

Höhe- und Wendepunkt der Bündner Automobildebatte (1920-1925)

Objekttyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Quellen und Forschungen zur Bündner Geschichte**

Band (Jahr): **19 (2008)**

PDF erstellt am: **18.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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

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

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

5.1 Das Verdikt über das Reiseautomobil (1920)

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

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

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

²³⁰ VGR Frühjahrssession 1920, S. 10.

5.1.1 Die Ausarbeitung des neuen Gesetzes

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

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

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

²³¹ Botschaften des Kleinen Rates 1919, S. 84.

²³² Botschaften des Kleinen Rates 1919, S. 84.

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

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

5.1.2 Der Abstimmungskampf

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

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

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

²³⁴ VGR Januarsession 1920, S. 8–25.

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

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

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

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

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

*Der tiefere Grund der Feindschaft, die dem Automobil entge-
gengebracht wird, ist sozialer Natur; er liegt darin, dass das
Automobil wie nichts anderes die Kluft aufdeckt zwischen Reich
und Arm. Denn nicht dass es Reiche und Arme gibt, hat die
soziale Frage gerade heute zur inneren Staatsgefahr gemacht,
sondern dass heute wie noch nie der Reichtum so protzig zur
Schau gestellt wird. Und da ist das Luxusautomobil geradezu
das Ideal einer Verhetzungsmaschine.*²³⁸

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

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

²³⁷ VGR Frühjahrssession 1920, S. 17.

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

²³⁹ BT 14. März 1920.

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

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

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

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

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

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

²⁴¹ FR 19. März 1920.

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

Kantonale Volksabstimmung über die Automobilvorlage

Ja! Ja!

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

Arzte-Verein: Dr. P. Plattner, Dr. Wandli	Tierschutz-Verein: E. Gemmi, J. Flury
Feuerwehr-Verband: Mathis, A. Heine	Verband reisender Kaufleute: R. Senti
Gewerbe-Verband: J. Schütter, Dr. L. Albrecht	Wirte-Verein: Jörg-Wieser
Handelskammer: R. Lardelli, Dr. M. Brügger	Vereinigung zur Hebung des Hotelgewerbes in Graubünden: Dr. Miggli, Nationalrat
Hoteller-Verein: Stiffler-Betsch, T. Branger	Bonmoos, A. Bon, J. Degiacomi, Esener
Ingenieur-u. Architektenverein: Gugelberg, Ing.	Verkehrsverein für Graubünden:
Techniker-Vereine: Ing. Wildberger, U. Lys	H. Valär, F. Hasselbrint

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

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

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

Annahme dieses

Verkehrsgesetzes

erwarten.

Verkehrsverein für Graubünden.

Automobilgesetz: Ja!!

Quelle: FR 18. März 1920.

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

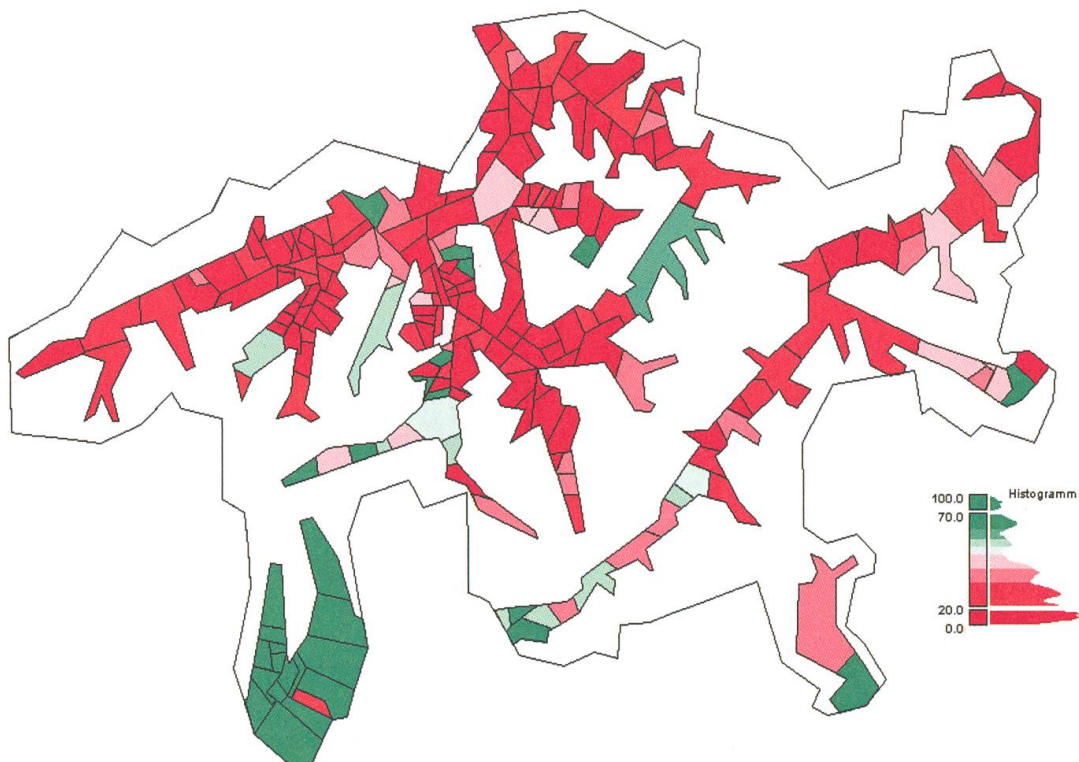
²⁴² FR 15. März 1920.

