin überstrapazierte Staatskasse (siehe Fussnote 289, S. 116) diese Mehrbelastung zu Gunsten der Gemeinden verkraften könne.³²⁵ Auch wusste

³²² VGR Herbstsession 1924, S. 225–229.

³²³ VGR Herbstsession 1924, S. 103.

³²⁴ METZ, Geschichte des Kantons Graubünden, Bd. 3, S. 174.

³²⁵ «Auf welche Weise sowohl der kantonale Fiskus als auch die Gemeinden eine Schonung und gar eine Entlastung erfahren sollten, schien jedoch rätselhaft.» Zitat nach METZ, Geschichte des Kantons Graubünden, Bd. 3, S. 175.

niemand, wieviele Einnahmen aus dem Kraftfahrzeugverkehr zur Deckung der Strassenunterhaltskosten erwirtschaftet werden müssten. Schliesslich würde es in Zukunft nicht mehr genügen, die Strassen einfach ‘nur’ zu unterhalten, man musste diese nach und nach den speziellen Bedürfnissen des motorisierten Verkehrs anpassen, was in erster Linie bedeutete, sie mit einer festen Strassenoberfläche auszustatten.³²⁶

An diesen zahlreichen Unsicherheiten änderte auch Artikel 13 des neuen Automobilgesetzes wenig, wonach für die vierjährige Übergangsfrist sämtliche vom Automobilverkehr generierten Direkteinnahmen zur Deckung der Mehrkosten im Strassenunterhalt eingesetzt werden sollten.

5.6.2 Der Abstimmungskampf

Am 18. Januar 1925 stimmten die Bündner zum neunten Mal über die Zukunft des Automobilverkehrs auf ihren Strassen ab. Dass die Tageszeitungen und Parteien sich im Vorfeld erneut für die Vorlage einsetzten, durfte inzwischen bereits vorausgesetzt werden. Folgender Ausschnitt aus dem Bündner Tagblatt widerspiegelt den allgemeinen Tenor der Redaktionsverlautbarungen und Parteikommunikés:

*Das Automobil, stetig besser ausgebaut, rasch und zugstark, ist schon und wird noch mehr das allgemeine Fuhrwerk für Alle und für Alles: Wohltätig für Notfälle, nützlich für die Volkswirtschaft, unentbehrlich für den Fremdenverkehr, wenn derselbe wieder aufblühen soll. Sehr viele Gäste kommen nur noch im eigenen Automobil, oder dann überhaupt nicht – anderswo sind sie willkommen genug.*³²⁷

In einem ähnlichen Sinne argumentierten verschiedene Interessenverbände aus den Bereichen Tourismus, Handel und Gewerbe.³²⁸

Doch auch die Gegner rührten ihre Abstimmungstrommel. In einem Flugblatt wetterte etwa ein «Initiativkomitee gegen das Auto» wie folgt:

³²⁶ In der Tat verschlang die Anpassung des Strassengesetzes an die Bedürfnisse des modernen Verkehrs in den kommenden Jahren weitaus mehr Geld, als die von der Regierung errechneten Beträge. Siehe hierzu METZ, Geschichte des Kantons Graubünden, Bd. 3, S. 175.

³²⁷ BT 12. Januar 1925.

³²⁸ MAISSEN, Der Kampf um das Automobil in Graubünden, Abbildungen S. 90–100.

*Wer bezahlt dem Bauer den Schaden, der links und rechts der Strasse durch den Staubstreifen entsteht? Wer bezahlt dem Häuserbesitzer an den Minderwert seines Hauses etwas? Wie werden die Toten, die die Automobilisten auf dem Gewissen haben, wieder lebendig gemacht? Für wen ist die Strasse da? Für uns oder für fremde Automobilisten? Bündnervolk! Du hast vor Jahrhunderten nicht zuletzt für die Freiheit der Strassen die Zwingherrenburgen gebrochen, lass heute die modernen Strassenzwingherren nicht aufkommen.*³²⁹

Die externen Kosten des Automobilverkehrs, die Unfallgefahr, die Privatisierung der öffentlichen Strassen durch die Automobilisten und die Konkurrenzierung der Rhätischen Bahn waren demnach die Hauptargumente der Gegner. Als Pendant in Bildform erschien die Ablehnung des Automobils in Form illustrierter Flugblätter der folgenden Art:



*Abb. 14: Gegnerisches Flugblatt zur Automobilabstimmung vom 18. Januar 1925.*³³⁰

*Quelle: KBGR;
Signatur Upu 34*

³²⁹ Zit. nach METZ, Geschichte des Kantons Graubünden, Bd. 3, S. 160f.

³³⁰ Die Illustration ist mit H. Schaad signiert. Gemäss Felici Maissen handelt es sich dabei wahrscheinlich um Hans Schaad, geb. 1890, Zeichner und Illustrator bei der 'Schweizer Illustrierten Zeitung'. Siehe HBLs, Bd. 6, S. 113; siehe auch: MAISSEN, Der Kampf um das Automobil, Fussnote 266.

Für besonderes Aufsehen sorgte ein gegnerisches Flugblatt, welches, so berichteten die Tageszeitungen übereinstimmend, mit Geldern ausländischer Fremdenverkehrszentren finanziert worden sei, um dem Bündner Tourismus zu schaden. Die Bündner Presse empörte sich – ob zu Recht oder nicht sei angesichts der dürftigen Beweislage dahingestellt – ob dieser Einmischung in die Bündner Angelegenheiten. In der Folge versuchte man die Affäre zu Gunsten der eigenen Interessen auszuschlachten. So meinte etwa die Neue Bündner Zeitung, dass es auf die *«dunklen Manöver und plumpen Versuche von auswärts»* nur eine Antwort geben könne, und zwar in Form einer Annahme des neuen Automobilgesetzes.³³¹

Wie schon im Grossen Rat gab vor allem die Strassenunterhaltsfrage sowie die Verkoppelung von Strassen- und Automobilgesetz Anlass zu Debatten. Ein Leserbrief im Freien Rätier resümierte gar, dass die Bedenken der Gegner fast ausschliesslich mit der Frage des Strassenunterhalts in Zusammenhang stehen würden.³³² Insbesondere bezweifelten die Gegner, dass die vom Kraftfahrzeugverkehr generierten Einnahmen zur Deckung der von ihm verursachten Mehrkosten ausreichen würden. Im Gegenteil: Man würde letzten Endes mehr bezahlen müssen als bisher.³³³

5.6.3 Das Abstimmungsergebnis

Am Ende des Abstimmungstages standen sich 12'700 Nein- zu 11'143 Ja-Stimmen gegenüber. Mit 1'557 Stimmen Unterschied unterlagen die Befürworter des neuen Automobilgesetzes denkbar knapp. Die Stimmbeteiligung erreichte mit 81% einen Höchstwert.

In den Abstimmungskommentaren der Presse wurde einerseits die Unzufriedenheit über den Ausgang der Abstimmung deutsch und deutlich zu Papier gebracht, andererseits scheuten sich die Redaktionen nicht, mildernde Umstände geltend zu machen. Sowohl die Neue Bündner Zeitung als auch das Bündner Tagblatt wiesen auf eine nach wie vor tief sitzende Vertrauenskrise hin, welche die Bürger an der wortgetreuen Umsetzung der Automobilverordnung habe zweifeln lassen.³³⁴ Als einen speziellen und ungemein wichtigen Ablehnungsgrund erwähnte die Neue Bündner Zeitung ausserdem

³³¹ NBZ 16. Januar 1925.

³³² NBZ 6. Januar 1925.

³³³ NBZ 8. Januar 1925.

³³⁴ NBZ 19. Januar 1925, siehe auch BT 19. Januar 1925.

einige negative Erfahrungen, welche im Vorfeld der Abstimmung unter der Bevölkerung in Form von Gerüchten die Runde machten. Allzu oft habe man hören müssen, dass die Polizei gegenüber den Automobilisten geradezu «ohnmächtig» gewesen sei und dass auf Bitten der Hotellerie hin zahlreiche Geschwindigkeitsübertretungen ungeahndet blieben, um die Gäste nicht zu verärgern.³³⁵

Der Freie Rätier machte «die alte Abneigung gegen das Auto und die Furcht vor der Konkurrenzierung der Bahnen» für das Abstimmungsergebnis verantwortlich. Mit Blick auf die Auswirkungen des Ergebnisses auf den Fremdenverkehr bemerkte er fast schon zynisch, dass der Hotellerie des benachbarten Auslandes am heutigen Tage grosses Heil widerfahren sei.³³⁶

Einig war sich die Presse dahingehend, dass das Ergebnis der Abstimmung nicht als ein Ja zum absoluten Automobilverbot, sondern ausschliesslich als ein Nein zur neuen Automobilvorlage zu verstehen sei. Im Hinblick auf die weiteren Entwicklungen erwartete man allgemein, dass es nun wohl oder übel an den Bundesbehörden sei, sich der Angelegenheit anzunehmen.³³⁷

Für besonderen Wirbel sorgte die nur knappe Zustimmung in einzelnen Tourismusgemeinden. In Flims, Davos und Celerina erreichte der Ja-Stimmenanteil nur mit ein bis zwei Prozenten eine Mehrheit. In Pontresina (40 %), Sils im Engadin (47 %), Scuol (49 %) und Samedan (46 %) trugen gar die Gegner der Vorlage den Sieg davon. Die Neue Bündner Zeitung kommentierte die Zahlen mit folgenden Worten:

*Die Fremdenzentren hätten es, wie die Zahlen beweisen, trotz der fast durchwegs ablehnenden Haltung der reinen Bauerngehenden [...] in der Hand gehabt, durch ein wuchtiges Einstehen für das Rad der Zeit die Situation zu retten. Sie haben aber verschmäht, das Tor zu öffnen, indem sie entweder recht lahm bejahten oder geradezu feindselig demonstrierten, so dass man kein Recht mehr hat, den traditionell autofuribunden Gemeinden Vorwürfe zu machen.*³³⁸

Für die zweite Überraschung sorgte das Engadin: Von den 23 Ober- und Unterengadiner Gemeinden, welche noch im Sommer 1923 geschlossen für das Gesetz mit limitierter Geltungsdauer gestimmt hatten, erreichte

³³⁵ NBZ 19. Januar 1925.

³³⁶ FR 19. Januar 1925.

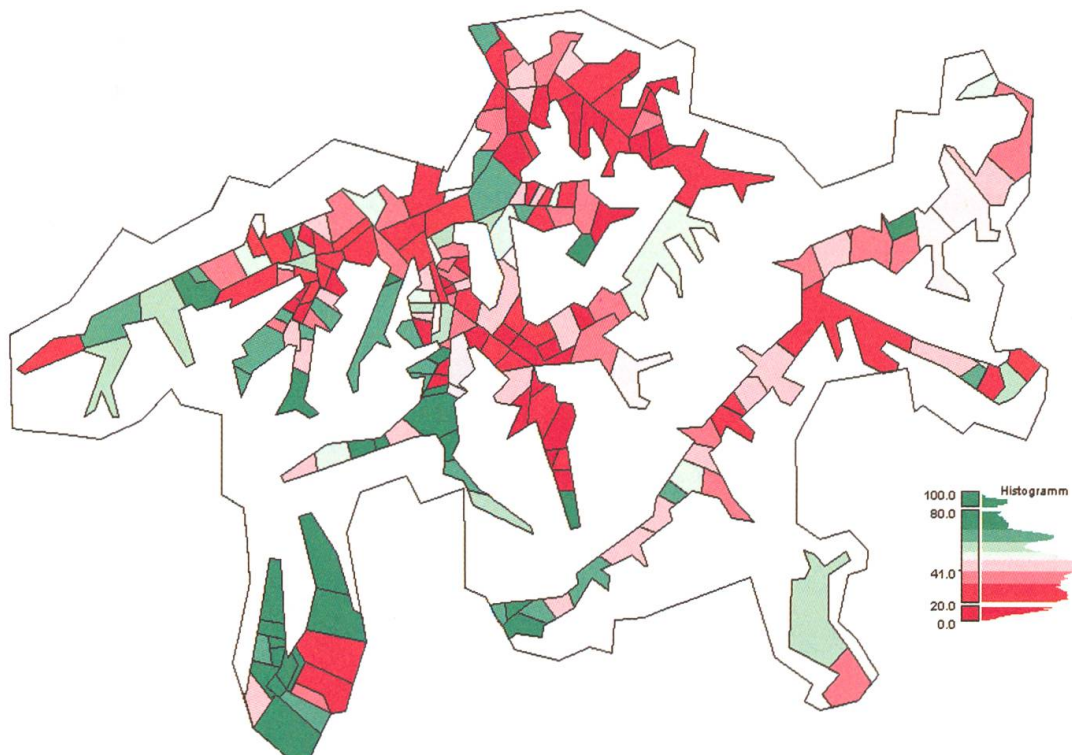
³³⁷ BT 19. Januar 1925.

³³⁸ NBZ 19. Januar 1925. Siehe auch BT 19. Januar 1925.

die aktuelle Vorlage in nur vier Gemeinden die Mehrheit. Es waren dies St. Moritz (67%), Celerina (51%), Samnaun (51%) und Ftan (78%). Dieses Ergebnis dürfte wohl massgeblich mit den Erfahrungen aus der zweijährigen Versuchsphase zusammenhängen. In dem lang gezogenen Alpental, wo zahlreiche Dörfer direkt an der Talstrasse lagen, führte die Dichte an Fremdenverkehrsarten auch zu einer besonderen Belastung durch den motorisierten Durchgangs- und Ausflugsverkehr.

