



LIECHTENSTEIN-INSTITUT

Christoph Maria Merki

DIE ENTWICKLUNG DER LIECHTENSTEINISCHEN MOBILITÄT SEIT 1900

BEITRÄGE 50/2022

Christoph Maria Merki

Die Entwicklung der liechtensteinischen Mobilität seit 1900

Beiträge Liechtenstein-Institut
50/2022

Priv.-Doz. Dr. Christoph Maria Merki, Historiker,
Projektmitarbeiter am Liechtenstein-Institut

	Durch Gelegenheitskauf einer größeren Partie Fahrräder bin ich in den Stand gesetzt, ein elegantes, solides englisches Fahrrad um den Preis von 110 fl abgeben zu können. Fahrradkäufer, welche in der Lage sind, ein solches anzuschaffen, möchten die günstige Ge- legenheit benützen und ladet hiezu freundlichst ein Baduz, am 3. Mai 1899. 3 A. Thöni, Maler.
---	---

Liechtensteiner Volksblatt, 5. Mai 1899

Christoph Maria Merki: Die Geschichte der liechtensteinischen Mobilität seit 1900.
Beiträge Liechtenstein-Institut 50 (2022)

Die Verantwortung für den Inhalt liegt beim Autor.

Liechtenstein-Institut
St. Luziweg 2, 9487 Gamprin-Bendern, Liechtenstein
www.liechtenstein-institut.li

Druck: Gutenberg AG, Schaan
ISBN 978-3-9523-4347-0

Diese Publikation steht auf der Website des Liechtenstein-Instituts zum Download zur Verfügung.

INHALT

Einführung: Vom Fussmarsch zur Autofahrt.....	5
Fragestellungen	5
Literatur und Quellen	6
Mobilität vor dem Ersten Weltkrieg: Auf Schusters Rappen	8
Per pedes: Die traditionelle Fortbewegungsart	8
Pferde und Pferdeverkehr seit 1800.....	10
Das Fahrrad: Ein bürgerliches Freizeit- und Arbeitsgerät	12
Das Auto: Liechtenstein als Durchfahrtsland	14
Die Eisenbahn: Ein Fernverkehrsmittel.....	17
Mobilität in der Zwischenkriegszeit: Eine langsame Motorisierung.....	21
Das Fahrrad: Ein Volksfahrzeug	21
Das Motorrad: Der erste Schritt in die Motorisierung.....	22
Das Automobil: Ein «Luxusfahrzeug»?	25
Das Postauto: Steigende Passagierzahlen nach bescheidenen Anfängen	30
Die Strassen: Über die Beseitigung der Staubplage	35
Mobilität in der Wirtschaftswunderzeit: Das Auto kommt.....	38
Das Fahrrad: Vom häufig benutzten Bedarfsfahrzeug zum selten benutzten Freizeitgerät	40
Das Motorrad: Vom Transportmittel zum Freizeitgerät.....	41
Das Postauto: Die Motorisierung des Schulwegs	43
Das Auto: Vom Oberschichtsfahrzeug zum Fahrzeug für alle	45
Exkurs: Die langfristige Entwicklung der Verkehrssicherheit.....	49
Das Flugzeug: Vom exotischen Fortbewegungsmittel zum Massentransportmittel.....	51
Mobilität heute: Liechtenstein als Autoland	52
Gründe für den hohen Motorisierungsgrad, der aus Liechtenstein ein Autoland macht	52
Das Fahrrad – (k)eine Alternative	58
Der Linienbusverkehr: Relativ geringe Nachfrage trotz komfortablem Angebot.....	59
Ausblick: Kaum «Lösungen» für eine verfahrenre Situation.....	62
Mobilitätsbiographien – Acht Zeitzeuginnen und Zeitzeugen berichten.....	67
Literaturverzeichnis	84

ABSTRACT

In der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg beschränkte sich die Mobilität im Fürstentum Liechtenstein auf meist kurze Wege, die man in der Regel zu Fuss zurücklegte. Fortbewegungsmittel wie das Pferd und die Eisenbahn spielten nur eine untergeordnete Rolle. Immerhin erschienen schon damals die ersten Exemplare der modernen Verkehrsmittel Fahrrad, Motorrad und Auto. Es dauerte aber mehrere Jahrzehnte, bis diese Verkehrsmittel auf der Strasse, die allmählich an deren Bedürfnisse angepasst wurde, die Oberhand gewannen.

Die Motorisierung, die lange Zeit durch die wirtschaftlichen Verhältnisse behindert wurde, nahm erst in den 1950er Jahren Fahrt auf. Gleichzeitig rückte die Verkehrssicherheit in das Zentrum der öffentlichen Aufmerksamkeit. Heute hat Liechtenstein mit 785 Fahrzeugen pro 1'000 Einwohner eine der höchsten Pkw-Dichten der Welt. Drei von vier Erwerbstätigen benutzen für ihren täglichen Arbeitsweg den motorisierten Individualverkehr.

Die Studie schlägt einen grossen, historischen Bogen von den aus aktueller Sicht «idyllischen» Zuständen um 1900 bis zum heutigen Verkehrsproblem. Diskutiert wird auch die Frage, warum das Auto in Liechtenstein eine so hervorragende Stellung hat und warum der Bus und das Fahrrad keine wirklichen Alternativen sind. Hier schlagen Faktoren wie die Wirtschafts- und die Siedlungsstruktur Liechtensteins zu Buche.

Abgerundet wird die Studie durch acht Interviews, in denen betagte Zeitzeuginnen und Zeitzeugen über ihre Mobilitätsbiographien Auskunft geben.

Schlagwörter: Mobilität, Fussmarsch, Pferd, Eisenbahn, Fahrrad, Motorrad, Auto, Strasse, Bus, Motorisierung, Verkehrssicherheit



Mobilität um 1940. Blick in Richtung Schaan und Dreischwestern.

