

Einleitung

Objektyp: **Chapter**

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

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

PDF erstellt am: **22.07.2024**

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.

1. Einleitung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.1 Erkenntnisziele

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

1.1.1 Gesellschaft und Automobil

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

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

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

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

1.1.2 Die räumliche Verteilung der Automobilkritik

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

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

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

1.1.3 Die Automobilfrage im Wandel der Zeit

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

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

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

1.2 Theorie und Methode

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

1.2.1 Technikgeschichte

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

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

1.2.2 Technikfolgenabschätzung in Wissenschaft und Gesellschaft

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

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

¹³ FRAUNHOLZ, Motorphobia, S. 13.

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

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

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

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

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

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

1.2.3 Historische Technikfolgenabschätzung

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

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

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

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

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

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

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

1.3 Forschungsstand und Quellen

1.3.1 Forschungsstand

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

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

¹⁸ ANDERSEN, Historische Technikfolgenabschätzung.

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

²⁰ MAISSEN, Der Kampf um das Automobil in Graubünden.

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

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

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

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

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

²³ FRAUNHOLZ, *Motorphobia*.

²⁴ FRAUNHOLZ, *Motorphobia*, S. 13.

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

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

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

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

1.3.2 Die Quellen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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