5.1.3 Das Abstimmungsergebnis

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

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

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



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

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

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

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

5.2 Die Abstimmung über das Nutzautomobil (1921)

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

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

²⁴⁴ BT 22. März 1920.

²⁴⁵ BT 22. März 1920.

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

5.2.1 Die ‘Erfindung’ des Nutzautomobils

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

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

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

²⁴⁶ VGR Frühjahrssession 1920, S. 10–14.

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

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

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

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

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

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

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

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

²⁵⁰ BT 8. und 9. März 1921.

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

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

5.2.2 Der Abstimmungskampf

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

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

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

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

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

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

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

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

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

²⁵⁴ FR 11. März 1921.

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

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

5.2.3 Das Nutzautomobil als kleinster gemeinsamer Nenner?

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

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

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

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

²⁵⁷ BT 14. März 1921.

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

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

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

²⁵⁹ BT 24. März 1920.

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

²⁶¹ VGR Frühjahrssession 1923, S. 170.

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

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

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

5.3 Die eidgenössische Automobilabstimmung (1921)

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

²⁶² NBZ 9. und 14. März 1921.

²⁶³ NBZ 14. März 1921.

5.3.1 Die Entstehung des Verfassungsartikels 37^{bis}

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

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

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

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

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

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

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

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

5.3.2 Zentralismus und Fremdbestimmung im Abstimmungskampf

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

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

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

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

²⁶⁷ FR 4. und 5. März 1921.

²⁶⁸ BT 10. Mai 1921.

²⁶⁹ FR 20. Mai, 1921.

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

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

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

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

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

²⁷⁰ BT 18. Mai 1921.

²⁷¹ BT 18. Mai 1921.

²⁷² NBZ 12. Mai 1921.

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

5.3.3 Das Abstimmungsergebnis

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

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

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

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

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

²⁷⁵ NBZ 23. Mai 1921.

²⁷⁶ NBZ 14. März 1921.

²⁷⁷ VGR Herbstsession 1921, S. 139.

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

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

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

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

²⁷⁸ NBZ 21. April 1922.

²⁷⁹ VGR Herbstsession 1921, S. 139–142.

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

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

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

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

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

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

²⁸⁰ FR 24. April 1922.

²⁸¹ NBZ 28. April 1922.

²⁸² NBZ 29. April 1922.

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

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

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

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

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

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

²⁸³ BT 1. Mai 1922.

²⁸⁴ NBZ 1. Mai 1922.

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

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



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

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

5.5 Das Reiseautomobil als Retter in der Not (1923)

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

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

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

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

²⁸⁶ Botschaften des Kleinen Rates 1923, S. 100.

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

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

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

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

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

²⁸⁸ VGR Frühjahrssession 1923, S. 170.

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

²⁹⁰ VGR Frühjahrssession 1923, S. 154.

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

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

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

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

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

²⁹¹ VGR Frühjahrssession 1923, S. 151–153.

²⁹² VGR Frühjahrssession 1923, S. 169.

²⁹³ VGR Frühjahrssession 1923, S. 172f.

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

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

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

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

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

5.5.2 Der Abstimmungskampf

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

²⁹⁴ VGR Frühjahrssession 1923, S. 173.

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

²⁹⁶ VGR Frühjahrssession 1923, S. 175.

²⁹⁷ VGR Frühjahrssession 1923, S. 172.

²⁹⁸ VGR Frühjahrssession 1923, S. 176.

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

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

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

²⁹⁹ BT 15. Juni 1923.

³⁰⁰ BT, FR und NBZ 20. Juni 1923.

³⁰¹ BT 19. Juni 1923.

³⁰² BT 18. Juni 1923.