LI LA B 11S.0/150, Foto: Landesarchiv / Adolf Buck, Schaan

EINFÜHRUNG: VOM FUSSMARSCH ZUR AUTOFAHRT

Die Mobilität der Liechtensteiner Bevölkerung hat sich seit 1900 dramatisch verändert. Wer um 1900 etwas ausserhalb seines Hauses zu erledigen hatte, tat dies fast immer zu Fuss. Kaum jemand besass ein Pferd, so dass die Reit- und Zugtiere im Personenverkehr fast keine Rolle spielten. Pferde wurden allenfalls für Warentransporte eingesetzt. Die Eisenbahn, an die das Land seit 1872 angeschlossen war, eignete sich nicht für den Alltag mit kurzen Wegen im dörflichen Umfeld. Die Bahn nahm man nur für weite Reisen, die selten waren. Kurz vor 1900 kam das Fahrrad auf, wenig später der Pkw. Bis diese beiden modernen Verkehrsmittel für die alltägliche Mobilität relevant wurden, dauerte es aber noch: Fahrräder setzten sich nach etwa zwei bis drei Jahrzehnten bei der Bevölkerung durch, das Auto in der breiten Masse erst nach einem halben Jahrhundert. Für viele Liechtensteiner bot stattdessen das Motorrad einen ersten, kostengünstigen Einstieg in die Motorisierung. Dann gab es noch die Linienbusse. Sie wurden 1922 eingeführt. Auch bei ihnen dauerte es eine Weile, bis sie massentauglich waren. Die Linienbusse verzeichneten erst nach 1970 über eine Million Fahrgäste pro Jahr. Das letzte Puzzleteil einer allumfassenden Mobilität waren Flugreisen. Sie kamen zuletzt und sind seit etwa zwei bis drei Jahrzehnten ein Massenphänomen für jedermann. Inzwischen hat sich das Auto als Alltagstransportmittel bis in die letzte Ecke durchgesetzt. Liechtenstein hat heute nach Andorra den höchsten Motorisierungsgrad aller europäischen Länder, so dass man ohne weiteres von einem «Autoland» sprechen kann.

Die Liechtensteiner sattelten im letzten Jahrhundert nicht nur auf viele moderne Verkehrsmittel um. Sie legten damit auch immer weitere Strecken zurück. Konkrete Zahlen für das Land Liechtenstein fehlen. Schätzungen dazu gibt es nur für das Nachbarland Schweiz, die in etwa vergleichbar sein dürften. 1895 brachte jeder Schweizer durchschnittlich 180 Kilometer Weg pro Jahr hinter sich, das war gerade einmal ein halber Kilometer pro Tag (ohne Mobilität zu Fuss). 1920 wurden 820 Kilometer im Jahr zurückgelegt. Im Jahr 1955, nach dem Zweiten Weltkrieg und mit dem Beginn der Massenmotorisierung,

waren es schon 3'920 Kilometer. Bis 1975 verdreifachte sich die zurückgelegte Strecke pro Person nochmals, nunmehr auf 11'830 Kilometer.¹ Der immens anschwellende Verkehr bestand seit den 1950er Jahren vor allem aus Motorrädern, Bussen und Autos. Fussgänger und Radfahrer wurden an den Strassenrand gedrängt. Heute geht im Alltag niemand mehr zu Fuss zum Einkaufen oder Arbeiten in den nächsten Ort – wie es die Urgrosseltern noch ganz selbstverständlich getan hatten.

Fragestellungen

In der folgenden Studie sollen die einleitend grob skizzierten Zusammenhänge präzisiert und empirisch unterfüttert werden. Dabei stellen sich verschiedenste Fragen, denen im Folgenden nachgegangen wird:

- Wann und weshalb kam das Zufussgehen aus der Mode?
- Wann verbreitete sich in Liechtenstein das Fahrrad? Diente es früher eher dem Freizeitverkehr oder eher dem Bedarfsverkehr? Warum spielt es heute im alltäglichen Pendelverkehr nur eine untergeordnete Rolle?
- Wer waren im damals ärmlich-ländlichen Liechtenstein die ersten Autofahrer beziehungsweise Autobesitzer? Gegen welche gesellschaftlichen und politischen Widerstände hatten sie sich durchzusetzen?
- Zu welcher Zeit war das Motorrad ein günstiger Einstieg in die Motorisierung?
- Ist der Busverkehr nur für die fünf «A» da, also für die Armen, die Alten, die Auszubildenden, die Arbeitslosen und die Ausländer? Wird er deswegen so stark subventioniert? Wie veränderte sich das Passagieraufkommen während des Nulltarif-Experiments von 1988?
- Warum kam es nie zu einem Ausbau der Bahnstrecke mit einem Taktfahrplan?

1 Kinder und Greise mitgerechnet; in diesen Zahlen nicht enthalten ist die Mobilität zu Fuss; vgl. Manuel Eisner und Peter Güller, Mobilität und Lebensqualität, in: Handbuch der schweizerischen Volkskultur, hrsg. von Paul Hugger, Bd. 3, S. 1219–1240, Zürich 1992.

- Wie viele und welche Frauen besaßen früher ein Automobil? Gibt es auch heute noch Unterschiede zwischen dem weiblichen und dem männlichen Mobilitätsverhalten?
- Wie entwickelte sich die Anzahl der zugelassenen Pkw und damit der Motorisierungsgrad? Was geschah während der beiden Weltkriege, als die Motorisierung unter Rohstoffmangel litt?
- Wie veränderte sich die Verkehrssicherheit? Ist das Autofahren heute weniger gefährlich als in den 1930er Jahren?
- Wann wurde das Strassennetz an die Bedürfnisse des Pkw angepasst? Wann und wie entstand die für den Automobilismus nötige Infrastruktur mit ihren Autohändlern, Fahrschulen und Tankstellen?
- Welchen gesellschaftlichen Stellenwert hat das Automobil im heutigen Liechtenstein? Welche Pfadabhängigkeiten bestehen, welche lieb gewonnenen Gewohnheiten? Gibt es auch in Liechtenstein erste Anzeichen einer grün-ökologischen Wende im Mobilitätsverhalten?

Auch übergeordnete Fragestellungen sollen immer wieder in den Blick genommen werden:

- War die zunehmende Mobilität einfach eine Folge des wachsenden Wohlstands?
- Wuchs der motorisierte Individualverkehr, weil die sich ändernden Siedlungsstrukturen und die sich räumlich ausdehnenden Arbeitsmärkte weitere Wege nach sich zogen?
- Welche Auswirkungen hatten die Motorisierung des Einkaufens und die wachsenden Radien eines immer bedeutender werdenden Freizeitverhaltens?
- Gibt es in Liechtenstein praktisch keinen schiene gebundenen Nahverkehr, weil die Siedlungsstruktur des Landes für den Bau und Unterhalt solcher Verkehrsnetze zu dispers und zu wenig verdichtet ist?

