

DREI SCHLAGLICHTER AUF DIE MOBILITÄTSGESCHICHTE LIECHTENSTEINS

Zum guten Funktionieren von Gesellschaft und Wirtschaft tragen Infrastrukturen im Bereich der Mobilität massgeblich bei. Ihre Anfänge reichen oft bis ins 19. Jahrhundert oder noch weiter zurück. Drei wichtige Errungenschaften seien im Folgenden vorgestellt.

BRÜCKEN FÜR DAS ZUSAMMENWACHSEN DER WIRTSCHAFTSRÄUME

Bis ins 19. Jahrhundert war der Nord-Süd-Verkehr im Rheintal bedeutender als der Ost-West-Verkehr. Der lokale Grenzverkehr im Gebiet Werdenberg-Liechtenstein hatte keine grosse Bedeutung. Immerhin wählte der Pilgerverkehr aus dem Tirol und aus Vorarlberg nach Einsiedeln die Route Feldkirch-Bendern-Thurtal-Ricken. In Bendern gab es eine Fähre über den Rhein.

1868 wurde die Fähre durch eine Holzbrücke ersetzt. Bei den Liechtensteiner Holzbrücken, die um 1870 entstanden, ging es darum, den Anschluss Liechtensteins an die Wirtschaftsregion Werdenberg und insbesondere an die seit 1858 dort durchlaufende Eisenbahn sicherzustellen. Da das Interesse dafür mehr auf der liechtensteinischen Seite lag, war diese auch bereit, den Löwenanteil der Kosten – meistens zwei Drittel – zu übernehmen. Erst nachdem der Rhein ab 1860 durch Dämme in seinen heutigen Lauf gezwängt worden war, war es überhaupt möglich, als Verbindung zwischen den beiden Ufern dauerhafte Holzbrücken zu bauen.

Die Holzbrücken konnten rund ein Jahrhundert benutzt werden. Nach 1950 genügte sie den Anforderungen des wachsenden Verkehrs immer weniger: Sie wiesen nur eine Fahrbahn auf, konnten keine schweren Fahrzeuge tragen und die Dächer waren niedrig. Zwischen 1965 und 1977 wurden die fünf Liechtensteiner Autobridgen dem Verkehr übergeben, 1965 als erste die Brücke Haag-Bendern. Dort ist heutzutage das Verkehrsaufkommen mit über 17 000 Fahrzeugen pro Tag so hoch wie nirgendwo sonst im Land.

Bei den Betonbrücken ging es darum, das Zusammenwachsen der beiden Wirtschaftsräume Liechtenstein und Werdenberg zu befördern und den Anschluss an das überregionale Autobahnnetz sicherzustellen. Dieses Zusammenwachsen lag im beiderseitigen Interesse, sodass man sich die Kosten dafür teilte. Der Anstoss dafür kam nun auch nicht mehr primär von den Gemeinden (wie noch 1870), sondern von den überörtlichen Behörden.

DIE ENTWICKLUNG DES ÖFFENTLICHEN BUSVERKEHRS

Ein fahrplanmässiger öffentlicher Personentransport mittels Kutschen etablierte sich in Liechtenstein erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts: 1863 richtete der Balzner Postmeister Josef Ferdinand Wolfinger einen Kurs ein, der täglich von Balzers nach Feldkirch und wieder zurück fuhr und drei Passagieren Platz bot.

Seit 1922 gibt es in Liechtenstein einen öffentlichen Busverkehr. Während er 1923 16 518 Reisende zählte, sind es heute 5,6 Millionen Fahrgäste pro Jahr. Der Busverkehr war von Anfang an ein Zuschussgeschäft, das nicht rentierte. Er wurde aufgrund des Postvertrags zwischen Liechtenstein und der Schweiz bis 1999 von der schweizerischen Post organisiert.

Um die Attraktivität des Busverkehrs zu steigern, wurde 1988 für ein Jahr der Nulltarif eingeführt und gleichzeitig das Fahrplanangebot ausgedehnt. Tatsächlich stiegen die Passagierzahlen in der Folge um 42 Prozent, nämlich von 1,34 Millionen (1987) auf 1,9 Millionen (1988). Dieser Mehrverkehr entstand allerdings praktisch ausschliesslich durch



Die 1965 erstellte Betonbrücke zwischen Bendern und Haag, vor dem Bau der Autobahn auf der Schweizer Seite. Links die alte Holzbrücke, die 1974 abbrannte. Amt für Kultur – Liechtensteinisches Landesarchiv B 12GB1 003 002; Sammlung Fritz Baum, Pressefotograf, Ruggell; Dauerleihgabe Liechtensteinisches Landesmuseum.