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

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

5.5.3 Das Abstimmungsergebnis

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

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

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

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

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

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

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

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

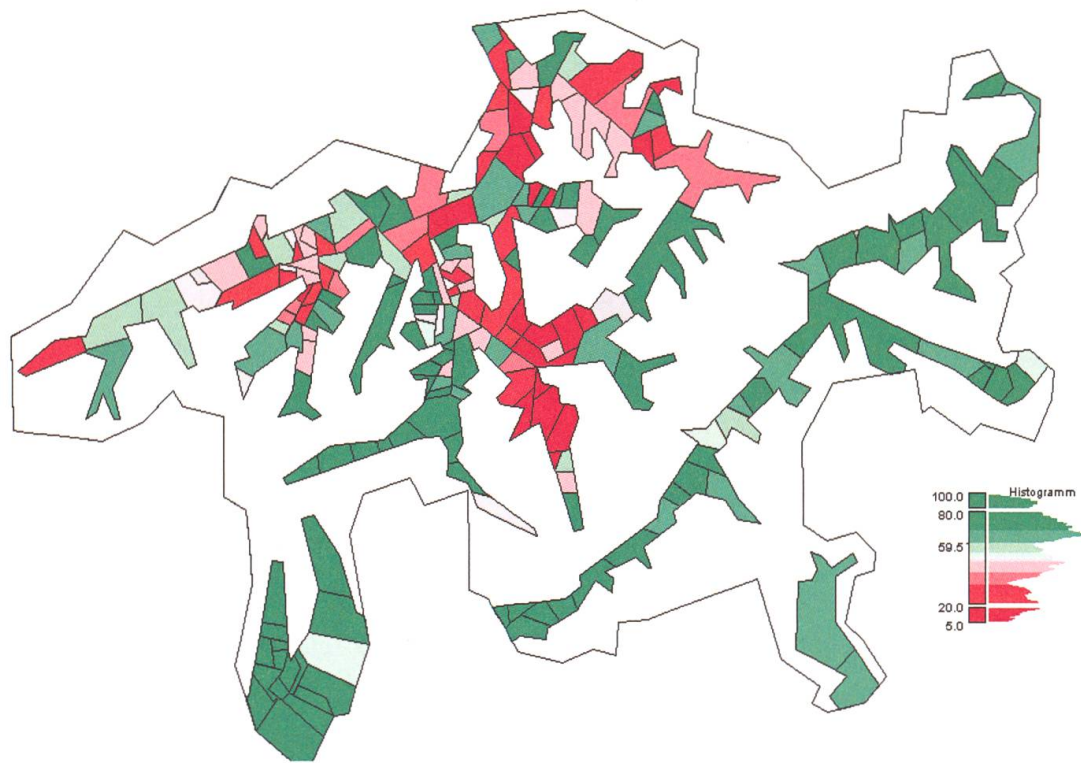
Der Blick auf die Abstimmungskarte offenbart sowohl Altbekanntes als auch Ungewöhnliches.

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

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

³⁰⁶ BT 25. Juni 1923.

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



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

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

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

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

5.5.4 Evaluation der Versuchszeit

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

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

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

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

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

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

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

³¹⁰ NBZ 15. Januar 1925.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.6 Die Rückkehr zum Automobilverbot (1925)

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

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

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

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

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

allgemeine Zulassung des Personenautomobils auf sämtlichen Durchgangsstrassen war.³¹⁸

5.6.1 Die Vorlage im Detail

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

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

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

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

³¹⁸ Botschaften des Kleinen Rates 1924, S. 109.

³¹⁹ VGR Herbstsession 1924, S. 102.

³²⁰ Botschaften des Kleinen Rates 1924, S. 113.

³²¹ VGR Herbstsession 1924, S. 105f.

Verbesserung der Verkehrs- und Transportbedürfnisse bahnloser Talschaften beizutragen.³²²

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

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

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

³²² VGR Herbstsession 1924, S. 225–229.

³²³ VGR Herbstsession 1924, S. 103.

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

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

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

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

5.6.2 Der Abstimmungskampf

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

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

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

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

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

³²⁷ BT 12. Januar 1925.

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

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

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



Abb. 14: Gegnerisches Flugblatt zur Automobilabstimmung vom 18. Januar 1925.³³⁰

*Quelle: KBGR;
Signatur Upu 34*

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

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

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

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

5.6.3 Das Abstimmungsergebnis

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

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

³³¹ NBZ 16. Januar 1925.

³³² NBZ 6. Januar 1925.

³³³ NBZ 8. Januar 1925.

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

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

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

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

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

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

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

³³⁵ NBZ 19. Januar 1925.

³³⁶ FR 19. Januar 1925.