Literatur und Quellen

Die wissenschaftliche Debatte über das Autoland Liechtenstein ist erst vor kurzem in Gang gekommen. 2019 veröffentlichte die Stiftung Zukunft.li eine Studie über die Raumentwicklung Liechtensteins, in der auch die Veränderungen im Mobilitätsverhalten thematisiert wurden.² 2020 brachte

2 Peter Beck, Thomas Lorenz, Raumentwicklung Liechtenstein. Gestalten statt nur geschehen lassen, Ruggell 2019 (online unter www.stiftungzukunft.li).

die gleiche Stiftung eine Untersuchung über die Möglichkeit der Einführung eines Road-Pricing-Systems – aus verschiedenen Gründen derzeit kaum in die Realität umsetzbar – heraus, welches das Verkehrswachstum bremsen und die Verkehrsspitzen brechen sollte.³ Im Zusammenhang mit dem Mobilitätskonzept der liechtensteinischen Regierung publizierte Wilfried Marxer, ebenfalls im Jahr 2020, eine repräsentative Umfrage über das Mobilitätsverhalten und die Mobilitätseinstellungen der Bevölkerung.⁴ Nach älteren wissenschaftlichen Forschungen über das Autoland Liechtenstein sucht man indes vergeblich. Dies ist eigentlich verblüffend, wenn man daran denkt, dass das allmählich überhandnehmende Verkehrsproblem Liechtensteins schon seit vielen Jahren intensiv und kontrovers diskutiert wird. Auch die Geschichte des Autolandes Liechtenstein ist ein weitgehend unbeschriebenes Blatt. Untersuchungen über die langfristige Entwicklung der Mobilität gibt es nicht. Die Artikel im Historischen Lexikon des Fürstentums Liechtenstein, die sich mit der Verkehrsgeschichte des Landes beschäftigen, können zwar einzelne der oben genannten Fragestellungen beantworten helfen, sie sind aber – zwangsläufig – nicht sehr umfangreich.⁵

Literatur gibt es also erstaunlich wenig, und auch die Quellenlage lässt zu wünschen übrig. Wer im Landesarchiv nach Akten über das vergangene Mobilitätsverhalten der Liechtensteiner sucht, stößt nur auf vereinzelte Hinweise. Denn eine zentrale Stelle für die Sammlung von archivwürdigem Material fehlte: Es gab nie ein eigenständiges Verkehrsministerium. Mit der Mobilität haben sich, meist nur am Rande, die verschiedensten Verwaltungsstellen befasst: so etwa die Steuerverwaltung (für die Fahrrad- und die Motorfahrzeugsteuer), die Verkehrspolizei (für die Unfälle) oder das Bauamt (für den Strassenbau). Sonstige Archive können die vorhandenen Lücken nicht schliessen: Die meisten

3 Stiftung Zukunft.li (Hrsg.), Fokus Road Pricing. Ein System zur effizienten Nutzung der Strasseninfrastruktur, Ruggell 2020 (www.stiftungzukunft.li).

4 Wilfried Marxer, Mobilität und Verkehr – Ergebnisse einer mehrstufigen Umfrage. Studie im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur, Wirtschaft und Sport der Regierung des Fürstentums Liechtenstein, Bendern 2020.

5 Artikel gibt es unter anderem zu den Themen Automobilverbände, Eisenbahn, Fahrrad, Motorisierung, öffentlicher Verkehr, Rheinbrücken, Strassen und Wege, Transportwesen, Verkehr und Verkehrs-Club des Fürstentums Liechtenstein (vgl. <https://historisches-lexikon.li>; abgerufen am 18.10.2021).

der in diesem Bereich vorhandenen Institutionen wie etwa im öffentlichen Verkehr die LIEmobil, die Kfz-Händler oder die Verkehrsverbände sind zu klein oder zu wenig an langen Zeitreihen oder Geschichte interessiert, als dass sie eigene Archive eingerichtet hätten. Auch die Archive der Landeszeitungen, die sich inzwischen mit einer Volltextsuche benutzen lassen, bieten nur eingeschränkten Ersatz. Bei ihnen standen tagesaktuelle Ereignisse im Vordergrund der Berichterstattung und nicht längerfristige Entwicklungen. Um die Quellenlage zur Entwicklung der letzten Jahrzehnte zu verbessern, wird in dieser Studie ergänzend auf selbst erhobene *oral history* zurückgegriffen. Acht betagte Einwohnerinnen und Einwohner Liechtensteins geben Auskunft über die Veränderungen ihres Mobilitätsverhaltens.

Zur Ergänzung der Quellensammlungen werden selbstverständlich auch alle vorhandenen Zahlenreihen und Statistiken ausgewertet. Die offiziellen Statistiken der Landesregierung enthalten immerhin einige Angaben zur langfristigen Entwicklung

des Autolandes Liechtenstein: So gibt die Motorfahrzeugstatistik Auskunft über die Veränderungen des Fahrzeugparks. Die Volkszählungen informieren über die Entwicklung der Arbeitswege, und die Arealstatistik erlaubt Rückschlüsse auf die Umgestaltung der Siedlungsstruktur. Allerdings reichen diese Statistiken nicht immer weit zurück, so dass sich nur zum Teil lange Reihen bilden lassen. Ausserdem können die amtlichen Angaben viele hier interessierende Fragen nicht beantworten. Es fehlen zum Beispiel Statistiken über die Entwicklung des Fahrradbestandes, über die durchschnittlichen Pkw-Fahrleistungen pro Jahr oder über eine nach Geschlechtern gegliederte Aufteilung des Autobesitzes. Und die Volkszählungsdaten, die auf Umfragen beruhen, sind nicht immer belastbar. So haben in der Volkszählung von 2015 insgesamt 7,1 Prozent aller befragten erwerbstätigen Personen keine Angaben über ihr Hauptverkehrsmittel für den Arbeitsweg gemacht.⁶

6 Amt für Statistik (Hrsg.), Volkszählung 2015, Bd. 3 (Verkehr), Vaduz 2017, S. 8.



Dorfszene beim Gasthaus Rössle in Schaan, um 1915.