Für die negativen Abstimmungsentscheide in drei Gemeinden des bis dahin stets automobilfreundlichen Misox dürfte ein Automobilunfall während der zweijährigen Versuchsphase verantwortlich gewesen sein, bei dem gemäss einem Zeitungsbericht der Neuen Bündner Zeitung eine junge Frau angefahren und verletzt liegen gelassen wurde.³³⁹

Abb. 15: Abstimmungskarte zur Automobilabstimmung vom 18. Januar 1925; Ja-Stimmenanteil nach Gemeinden.



Datengrundlage: StAGR II 5 p. Karte erstellt mit Hilfe von Mapresso. BFS, Mapresso, Neuchâtel 2004.

³³⁹ NBZ 1. August 1924.

Das Abstimmungsergebnis löste in weiten Kreisen einen Sturm der Entrüstung aus. Verschiedene Privatpersonen, Kreisämter, Gemeinden und Interessenverbände machten ihrem Ärger und Bedauern über die Rückkehr zum absoluten Automobilverbot in Form von Beschwerdebriefen an die Regierung Luft. So interpretierte etwa Dr. E. Töndury aus Samedan das Abstimmungsergebnis als Resultat einer *«Verneinung der Solidarität unter den verschiedenen Erwerbsklassen»*. Aus Missgunst, Neid und Gleichgültigkeit habe man sich in Verkennung der Zeitlage und der vitalsten Interessen der Tourismusindustrie dazu verleiten lassen, *«ein Gesetz zu verwerfen, das dazu bestimmt war, den Verkehr neu zu beleben und damit dem ganzen Volke neue Einnahmequellen und erhöhten Wohlstand zu verschaffen!»*³⁴⁰

Der Churer Stadtrat und der Vorstand des Bündner Gewerbeverbandes beriefen sich übereinstimmend auf die positiven Erfahrungen aus den letzten beiden Testjahren und stellten klar, dass die Rückkehr zum starren Autoverbot für sie mit erheblichen wirtschaftlichen Nachteilen verbunden sei.³⁴¹

Auch mehrere bahnlose Talschaften, allen voran die Kreise Avers, Rheinwald, Schams und Münstertal beschwerten sich über die allgemeine Verkennung der Bedeutung des Automobils für ihre Region. Auch hier fehlte es nicht an klaren Worten:

[...] *Es ist ein offenes Unrecht, eine abseits der Bahn gelegene Talschaft um die Möglichkeit eines neuen Verkehrsaufschwunges zu bringen, und dieses Unrecht wird nicht besser dadurch, dass es von der Mehrheit des eigenen Volkes begangen wird. [...] Der möglichst freie und ungehinderte Strassenverkehr ist für unsere Landesgegend [...] eine Lebensfrage.*³⁴²

Eine weitere Kategorie von Beschwerde- und Bittbriefen entstammte der Feder touristischer Interessenvertretungen. Dazu zählten etwa die Verkehrsvereine Chur, Davos und Oberengadin. Der Schweizerische Verkehrsverein und die Schweizerische Verkehrszentrale Zürich zeigten sich ebenfalls besorgt angesichts des negativen Images, welches der Volksentscheid im In- und Aus-

³⁴⁰ StAGR VIII 19 a, Dr. Töndury an den Kleinen Rat (21. Januar 1921).

³⁴¹ StAGR VIII 19 a, Der Stadtrat von Chur an den Kleinen Rat (27. Januar 1925). Der Vorstand des Bündner Gewerbeverbandes an den Kleinen Rat (6. Februar 1925).

³⁴² StAGR VIII 19 a, Verkehrsverein Splügen-Bernhardin an den Kleinen Rat (28. Januar 1925). Siehe auch: Kreisamt Rheinwald an den Kleinen Rat (12. Februar 1925). Kreisamt Avers an den Kleinen Rat (8. Februar 1925).

land hervorgerufen habe und befürchteten, dass die ausländische Konkurrenz die Gelegenheit nützen werde, der Schweiz die Kundschaft abspenstig zu machen.³⁴³

Die Regierung zeigte ihrerseits in ihrer Botschaft vom 29. Mai 1925 Verständnis für die Beschwerden der nur knapp unterlegenen Automobilbefürworter:

*Es darf nicht länger sein, dass um zum Teil vielleicht gerechtfertigter, zum Teil aber gewiss übertriebener Bedenken, Nachteile und Unbequemlichkeiten willen eine kleine Mehrheit des Volkes einer grossen Minderheit die Benützung aller kantonalen, aus öffentlichen Mitteln angelegten Strassen vorenthält. Ein grosser Teil dieser Minderheit ist an der Zulassung eines durch Gesetz geregelten Automobilverkehrs in hohem Masse direkt interessiert und empfindet den jetzigen Zustand des vollständigen Ausschlusses des Automobils als eine schwere Hintansetzung und Beeinträchtigung wichtiger Erwerbs- und Lebensinteressen. Insbesondere aber erscheint es uns als unabwendliche Pflicht der bündnerischen Volksgemeinschaft, den abseits der Eisenbahnen liegenden und daher im allgemeinen Verkehrsleben zu kurz kommenden Talschaften und Gemeinden, speziell auch denjenigen jenseits der Berge, ein Verkehrsmittel, das zur Befriedigung ihrer wichtigen Verkehrs- und Talschaftsinteressen nun einmal unentbehrlich geworden ist, nicht mehr länger vorzuenthalten.*³⁴⁴

5.7 Die Aufhebung des Automobilverbots (1925)

Aus dem heftigen Widerstand aus Kreisen der Tourismusbranche und den bahnlosen Talschaften organisierte sich bald ein 66-köpfiges Komitee, welches eine möglichst rasche Aufhebung des absoluten Automobilverbots anstrebte. Unter der Federführung des Juristen und Grossratsabgeordneten Anton Meuli (1878–1943) machten sich die Initianten an die Ausarbeitung eines neuen

³⁴³ Weitere Beschwerden und Bittbriefe trafen ein vom Kreisamt Churwalden, von den Verkehrsvereinen Davos, Oberengadin und Chur, vom Bündnerischen Ärzteverein sowie vom Bündnerischen Ingenieur- und Architektenverein.

³⁴⁴ Abschiede des Grossen Rates 1925, S. 5f.

Automobilgesetzes und kurz darauf an das Sammeln der von der Verfassung vorgesehenen 3'000 Unterschriften. Bereits am 1. Mai 1925, nur 3½ Monate nach der letzten Automobilabstimmung, reichte das Initiativkomitee seinen Gesetzesvorschlag zusammen mit 6'699 amtlich beglaubigten Unterschriften ein.³⁴⁵ Niemals zuvor waren in Graubünden für ein Initiativbegehren so viele Unterschriften, noch dazu in so kurzer Zeit gesammelt worden.³⁴⁶

Dass die Initianten nicht einfach das Parlament mit der Ausarbeitung eines neuen Automobilgesetzes beauftragten, sondern von ihrem Recht Gebrauch machten, einen eigenen Gesetzesvorschlag einzureichen, beschleunigte nicht nur das politische Verfahren, sondern befreite auch vom Vorwurf, den in der Januarabstimmung manifestierten Volkswillen nicht respektieren zu wollen. Diese Vorgehensweise barg indes den Nachteil in sich, dass dem Parlament nichts anderes übrig blieb, als die Initiative tale quale anzunehmen oder abzulehnen. Jede noch so kleine Änderung wäre nur mittels eines Gegenvorschlags möglich gewesen.³⁴⁷

5.7.1 Inhalt und Rezeption der Initiativvorlage

Artikel 1 des Initiativbegehrens sah eine allgemeine Zulassung von Motorfahrzeugen für Sanitäts- und Polizeidienste sowie Unterhalts- und Hilfeleistungen vor. Es war dies seinerzeit das erklärte Minimalziel der Automobilabstimmung von 1922 (siehe Kapitel 5.4). Damals noch mit einer knappen Mehrheit abgelehnt, gingen die automobilpolitischen Forderungen und Vorstellungen der Initianten inzwischen weit darüber hinaus. Mit einem Ausnahmegesetz für die Kranken- und Feuerwehrautomobile waren die Befürworter, allen voran die bahnlosen Täler und die Tourismusorte, inzwischen längst nicht mehr zufrieden zu stellen.

Artikel 2 wollte dem Personenautomobil mit bis zu 8 Sitzplätzen die wichtigsten Durchgangsstrassen öffnen. Dazu zählten (Vgl. Karte 1, S. 45):

- sämtliche Kommerzialstrassen sowie die Strecke zwischen Thusis und Tiefencastel,
- die Verbindungsstrasse durch das Engadin (bis Pontresina und Martinsbruck),

³⁴⁵ VGR Frühjahrssession 1925, S. 114.

³⁴⁶ NBZ 16. Juni 1925.

³⁴⁷ VGR Frühjahrssession 1925, S. 114.

- die Verbindungsstrasse durch das Oberland mit den Pässen Lukmanier und Oberalp,
- die Verbindungsstrasse durch das Prättigau über den Flüelapass nach Susch,
- die Verbindungsstrasse von Zernez ins Münstertal.

Gegenüber dem abgelehnten Gesetzesentwurf von 1924 (siehe Kapitel 5.6.1), welcher die Öffnung sämtlicher Kommerzial- und Verbindungsstrassen vorgesehen hatte, bedeutete dies eine bedeutende Reduzierung der Ansprüche. Statt zirka 1'000 km Strassenlänge sollten dem Personenautomobil nur noch 600 km offen stehen.³⁴⁸ Die Pässe Albula und Bernina blieben, vermutlich mit Rücksicht auf die dort verkehrenden Bahnen, für das Personenautomobil gesperrt.

Artikel 3 des Gesetzes relativierte diesen Grundsatz jedoch dahingehend, dass er alle Gemeinden ermächtigte, den Automobilverkehr auf ihrem Gebiet zu gestatten.

Das Lastautomobil und der Personenomnibus sollten nur in den bahnlosen Tälern, im Ortsverkehr ausschliesslich auf Geheiss einer lokalen Bevölkerungsmehrheit und nur bis zur nächsten Bahnstation zugelassen werden (Artikel 4). Diese als Schutzmassnahme für die kantonalen Bahnen gedachten Bestimmungen wurden später auch vom Schweizerische Bundesgericht gutgeheissen.³⁴⁹ Ein anderer Absatz des Artikels vier, nämlich die Regelung, wonach das Fahren mit Motorrädern «*nur für Kantonseinwohner*» gestattet sei, wurde hingegen vom Lausanner Gerichtshof als verfassungswidrig erklärt, weil es gegen den Grundsatz der Rechtsgleichheit verstosse.³⁵⁰

Hauptkonfliktpunkt der Beratungen bildete erneut die Strassenunterhaltsfrage. Die Initiative sah vor, sämtliche Einnahmen (schätzungsweise 200'000 bis 240'000 Fr.) aus dem Automobilverkehr für den Strassenunterhalt einzuset-

³⁴⁸ Abschiede, 1925, S. 2. Für das Jahr 1897: GILLI, Das Strassennetz des Kantons Graubünden; SOLCA, Zusammenstellung der vom Kanton gebauten Strassen 1780–1931. Für das Personenautomobil gesperrt blieben folgende Tal- und Verbindungsstrassen: Lugnezer Strasse, Safierstrasse, Berninastrasse, Albulastrasse, Averser Strasse, Schanfiggerstrasse, Samnaunerstrasse, Landwasserstrasse, Calancastrasse.

³⁴⁹ CLAVUOT, Der Kanton Graubünden und das neue eidg. Automobilgesetz.

³⁵⁰ Vor das Bundesgericht war die Angelegenheit gelangt, weil ein Motorradfahrer aus St. Gallen gegen die diskriminierende Regelung geklagt hatte. MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 155. Ein Motorradverbot für Auswärtige war bereits in der Vorlage zur Januarabstimmung des Jahres 1925 statuiert worden. Siehe hierzu: VGR Herbstsession 1924, S. 117–119.

zen. Je ein Viertel der Einnahmen, also 40'000 bis 60'000 Franken würde den Gemeinden für den Unterhalt der insgesamt 210 km Verbindungs- und 350 km Kommerzialstrassen auf ihrem Gebiet zur Verfügung gestellt werden. Dies würde einem jährlichen Kilometerbetrag von ca. 190–285 Franken für die Verbindungsstrassen und 114–171 Franken für die Kommerzialstrassen entsprechen. Faktisch bedeutete der Verteilschlüssel also eine erhebliche Begünstigung der bislang benachteiligten Verbindungsstrassen.