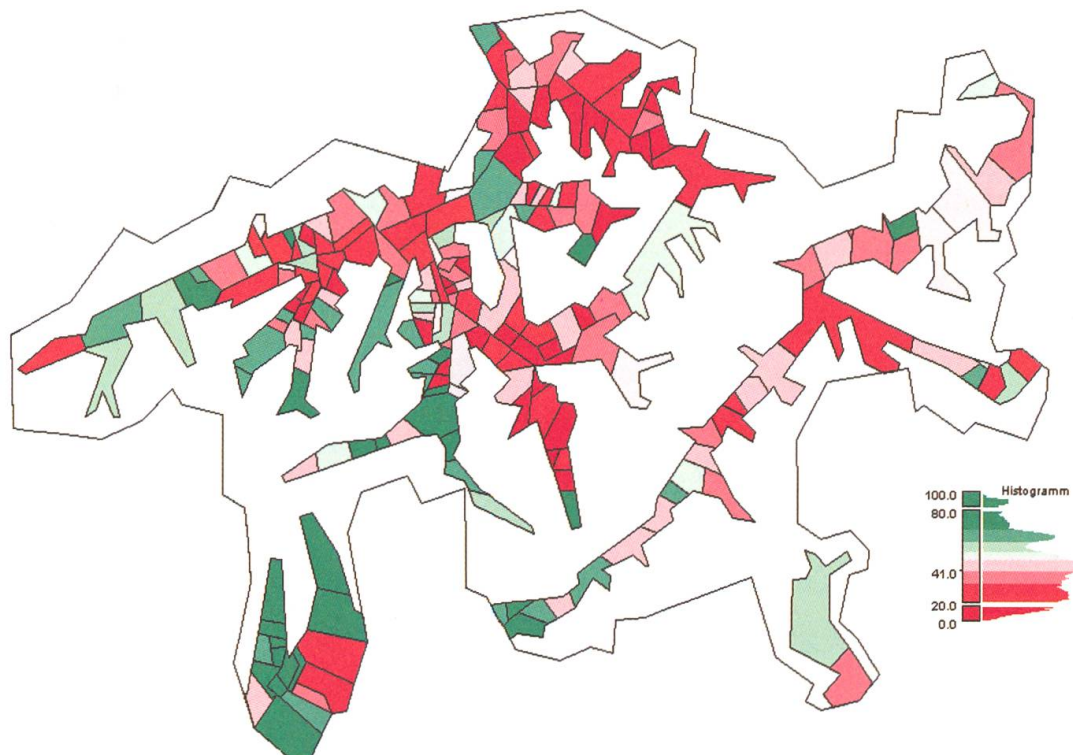
³³⁷ BT 19. Januar 1925.

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

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

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

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



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

³³⁹ NBZ 1. August 1924.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.7 Die Aufhebung des Automobilverbots (1925)

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

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

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

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

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

5.7.1 Inhalt und Rezeption der Initiativvorlage

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

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

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

³⁴⁵ VGR Frühjahrssession 1925, S. 114.

³⁴⁶ NBZ 16. Juni 1925.

³⁴⁷ VGR Frühjahrssession 1925, S. 114.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

³⁵² Abschiede des Grossen Rates, 1925, S. 3.

³⁵³ VGR Frühjahrssession 1925, S. 114.

*Luxusauto mit seinen reichen Insassen zu unseren weltberühmten Fremdenzentren hereinlassen.*³⁵⁴

Aus denselben Gründen setzten sich auch die Bündner Tageszeitungen für eine Annahme der Initiative ein. Vor dem Hintergrund, dass «*die zugegebenen Nachteile*» des Automobils «*durch die grossen Vorteile für die Allgemeinheit*» aufgehoben würden, empfahl etwa die Neue Bündner Zeitung ihren Lesern die Vorlage «*im allgemeinen volkswirtschaftlichen Interesse*» anzunehmen.³⁵⁵

Von den Wirtschafts- und Steuerverhältnissen abgesehen, spielte ausserdem die Tatsache, dass die Automobilfrage demnächst auf Bundesebene angegangen werden sollte, eine wesentliche Rolle. Eine eigene Lösung, welche die besonderen Interessen und Bedürfnisse des Kantons berücksichtige, sei dem Diktat aus Bern auf jeden Fall vorzuziehen.³⁵⁶ Entsprechend war die Abstimmungsempfehlung des Freien Rätiers zugleich als Mahnung konzipiert:

*Die [nächste] Abstimmung wird der Bund vornehmen, denn wenn auch dieser letzte Appell an das Volk, das wichtigste Problem moderner Verkehrspolitik selbständig zu lösen, ungehört verhallt, dann sind alle Rechtsmittel erschöpft und der Bundesrat kann nicht nur, sondern muss das Gesetz anwenden und die Durchgangsstrassen öffnen, denn unter dem absoluten Automobilverbot leidet nicht nur Graubünden, sondern die ganze Ostschweiz.*³⁵⁷

Eine Reihe von Artikeln, so auch die hier vorgestellte Stellungnahme des Direktors der Rhätischen Bahn, Gustav Bener (1873–1946), betonten den Umstand, dass ein kantonales Automobilgesetz einer Öffnung der Durchgangsstrasse durch den Bund aus zwei Gründen vorzuziehen sei. Zum einen sehe die Initiative weit reichende Schutzvorkehrungen für die kantonalen Eisenbahnen vor, zum anderen gehe im Falle einer zwangsweisen Strassenöffnung durch den Bund jeglicher Anspruch auf die Erhebung einer Einreisegebühr verloren. Das Auto komme so oder so:

³⁵⁴ VGR Frühjahrssession 1925, S. 119.

³⁵⁵ NBZ 19. Juni 1925.

³⁵⁶ VGR Frühjahrssession 1925, S. 114f. Regierungsrat Plattner (S. 115) und Abgeordneter Meuli (Initiativkomitee) äusserten sich im weiteren Verlauf der Sitzung übereinstimmend. Siehe auch Abschiede des Grossen Rates 1925, S. 5.

³⁵⁷ FR 19. Juni 1925.

*Für alle Kantonsbürger [...] stellt sich heute die Frage einfach so: Wollen wir den ganzen teuren Strassenunterhalt im Kanton auch künftig durch kantonale oder kommunale Steuern selbst tragen, [...] oder wollen wir selber entscheiden, was für Graubünden erträglich ist und uns dabei zugleich eine grosse Einnahmequelle sichern, die uns bei Regelung durch den Bund grösstenteils verloren ginge.*³⁵⁸

Drei Tage vor der Abstimmung veröffentlichten ausserdem sämtliche Tageszeitungen einen Aufruf der Kreisämter Avers, Bergell, Calanca, Lugnez, Mesocco, Münstertal, Rheinwald, Roveredo, Safien und Schams an die Stimmberechtigten, worin sie eindringlich für die notwendige Verbesserung der dortigen Verkehrsverhältnisse plädierten. Es handelte sich hierbei mehrheitlich um Kreise, welche nicht mit dem kantonalen Eisenbahnnetz verbunden waren.³⁵⁹