Gemeindearchiv Schaan

MOBILITÄT VOR DEM ERSTEN WELTKRIEG: AUF SCHUSTERS RAPPEN

Die Mobilität der liechtensteinischen Bevölkerung war um 1900 noch weitgehend traditionell geprägt. Die Dorfbewohner kamen kaum aus ihren Dörfern heraus. Reisen waren nichts für gewöhnliche Leute: Sie hatten dafür weder Zeit noch Geld. Die Arbeitswege waren kurz: Bei Handwerkern befanden sich Wohnen und Arbeiten oft unter einem Dach, und bei Bauern schlug allenfalls der Weg aufs Feld zu Buche. Weite Wege zurückzulegen hatten etwa jene Triesenberger «Fabriklerinnen», die in der Textilindustrie von Vaduz und Triesen arbeiteten. Weite Wege musste man auch dann hinter sich bringen, wenn man im Sommer auf die Alp zog. Zug- oder Reittiere spielten im Personenverkehr nur eine untergeordnete Rolle. Wer etwas ausser Haus zu erledigen hatte, tat dies in der Regel zu Fuss: Einkaufen, Behördengänge, Besuche im Wirtshaus oder am Sonntag in der Kirche. Natürlich gab es auch Liechtensteinerinnen und Liechtensteiner, die weiter kamen: Auswanderer, die beachtliche Strecken zurücklegten; Kinder, die ins Ausland verdingt wurden (sogenannte Schwabengänger); Studenten, die eine ausländische Universität besuchten; Pilger, die ausländische Wallfahrtsorte aufsuchten; Saisonarbeiter, die im Ausland auf Arbeitssuche gingen; Gesellen, die auf der Walz waren. Doch diese Reisen waren meistens jahreszeitlich oder auf eine bestimmte Phase im Leben beschränkt und nicht alltäglich.

Im 19. Jahrhundert erfuhr diese im Vergleich zu heute traditionelle, sehr beschränkte Mobilität eine erste Erweiterung. Seit 1858 gab es auf der Schweizer Seite des Rheins eine Bahnverbindung zwischen Rorschach und Chur.⁷ Dank der Holzbrücken über den Rhein, die an die Stelle von Fähren traten, konnte diese Schweizer Bahnstrecke auch von Liechtenstein aus besser erreicht werden: Am 15. Mai 1868 wurde die neue Brücke zwischen Schaan und Buchs dem Verkehr übergeben, eine Woche später die zwischen Haag und Bendern; am 18. Juli 1871 wurde die Brücke zwischen Vaduz und Sevelen kollaudiert, am gleichen Tag diejeni-

ge zwischen Balzers und Trübbach.⁸ Wenig später fand das Land Liechtenstein selbst Anschluss an das Bahnnetz: Am 24. Oktober 1872 wurde die Bahnverbindung zwischen Feldkirch (A) und Buchs (CH) als Teilstrecke der k. k. privilegierten Vorarlberger Bahn eröffnet.⁹ Davor gab es nur einen sehr eingeschränkten öffentlichen Verkehr: So hatte der Postmeister Josef Ferdinand Wolfinger im Jahr 1863 einen Pferdekurs eingerichtet, der täglich von Balzers nach Feldkirch und wieder zurück fuhr und der drei Passagieren Platz bot.¹⁰ Der moderne Individualverkehr kam langsam voran: Kurz vor 1900 verbreitete sich in Liechtenstein das Fahrrad, ein Jahrzehnt später tauchten die ersten Motorräder und Automobile auf. All diese Veränderungen hatten aber anfänglich nur geringe Auswirkungen auf die alltägliche Mobilität der Menschen.

Per pedes: Die traditionelle Fortbewegungsart

Die traditionelle Fortbewegungsart der Liechtensteiner war bis in die 1920er und 1930er Jahre der Fussmarsch. Zu Fuss zu gehen, war so selbstverständlich, dass es dazu kaum Quellen gibt: Man hielt es nicht für nötig, aufgeschrieben zu werden. Ein Beispiel: 1866 rückte das Liechtensteiner Militärkontingent aus, um am Stilfserjoch auf Seiten der Österreicher gegen die mit Preussen verbündeten Italiener Stellung zu beziehen. Dies geschah selbstverständlich zu Fuss.¹¹ Oder: Als der junge Arzt Rudolf Schädler 1870 im Alter von 25 Jahren in die Vaduzer Praxis seines Vaters Karl eintrat, wütete im Nachbardorf Triesen eine Typhusepidemie. Rudolf Schädler machte sich also früh am Morgen zu Fuss auf, um in Triesen Typhuskranken zu be-

⁷ Bahnstrecke Chur-Rorschach, in: <https://de.wikipedia.org>, abgerufen am 9.4.2021.

⁸ Christoph Maria Merki, Infrastrukturen Liechtensteins. Eine wirtschaftsgeschichtliche Betrachtung, Bendern 2020, S. 20/21.

⁹ Lothar Beer, «Eisenbahn», in: <https://historisches-lexikon.li>, abgerufen am 9.4.2021.

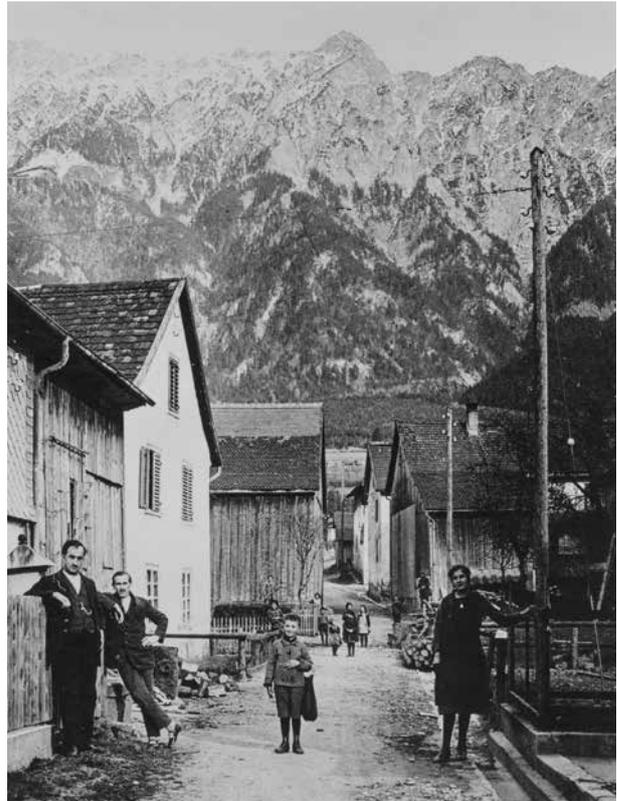
¹⁰ Redaktion, «Post», in: <https://historisches-lexikon.li>, abgerufen am 9.4.2021.