Die zweite Hälfte (schätzungsweise 100–120'000 Franken) war gemäss Initiativvorschlag für den Kanton zur Verbesserung und Verbreiterung der Strassen vorgesehen.³⁵¹

Auch punkto Buss- und Strafkompetenzen (Art. 6) sahen die Initianten gegenüber früheren Jahren einige wesentliche Änderungen vor. Die Gemeindepolizeiorgane, nicht wie bisher die auf wenige Posten konzentrierten Landjäger, erhielten die Kompetenz, über die Einhaltung der Fahrvorschriften zu wachen, im Übertretungsfalle einzugreifen und Bussen zu verhängen. Der Grosse Rat umschrieb den Zweck dieser Kompetenzverlagerung wie folgt:

*Damit soll eine möglichst rasche Erledigung dieser Straffälle und eine möglichst genaue Kontrolle speziell der einzuhaltenden Fahrgeschwindigkeiten [40 km/h ausserorts; 12 km/h innerorts und beim Kreuzen (Art.7)] erreicht werden.*³⁵²

Ausserdem sah das Gesetz vor, dass im Minimum ein Drittel, sofern es zu keinem Personen- oder Sachschaden gekommen war sogar der gesamte Bussbetrag der Gemeindekasse zufallen sollte.

Der Kleine Rat und die grossrätliche Kommission befürworteten die Initiative aus volkswirtschaftlichen Gründen.³⁵³ So meinte etwa Regierungsrat Christian Michel (1864–1950), Vorsteher des Erziehungsdepartements:

Gewiss bringt das Auto direkt für die Grosszahl der Kantons-einwohner fast nur Unannehmlichkeiten, allein der materielle Vorteil für die Allgemeinheit ist so gross, dass wir ihm unser Land nicht länger verschliessen sollten. Wird sind in Graubünden auf den Fremdenverkehr angewiesen und müssen das

³⁵¹ VGR Frühjahrssession 1925, S. 115; Abschiede des Grossen Rates 1925, S. 3.

³⁵² Abschiede des Grossen Rates, 1925, S. 3.

³⁵³ VGR Frühjahrssession 1925, S. 114.

*Luxusauto mit seinen reichen Insassen zu unseren weltberühmten Fremdenzentren hereinlassen.*³⁵⁴

Aus denselben Gründen setzten sich auch die Bündner Tageszeitungen für eine Annahme der Initiative ein. Vor dem Hintergrund, dass «die zugegebenen Nachteile» des Automobils «durch die grossen Vorteile für die Allgemeinheit» aufgehoben würden, empfahl etwa die Neue Bündner Zeitung ihren Lesern die Vorlage «im allgemeinen volkswirtschaftlichen Interesse» anzunehmen.³⁵⁵

Von den Wirtschafts- und Steuerverhältnissen abgesehen, spielte ausserdem die Tatsache, dass die Automobilfrage demnächst auf Bundesebene angegangen werden sollte, eine wesentliche Rolle. Eine eigene Lösung, welche die besonderen Interessen und Bedürfnisse des Kantons berücksichtige, sei dem Diktat aus Bern auf jeden Fall vorzuziehen.³⁵⁶ Entsprechend war die Abstimmungsempfehlung des Freien Rätiers zugleich als Mahnung konzipiert:

*Die [nächste] Abstimmung wird der Bund vornehmen, denn wenn auch dieser letzte Appell an das Volk, das wichtigste Problem moderner Verkehrspolitik selbständig zu lösen, ungehört verhallt, dann sind alle Rechtsmittel erschöpft und der Bundesrat kann nicht nur, sondern muss das Gesetz anwenden und die Durchgangsstrassen öffnen, denn unter dem absoluten Automobilverbot leidet nicht nur Graubünden, sondern die ganze Ostschweiz.*³⁵⁷

Eine Reihe von Artikeln, so auch die hier vorgestellte Stellungnahme des Direktors der Rhätischen Bahn, Gustav Bener (1873–1946), betonten den Umstand, dass ein kantonales Automobilgesetz einer Öffnung der Durchgangsstrasse durch den Bund aus zwei Gründen vorzuziehen sei. Zum einen sehe die Initiative weit reichende Schutzvorkehrungen für die kantonalen Eisenbahnen vor, zum anderen gehe im Falle einer zwangsweisen Strassenöffnung durch den Bund jeglicher Anspruch auf die Erhebung einer Einreisegebühr verloren. Das Auto komme so oder so:

³⁵⁴ VGR Frühjahrssession 1925, S. 119.

³⁵⁵ NBZ 19. Juni 1925.

³⁵⁶ VGR Frühjahrssession 1925, S. 114f. Regierungsrat Plattner (S. 115) und Abgeordneter Meuli (Initiativkomitee) äusserten sich im weiteren Verlauf der Sitzung übereinstimmend. Siehe auch Abschiede des Grossen Rates 1925, S. 5.

³⁵⁷ FR 19. Juni 1925.

*Für alle Kantonsbürger [...] stellt sich heute die Frage einfach so: Wollen wir den ganzen teuren Strassenunterhalt im Kanton auch künftig durch kantonale oder kommunale Steuern selbst tragen, [...] oder wollen wir selber entscheiden, was für Graubünden erträglich ist und uns dabei zugleich eine grosse Einnahmequelle sichern, die uns bei Regelung durch den Bund grösstenteils verloren ginge.*³⁵⁸

Drei Tage vor der Abstimmung veröffentlichten ausserdem sämtliche Tageszeitungen einen Aufruf der Kreisämter Avers, Bergell, Calanca, Lugnez, Mesocco, Münstertal, Rheinwald, Roveredo, Safien und Schams an die Stimmberechtigten, worin sie eindringlich für die notwendige Verbesserung der dortigen Verkehrsverhältnisse plädierten. Es handelte sich hierbei mehrheitlich um Kreise, welche nicht mit dem kantonalen Eisenbahnnetz verbunden waren.³⁵⁹

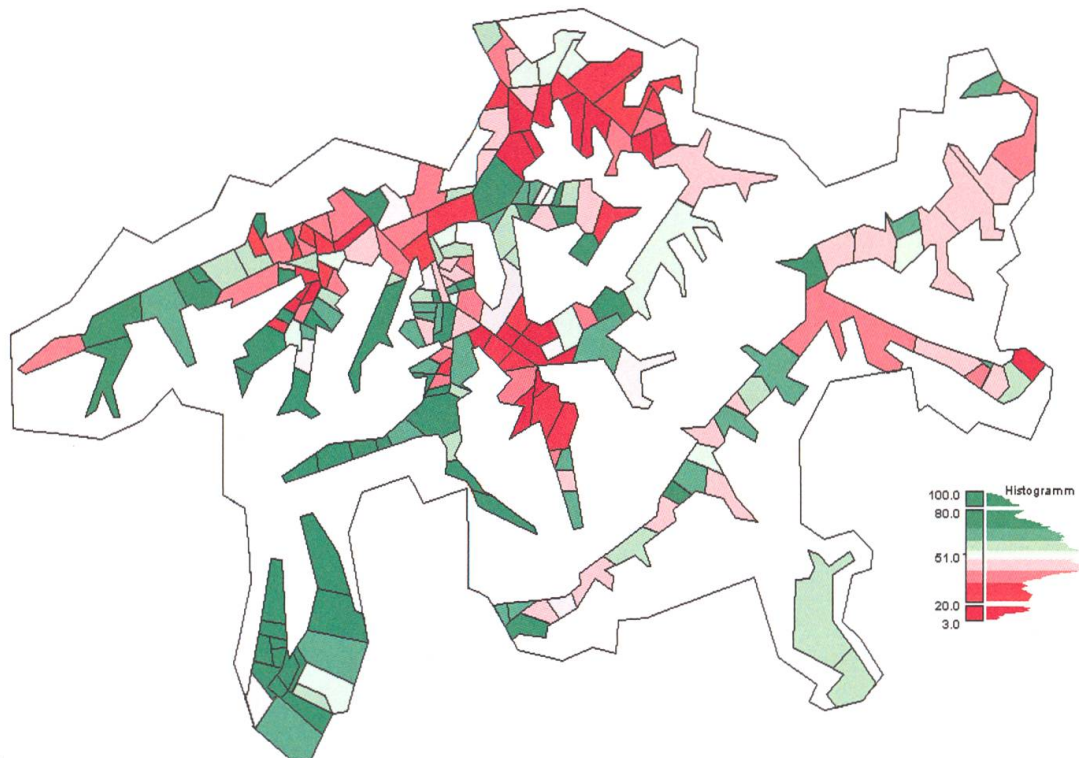
5.7.2 Das Abstimmungsergebnis

Die Abstimmung fand am 21. Juni 1925. statt. Seit der letzten Automobilabstimmung waren gerade einmal fünf Monate vergangen. Bei einer Stimmbeteiligung von 73% wurde das Gesetz mit 11'318 Ja (52%) gegen 10'271 Nein-Stimmen angenommen. Fortan stand dem Automobil endgültig ein Grossteil der Bündner Strassen offen. Gleichzeitig offenbarte das Ergebnis, dass die Automobilgegner in der Bevölkerung nach wie vor über einen bedeutenden Rückhalt verfügten. Wie schon in früheren Abstimmungen waren Gegner und Befürworter des Automobils regional sehr unterschiedlich verteilt. Während die Nein-Stimmen vor allem im Prättigau, dem Churer Rheintal (V Dörfer), dem Oberhalbstein sowie Teilen der Surselva gehäuft auftraten, stammten die Stimmen für die Initiative primär aus den Tourismusregionen, den Bündner Südtälern, der Hauptstadt sowie den bahnlosen Gegenden. (siehe Abb.16, S. 140).

³⁵⁸ FR 19. Juni 1925.

³⁵⁹ NBZ, BT und FR 18. Juni 1925.

Abb. 16: Abstimmungskarte zur Automobilabstimmung vom 21. Juni 1925; Ja-Stimmenanteil nach Gemeinden.



Datengrundlage: StAGR II 5 p. Karte erstellt mit Hilfe von Mapresso. BFS, Mapresso, Neuchâtel 2004.

Die Bündner Presse war sich hinsichtlich der Ursachen für die Ja-Mehrheit weitestgehend einig. Das Bündner Tagblatt machte drei Gründe namhaft:

Das Hauptverdienst gebührt unzweifelhaft der geschickten Taktik des Initiativkomitees, welches sich peinlich hütete, in die früher gemachten Fehler zurückzufallen [...]. Sodann fiel auch zugunsten der Vorlage die geringere Stimmbeteiligung in die Wagschale, welche in der Hauptsache die Zahl der Neinsager verringerte. Von nicht zu unterschätzendem Einfluss mag dann endlich auch die Tatsache gewesen sein, dass man trotz geringer Sympathie für das Auto dennoch aus materiellen und ideellen Gründen eine kantonale Regelung der Angelegenheit einer Diktatur des Bundes vorzog.³⁶⁰

³⁶⁰ BT 22. Juni 1925.

Die Neue Bündner Zeitung sah es ähnlich. Auch sie brachte klar zum Ausdruck, dass das Automobil seinen Sieg eher der Resignation der Gegner als einer wirklichen Überzeugung verdankte:

Die Erkenntnis, dass es – angesichts der bevorstehenden eidg. Regelung – unnütz sei, länger dem Rad der eilenden Zeit in die Speichen fallen zu wollen, und dass das verpönte Auto zum mindesten das kleinere Übel sei, als die chinesische Mauer des absoluten und radikalen Verbots, brach durch, rang sich mühsam von der widerstrebenden Seele.³⁶¹

Wie im Jahre 1923 entsprang der Entscheid zu Gunsten des Automobils also weniger einer inneren Haltung als viel mehr einer wirtschaftlichen Notwendigkeit. Dies gilt allerdings nicht für die bahnlosen und/oder touristisch ausgerichteten Regionen, wo das Automobil in der Regel bereits seit 1918/19 über eine mehrheitsfähige Basis verfügte.

Tab. 6: Die wichtigsten Kennzahlen der Bündner Automobilabstimmungen im Überblick.

<i>Abstimmung</i>	<i>Stimm- beteiligung</i>	<i>Ja</i>	<i>Nein</i>	<i>Ja-Stimmen- anteil</i>
13.10.1907	54 %	2074	11184	16 %
05.03.1911	71 %	6115	11977	34 % ³⁶²
21.03.1920	76 %	6754	14644	32 %
13.03.1921	72 %	7569	12987	37 %
22.05.1921	61 %	4828	12675	28 %
30.04.1922	72 %	10381	10842	49 %
24.06.1923	72 %	11442	9104	56 %
18.01.1925	81 %	11143	12700	47 %
21.06.1925	73 %	11318	10271	52 %

³⁶¹ NBZ 22. Juni 1925.

³⁶² Anteil der Stimmen, welche nicht für die Initiative, also das absolute Automobilverbot waren (siehe Kapitel 3.3.1).

Die verschiedentlich geäusserte Vermutung, wonach der späte Abstimmungstermin wesentlich zur Annahme des Gesetzes beigetragen habe, lässt sich nicht mit Sicherheit bestätigen.³⁶³ Ein begünstigender Einfluss freilich ist im Vergleich zur ausserordentlich hohen Stimmbeteiligung der Januarabstimmung feststellbar, nicht jedoch im Vergleich zu den Werten früherer Automobilabstimmungen (siehe Tab. 6, S. 141).