Erstes Postauto in Liechtenstein mit Postbote am Steuer, 1922. LI LA SgAV 01 N 051/308, Foto: Landesarchiv / Repro von Walter Wachter, Schaan.



Die noch nicht asphaltierte Strasse zwischen Schaan und Bendern um das Jahr 1940. LI LA B 12S.3/004/002/Unbekannt.

Freizeitfahrten. Der erhoffte Umsteigeeffekt trat nicht ein: Bei den Berufspendlern wurde eine Mehrbenützung von bloss zwei Prozent festgestellt. Nach dem Nulltarif-Experiment wurde ein neues, einfaches und kostengünstiges Tarifsysteem eingeführt, dessen Kernstück ein Jahresabonnement für nur 50 Franken war. Da gleichzeitig das Fahrplanangebot weiter ausgedehnt wurde (20-Minuten-Takt auf den Hauptlinien), blieben die Passagierzahlen auf dem Niveau von 1988.

Nach der Auflösung des Postvertrags ging die Konzession für die öffentliche Personenbeförderung auf den 1. Januar 2000 von der schweizerischen Post an die neu geschaffene öffentlich-rechtliche Liechtenstein Bus Anstalt (LBA) über. Diese vergab den Subunternehmerauftrag wiederum an die schweizerische Post. Der im Moment gültige Vertrag mit PostAuto Schweiz endet im Dezember 2021. Für den Zeitraum danach wird eine Ausschreibung durchgeführt. Gegenwärtig erhält LIEmobil, der Nachfolger der LBA, einen Landesbeitrag von 14,5 Millionen Franken pro Jahr. Die Tarife wurden in den letzten Jahren erhöht, liegen aber noch immer unter dem Niveau, das in der Schweiz üblich ist. Mit dem Anstieg der Einnahmen wuchs der Eigenfinanzierungsgrad: Er erhöhte sich von 20,8 Prozent (2012) auf 28,5 Prozent (2018).

DER AUSBAU DES STRASSENNETZES

Der Motorisierungsgrad Liechtensteins ist heute so hoch wie kaum irgendwo sonst: Auf 1000 Einwohner kommen 786 Personenwagen. Zusammen mit dem starken Pendlerverkehr ergibt dies ein hohes Verkehrsaufkommen. Zum liechtensteinischen Strassennetz gehört eigentlich auch die Autobahn auf der Schweizer Seite des Rheins. Sie stellt zwischen Balzers und Ruggell die wichtigste Umfahrungsstrasse des Landes dar, obwohl Liechtenstein nichts zu ihrem Bau in den 1970er-Jahren beisteuerte und auch den Unterhalt fast ganz der schweizerischen Seite überlässt.

Bis ins späte 18. Jahrhundert war die Landstrasse zwischen Schaanwald und Balzers ein Saum- und Karrenweg, die einzige leidlich befahrbare Wegstrecke in Liechtenstein.

Als Reichsstrasse hatte sie überregionale Bedeutung für den Verkehr zwischen Süddeutschland und den Bündner Pässen. Es gab häufig Klagen über deren schlechten Zustand. Zwischen 1770 und 1786 wurde dieser Weg zu einer gut befahrbaren Strasse ausgebaut.

Das Strassennetz Liechtensteins bestand bis in die 1920er-Jahre hinein ausschliesslich aus Kiesstrassen. Das Aufkommen des Automobils belastete diese Strassen und führte ausserdem zur sogenannten Staubplage. Seit den späten 1920er-Jahren traten an die Stelle von Kiesbelägen feste Asphaltdecken, zudem wurden die Strassen verbreitert und begradigt. Einen ersten Ausbauschub gab es in den 1930er-Jahren, als das Strassenbaubudget im Zuge von krisenbedingten Arbeitsbeschaffungsmassnahmen stark zunahm. Auch in den 1950er- und 1960er-Jahren erreichte der Anteil des Strassenbudgets 15 bis 20 Prozent aller Staatsausgaben. Damals wurde das Strassenbudget durch Subventionen an den Gemeindestrassenbau aufgebläht. In den 1980er- und 1990er-Jahren war das Strassennetz allmählich erstellt, sodass die Ausgaben für den Strassenbau zu sinken begannen. Heute wird weniger als ein Prozent aller Landesausgaben für Strassenverbesserungen ausgegeben.



Dr. Christoph Maria Merki,
Projektmitarbeiter
am Liechtenstein-Institut

Literatur

Merki, Christoph Maria (2020): *Infrastrukturen Liechtensteins. Eine wirtschaftsgeschichtliche Betrachtung. Studie im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur, Wirtschaft und Sport. Liechtenstein-Institut, Bendern.*