¹¹ Vgl. Joseph Ospelt, Der 1866er Feldzug des fürstlich-liechtensteinischen Bundeskontingentes, in: Jahrbuch des Historischen Vereins für das Fürstentum Liechtenstein, Bd. 24 (1924), S. 39–76, hier S. 49ff.

handeln. Dann ging er zum Frühstück nach Vaduz zurück, um anschliessend in Sevelen, im Wartauschen und in Balzers Patientenbesuche zu machen. Auf dem Heimweg von Balzers nach Vaduz kam die zweite Hälfte der Typhuskranken in Triesen dran. Infolge der ausgedehnten Fussmärsche war Schädlers Kondition ausgezeichnet, und so ist überliefert, dass er noch bis ins hohe Alter einen sportlichen, aufrechten Gang bewahrte.¹²

Wie wichtig Schuhe für das Alltagsleben der damaligen Bevölkerung waren, sieht man etwa im Tagebuch des Soldaten Josef Zwiefelhofer, des Urgrossvaters des ehemaligen Liechtensteiner Regierungschef-Stellvertreters Thomas Zwiefelhofer. Josef Zwiefelhofer (1880–1936) wurde im Ersten Weltkrieg im böhmischen Landsturm an der Ostfront gegen die Russen eingesetzt. Infanteristen hatten weite Strecken zu Fuss zurückzulegen. Immer wiederkehrend berichtet er in seinem Tagebuch von «schlechten Schuhen», «maroden Füssen» oder von der Wohltat neuer, trockener Socken.¹³

Noch in den 1920er und 1930er Jahren war der Fussmarsch die übliche Art sich fortzubewegen. Ein weiteres Beispiel: 1927 musste die 14-jährige, aus einer Kleinbauernfamilie stammende Balznerin Rosa Frick in Mauren als Magd aushelfen. Nach einem halben Jahr erhielt sie als Bezahlung einen Schirm, einen Haarbündel und «billige Schuhe»¹⁴. Mit 19 Jahren kam Rosa Frick als Kellnerin auf Burg Gutenberg. Während sie ihren Lohn zu Hause abliefern musste, durfte sie das Trinkgeld behalten. Davon kaufte sie sich dann ihre Kleider und ihre Schuhe.¹⁵ Vernünftiges Schuhwerk war auch für andere Frauen essenziell: Die Balzner «Fabriklerinnen» legten ihren Arbeitsweg, der sie in die Nachbardörfer Triesen, Trübbach oder Azmoos führte, bis in die 1930er Jahre zu Fuss zurück, erst später fuhren einige mit Fahrrädern.¹⁶ Andere Berufsgruppen taten es ihnen gleich: Noch in den 1930er Jahren gab es in Liechtenstein Hausierer, die mit ihrer Ware, die sie in einem Leiterwagen liegen hatten, zu Fuss



Dorfszene. Im Loch, Schaan, wohl 1910er Jahre.

LI LA SgAV 01 N 008/030, Foto: Landesarchiv / Repro: Walter Wachter, Schaan

unterwegs waren. Später kamen sie dann mit dem Fahrrad oder mit dem Motorrad.¹⁷

Schulpflichtige Kinder hatten kaum eine Wahl, für sie war das Gehen meist die einzige Fortbewegungsart. Noch heute gehen viele Schüler zu Fuss zur Schule, ausser sie haben einen Bus, der sie zur Schule transportiert, oder einen Elternteil, der sie mit dem Auto chauffiert. Früher war die Gefahr durch Autos auf der Strasse nicht so gross und das gemeinsame Spielen auf der Strasse noch nicht lebensgefährlich. Kleine Kinder gingen oft barfuss. Getragene Schuhe wurden von einem Kind an das nächste weitergegeben und stets neu besohlt. Noch 1946 trugen die meisten acht- und neunjährigen Balzner Kinder keine Schuhe.¹⁸ Ein Beispiel: Als der siebenjährige Emanuel Vogt aus Balzers im Jahr 1929 im Auftrag seines Vaters Geld zum Sattlermeister Gabathuler in Azmoos bringen musste, tat er dies selbstverständlich zu Fuss.¹⁹ Fahrten wa-

12 Rudolf Rheinberger, Dr. med. Rudolf Schädler, 1845 bis 1930. Seine Tätigkeit als Arzt und sein Wirken im Dienste der Öffentlichkeit, in: Jahrbuch des Historischen Vereins für das Fürstentum Liechtenstein, Bd. 92 (1994), S. 149–199, hier S. 158 und 176.

13 Thomas Zwiefelhofer (Hrsg.), «...nach dem bedrohten Vaterlande.» Josef Zwiefelhofer – Meine Kriegserlebnisse 1914–1918, Vaduz 2019, z. B. S. 112, 150, 185, 250, 255, 289, 475.

14 Emanuel Vogt, Mier z Balzers. Wie es früher bei uns war, Vaduz 1996, Bd. 2 (Lebensweg), S. 303.

15 Ebd., S. 307.

16 Ebd., S. 297.

17 Ebd., S. 313–317.

18 Ebd., S. 143 (Klassenfoto von 1946). Vgl. auch Kindergartenfoto von ca. 1922: alle barfuss (ebd., S. 151).

19 Ebd., S. 31.



Barfuss auf dem Schulweg, Balzers, 1950er Jahre. Aufnahme von Josef Brunhart, rechts im Bild seine Frau Elsbeth Brunhart.