5.7.3 Die weiteren Entwicklungen

Das neue Automobilgesetz trat mit Annahme durch das Stimmvolk in Kraft. Aus der Retrospektive setzte der Abstimmungsentscheid vom 21. Juni 1925 einen endgültigen Schlussstrich unter das Kapitel des absoluten Automobilverbots. In Tat und Wahrheit blieb jedoch die Haltung der Bündner Bevölkerung dem Automobil gegenüber den ganzen Sommer 1925 über ein aktuelles Thema. Die wichtigste Ursache hierfür bildete die Handhabung der Buss- und Strafbestimmungen durch die Gemeindepolizeiorgane. Am 3. Juli 1925 hatte der Kleine Rat die *«Verordnung über gemeindepolizeiliche Behandlungen von Übertretungen der Vorschriften über den Automobilverkehr»* erlassen.³⁶⁴ Diese übertrug den Gemeindevorständen das Recht, eine oder mehrere Personen zur Einhaltung der Strassenverkehrsordnung einzusetzen (Art.6). Ein *«begründeter Verdacht»* auf eine Überschreitung der Tempolimiten reichte aus, um fehlbare Automobilisten vor Ort mit einem Bussgeld von bis zu 30 Franken zu belegen. Es dauerte nicht lange, bis man in Automobilistenkreisen monierte, dass der Eifer verschiedener Ordnungshüter sich weniger auf die übertretene Geschwindigkeit beziehe, sondern viel mehr auf die Aufbesserung der Gemeindefinanzen. In der Folge beschwerten sich mehrere Automobilisten beim Kleinen Rat über die Schikanen und Unfreundlichkeit der Kontrolleure. Auch die ACS Sektion Graubünden sah sich zu Kritik an der geltenden Praxis veranlasst:

Es ist Ihnen wahrscheinlich bekannt, dass in einzelnen Gemeinden [...] diese Busskompetenz geradezu gepflegt und daraus eine förmliche Einnahmequelle gemacht wird. In diesen Gemeinden kam es denn auch vor, dass Leute angehalten und mit dem Höchstmass der Strafe belegt wurden, die sich gar keiner Über-

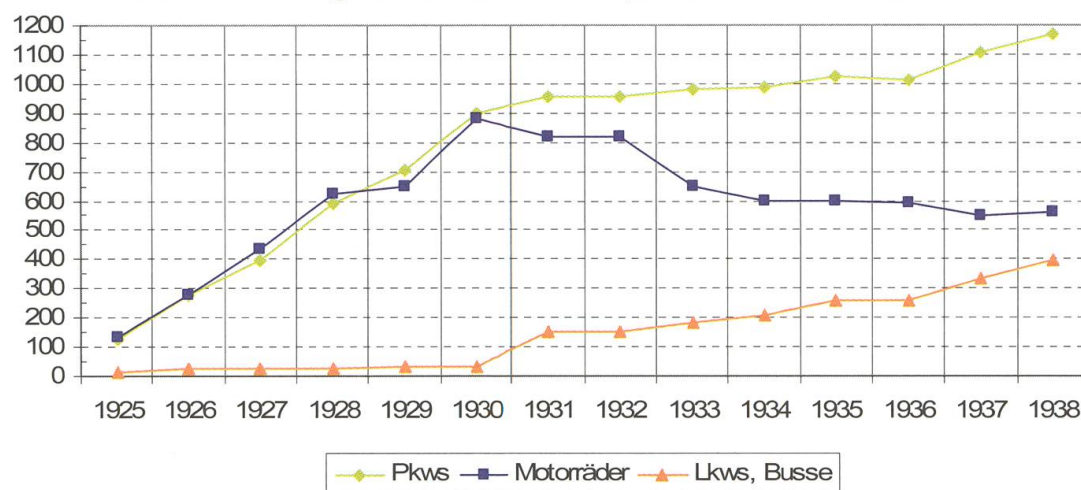
³⁶³ So zum Beispiel MAISSEN, Der Kampf um das Automobil, S. 104. Siehe auch VGR Frühjahrssession 1925, S. 117f.

³⁶⁴ Amtliche Gesetzessammlung des Kantons Graubünden, Bd. VIII, S. 60–63.

tretung der Vorschriften schuldig gemacht hatten. Die Tendenz dieses Vorgehens ist denn auch klar: Man will die Automobilisten systematisch verärgern und dadurch veranlassen, dass deren Organisationen – wie es anderwärts auch schon geschah, den allgemeinen Fahrboykott gegenüber dem Kanton Graubünden aussprechen.³⁶⁵

Das Bündnerland geriet auf diese Weise bald in den Ruf, die Automobilisten als günstige Einnahmequelle zu missbrauchen. Unter dem Titel «Autofallen in Graubünden» befasste sich Ende Juli 1925 die schweizerische Automobil-Revue mit dem im Kanton herrschenden «Fallenwesen».³⁶⁶ Im Herbst desselben Jahres berichtete schliesslich auch der ACS Bern unter dem Titel «Graubünden, ein europäischer Skandal» von der angewandten Busspraxis und ihrem Missbrauch durch die Gemeindeorgane.³⁶⁷

Abb. 17: Die Entwicklung des bündnerischen Kfz-Bestandes von 1925 bis 1938.



Quelle: Statistisches Jahrbuch der Schweiz:

Jg.	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
Seite	178	226	234	220	222	250	268	191	192	196	194	194	192	196

Hinweis: Unter die Kategorie Lkws und Busse fallen auch Lieferwagen, Traktoren und Spezialwagen; Busse wurden erst ab 1931 als eigenständige Kategorie erhoben.

³⁶⁵ StAGR VIII 19 a, ACS Sektion Graubünden an den Kleinen Rat, 23. November 1925.

³⁶⁶ Automobil-Revue 45, 28. Juli 1925.

³⁶⁷ ACS Bern 9, 15. Oktober 1925. Mit ähnlichen Pressemeldungen waren zehn Jahre zuvor andere Kantone bedacht worden. «Schweizerische Wegelagerei», «organisierter Strassenraub» und «systematischer Fallenbetrieb» lauteten seinerzeit die Schlagzeilen verschiedener ausländischer Blätter. GUBLER, Der Kampf um die Strasse, S. 45.

Doch auch diese unerfreulichen Episoden konnten den Siegeszug, welchen die Motorisierung nunmehr auch in Graubünden antrat, nicht bremsen. Wenngleich um einige Jahre verspätet, entwickelte sich der bündnerische Kfz-Bestand analog zur übrigen Schweiz (vgl. Abb. 1, S. 26).

Der Pkw-Bestand nahm ebenso rasch wie stetig zu. Innerhalb der ersten fünf Jahre versiebenfachte sich die Anzahl der beim Kanton registrierten Fahrzeuge. Aus der Graphik wird ausserdem ersichtlich, dass in den Anfangsjahren jeweils gleich viel Personenwagen wie Motorräder immatrikuliert waren. Erst ab 1931 öffnete sich die Schere zu Gunsten des Automobils. Diese Entwicklung dürfte darauf zurückzuführen sein, dass das Motorrad im Vergleich zum Automobil seinem Besitzer einen weitaus kostengünstigeren Einstieg in die Motorisierung ermöglichte.³⁶⁸

Der Lkw-Bestand pendelte bis 1930 zwischen 20 und 30 Fahrzeugen. Für die Versorgung der bahnlosen Talschaften waren offensichtlich nicht mehr Fahrzeuge notwendig. Auch während der Transportkrise des Jahres 1918 (siehe Kapitel 4.2) waren nie mehr als 18 Lastautomobile zeitgleich im Einsatz gewesen. Erst mit Beginn der Zählung der Automobilbusse 1931 und schliesslich mit Inkrafttreten des Bundesgesetzes für den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr 1933, welches eine Öffnung des gesamten Strassennetzes für den Lkw nach sich zog, stieg auch die Anzahl Lkws an. Für die kantonalen Eisenbahnlinien bedeutete dies den Verlust ihrer bisher geschützten Stellung. In ihrer Festschrift zum 50-Jahrjubiläum beklagte sich denn auch die Direktion der Rhätischen Bahn 1939 über das bestehende «*Überangebot an Transportmitteln*» und die Hilflosigkeit, mit welcher man der Konkurrenz durch die Strasse ausgeliefert sei.³⁶⁹

³⁶⁸ MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 120–126.

³⁶⁹ 50 Jahre Rhätische Bahn, S. 175f.

6. Zusammenfassung und Fazit

In Kapitel 3 wurden die Erkenntnisziele dieser Arbeit dahingehend zusammengefasst, den Verlauf der Konfliktlinien in der Bündner Automobilfrage in Gesellschaft, Raum und Zeit zu rekonstruieren. Eine Analyse der zu diesem Zweck als ‘Gradmesser’ der Automobilkritik instrumentalisierten Motorfahrzeugabstimmungen hat zu zahlreichen Ergebnissen geführt, von denen nachfolgend die wichtigsten nochmals rekapituliert werden.

6.1 Das Automobilverbot im Urteil verschiedener Akteure

Im Mittelpunkt des ersten Erkenntnisziels stand die Frage, ob sich die ablehnende bzw. zustimmende Haltung in der Automobilfrage an bestimmten gesellschaftlichen Gruppen festmachen lasse. Tatsächlich konnten verschiedene Akteure mit teils sehr unterschiedlichen Ein- und Vorstellungen hinsichtlich des Automobils eruiert werden.

Regierung und Parlament: Zwar war es die Bündner Regierung, welche im Jahr 1900 das erste Automobilverbot erliess, als Vertreterin desselben trat sie aber nur kurz in Erscheinung. Bereits ab 1902 liess sie, *«je nach Fortschritten in der Konstruktion und Verwendung der Automobile»*, eine grundsätzliche Bereitschaft zur Überprüfung ihres Entscheids erkennen.³⁷⁰ Im Rahmen einer restriktiv gehandhabten Konzessionspolitik wurden schliesslich ab 1904 Bewilligungen für bestimmte Arten des Kraftfahrzeugsverkehrs (Lkws, Busse, Ärzteautomobile) erteilt. Auch im Vorfeld der Automobilabstimmung des Jahres 1907 wollte die Regierung *«im Interesse [...] der Sicherheit des einheimischen landwirtschaftlichen Strassenverkehrs»* das Personenautomobil vorerst noch weiterhin verboten wissen und nur *«bei nachgewiesenem Bedürfnis für Handel, Gewerbe und Verkehr»* Automobilkonzessionen erteilen.³⁷¹ Ausser Rang und Traktanden fielen demnach die Sport- und Luxusautomobile. Mit Rücksicht auf die im Volk weit verbreitete Automobilkritik hielt der Kleine Rat noch bis 1920 an dem Grundsatz fest, nur solche Automobile zuzulassen, welche sich mit einem gesamtgesellschaftlichen oder wirtschaftlichen Nutzen rechtfertigen liessen.³⁷² Vor dem Hintergrund des härter werdenden Konkurrenzkampfs in der Fremdenverkehrsbranche fiel diese Rolle schliesslich

³⁷⁰ Landesbericht GR 1902, S. 237.

³⁷¹ Botschaften des Kleinen Rates 1906, S. 132.

³⁷² Botschaften des Kleinen Rates 1919, S. 84.

(1923) ausgerechnet dem Personenautomobil zu, gegen dessen Zulassung man sich lange Zeit zur Wehr gesetzt hatte.

Auf Grund der Verhandlungsprotokolle des Grossen Rates lässt sich die Position der Legislative besonders gut rekonstruieren. Analog zur Regierung war das absolute Automobilverbot auch im Parlament schon relativ früh nicht mehr mehrheitsfähig. Bereits 1907 stand in der Abstimmungsempfehlung des Grossen Rates an die Gemeinden zu lesen:

*Das Automobil wird als Verkehrsmittel zweifellos mit der Zeit allenthalben seinen Weg machen, und es erscheint weder klug noch möglich, dem Rad der Zeit in die Speichen fallen zu wollen.*³⁷³

Nichtsdestotrotz wurde über die Automobilfrage im Parlament noch bis zur Aufhebung des Verbots im Jahre 1925 sehr kontrovers debattiert. Es war dies in erster Linie eine Folge der personellen Zusammensetzung des Gremiums aus Vertretern der verschiedenen Landesgegenden. Die Haltung der Abgeordneten war weitgehend davon abhängig, ob und in welchem Ausmass das Automobil als Mittel zur Wirtschaftsförderung oder zur Verbesserung der Verkehrsanbindung in einer Region beurteilt wurde. In den primär landwirtschaftlichen und von der Eisenbahn erschlossenen Regionen war dies nachweislich weniger der Fall als in den Tourismuszentren, den bahnlosen Tälern oder der Hauptstadt Chur (siehe hierzu Kapitel 6.2).

Sowohl Regierung als auch Parlament unterschätzten lange Zeit das Mitbestimmungsbedürfnis der Bündner Bevölkerung in der Automobilfrage. Indem 1907 der Grosse Rat und 1911 die Regierung die Angelegenheit auf dem Verordnungsweg und somit an einem Volksbeschluss vorbei zu reglementieren versuchten, machten sie es den Automobilgegnern leicht, auf der Klaviatur der Politik- und Staatsverdrossenheit zu spielen und eine Verkehrsfrage zu einer Frage des demokratischen Prinzips zu erheben.³⁷⁴ Diese unglückliche Vorgehensweise führte letztlich dazu, dass die automobilfreundliche Mehrheit in den beiden Räten sich paradoxerweise wohl eher zu Gunsten der Automobilgegner auswirkte.

Die Bündner Tagespresse: Von den drei untersuchten Tageszeitungen schwenkte zuerst Der Freie Rätier, das Blatt des protestantischen Freisinns, auf einen automobilfreundlichen Kurs ein. Ganz im Gegensatz zur Neuen Bündner Zeitung und dem Bündner Tagblatt war Der Freie Rätier bereits im

³⁷³ Abschiede des Grossen Rates 1907, S. 28.