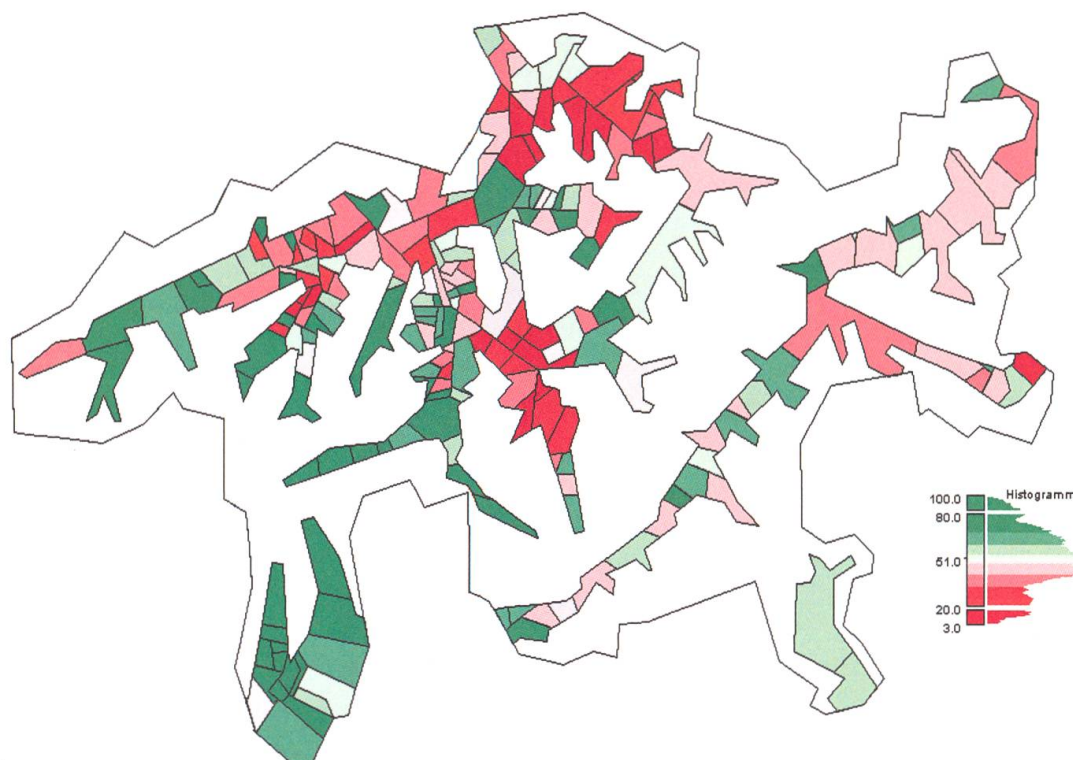
5.7.2 Das Abstimmungsergebnis

Die Abstimmung fand am 21. Juni 1925. statt. Seit der letzten Automobilabstimmung waren gerade einmal fünf Monate vergangen. Bei einer Stimmbeteiligung von 73% wurde das Gesetz mit 11'318 Ja (52%) gegen 10'271 Nein-Stimmen angenommen. Fortan stand dem Automobil endgültig ein Grossteil der Bündner Strassen offen. Gleichzeitig offenbarte das Ergebnis, dass die Automobilgegner in der Bevölkerung nach wie vor über einen bedeutenden Rückhalt verfügten. Wie schon in früheren Abstimmungen waren Gegner und Befürworter des Automobils regional sehr unterschiedlich verteilt. Während die Nein-Stimmen vor allem im Prättigau, dem Churer Rheintal (V Dörfer), dem Oberhalbstein sowie Teilen der Surselva gehäuft auftraten, stammten die Stimmen für die Initiative primär aus den Tourismusregionen, den Bündner Südtälern, der Hauptstadt sowie den bahnlosen Gegenden. (siehe Abb.16, S. 140).

³⁵⁸ FR 19. Juni 1925.

³⁵⁹ NBZ, BT und FR 18. Juni 1925.

Abb. 16: Abstimmungskarte zur Automobilabstimmung vom 21. Juni 1925; Ja-Stimmenanteil nach Gemeinden.



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

Die Bündner Presse war sich hinsichtlich der Ursachen für die Ja-Mehrheit weitestgehend einig. Das Bündner Tagblatt machte drei Gründe namhaft:

Das Hauptverdienst gebührt unzweifelhaft der geschickten Taktik des Initiativkomitees, welches sich peinlich hütete, in die früher gemachten Fehler zurückzufallen [...]. Sodann fiel auch zugunsten der Vorlage die geringere Stimmbeteiligung in die Wagschale, welche in der Hauptsache die Zahl der Neinsager verringerte. Von nicht zu unterschätzendem Einfluss mag dann endlich auch die Tatsache gewesen sein, dass man trotz geringer Sympathie für das Auto dennoch aus materiellen und ideellen Gründen eine kantonale Regelung der Angelegenheit einer Diktatur des Bundes vorzog.³⁶⁰

³⁶⁰ BT 22. Juni 1925.

Die Neue Bündner Zeitung sah es ähnlich. Auch sie brachte klar zum Ausdruck, dass das Automobil seinen Sieg eher der Resignation der Gegner als einer wirklichen Überzeugung verdankte:

Die Erkenntnis, dass es – angesichts der bevorstehenden eidg. Regelung – unnütz sei, länger dem Rad der eilenden Zeit in die Speichen fallen zu wollen, und dass das verpönte Auto zum mindesten das kleinere Übel sei, als die chinesische Mauer des absoluten und radikalen Verbots, brach durch, rang sich mühsam von der widerstrebenden Seele.³⁶¹

Wie im Jahre 1923 entsprang der Entscheid zu Gunsten des Automobils also weniger einer inneren Haltung als viel mehr einer wirtschaftlichen Notwendigkeit. Dies gilt allerdings nicht für die bahnlosen und/oder touristisch ausgerichteten Regionen, wo das Automobil in der Regel bereits seit 1918/19 über eine mehrheitsfähige Basis verfügte.

Tab. 6: Die wichtigsten Kennzahlen der Bündner Automobilabstimmungen im Überblick.

<i>Abstimmung</i>	<i>Stimm- beteiligung</i>	<i>Ja</i>	<i>Nein</i>	<i>Ja-Stimmen- anteil</i>
13.10.1907	54 %	2074	11184	16 %
05.03.1911	71 %	6115	11977	34 % ³⁶²
21.03.1920	76 %	6754	14644	32 %
13.03.1921	72 %	7569	12987	37 %
22.05.1921	61 %	4828	12675	28 %
30.04.1922	72 %	10381	10842	49 %
24.06.1923	72 %	11442	9104	56 %
18.01.1925	81 %	11143	12700	47 %
21.06.1925	73 %	11318	10271	52 %

³⁶¹ NBZ 22. Juni 1925.