Kulturgütersammlung Balzers,
Fotograf: Josef Brunhart

ren etwas Besonderes: In den 1920er Jahren wurde man zum Beispiel nach der Firmung vom Patenonkel oder von der Patentante zum Mittagessen eingeladen; anschliessend machte man einen Ausflug, sei es zu Fuss ins nächste Dorf, wenn es gut ging mit einer Kutsche oder sogar mit der Eisenbahn.²⁰

Die Wege zu den weiterführenden Schulen waren weit. Typisch ist etwa eine Schilderung im Nachruf des Triesenbergers Hans Gassner (1937–2020). Er wechselte 1949 im Alter von zwölf Jahren von der Primarschule Triesenberg an das Collegium Marianum, das heutige Gymnasium, in Vaduz. Damals fuhr noch kein Schulbus von Triesenberg nach Vaduz. Das Postauto war für die Familie zu teuer oder hatte ungünstige Fahrzeiten. Für ein Mofa war er zu jung. Deshalb ging Hans Gassner während vier Jahren den Weg zwischen Triesenberg und Vaduz zweimal täglich zu Fuss.²¹

Pferde und Pferdeverkehr seit 1800

Pferde waren früher in Liechtenstein viel weiter verbreitet als heute. Sie dienten seltener als Reittiere und öfter als Zugtiere, die man vor Kutschen, Fuhrwerke oder Landwirtschaftsgeräte spannte. Der überörtliche Verkehr spielte eine wichtige Rolle. Liechtenstein lag an der wichtigen Nord–Süd-Verbindung von Deutschland nach Italien und hatte

deshalb einen nicht unerheblichen Anteil an dem damit verbundenen Transportverkehr.

Vom Mittelalter bis ins 19. Jahrhundert basierte das Transportwesen vom Bodensee über die Bündner Pässe auf dem sogenannten Rodfuhrwesen (von lateinisch «rota», Rad). Bei dieser Form des Warenverkehrs beförderten Bauern, die in lokalen Genossenschaften organisiert waren, die ihnen anvertrauten Waren jeweils von einem Lagerhaus zum nächsten. Mitmachen konnte jeder Bauer, der über einen Wagen und ein Zugtier verfügte. Als im späten 18. Jahrhundert die Reichsstrassen ausgebaut wurden, bedeutete dies auch einen Niedergang des Rodfuhrwesens: Professionelle Fuhrleute, die von Feldkirch aus operierten und die die traditionellen Pferdewechselstationen nicht mehr benutzten, brachten die liechtensteinischen Rodfuhrleute zusehends um ihre Arbeit. Eine weitere Konkurrenz war die Transitstrasse auf der St. Galler Seite des Rheins, die um 1820 eröffnet wurde. Um den Verkehr und damit die Zolleinnahmen nicht an die St. Galler Rheinseite zu verlieren, musste das liechtensteinische Oberamt das Rodfuhrwesen aufheben und auf seinem Staatsgebiet den freien Warenverkehr zulassen. Mit der Eröffnung der Eisenbahnlinie Rorschach–Chur im Jahr 1858 verlor Liechtenstein dann definitiv seine Bedeutung als Transitland im Fuhrwesen.²²

²⁰ Ebd., S. 117.

²¹ Nachruf Hans Gassner, in: Liechtensteiner Vaterland vom 2.3.2021.

²² Klaus Biedermann, «Transportwesen», in: <https://historisches-lexikon.li>, abgerufen am 25.1.2021.



Pferdekutsche mit Fahrgästen, Lindenkreuzung, Schaan, um 1900.

LI LA B 11S.2/001/001, Foto: Landesarchiv / Würthle, Karl Friedrich & Sohn, Salzburg

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts war das Transportwesen in Liechtenstein noch ein wichtiger Arbeitgeber. Man sieht dies am Pferdebestand, der sich 1815 auf 422 Tiere belief oder umgerechnet auf ein Tier je 14,5 Einwohner (siehe Abbildung 1). Vor allem die Gemeinde Balzers, wo es mehrere Lagerhäuser gab und von wo die Zugtiere für den Transport über die Luzisteig vorgespannt wurden, zählte viele Zugtiere: 1818 waren es beachtliche 77 Pferde und 82 (Zug-)Ochsen.²³

Im Laufe des 19. Jahrhunderts ging der Pferdebestand allmählich zurück: 1911 zählte man in Liechtenstein noch 286 Tiere oder eines auf 37,5 Einwohner. Die Pferde- und Ochsenengespanne wurden vor allem in der Landwirtschaft, für Holztransporte, die Rheinverbauung, das Bauwesen und den regionalen Waren- und Postverkehr eingesetzt. Der steigende Bedarf der Landwirtschaft, die Pferde für das Pflügen, das Eggen oder für die Mähmaschine brauchte, sorgte dafür, dass der Bestand bis 1931 wieder auf ein Pferd pro 32 Einwohner zunahm. Seit den 1930er Jahren wurden die Pferde zunehmend durch Traktoren ersetzt. Deshalb sank der Bestand bis 1955 auf 295 Pferde oder auf eines je 50 Einwohner. Die Motorisierung setzte sich durch und liess den Pferdebestand schliesslich dramatisch zurückgehen: 1972 gab es in Liechtenstein nur noch 43 Pferde oder eines auf 522 Einwohner.



Emil Ospelt (1897–1978) war ursprünglich Pferdehändler, später Kaufmann. Ab den 1920er Jahren betrieb er zusammen mit seiner Frau Irma ein Bekleidungsgeschäft an der Landstrasse in Schaan.

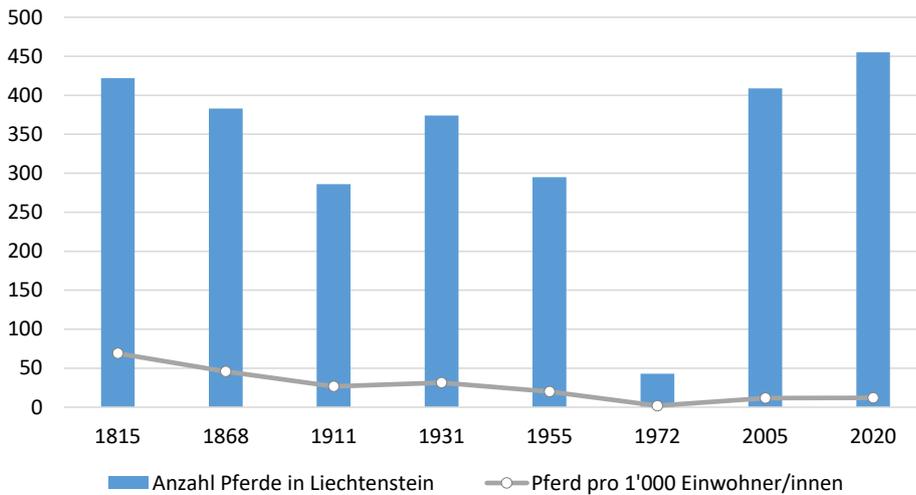
Gemeindearchiv Schaan

Mit dem in Liechtenstein zunehmenden Wohlstand verbreitete sich dann das Reiten als Freizeitvergnügen, und der Pferdebestand nahm wieder deutlich zu. 2020 gab es in Liechtenstein 455 Pferde oder eines auf 84 Einwohner. Davon war kaum noch eines als Arbeitstier in der Landwirtschaft tätig. Darauf, dass heutige Pferde vor allem zum Freizeitvergnügen eingesetzt werden, deutet auch die steigende Zahl von Pferden pro Halter. 1955 hatte ein durchschnittlicher Pferdehalter 1,3 Pferde, 2020 waren es hingegen 5,7 Pferde.²⁴ Das heisst: Die Zahl der

²³ Vogt, Mier z Balzers, Bd. 3 (Lebensart), S. 341.