³⁷⁴ MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 156f.

Rahmen der beiden Automobilabstimmungen der Vorkriegszeit um eine ausgeglichene Berichterstattung bemüht und unterstützte in den folgenden Jahren konsequent das Lager der Befürworter. Ab 1921 setzten sich schliesslich sämtliche Tageszeitungen zu Gunsten der verschiedenen Automobilvorlagen ein. Teile der Presse sahen sich nun mit der schwierigen Aufgabe konfrontiert, gegen jene Vorstellungen anzugehen, zu deren Verbreitung und Verfestigung sie seinerzeit auf Grund ihrer einseitigen Berichterstattung massgeblich beigetragen hatten.

Die Tourismusbranche (Verkehrsvereine und Hotellerie): Das Ringen verschiedener touristischer Organisationen um eine Zufahrtsstrasse für den motorisierten Verkehr reicht bis in die Anfänge der Bündner Automobildebatte zurück. Als ein Mittel zur Tourismusförderung beantragte der Verkehrsverein Chur bereits 1903 die Prüfung der Frage, ob man nicht die Strecke Bad Ragaz–Chur für den Automobilverkehr öffnen könne.³⁷⁵ Ganz im Gegensatz dazu erachteten andere Fremdenverkehrsorganisationen gerade das Automobilverbot als ein werbewirksames Aushängeschild. Vor dem Hintergrund der Vorstellung, dass Graubünden von vielen seiner alteingesessenen Gäste als eine Oase der Ruhe und Sicherheit geschätzt werde, setzte sich der Verkehrsverein Pontresina 1911 noch aktiv für eine Aufrechterhaltung des Verbots ein.³⁷⁶

Von den 15 touristischen Vereinigungen, über deren Haltung in der Automobilfrage wir aus dem Jahr 1916 unterrichtet sind, sprachen sich vier für eine Beibehaltung des strikten Verbots, ebenso viele für eine bedingungslose Aufhebung desselben und sieben für eine partielle Zulassung des Automobils aus.³⁷⁷ Erst angesichts der wachsenden Bedeutung des Pkws als bevorzugtes Reise- und Verkehrsmittel der bürgerlichen Gesellschaft und somit der drohenden Gefahr, diese Kunden an andere Fremdenverkehrsregionen im In- und Ausland zu verlieren, wurde die Tourismusbranche zu Beginn der 1920er-Jahre zu einer der wichtigsten Befürworterinnen des Automobils. Der grundlegenden Bedeutung des Fremdenverkehrs für die Bündner Volkswirtschaft war es denn auch zu verdanken, dass das Reiseautomobil im Jahre 1923 die schwierige Hürde der Volksmehrheit meisterte. Keine 14 Monate zuvor war

³⁷⁵ StAGR VIII 19 a, Der Verkehrsverein Chur an den Kleinen Rat (16. Juli 1903).

³⁷⁶ Kur- und Verkehrsverein Pontresina (Hg.) Die Automobil-Frage im Kanton Graubünden. o. O. u. J.

³⁷⁷ StAGR VIII 19 a, Automobilmotion. Rückmeldungen der Verkehrsvereine (Frühjahr 1916).

selbst den Ärzten des Kantons der Einsatz des Automobils zu Berufszwecken verwehrt worden.

Die kantonalen Eisenbahnen: Im Mai 1916 äusserte sich die Direktion der Rhätischen Bahn erstmals zur Automobilfrage. Anders als man vielleicht zu meinen versucht wäre, votierte die RhB jedoch nicht für die Beibehaltung des Verbots. Geradezu befürwortend äusserte sie sich im Hinblick auf die Einrichtung von Postautolinien in die bahnlosen Täler und über die Bergpässe, was als willkommene und leistungsfähige Alimentierung des Bündner Eisenbahnnetzes betrachtet wurde. Dem Reiseautomobil wollte die RhB zumindest für die An- und Abreise zu den Fremdenverkehrsorten die Strasse öffnen.³⁷⁸

Mit der Feststellung, dass das Verbot sich hemmend auf eine Neubelebung des Bündner Fremdenverkehrs auswirke, begann sich auch die RhB zu Beginn der 1920er-Jahre aktiv für eine Zulassung des Reiseautomobils einzusetzen. Etwa zur gleichen Zeit verlangte die Bahndirektion wirksame Schutzmassnahmen gegen die Konkurrenz durch das Lastautomobil. Beim Gesetzgeber stiess diese Forderung auf offene Ohren. Der Kanton war auf Grund seiner erheblichen finanziellen Beteiligung an den Bahnen gerne bereit, diese vor jeder unnötigen Konkurrenz zu schützen und den Lkw nur in den bahnlosen Talschaften zuzulassen. Aus demselben Grund blieb auch der «*Gesellschaftsreisewagen*» noch 1925 verboten. Dieses Patronat hielt bis 1933, als mit dem Bundesgesetz für den Motorfahrzeugverkehr die Automobilgesetzgebung an die eidgenössischen Behörden überging. Fortan waren auch die Bündner Bahnen einem harten Konkurrenzkampf mit der Strasse ausgeliefert.

Die Haltung verschiedener Berufsgruppen: Für die Beibehaltung einer restriktiven Automobilpolitik traten insbesondere jene Berufsgruppen in Erscheinung, welche auf einen reibungslosen Verkehrsablauf auf den Strassen angewiesen waren (Kutscher, Fuhrleute, Postillone, Postpferdehalter). Ihnen schlossen sich weitere Berufszweige an, welche mit dem traditionellen Strassentransportgewerbe liiert waren (Sattler, Wagner, Schmiede, Stallmeister). Zahlenmässig belegbar wird diese Aussage anhand der 1911 vom Initiativkomitee eingereichten Unterschriftenbögen. Von den 104 Unterschriften, welche in St. Moritz für die Initiative gesammelt

³⁷⁸ StAGR VIII 19 a, Automobilmotion. Gutachten der Rhätischen Bahn (15.5.1916).

wurden, stammte fast die Hälfte aus den genannten Berufsgruppen. In Chur betrug ihr Anteil immerhin 20 %.³⁷⁹

Nicht ganz zu Unrecht wähnten sich die genannten Gruppen im Falle einer Zulassung des Automobils als ‘Modernisierungsoffer’. Anders als der Schienenverkehr konnten die strassengebundenen Transportanbieter nicht mit der Unterstützung der politischen Entscheidungsträger rechnen. Bereits 1904 hielt der damalige Regierungsrat Friedrich Brügger (1854–1930) fest:

*Es nützt auf die Dauer eben nichts mehr gegen technische Verbesserungen auf dem Gebiet des Verkehrs- und Transportwesens sich wehren zu wollen; es liegt in der Natur der Sache, dass das bessere und billigere Transportmittel Verkehr und Transport unwiderstehlich an sich zieht und ältere, weniger vollkommene und teurere Verkehrseinrichtungen unbarmherzig beseitigt.*³⁸⁰

Nach und nach, in einem besonderen Masse schliesslich als Folge der Transportkrise von 1918/19, traten verschiedene Berufsgruppen auch als Befürworter des Automobils in Erscheinung. Insbesondere die Ärzte sowie Vertreter von Handel und Gewerbe erkannten im Automobil zunehmend ein leistungsfähiges Arbeits- und Transportmittel, welches gerade im weit verzweigten Gebirgskanton bedeutende Dienste leisten konnte (siehe Abb. 10, S. 97).

6.2 Die räumliche Verbreitung der Automobilkritik

Hauptergebnis dieser Arbeit ist die Erkenntnis, dass verschiedene Regionen des Kantons gegenüber dem Automobil sehr unterschiedliche Erwartungen und Befürchtungen hegten. Wie einzelne Gemeinden oder Landesteile dem motorisierten Verkehr gegenüber eingestellt waren, war in erster Linie von den vorherrschenden Wirtschaftsstrukturen sowie der allgemeinen Verkehrslage abhängig. Auch hier lassen sich verschiedene Kategorien unterscheiden:

Die Bündner Südtäler: Bereits im Rahmen der ersten Automobilabstimmung (1907) wurde das Automobil in den Kreisen Roveredo und Mesocco mit einem Ja-Stimmenanteil von 65 % deutlich angenommen. Im übrigen Kantonsgebiet

³⁷⁹ MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 161

³⁸⁰ VGR Herbstsession 1904, S. 136.

betrug der Anteil der Befürworter zu dieser Zeit durchschnittlich gerade einmal 16%. Eine Kombination aus mentalitätsbedingten und wirtschaftlichen Faktoren kommt als Ursache für diese doch erheblichen Unterschiede in Betracht. Die Bündner Südtäler waren und sind nicht nur kulturell, sondern auch wirtschaftlich nach dem Tessin oder Italien hin ausgerichtet. Der Umstand, dass dort die Skepsis gegenüber dem Automobil vergleichsweise früh verschwand, blieb auch über die Landesgrenze hinaus nicht ohne Einfluss auf die Wahrnehmung des Motorfahrzeugs. Im Bezirk Bernina (Kreise Brusio und Poschiavo) kamen die genannten Faktoren weitaus weniger zum Tragen, als diese Region ab 1910 über eine Eisenbahnverbindung mit dem übrigen Kantonsgebiet verfügte und von einem wirtschaftlichen Aufschwung profitierte. Im bahnlosen Bergell, welches seit der Inbetriebnahme der Berninabahn einen erheblichen Verkehrsverlust erlitten hatte, wirkten sich die Umstände hingegen zu Gunsten einer gemässigten bis stark befürwortenden Haltung in der Automobilfrage aus.

Die grossen Tourismuszentren: Nicht nur die verschiedenen touristischen Interessenorganisationen, auch die Gemeindebehörden und die Stimmberechtigten verschiedener Fremdenverkehrszentren traten bereits früh als Befürworter des Automobils in Erscheinung. In den drei bedeutendsten Tourismusorten Davos, St. Moritz und Arosa war das absolute Automobilverbot bereits im Jahr 1911 nicht mehr mehrheitsfähig. Gleiches gilt für die Stadt Chur sowie für die Gemeinde Flims. Im gesamtkantonalen Durchschnitt standen sich zu dieser Zeit die Gegner und Befürworter des absoluten Automobilverbots noch im Verhältnis 2:1 gegenüber. Auch in diesem Fall gaben wohl wirtschaftliche Überlegungen den Ausschlag. Als potentielle Zielorte des motorisierten Reiseverkehrs konnten die touristischen Zentren davon ausgehen, von den gut betuchten Automobilisten zu profitieren. In den 1920er-Jahren galt das Automobil schliesslich in fast allen touristisch geprägten Orten als ein unverzichtbares Mittel zur Hebung der Sommersaison.

Die bahnlosen Täler: Die Kreise Bergell, Calanca, Schams, Rheinwald und Safien lehnten ebenfalls bereits 1911 die Wiedereinführung des absoluten Automobilverbots ab. Den Ausschlag dazu dürfte der Umstand gegeben haben, dass die genannten Kreise nicht an das Eisenbahnnetz der Rhätischen Bahn angeschlossen waren. Das Potential des Kraftfahrzeugs als Verkehrsträger wurde in verschiedenen bahnlosen Talschaften also bereits früh erkannt.

Die Transportkrise von 1918/19, die hauptsächlich in Gegenden ohne Bahn eine empfindliche Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse nach sich zog, veranlasste schliesslich weitere Talschaften ins Lager der Automobilbefür-

worter zu wechseln. Am Beispiel des Kreisamts Münstertal, welches 1916 noch für das absolute Automobilverbot eingetreten war, auf dem Höhepunkt der Transportkrise jedoch die Regierung um die Einrichtung eines Lastautodienstes über den Ofenpass anfragte, lässt sich dieser Einstellungswandel besonders gut nachvollziehen.³⁸¹

Anzumerken ist, dass das Fehlen eines Bahnanschlusses eine automobilfreundliche Haltung zwar begünstigte, eine solche jedoch keinesfalls zwangsläufig bedingte. Diesbezüglich sei etwa auf den an der Julier-Route gelegenen Kreis Oberhalbstein (Surses) verwiesen, welcher sich noch bis 1925 gegen eine Zulassung des Automobils aussprach.

Die Durchfahrtsgebiete: Wie die Befürworter lassen sich auch die Gegner des Automobils zumindest teilweise lokalisieren. Der Widerstand gegen dieses war in jenen Gemeinden und Landesgegenden besonders stark, welche auf Grund ihrer Lage entlang einer Zufahrtsstrasse zu den Tourismuszentren oder zur Hauptstadt damit rechnen mussten, von den Automobilisten bloss durchfahren zu werden. Die negativen Begleiterscheinungen des Automobilverkehrs (Verkehrsunsicherheit, Lärm, Staub, Strassenunterhaltskosten) erschienen in solchen Transitgegenden vielen Bewohnern als ein unverhältnismässig hoher Preis für die Vorteile, die daraus andernorts resultierten.

Eine besondere Bedeutung kam in diesem Zusammenhang der Finanzierung des Strassenunterhalts zu, die in Graubünden nach dem Territorialprinzip geregelt war. Insbesondere die Gemeinden entlang von Verbindungsstrassen mussten im Falle einer Zulassung des Automobils mit Mehrkosten rechnen.