³⁶² Anteil der Stimmen, welche nicht für die Initiative, also das absolute Automobilverbot waren (siehe Kapitel 3.3.1).

Die verschiedentlich geäusserte Vermutung, wonach der späte Abstimmungstermin wesentlich zur Annahme des Gesetzes beigetragen habe, lässt sich nicht mit Sicherheit bestätigen.³⁶³ Ein begünstigender Einfluss freilich ist im Vergleich zur ausserordentlich hohen Stimmbeteiligung der Januarabstimmung feststellbar, nicht jedoch im Vergleich zu den Werten früherer Automobilabstimmungen (siehe Tab. 6, S. 141).

5.7.3 Die weiteren Entwicklungen

Das neue Automobilgesetz trat mit Annahme durch das Stimmvolk in Kraft. Aus der Retrospektive setzte der Abstimmungsentscheid vom 21. Juni 1925 einen endgültigen Schlussstrich unter das Kapitel des absoluten Automobilverbots. In Tat und Wahrheit blieb jedoch die Haltung der Bündner Bevölkerung dem Automobil gegenüber den ganzen Sommer 1925 über ein aktuelles Thema. Die wichtigste Ursache hierfür bildete die Handhabung der Buss- und Strafbestimmungen durch die Gemeindepolizeiorgane. Am 3. Juli 1925 hatte der Kleine Rat die «*Verordnung über gemeindepolizeiliche Behandlungen von Übertretungen der Vorschriften über den Automobilverkehr*» erlassen.³⁶⁴ Diese übertrug den Gemeindevorständen das Recht, eine oder mehrere Personen zur Einhaltung der Strassenverkehrsordnung einzusetzen (Art.6). Ein «*begründeter Verdacht*» auf eine Überschreitung der Tempolimiten reichte aus, um fehlbare Automobilisten vor Ort mit einem Bussgeld von bis zu 30 Franken zu belegen. Es dauerte nicht lange, bis man in Automobilistenkreisen monierte, dass der Eifer verschiedener Ordnungshüter sich weniger auf die übertretene Geschwindigkeit beziehe, sondern viel mehr auf die Aufbesserung der Gemeindefinanzen. In der Folge beschwerten sich mehrere Automobilisten beim Kleinen Rat über die Schikanen und Unfreundlichkeit der Kontrolleure. Auch die ACS Sektion Graubünden sah sich zu Kritik an der geltenden Praxis veranlasst:

Es ist Ihnen wahrscheinlich bekannt, dass in einzelnen Gemeinden [...] diese Busskompetenz geradezu gepflegt und daraus eine förmliche Einnahmequelle gemacht wird. In diesen Gemeinden kam es denn auch vor, dass Leute angehalten und mit dem Höchstmass der Strafe belegt wurden, die sich gar keiner Über-

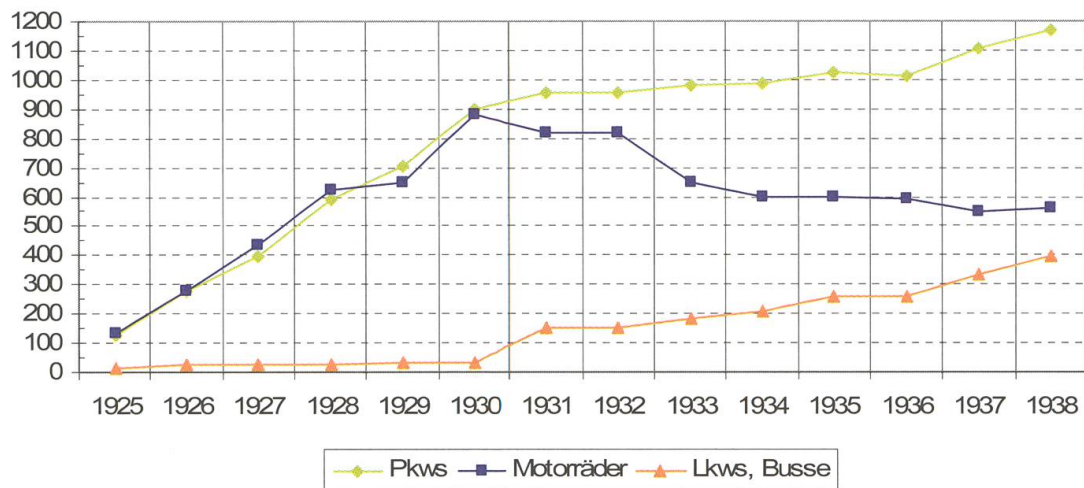
³⁶³ So zum Beispiel MAISSEN, Der Kampf um das Automobil, S. 104. Siehe auch VGR Frühjahrsession 1925, S. 117f.