²⁴ Amt für Statistik (Hrsg.), Landwirtschaftsstatistik 2020, Vaduz 2021, S. 72.

Abbildung 1: Die Entwicklung des Pferdebestands (1815–2020)



Aus: Statistik über die Viehzählung im Fürstentum Liechtenstein vom 21. April 1955, bearbeitet vom Amt für Statistik Vaduz, S. 11; Amt für Statistik (Hrsg.), Landwirtschaftsstatistik 2020, Vaduz 2021, S. 72

(grösseren) Pferdeställe, die sich auf das Halten oder Vermieten von Reittieren spezialisiert haben, hat zugenommen.

Das Fahrrad: Ein bürgerliches Freizeit- und Arbeitsgerät

Das Fahrrad ist seiner Definition nach ein zweirädriges und einspuriges Fahrzeug, das mit einer durch die Füße bewegten Tretkurbel in Gang gehalten wird. Im Gegensatz zu anderen Maschinen ersetzt es die Muskelkraft nicht, es potenziert sie. Die Idee eines aus eigener Kraft angetriebenen Fahrzeugs konkretisierte sich seit dem 15. Jahrhundert in allerlei Experimenten mit sogenannten selbstfahrenden Wagen, bevor dem badischen Erfinder Karl Friedrich Drais mit seinem «Velociped» (wörtlich «Schnellfuss») im Jahr 1816 der Durchbruch gelang. Das lenkbare Laufrad, bei dessen Erfindung das Fuhrwerk Pate stand, gehörte zunächst in den Bereich von Spiel und Sport, was sein englischer Name (*hobby-horse*) betont. Dank verschiedener Verbesserungen (Tretkurbel, Drahtspeichen, Kettenantrieb, Luftreifen) und über den Umweg des Hochrads gelangte das Fahrrad zwischen 1860 und 1890 zu seiner bis heute universell gültigen Grundform.²⁵

Der erste Fahrradbesitzer Liechtensteins war der Vaduzer Arzt und Politiker Rudolf Schädler (1845–

1930). Er schaffte sich sein Velociped um 1880 an,²⁶ so dass es sich wohl um ein Hochrad gehandelt haben dürfte. Wofür er das Rad genau einsetzte, ist nicht bekannt. Auf jeden Fall legte Schädler enorme Wege zurück. Er hatte nicht nur seine Praxis in Vaduz, sondern besuchte seine Patienten auch in der näheren und weiteren Umgebung, so in der schweizerischen Nachbarschaft, in Balzers und in Triesen, später auch im Unterland. Er tat dies anfänglich ausschliesslich zu Fuss. Später konnte er auf ein Pferd zurückgreifen,²⁷ noch später dürfte er für seine Krankenbesuche auch das «Stahlross» benutzt haben.

In Balzers tauchten die ersten Fahrräder am Ende des 19. Jahrhunderts auf. Sie gehörten dem Schmied Andreas Kaufmann (1849–1903) und dem Schneider Josef Frick (1867–1936).²⁸ Erste Radfahrvereine entstanden in Gamprin (1898) und Triesen (1902) und bis 1919 in allen liechtensteinischen Gemeinden ausser Planken und Triesenberg.²⁹ Da sich die Vereine «Clubs» nannten, dürfte der gesellig-sportliche Aspekt des Radfahrens (gemeinsame Ausflüge, «Radwandern») im Vordergrund gestanden haben. Wie viele Fahrräder es in Liechtenstein vor dem Ersten Weltkrieg gab, weiss man nicht. Es dürften schätzungsweise um die zweihundert gewesen sein. Da der Kauf eines Fahrrads eine hap-

25 Christoph Maria Merki, «Fahrrad», in: <https://hls-dhs-dss.ch>, abgerufen am 29.3.2021.

26 Rheinberger 1994, S. 149–199, hier S. 176.

27 Ebd., S. 158.

28 Vogt, Mier z Balzers, Bd. 3 (Lebensart), S. 349.

29 Klaus Biedermann, «Fahrrad», in: <https://historisches-lexikon.li>, abgerufen am 17.12.2021.



Der Liechtensteiner Radfahrer-Verein um 1900.

LI LA SgAV 09/579/001, Foto: Landesarchiv / Repro: Sammlung Xaver Jehle

pige Investition darstellte, ist zu vermuten, dass seine Verbreitung kaum über die Mittelschicht hinausging. Das Fahrrad war also damals noch ein weitgehend bürgerliches Arbeits- und Freizeitgerät, das sich arme Leute nicht leisten konnten. Leider ist ebenfalls nicht überliefert, welche Liechtensteiner Frau sich als erste auf das Fahrrad wagte, wie die Reaktionen ihrer Umwelt waren und ob sie ihrem Rad eine Bedeutung als Vehikel der Emanzipation verlieh.

Mit der Verbreitung der Fahrräder kam bald die dafür nötige Infrastruktur auf, insbesondere Fahrradhandlungen und Reparaturwerkstätten. Die ersten Inserate für Fahrräder im Liechtensteiner Volksblatt stammten von Fahrradhandlungen aus Vorarlberg.³⁰ Im April 1901 scheint der erste Liechtensteiner eine Fahrradhandlung eröffnet zu haben: Alois Kaiser in Mauren. Er verkaufte neben Fahrrädern auch Wein.³¹ Im Juli 1904 eröffnete Georg Bühler in Nendeln eine Reparaturwerkstätte.³² Am 2. Juni 1911 gab Adolf Kind aus Ruggell die Eröffnung einer Fahrradhandlung bekannt.³³ Ab 1913 hatte Kind eine «Zweig-Niederlage» in Vaduz, und zwar bei Alfons Thöni.³⁴ Einige Fahrradhandlungen verkauften neben Fahrrädern auch andere fein-

³⁰ Liechtensteiner Volksblatt vom 14.7.1899, S. 4, vom 13.4.1900, S. 3, und vom 27.4.1900, S. 4.