6.3 Die Automobilfrage im Wandel der Zeit

Im Rahmen dieser Arbeit wurde das Bündner Automobilverbot in der Zeit vor, während und nach dem Ersten Weltkrieg in verschiedenen Kapiteln behandelt. Angesichts der mehrfachen Feststellung, dass die Auswirkungen des Ersten Weltkriegs in Teilen der Bündner Gesellschaft zu einem Einstellungswandel in der Automobilfrage beitrugen, hat sich diese Einteilung bewährt.

Allgemein hat sich gezeigt, dass die Automobildebatte im Verlauf der Zeit wesentliche Veränderungen erfahren hat. Diese hingen massgeblich damit zusammen, dass mit dem Wandel der Rahmenbedingungen (technische Ver-

³⁸¹ Vergleiche hierzu: StAGR VIII 19 a, Automobilmotion. Schreiben des Kreisamtes Münstertal (3. April 1916) und StAGR VIII 19 a, Das Kreisamt Münstertal an Regierungsrat Plattner (7. Juni 1919).

besserungen, der Wandel der Primärfunktion des Automobils, die zunehmende Bedeutung der Motorisierung) auch in Graubünden neue Aspekte zum Tragen kamen. In der Vorkriegszeit drehte sich der Diskurs hauptsächlich um die Verwendung des Personenwagens zu Sport- und Vergnügungszwecken. Im Mittelpunkt stand dabei die Diskrepanz zwischen dem individuellen Bedürfnisse stillenden Nutzen auf der einen und den negativen Begleiterscheinungen, ja Gefahren, welche der Automobilverkehr der Allgemeinheit aufzwang, auf der anderen Seite.

Um dem privaten Personenautomobil zu einer mehrheitsfähigen Basis zu verhelfen, bedurfte es daher dringend des Funktionswandels vom Sport- und Luxusautomobil zum Reiseautomobil. Begrifflich wurde diese Differenzierung bereits im Rahmen der Automobilabstimmung von 1911 vollzogen. In der Vorstellung der meisten Stimmberechtigten waren und blieben die Unterschiede zwischen den beiden Fahrzeugtypen jedoch zu gering, als diese Umdeutung sich im Abstimmungsergebnis hätte niederschlagen können. In der Automobilabstimmung des Jahres 1920 waren es schliesslich die heftigen gesellschaftspolitischen Auseinandersetzungen, welche einer Deutung des Personenwagens als Mittel zur Tourismusförderung im Weg standen. Drei weitere Jahre sollten vergehen, ehe angesichts des angekündigten Zusammenbruchs der Hotellerie und der daraus resultierenden Auswirkungen auf die Bündner Volkswirtschaft das Personenautomobil mit einem Ja-Stimmenanteil von 56% die schwierige Hürde des Volksmehrs schaffte.

Auch die Entwicklungen während und nach dem Ersten Weltkrieg (bis 1920) lassen sich auf weiten Strecken mittels den sich wandelnden Rahmenbedingungen deuten. Als 1918/19 die Bündner Transportkrise ihren Höhepunkt erreichte, führte dies insbesondere in den bahnlosen Tälern zu einem Einstellungswandel. In einer Art Anschauungsunterricht führten das Postautomobil und die vom Bundesrat zur Sicherstellung der Landesversorgung autorisierten Lastautomobile der dortigen Bevölkerung vor Augen, welchen Beitrag die Innovation zur Verbesserung ihrer Verkehrssituation zu leisten im Stande war. Doch nicht nur die bahnlosen Gegenden, auch verschiedene Berufsgruppen, Vereine und Verbände begannen vor dem Hintergrund der Erfahrungen aus der Zeit der Transportkrise, sich aktiv für die Aufhebung des absoluten Automobilverbots einzusetzen. Die Folgen dieses Einstellungswandels waren für den weiteren Verlauf der Automobildebatte von grundlegender Bedeutung. Erstmals in der seit fast 20 Jahren anhaltenden Automobilfrage fanden sich verschiedene interessierte Kreise zu einer einheitlichen Stellungnahme zwecks Aufhebung des Verbots zusammen. Gegenüber den Einzelvorstössen der vorangegangenen Jahre stellte dies einen grossen Fortschritt dar.

Der Wandel der Rahmenbedingungen, allen voran die zunehmende Bedeutung des Automobils in Wirtschaft und Alltag der übrigen Schweiz, wirkte sich jedoch keinesfalls zwangsläufig zu Gunsten der Befürworter aus. So konnte zum Beispiel festgestellt werden, dass die Furcht vor der Konkurrenzierung der Rhätischen Bahn und die Frage des Strassenunterhalts im Rahmen der Automobilabstimmung der 1920er-Jahre deutlich in den Vordergrund rückte. Je leistungsfähiger das Lastautomobil wurde und je grösser das zu erwartende Verkehrsaufkommen im Falle einer Zulassung des Automobils war, desto stärker fielen diese Nachteile ins Gewicht. Wahrscheinlich nicht in dem Masse, dass sie einen Befürworter umzustimmen vermochten, doch sie reichten aus, um die Masse der Schwankenden in ihren bisherigen Denkmustern verharren zu lassen, dies umso mehr, als der Kanton Graubünden, gemessen an den Ausgaben pro Kilometer und Kopf, sich das seinerzeit teuerste Strassen- und Schienennetz der Schweiz leistete. Nicht nur der Bau der rund 375 Schienen- und 1'200 Strassenkilometer, auch ihr Unterhalt war mit enormen Aufwendungen verbunden. Es war dies die Folge einer Koinzidenz aus der Grösse und Topographie des Kantons einerseits sowie der landesweit geringsten Bevölkerungsdichte andererseits.

Abschliessend lässt sich also sagen, dass die Wahrnehmung und Beurteilung des Automobils und somit auch der Verlauf der Konfliktlinien in der Bündner Automobildebatte von einer Vielzahl unterschiedlicher Faktoren bestimmt wurden. Die Vereinfachung der Automobilfrage auf eine Dichotomie von Fortschritt und Moderne auf der einen, Stillstand und Tradition auf der anderen Seite, wird dieser Tatsache keinesfalls gerecht. Ob der einzelne Stimmberechtigte das Automobil als positive Errungenschaft oder einfach nur als lästiges Übel wahrnahm, war letztlich vom Ergebnis einer multifaktoriellen Kosten-Nutzen-Rechnung im Hinblick auf die Folgen der Motorisierung abhängig. Allerdings konnte auch festgestellt werden, dass in weiten Kreisen der Bündner Bevölkerung eine grundsätzliche Automobilkritik verankert war. Unabhängig davon, welche Strassenstrecken geöffnet und welche Fahrzeugkategorien zugelassen werden sollten, stimmte eine nicht unbedeutende Prozentzahl der Stimmberechtigten noch bis zum Schluss gegen das Automobil. Ausserdem sind in einigen Automobilabstimmungen verschiedene nicht verkehrsimmanente Faktoren zu berücksichtigen, welche in der Regel dem Lager der Automobilgegner zugute kamen und deshalb nicht selten gezielt instrumentalisiert wurden: so zum Beispiel der Vorwurf an die Behörden, die Mitbestimmungsrechte des Volkes zu ignorieren (1911) oder die schwere Vertrauenskrise, welche zu Beginn der 1920er-Jahre das Verhältnis der Bürger

zu den politischen Entscheidungsträgern und somit zwangsläufig auch die verschiedenen Automobilabstimmungen überschattete. Auch in diesen Fällen erwies sich der gewählte Interpretationsansatz nur bedingt als geeignet.

Abkürzungsverzeichnis

ACS	Automobil-Club der Schweiz
AGS	Amtliche Gesetzessammlung des Kantons Graubünden.
BB1	Bundesblatt der schweizerischen Eidgenossenschaft
BfS	Bundesamt für Statistik
BT	Bündner Tagblatt
ETH	Eidgenössische Technische Hochschule
FR	Der Freie Rätier
GR	Graubünden
HBLS	Historisch-biographisches Lexikon der Schweiz
HLS	Historisches Lexikon der Schweiz
KBGR	Kantonsbibliothek Graubünden
Kfz	Kraftfahrzeug
Lkw	Lastkraftwagen
Mfz	Motorfahrzeug
NBZ	Neue Bündner Zeitung
NZZ	Neue Zürcher Zeitung
Pkw	Personenkraftwagen
PTT	Post-, Telefon- und Telegraphenbetriebe
PW	Personenwagen
RhB/ Rh.B.	Rhätische Bahn
RTA	Retrospective Technology Assessment
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SG	St. Gallen
StAGR	Staatsarchiv Graubünden
TA	Technology Assessment
TCS	Touring Club Schweiz
VDI	Verein Deutscher Ingenieure
VGR	Verhandlungen des Grossen Rates des Kantons Graubünden
VSBB	Vereinigte Schweizer Bahnen (ab 1902 SBB)

Bibliographie

Ungedruckte Quellen

StAGR II 1 d 2	Protokolle zu den eidgenössischen Abstimmungen 1921
StAGR II 5 p	Kantonale Volksabstimmungen 1907–1925
StAGR VIII 19 a	Automobilwesen, Allgemeines 1899–1922; 1923–1924; 1925
StAGR VIII 19 a	Abgelehnte Gesuche 1903–1925
StAGR VIII 19 b 1	Gesetze und Verordnungen
StAGR VIII 19 b 2	Automobilabstimmungen 1907–1925
StAGR VIII 19 c 1	Motorfahrzeugbewilligungen 1899–1926 (A–L; M–Z)

Gedruckte Quellen

- Abschiede des Grossen Rates des Kantons Graubünden (1900–1925)
Amtliche Gesetzessammlung des Kantons Graubünden.
Amtsblatt des Kantons Graubünden (1900–1925)
Automobilverkehr in Graubünden. Verhandlung des Bündnerischen Ingenieur- und Architektenvereins vom 2. März 1905. Chur 1905.
BAVIER, SIMEON. Die Strassen der Schweiz. Gedrängte Darstellung ihrer historischen Entwicklung und ihres gegenwärtigen Bestandes. Zürich 1878.
BEHRMANN, HERMANN. Automobilismus und Fremdenverkehr in der Schweiz. Bern 1911.
BENER, GUSTAV. Memorial über die Verkehrsentwicklung Graubündens 1886–1923. Chur 1926.
BIERBAUM, OTTO JULIUS. Yankeedoodlefahrt und andere Reisegeschichten. Neue Beiträge zur Kunst des Reisens. München 1920.
Botschaften des Kleinen Rates an den Grossen Rat des Kantons Graubündens (1900–1925)
Bündner Tagblatt (1899–1925)
Der Freie Rätier (1899–1925)
GILLI, GIOVANNI. Das Strassennetz des Kantons Graubünden. Chur 1898.
Historische Statistik der Schweiz. Hg. von Heiner Ritzmann-Blickenstorfer. Zürich 1996.
Kur- und Verkehrsverein Pontresina (Hg.). Die Automobil-Frage im Kanton Graubünden. o. O. u. J.

- Landesbericht des Kleinen Rates des Kantons Graubünden (von 1916 bis 1936 Landesverwaltung des Kantons GR; 1900–1925)
- MEIER, ARTHUR. Die Schweizerische Verkehrszählung 1928/29. Hg. von der Vereinigung Schweiz. Strassenfachmänner. Zürich 1931.
- MEILI, FRIEDRICH. Die rechtliche Stellung der Automobile. Zürich 1902.
- Neue Bündner Zeitung (1900–1925)
- Revidierte Verfassung für den Kanton Graubünden. Vom Volk angenommen am 2. Oktober 1892; in Kraft getreten am 1. Januar 1894. Chur 1895.
- Schweizerische Automobilstatistik. Bestand der Motorfahrzeuge auf Ende 1929. Hg. vom Eidgenössischen Statistischen Amt. Bern 1930.
- SOLCA, JOHANN. Zusammenstellung der vom Kanton gebauten Strassen 1780–1931. Chur 1932.
- Statistisches Jahrbuch der Schweiz. Hg. vom Bundesamt für Statistik. Zürich (1900–1925)
- Verhandlungen des Grossen Rates von Graubünden (1900–1925)



Literatur

- ANDERSEN, ARNE. Historische Technikfolgenabschätzung am Beispiel des Metallhüttenwesens und der Chemieindustrie 1850–1930. (Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, Beiheft 90, 1996).
- BALSIGER, UELI. Hinterwäldler oder Propheten: Wie die Bündner vor mehr als achtzig Jahren das Rad der Zeit zum Stillstand brachten. In: Tages Anzeiger Magazin 4, 26. Januar 1985, S. 24–28.
- BEER, ALFONS. Strukturwandlungen im Fremdenverkehr des Kantons Graubünden von 1925 bis 1965. Zürich 1968.
- BLOCH, MARC. Apologie der Geschichtswissenschaft oder der Beruf des Historikers (Originaltitel 1949: Apologie pour l’histoire ou métier d’historien). Stuttgart 2002.
- BRASCHLER, HANS. Der Kampf um das Automobil. In: Bündner Jahrbuch 1987, S. 78–94.
- BRAUNSCHWEIG, ROBERT. Der Wandel der öffentlichen Meinung über motorisierte Fahrzeuge. In: Pohl, H. (Hrsg.). Die Einflüsse der Motorisierung auf das Verkehrswesen von 1886–1986. Stuttgart 1988, S. 79–93.
- BRETSCHER, ULRICH. Von der Postkutsche zum Postauto. Geschichte der Reisepost. Schaffhausen 1982.
- BRÜGGER, ALOIS. 50 Jahre Entwicklung bündnerischer Automobilgesetzgebung 1901–1951. Chur 1951.
- CATRINA, WERNER. Die Entstehung der Rhätischen Bahn. (Diss.) Zürich 1972.

