

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

Kapitel: 3: Das Bündner Automobilverbot in der Vorkriegszeit

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: 25.12.2025

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

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 beigefügt. Die folgenden Beobachtungen aus der Feder des Herrn Töndury widerspiegeln den allgemeinen Tenor:

*Seit einigen Tagen kursiert auf unsren Landstrassen ein Unge- tüm von einem Automobil, dessen Zulässigkeit in Anbetracht des regen Verkehrs auf unsren 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 Kantongrenzen 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 Vergnügenzwecken 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 gesammten 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 Allgemeingut 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 Verkehrgefährdung. 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 gewöhnnte 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 Gesetzesammlung 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 Ausnahmebewilligungen 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 Versuchphase 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 Rösslitram 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 Stimmberchtigten 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 regierungsrätslichen 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–Thusis, 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 Stimberechtigten 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 al-
lenthalben 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 grossrätslichen 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 eigentlich 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 «zermalmt» 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 stimmte, 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 könnte 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 Sportswagen 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.

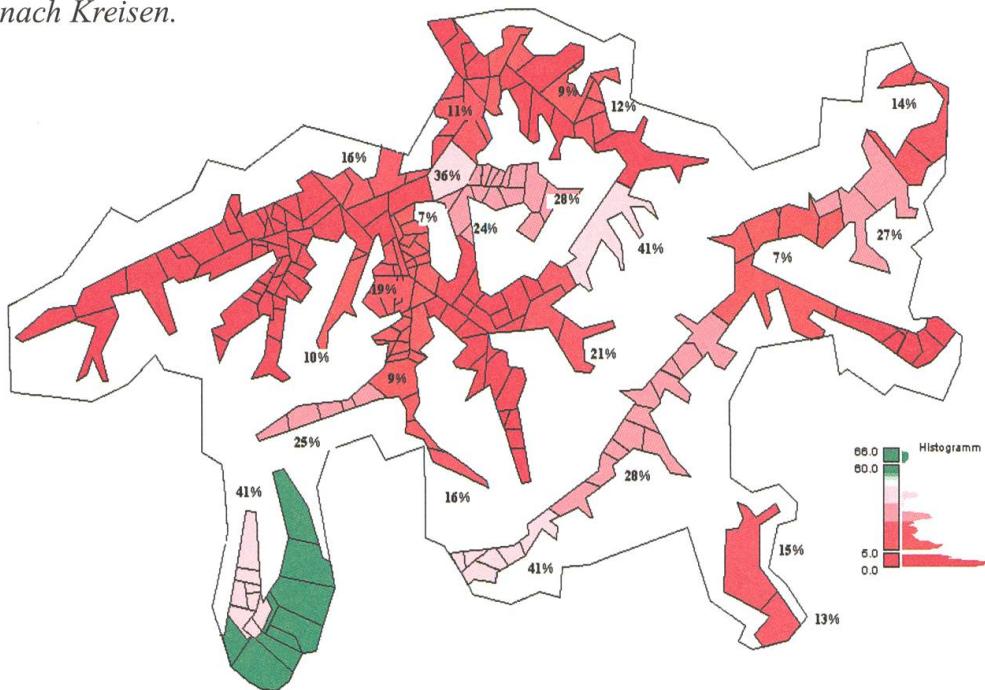
¹⁵³ NBZ 11. Oktober 1907.

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 Prozenten 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 Abstimmungsresultat 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 Abstimmungsergebniss 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 Paronz zu Riom-Paronz (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.

	Stimmabstimmung	Ja	Nein	%-Ja
Davos	53%	247	350	41 %
Arosa	73 %	60	62	49 %
St. Moritz	95 %	86	173	33 %
Ø	55 %	307	412	43 %
Gesamtkanton	54%	2074	11184	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 Abstimmungsresultat geführt haben. In diesem Punkt scheinen sich die verschiedenen Akteure einig gewesen zu sein. Der Freie Rätier, 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 grossrätsliche 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 fern 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.

Jahr	Anzahl Gesuche	Bewilligt	Abgelehnt
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 regierungsräliche 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 regierungsrälichen 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 öffentlichen 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 Finessen 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 Initiativbegehrn 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 Initiativbegehrn:

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 fahnpolizeilicher 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 Stimmberchtigte 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 Molesten und Schädigungen versprechen könne*».¹⁷³ Die Entstehung und Verbreitung

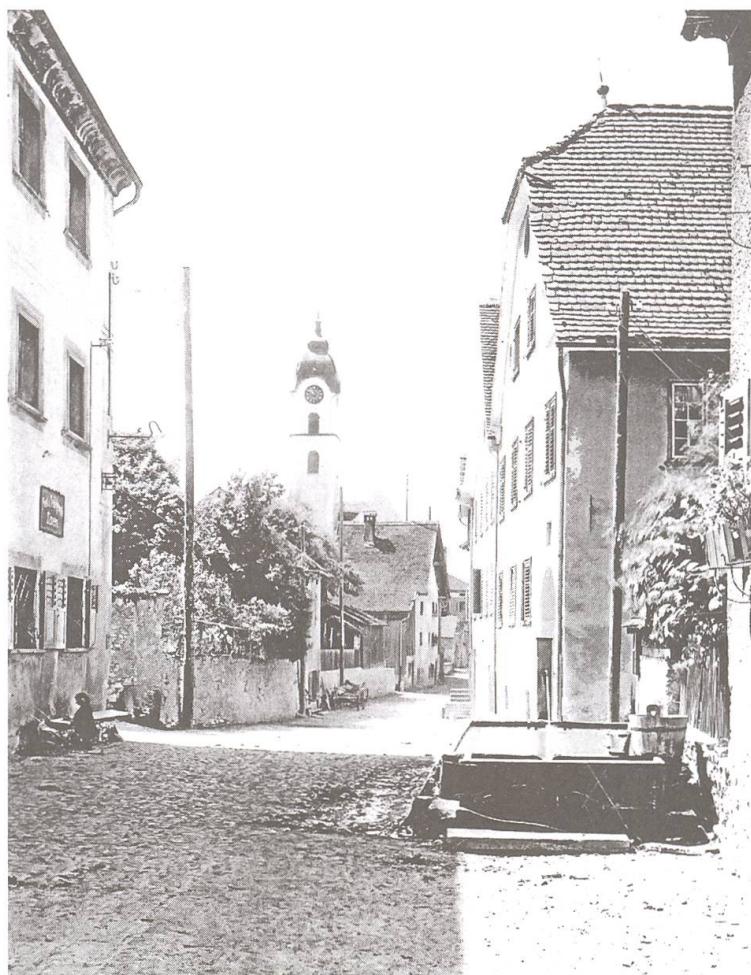


Abb. 9: Alte Ansicht
der Hauptstrasse
durch Zizers
(Fahrtrichtung Chur).

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 herangetreten, 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 durchgeföhrten 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 Fremdenverkehrsarten 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, Postillion, 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 Stimmberchtigten 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 Denkzeddel 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 Automobilverbots 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: Hier Volkswillen, hier 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'rüm 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 Automobilverbots 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 befürchteten 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 geschützt 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 Personenaufomobil 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.