³⁶⁴ Amtliche Gesetzessammlung des Kantons Graubünden, Bd. VIII, S. 60–63.

tretung der Vorschriften schuldig gemacht hatten. Die Tendenz dieses Vorgehens ist denn auch klar: Man will die Automobilisten systematisch verärgern und dadurch veranlassen, dass deren Organisationen – wie es anderwärts auch schon geschah, den allgemeinen Fahrboykott gegenüber dem Kanton Graubünden aussprechen.³⁶⁵

Das Bündnerland geriet auf diese Weise bald in den Ruf, die Automobilisten als günstige Einnahmequelle zu missbrauchen. Unter dem Titel «Autofallen in Graubünden» befasste sich Ende Juli 1925 die schweizerische Automobil-Revue mit dem im Kanton herrschenden «Fallenwesen».³⁶⁶ Im Herbst desselben Jahres berichtete schliesslich auch der ACS Bern unter dem Titel «Graubünden, ein europäischer Skandal» von der angewandten Busspraxis und ihrem Missbrauch durch die Gemeindeorgane.³⁶⁷

Abb. 17: Die Entwicklung des bündnerischen Kfz-Bestandes von 1925 bis 1938.



Quelle: Statistisches Jahrbuch der Schweiz:

Jg.	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
Seite	178	226	234	220	222	250	268	191	192	196	194	194	192	196

Hinweis: Unter die Kategorie Lkws und Busse fallen auch Lieferwagen, Traktoren und Spezialwagen; Busse wurden erst ab 1931 als eigenständige Kategorie erhoben.

³⁶⁵ StAGR VIII 19 a, ACS Sektion Graubünden an den Kleinen Rat, 23. November 1925.

³⁶⁶ Automobil-Revue 45, 28. Juli 1925.

³⁶⁷ ACS Bern 9, 15. Oktober 1925. Mit ähnlichen Pressemeldungen waren zehn Jahre zuvor andere Kantone bedacht worden. «Schweizerische Wegelagerei», «organisierter Strassenraub» und «systematischer Fallenbetrieb» lauteten seinerzeit die Schlagzeilen verschiedener ausländischer Blätter. GUBLER, Der Kampf um die Strasse, S. 45.

Doch auch diese unerfreulichen Episoden konnten den Siegeszug, welchen die Motorisierung nunmehr auch in Graubünden antrat, nicht bremsen. Wenngleich um einige Jahre verspätet, entwickelte sich der bündnerische Kfz-Bestand analog zur übrigen Schweiz (vgl. Abb. 1, S. 26).

Der Pkw-Bestand nahm ebenso rasch wie stetig zu. Innerhalb der ersten fünf Jahre versiebenfachte sich die Anzahl der beim Kanton registrierten Fahrzeuge. Aus der Graphik wird ausserdem ersichtlich, dass in den Anfangsjahren jeweils gleich viel Personenwagen wie Motorräder immatrikuliert waren. Erst ab 1931 öffnete sich die Schere zu Gunsten des Automobils. Diese Entwicklung dürfte darauf zurückzuführen sein, dass das Motorrad im Vergleich zum Automobil seinem Besitzer einen weitaus kostengünstigeren Einstieg in die Motorisierung ermöglichte.³⁶⁸

Der Lkw-Bestand pendelte bis 1930 zwischen 20 und 30 Fahrzeugen. Für die Versorgung der bahnlosen Talschaften waren offensichtlich nicht mehr Fahrzeuge notwendig. Auch während der Transportkrise des Jahres 1918 (siehe Kapitel 4.2) waren nie mehr als 18 Lastautomobile zeitgleich im Einsatz gewesen. Erst mit Beginn der Zählung der Automobilbusse 1931 und schliesslich mit Inkrafttreten des Bundesgesetzes für den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr 1933, welches eine Öffnung des gesamten Strassennetzes für den Lkw nach sich zog, stieg auch die Anzahl Lkws an. Für die kantonalen Eisenbahnlinien bedeutete dies den Verlust ihrer bisher geschützten Stellung. In ihrer Festschrift zum 50-Jahrjubiläum beklagte sich denn auch die Direktion der Rhätischen Bahn 1939 über das bestehende «Überangebot an Transportmitteln» und die Hilflosigkeit, mit welcher man der Konkurrenz durch die Strasse ausgeliefert sei.³⁶⁹

³⁶⁸ MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 120–126.

³⁶⁹ 50 Jahre Rhätische Bahn, S. 175f.