- CLAVUOT, ANDREAS. Der Kanton Graubünden und das neue eidgenössische Automobilgesetz. Chur 1933.
- Das Automobil in Graubünden. In: Terra Grischuna, 4 1973, S. 210–214.
- DIEHL, LOTHAR. Tyrannen der Landstrasse: Die Automobilkritik um 1900. In: Kultur & Technik 1998, 3, S. 51–57.
- FOPPA, DANIEL. Die Geschichte der deutschsprachigen Tagespresse des Kantons Graubünden. In: Jahrbuch 2002 der Historischen Gesellschaft von Graubünden, S. 1–71.
- FRANZPÖTTER, REINER. Der Sinn fürs Auto und die Lust an der Unterscheidung – Zur Praxeologie des Automobils in der Erlebnisgesellschaft. In: Schmidt Gert, Technik und Gesellschaft, Jahrbuch 10: Automobil und Automobilismus. Frankfurt a.M./New York 1999, S. 41–61.
- FRAUNHOLZ, UWE. Motorphobia: Anti-automobiler Protest in Kaiserreich und Weimarer Republik. (Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft, Bd. 156) Göttingen 2002.
- FREI, THOMAS. Eine funktionale Bestandsaufnahme der Pferdepost, 1850–1920. In: Traverse 2, 1992, S. 89–105.
- FUCHS, FRITZ. Die bündnerischen Schmalspurbahnen in ihrer Bedeutung für den Finanzhaushalt des Kantons Graubünden. Davos 1938.
- 50 Jahre Rhätische Bahn. Festschrift 1889–1939. Davos 1939.
- GARTMANN, JOOS. Das Postauto in Graubünden. Disentis 1984.
- gfs.bern (Hg.). Monitor Verkehrsfragen: Mit Kopf und Herz am Steuer. Schweizer Stimmberechtigte und ihre Einstellung gegenüber dem motorisierten Strassenverkehr. Kurzbericht vom August 2005. S. 2. <http://www.gfsbern.ch/pub/auto-man-summ.pdf> (Stand: 8. 12. 2005).
- GISLER-JAUCH, ROLF. Automobil. In: Historisches Lexikon der Schweiz [elektronische Publikation], Version vom 27. 1. 2002.
- GISLER- JAUCH, ROLF. Uri und das Automobil – des Teufels späte Rache? Soziale und wirtschaftliche Auswirkungen des Automobils auf das Urnerland. Altdorf 1994.
- GUBLER, THEO. Der Kampf um die Strasse. Bern 1953.
- GURTNER, HERMANN. Reiseverkehr und Volkswirtschaft Graubündens. In: Zeitschrift für schweizerische Statistik und Volkswirtschaft 1939, S. 277–316.
- JAISLI, MAX ROLAND. Entwicklung, Stand und Auswirkungen der Motorisierung des individuellen Personenverkehrs in der Schweiz. Aarau 1958.
- JAQUEMENT, GASTON. Strassenkosten und Motorfahrzeug in der Schweiz. Zürich 1934.
- KÖNIG, WOLFGANG. Retrospective Technology Assessment – Technikbewertung im Rückblick. In: Technikgeschichte Bd. 51 (1984), S. 247–262.
- KUEHNE, THOMAS. Massenmotorisierung und Verkehrspolitik im 20. Jahrhundert. Technikgeschichte als politische Sozial- und Kulturgeschichte. In: Neue Politische

- Literatur 41, 1996, S. 196–229.
- MAISSEN, FELICI. Der Kampf um das Automobil in Graubünden 1900–1925. Davos 1968.
- MERKI, CHRISTOPH MARIA. Den Fortschritt bremsen? Der Widerstand gegen die Motorisierung des Strassenverkehrs in der Schweiz. In: Technikgeschichte 65 (1998), S. 233–253.
- MERKI, CHRISTOPH MARIA. Der holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930. Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz. Habil. Wien 2002.
- MERKI, CHRISTOPH MARIA. Der Umstieg von der Postkutsche aufs Postauto. Zur Motorisierung des öffentlichen Überlandverkehrs in der Schweiz. In: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 85 (1998), S. 94–112.
- MERKI, CHRISTOPH MARIA. L'internationalisation du trafic routier avant 1914. In: Relations internationales 95 (1998), S. 329–348.
- MERKI, CHRISTOPH MARIA. Plädoyer für eine Tacostoria. In: Historische Anthropologie 1997, Heft 2, S. 288–292.
- MERKI, CHRISTOPH MARIA. Tempolimiten seit 1904 im Blickfeld der Mentalitätsgeschichte. In: NZZ 8./9. März 1997.
- METZ, PETER. Geschichte des Kantons Graubünden, Bd. 3. Chur 1993, S. 152–162.
- MONTEIL, ERNEST. Eisenbahn- und Automobilverkehr in der Schweiz. Veröffentlichungen des Verbandes Schweiz. Motorlastwagenbesitzer, Heft 8. Bern 1930.
- MÖSER, KURT. Kraftwagen: Kutsche ohne Pferde. In: Der Brockhaus multimedial 2002.
- NUSSBAUM, URS. Motorisiert, politisiert und akzeptiert. Das erste Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr von 1932 als Lösungsversuch moderner Strassenverkehrsprobleme. Bern 1989.
- RAPPAPORT und HELLER. Planung. In: Hentrich, Hubert. Der neuzeitliche Strassenbau. Halle 1928.
- ROPOHL, GÜNTER. Konzentrierte Techniksteuerung. In: Skorupinski, Barbara und Ott, Konrad (Hg.). Ethik und Technikfolgenabschätzung. Beiträge zu einem schwierigen Verhältnis. Basel 2001.
- SACHS, WOLFGANG. Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick auf die Geschichte unserer Wünsche. Reinbek bei Hamburg 1990.
- SALIS-SOGLIO, ADOLF. Wirtschaftliche Grundlagen der Schweizer Automobilindustrie. In: Schweizer Industrie- und Handelsstudien 16. Weinfelden 1923, S. 42–53.
- SAUER, HANS DIETER. Ungetüm auf Strassen: Der verzögerte Einzug des Autos in Graubünden. In: Kultur & Technik 1992, 2, S. 36–40.
- SCHIEDT, HANS-ULRICH. Der Ausbau der Hauptstrassen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. In: Wege und Geschichte 2004, S. 10–23.

- SIMONETT, JÜRIG. Verkehrserneuerung und Verkehrsverlagerung in Graubünden. Die «Untere Strasse» im 19. Jahrhundert. Chur 1986.
- SPRECHER, GEORG. Die Bündner Gemeinde. Ihre wirtschaftliche und finanzielle Entwicklung und heutige Struktur. Chur 1942.
- TÖNDURY-OSIRNIG, GIAN ANDRI. Graubündens Volkswirtschaft. Studie zur Volkswirtschaft Graubündens und zukünftiger Ausbau der bündnerischen Wasserkräfte. Samedan 1946.
- WIDMANN, JOSEF VIKTOR. «*Ein Journalist aus Temperament*». Ausgewählte Feuilletons. Hg. Elisabeth Pulver und Rudolf Käser. Bern 1992.
- ZIMPEL, HEINZ-GERHARD. Der Verkehr als Gestalter der Kulturlandschaft. Eine verkehrsgeographische Untersuchung am Beispiel der Inneren Rhätischen Alpen/Graubünden. München 1958.

Abbildungs-, Tabellen- und Kartenverzeichnis

Abbildungsverzeichnis

<i>Abb. 1</i>	<i>Entwicklung des Schweizer Kfz-Bestands nach Fahrzeugtypen</i>	26
<i>Abb. 2</i>	<i>Die Entwicklung des Schweizer Motorisierungsgrades</i>	26
<i>Abb. 3</i>	<i>Anzahl Fahrgäste der Reisepost nach Fahrzeugart (1910–1930)</i>	28
<i>Abb. 4</i>	<i>Jahresmittelwerte der Schweizer Strassenverkehrszählung aus den Jahren 1928/29</i>	29
<i>Abb. 5, 6 und 7</i>	<i>Die Unfallgefahr des Automobils aus zeitgenössischer Sicht</i>	59
<i>Abb. 8</i>	<i>Abstimmungskarte vom 13. Oktober 1907; Ja-Anteile zur Automobilvorlage nach Kreisen</i>	63
<i>Abb. 9</i>	<i>Alte Ansicht der Hauptstrasse durch Zizers</i>	72
<i>Abb. 10</i>	<i>Presseinserat der automobilbefürwortenden Vereine und Verbände (1920)</i>	97
<i>Abb. 11</i>	<i>Abstimmungskarte zur Automobilabstimmung vom 21. März 1920</i>	98
<i>Abb. 12</i>	<i>Abstimmungskarte zur Automobilabstimmung vom 30. April 1922</i>	114
<i>Abb. 13</i>	<i>Abstimmungskarte zur Automobilabstimmung vom 24. Juni 1923</i>	122
<i>Abb. 14</i>	<i>Gegnerisches Flugblatt zur Automobilabstimmung vom 18. Januar 1925</i>	129
<i>Abb. 15</i>	<i>Abstimmungskarte zur Automobilabstimmung vom 18. Januar 1925</i>	132
<i>Abb. 16</i>	<i>Abstimmungskarte zur Automobilabstimmung vom 21. Juni 1925</i>	140
<i>Abb. 17</i>	<i>Die Entwicklung des bündnerischen Kfz-Bestands von 1925 bis 1938</i>	143

Tabellenverzeichnis

<i>Tab. 1</i>	<i>Merkmale und Finanzierung des Bündner Strassennetzes</i>	40
<i>Tab. 2</i>	<i>Das Abstimmungsergebnis vom 13. Oktober 1907 in den drei wichtigsten Tourismusorten</i>	65
<i>Tab. 3</i>	<i>Statistik zur Bewilligungspraxis des Kleinen Rates für die Jahre 1907–1910</i>	67
<i>Tab. 4</i>	<i>Die Entwicklung des Pferdebestands im Kanton Graubünden und in der Schweiz</i>	86
<i>Tab. 5</i>	<i>Ergebnis der Automobilabstimmung über die Zulassung auf der Strecke Thusis–Hinterrhein</i>	124

<i>Tab. 6</i>	<i>Die wichtigsten Kennzahlen der Bündner Automobilabstimmungen im Überblick</i>	141
---------------	--	-----

Kartenverzeichnis

<i>Karte 1</i>	<i>Strassenkarte des Kantons Graubünden</i>	45
<i>Karte 2</i>	<i>Das Streckennetz der Bündner Bahnen</i>	46
<i>Karte 3</i>	<i>Die 39 Kreise des Kantons Graubünden</i>	46

Orts-, Personen- und Sachregister

- ACS Graubünden 115, 142
Albulapass 45, 69, 136
Alvaneu 115
Alvaschein, Kreis 64
Amrein, Otto 55
Andeer 45, 81, 124
Andersen Arne 16
Andri Nicolaus 117
Arosa 41, 43, 45, 55, 65, 75, 98f., 150
Ärzteverein, Bündner 84, 91, 97,
110f., 134
Automobil (Klassendifferenzierung) 34,
47, 95, 129
Automobilabstimmung, eidgenössische
106–110
Automobilabstimmungen, kantonale
(13. 10. 1907) 52–66; Ergebnisse 63,
141
– (05. 03. 1911) 67–78, 92; Ergebnisse
71, 141
– (21. 03. 1920) 92–99; Ergebnisse, 93,
141
– (13. 03. 1921) 99–106; Ergebnisse
104, 141
– (22. 05. 1921) 106–110; Ergebnisse
110, 141
– (30. 04. 1922) 110–114; Ergebnisse
113, 141
– (24. 06. 1923) 115–123; Ergebnisse
120, 141
– (18. 01. 1925) 125–134; Ergebnisse
130, 141
– (21. 06. 1925) 134–139; Ergebnisse
139, 141
Automobilbesitzer (soziales Profil) 22,
23, 29f., 35, 77, 96
Automobilgesetzgebung 38
Automobilinitiative (1918/1922) 91,
110, 134
Automobilkonzessionen / Bewilligung-
spraxis (1904–1907; 1918–1922;
1923–1925) 54–56, 66–69, 88, 92,
114, 118, 123f., 126, 145
Automobilkritik 18, 21, 31–34, 84, 95,
102
Automobilstatistik 26, 27, 29, 30
Automobiltypen s. Lastwagen, Luxus-
fahrzeug, Nutzfahrzeug, Postautomobil,
Reiseautomobil, Spezialfahrzeuge
Automobilumfrage 74, 80–85
Automobilzeitschrift 10, 12, 18, 143
Avers 41, 43, 45, 87, 122, 133, 136, 139
Bad Ragaz 41, 45, 46, 53f.
Bau- und Forstdepartement 48, 56, 69,
126f.
Bauernverband 108
Bavier Simeon 39
Behrmann Hermann 31
Belfort, Kreis 64, 122
Bellinzona 41, 45, 91
Bener Gustav 42, 100f., 119, 138
Benz Carl 21
Bergell 43, 46, 55, 64, 73, 75, 98f., 124,
139, 150
Bergün 43, 45, 63
Bern 24f., 85, 89, 107, 120, 138
Berninabahn 41, 124, 124f., 150
Berninapass 45, 69, 136
Berther Stephan 89
Beschwerden 47, 48, 58
Bevölkerungsdichte 37, 41
Bevölkerungsstruktur 37

