

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:	6: Zusammenfassung und Fazit
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: 13.01.2026

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

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 Be willigungen 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 Personenaufomobil 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 paradoxe Weise 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 wöhnten sich die genannten Gruppen im Falle einer Zulassung des Automobils als 'Modernisierungsoptiker'. 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 Fremdenverkehrscentren 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 Lastautodiensts 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 blass durchfahren zu werden. Die negativen Begleiterscheinungen des Automobilverkehrs (Verkehrunsicherheit, 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 individuelle 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 Personenaufomobil 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 Stimmberchtigten 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 Personenaufomobil 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 Stimmberchtigte 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 Stimmberchtigten 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.