- Bezirke 37
 Bierbaum Otto Julius 24
 Bivio 45, 117
 Bloch Marc 16
 Bonaduz 82
 Brenner-Bahn 39
 Bretscher Ulrich 28
 Brügger Alois 93
 Brügger Friedrich 56f., 69, 108, 126f., 149
 Brusio 45, 73, 81, 124
 Bundesamt für Statistik 13
 Bundesbeschluss betreffend Massnahmen zum Schutze des Landes und zur Aufrechterhaltung der Neutralität 88
 Bundesgesetz über den Motorfahrzeugverkehr (1933) 107
 Bundesrat 88, 89, 114
 Bündner Tagblatt 20, 49, 50, 60f., 66, 77, 95, 99, 102, 104f., 128, 130, 140
 Bündner Vereinigung zur Hebung des Hotelgewerbes 115
 Buss- und Strafbestimmungen 54, 142f.
 Calancatal 43, 47, 64, 87, 89, 91, 98f., 100, 136, 139, 150
 Casaccia 64
 Castasegna 45, 57, 73
 Cauco 87
 Celerina 43, 75, 131f.
 Chiavenna 45
 Chur 27, 41, 43–45, 53f., 64, 68, 70, 73f., 76, 90, 105, 118, 122, 124, 133, 134, 149f.
 Churwalden 43, 45, 57, 64, 122, 134
 Daimler Gottlieb 21
 Davos 41, 43, 45, 55, 64f., 75, 81, 84, 98, 99, 115, 131, 133, 134, 150
 Dedual Julius 69, 80
 Demmer C. 115
 Der Bund 77
 Der Freie Rätier 20, 47, 60, 66, 97, 108, 130f., 138
 Detligen 25
 Deutsche Strasse 45, 69, 70, 73, 115
 Deutsches Reich/ Kaiserreich 18
 Diesel Rudolf 34
 Disentis, Kreis 64
 Eisenbahn 24, 29, 43, 83, 89, 100f., 119, 124, 126, 129, 138, 144, 148
 Eisenbahnnetz 41f., 44, 46
 Eisenbahnverbindung, fehlende 43, 75, 80, 86, 87, 90, 98, 101, 117, 122, 124, 127, 133, 139, 144, 150
 Erster Weltkrieg 27, 41, 44, 47, 85, 86
 Fahrgeschwindigkeit 34, 25, 47 s. a. Tempolimiten
 Falera 45
 Feuerwehrverband, Bündner 84, 91, 97
 Filisur 41, 45
 Fläsch 105
 Flims 43, 45, 75, 81f., 84, 88–90, 98, 131, 150
 Flüelapass 136
 Forschungsstand 17f.
 Frankreich 18, 22f.
 Fraunholz Uwe 18, 21
 Fremdenverkehr 23, 28, 37, 43, 44, 53f., 61f., 65, 73, 78, 83, 90, 93, 115, 119, 123, 131, 141, 147f., 150 s. a. Gästebefragung, Hotellerie
 Froté, Westermann & Cie. 55
 Ftan 132
 Fuhrwesen 24, 38, 43, 56, 75, 78, 103f., 148
 Fünf Dörfer 46, 96, 99, 105, 139
 Gästebefragung 74
 Generalstreik (1918) 91, 95
 Genf 25

Geronimi Johann 68, 76
 Gewerbeverband 84, 91, 97, 101, 115, 123, 133
 Gilli Giovanni 40
 Glarus 25
 Gossweiler Gustav & Cie. 55
 Gotthardbahn 39, 43
 Grippeepidemie 89, 91, 111
 Grono 45, 64, 81, 91
 Grosser Rat 11, 19, 38, 53, 56, 66, 68, 70, 90, 93, 100, 111, 117, 137, 145f.
 Gubler Theo 32
 Gugelberg Hans Luzius 116
 Gugerli David 15
 Handels- und Industrieverein 91
 Handelskammer, Bündner 93, 115, 123
 Hartmann Georg 100
 Hartmann & Meisser 54f.
 Hinterrhein 123, 124
 Hotelierverein 84, 97, 115
 Hotellerie 37, 65, 116, 119, 120, 123, 126, 131
 Ilanz 41, 45, 64, 68, 82
 Industrielle Revolution 15
 Ingenieur- und Architektenverein 84, 97, 134
 Innerferrera 41, 45
 Interkantonale Konkordate 27, 32
 Italienische Strasse 45, 75, 115
 Jenaz, Kreis 64
 Julierpass 45
 Kantonsverfassung 38
 Klassenkampf 34f., 95, 108
 Kleiner Rat 19, 38, 49, 51, 52–54, 56f., 62, 66, 80, 84, 88, 93, 100, 123f., 145f.
 Klosters 43, 44f., 64
 Kommerzialstrassen 38–40, 45, 69, 126, 135f.
 Kommunalstrassen 40, 41, 45
 König Wolfgang 16
 Kreditgenossenschaft, Bündner 115, 119
 Kreise, politische 37, 43, 46, 47, 63, 64, 81f., 86f.
 Kreispostdirektion Chur 47, 48f., 52, 57, 87, 89
 Laely Andreas 85, 88
 Landquart 41, 45, 57
 ‚Landschäftler‘ (Zeitung) 95
 Landwasserstrasse 136
 Landwirtschaftlicher Verein 84
 Lastwagen/ Lkw 24, 27, 29, 54–56, 67, 78, 83, 86–88, 92, 99f., 119, 124–126, 136, 143
 Leggia 64
 Lenzerheide 43, 45, 54, 57, 84, 90
 Lostallo 45
 Lugnez 46, 64, 75, 81f., 105, 136, 139
 Lukmanierpass 45, 124, 136
 Luxusfahrzeug 22, 23, 27, 35f., 51, 55, 66, 68f., 79, 94f., 109, 116, 138, 145, 152
 Luzein 43
 Maienfeld 45f., 53f., 58f., 64, 68, 72, 99, 105
 Maissen Felici 17, 57, 120, 129
 Malix 81, 117
 Maloja 43, 45, 69, 84, 124
 Mapresso 13, 63, 98, 114, 122, 132, 140
 Martinsbruck 125, 135
 Maybach Wilhelm 21
 Medel (Lucmagn) 124
 Medels i. Rh. 81
 Meili Friedrich 34, 51
 Mentale Atmosphäre 16
 Merki Christoph Maria 18, 21, 23, 35
 Mesocco, Mesolcina s. Misox
 Metz Peter 17, 51, 57, 76, 127

- Meuli Anton 80, 84, 91, 134, 138
 Michel Christian 137
 Misox 41, 45, 47, 64, 90, 91, 98f., 100, 117, 132, 139, 149
 Mont Cenis 39
 Motion Laely 85, 88
 Motion Meuli 80, 84, 91
 Motion Walther 107
 Motorisierung der Schweiz (1896–1930) 21–30, 31
 Motorisierungsgrad 25, 26, 27
 Motorrad 27, 30, 136, 143
 Mulegns 45, 48
 Neue Bündner Zeitung 20, 49, 50f., 61, 102, 103, 106, 110, 113, 130, 132, 138, 141
 Nutzfahrzeug/ Nutzautomobil 27, 99–106, 111
 Oberalppass 45, 136
 Obere Strasse 39, 45, 75, 115f.
 Oberengadin 44, 46, 64, 74, 86, 122, 124, 131, 133f.
 Oberhalbstein 39, 43, 64, 87, 99, 117, 120, 122, 139
 Ofenpass 45, 86, 136, 150
 Olgiatti-Mengotti Giacomo 55
 Otto Nikolaus August 21
 Parteien, politische 61, 94, 103, 108, 119
 Personenverkehr 29
 Peterelli Karl 53
 Petition (1904) 55f.
 Pferdehandel/-zucht 53
 Pferdepost 24, 25, 28, 87, 89f.
 Plattner Wilhelm 86, 87, 117f., 125, 136
 Pontresina, 74f., 84, 115, 131, 135
 Poschiavo 45, 81, 84, 98, 99, 150
 Postautomobil 25, 28f., 83, 85, 89f., 105, 119
 Praden 81
 Prättigau 99, 136, 139
 ‚Publikum‘ 31
 Puschlav 55, 64, 98
 Quellenlage 19f.
 Ramosch (Remüs) 43
 Raschein Paul 69, 73
 Rechtsprechung 61
 Reichenau 41, 45, 46, 89f.
 Reiseautomobil 92f., 99, 104, 108, 110, 115f.
 Retrospective Technology Assessment 16f.
 Rhätische Bahn (RhB) 41f., 46, 75, 83, 89, 100f., 104f., 119, 125, 129, 138, 144, 148, 150
 Rhäzüns 64, 99
 Rheinwald 39, 43, 46, 64, 75, 87, 99f., 122, 124, 133, 139
 Rossa 45, 91
 Roveredo 47, 64, 139, 149
 Ruis 64
 Ruppanner Ernst 89
 Rutishauser Ulrich 100
 Safien 43, 45, 75, 98, 122, 136, 139, 150
 Salis-Soglio von Adolf 23
 Samedan 43, 45, 48, 89, 115, 131
 Samnaun 45, 125, 132, 136
 San Bernardinopass 43, 45, 69, 91, 116f.
 St. Gallen 88f.
 St. Maria i. C. 81
 St. Moritz 41, 43, 47, 65, 75f., 81, 84, 98, 115, 124, 132, 148, 150
 San Vittore 81
 Scartazzini & Cie. 55
 Schams 39, 41, 43, 46, 75, 87, 98, 122f., 133, 139, 150

Schanfigg 44, 46, 64, 99, 136
 Schiers 64
 Schmidheiny Ernst 68
 Schucan Achilles 83
 Schütter Joseph 101
 Schweiz 18, 21, 23
 Schweizerische Bundesbahnen 42
 Schwyz 25
 Scuol 41, 43, 45, 47, 48, 75, 125, 131
 Sils im Domleschg 45
 Sils im Engadin 43, 45, 75, 131
 Silvaplana 43, 45, 75
 Soazza 81
 Soglio 64
 Solca Johann 40, 68
 Sonder Peter 117
 Soziale Kosten 18, 36
 Spezialfahrzeuge (Feuerwehr, Sanität)
 27, 84, 89, 92, 100, 110f., 126
 Splügen 45, 81, 87, 123, 124, 133
 Splügenpass 45, 117
 Sprecher v. Bernegg Jakob Hektor 94,
 108–110
 Staubplage 31, 62, 72, 84, 129
 Stiffler-Vetsch Anton 126
 Strasse
 – Funktion 33, 35
 – Privatisierung 34
 Strassenbau 31, 39, 40, 44
 Strassengesetz (1882) 51, 127, 130
 Strassennetz 39
 Strassenunterhalt 31, 40, 41, 58f., 82,
 100, 102, 120, 127f., 130, 136, 151
 Strassenverkehrszählung 29
 Südtirol 86
 Surselva 55, 136, 139
 Sursès s. Oberhalbstein
 Tageszeitungen 19, 20, 47, 49, 50, 52,
 60f., 66, 77, 95, 97, 99, 102, 104f.,
 106, 108, 110, 112, 113, 118f., 128,
 129ff., 130, 132, 138, 140, 141, 146f.
 Tarasp-Vulpera 43
 Technikfolgenabschätzung/ Technikbe-
 wertung 14f., 16, 17
 Technikgeneseforschung 16
 Technikgeschichte 14, 16f.
 Technikkritik 15
 Tempolimiten 27, 32, 54, 142f.
 Tessin 117, 124
 Thusis 41, 45, 47, 49, 57, 87, 123f., 135
 Tiefencastel 45, 49, 54, 69, 135
 Tierschutzverein, Bündner 91, 97
 Transitverkehr 38, 44, 93, 108, 115, 126
 Transportkrise 85, 87, 90f., 103, 151f.
 Trun (Zentenarfeier ‚Grauer Bund‘) 92
 Tschierschen 84
 Tugnum Corrado 108–110
 Tourismus s. Fremdenverkehr
 Unfallgefahr 32f., 35, 48, 49, 59–61,
 132
 Untere Strasse 39
 Unterengadin 122, 131
 Unterlandquart, Bezirk 105
 Untertasna, Kreis 64
 Unterwalden 25
 Uri 25
 Val Müstair 43, 45, 64, 86f., 99, 105,
 122, 125, 133, 136, 139, 151
 Vals 45
 Verbindungsstrassen 40, 45, 126, 135f.
 Verdabbio 81
 Verfassungsartikel 37^{bis} 107
 Verkehrsvereine 80, 84, 97, 133, 134,
 147
 Verkehrsverein Bergell 73
 Verkehrsverein Chur 53, 73, 74
 Verkehrsverein Flims 84, 90
 Verkehrsverein Pontresina 74, 147

Vicosoprano 57
Vrin 45
Walther Heinrich 107
Weimarer Republik 18
Weinbauern 105
Widmann Josef Viktor 35
Wirteverein 97
Zerne 45
Zizers 45, 70, 72
Zizerser Initiative 67, 70f., 76
Zug 25
Zuoz 45
Zürcher Post (Zeitung) 50