³¹ Liechtensteiner Volksblatt vom 28.6.1901, S. 3, sowie LI LA RE 1901/303.

³² Liechtensteiner Volksblatt vom 15.7.1904, S. 4.

³³ Liechtensteiner Volksblatt vom 2.6.1911, S. 3.

³⁴ Liechtensteiner Volksblatt vom 28.2.1913, S. 4.



Eine junge Velofahrerin in Balzers

Kulturgütersammlung Balzers,
Fotograf: Josef Brunhart



Empfehlung.
Anlässlich der Frühjahrsfesten empfehle mein
gut sortiertes
Fahrrad-Lager
und zwar
Puch, Germania- & Styria-Fahrräder,
gute Parumait und alle Zubehörteile.
Adolf Kind, Fahrradhandlung, Ruggell.
Zweig-Niederlage bei **Alfons Thöni, G.S.**
Nr. 145, Vaduz. 1

Liechtensteiner Volksblatt, 21. März 1913

mechanische Geräte, nämlich Nähmaschinen und Schreibmaschinen.³⁵

Eine spezialisierte Gesetzgebung für die Verwendung von Fahrrädern im Strassenverkehr existierte nicht. Regeln hingegen gab es: Überliefert ist eine «Verordnung betreffend Sicherheitsvorschriften für das Mitführen von Sensen durch Radfahrer und Fussgänger» aus dem Jahr 1913. Darin hiess es: «Radfahrer dürfen Sensen während des Fahrens nur dann mitführen, wenn die Sense mit verdeckter Schneide der Länge nach an den Korb gebunden ist und nicht über den letzteren hinausragt.» Verboten war das nächtliche Fahren ohne Licht. So verlangte der fürstliche Landweibel Josef Strub vom Radfahrer Johann Schatzmann im September 1904 ein Bussgeld über fünf Kronen, weil er abends ohne Beleuchtung angetroffen worden sei.³⁶

Das Auto: Liechtenstein als Durchfahrtsland

Erfunden wurde das Auto 1886 durch die deutschen Konstrukteure Gottlieb Daimler und Carl Benz. Es verbreitete sich zuerst in den Grossstädten, namentlich in Paris, und nur sehr zögerlich auf dem Land. Gegenüber einem pferdegezogenen Vehikel verfügte das Automobil (wörtlich: das sich selbst bewegende Fahrzeug) anfänglich nur über wenige Vorteile: Es war ein bisschen schneller als sein tierisches Pendant und hatte mehr Kraft. Dem standen als Nachteile hohe Anschaffungs- und Unterhaltskosten entgegen, so dass das Auto noch während Jahrzehnten ein Privileg wohlhabender Gruppen blieb. Hinzu kam der starke gesellschaftliche Widerstand, auf den das Auto anfänglich traf. Viele wollten es nicht: Das Auto brachte durch Unfälle, Staub, Lärm und Gestank hohe soziale Kosten mit sich, und sein Herrschaftsanspruch drängte die übrigen Strassenbenützer an den Rand.³⁷

Die ersten Automobile tauchten in Liechtenstein um die Jahrhundertwende auf. Am 17. August 1900 berichtete das Liechtensteiner Volksblatt: «Vaduz. Mit mehr als Eilzugsgeschwindigkeit raste dieser Tage ein von mehreren Personen besetzter Motorwagen durch unser Dorf. [...] Ganz mit Recht ist das schnelle Fahren mit Tieren durch Ortschaften

verboten und es wird auch das Rasen mit diesem neuesten Beförderungsmittel nicht erlaubt sein.»³⁸

Mehr als fünfzig Automobile durchquerten am 24. Juni 1902 zwischen Schaan und Schaanwald das Land, als der französische Automobilclub auf seiner Promenadenfahrt von Paris nach Wien hier vorbeikam. Die Schaaner Schüler hatten aus diesem Anlass frei bekommen und jubelten den Automobilen zusammen mit zahlreichen anderen Neugierigen zu.³⁹

Bald schon gab es in Liechtenstein ein erstes Auto. Der Verwalter des Konsumvereins Mühleholz, der Vorarlberger Marcus Amman, war der Besitzer. Natürlich gab es im Lande noch niemanden, der eine Fahrprüfung hätte abnehmen können. Deswegen sprach Amman eines Tages mit der Bestätigung eines Zürcher Mechanikers, dass er die Kunst des Autofahrens erlernt habe, vor, worauf ihm die Regierung am 8. November 1902 die Fahrbewilligung erteilte.⁴⁰ Amann besass den Wagen bis 1906, dann verliess er das Land. Etwa um die gleiche Zeit erwarb als erster Liechtensteiner der Schaaner Arzt Alfons Brunhart ein Auto.⁴¹ Doch er war damit offenbar unzufrieden, denn er verkaufte es nach kurzer Zeit wieder und sattelte auf ein Motorrad um. Brunharts Motorrad trug ein Vorarlberger Kennzeichen, das er beim k. k. Bezirkshauptmann in Feldkirch gelöst hatte: «W 110».⁴² Als der Landtag im Dezember 1908 dem Zeitgeist entsprechend ein völliges Verbot des Autoverkehrs beriet, existierte im Land praktischerweise kein einziger Autobesitzer, auf den man hätte Rücksicht nehmen müssen.⁴³ Der Antrag, den Automobilverkehr in Liechtenstein nicht zuzulassen, wurde im Landtag angenommen. Die Abgeordneten sahen «keinen volkswirtschaftlichen Nutzen, sondern nur Schäden am Eigentum» auf das Land und seine Bevölkerung zukommen und ersuchten die Hohe Fürstliche Regierung, den Autoverkehr wie im Schweizer Nachbaranton Graubünden zu verbieten. Das geschah nicht. Stattdessen entschied sich die Regierung, ein Taxensystem einzuführen, also die Autofahrer zu besteuern. Im Juli 1911 liess der in Vaduz wohnhafte Ernst von Brand, ein «Rittmeister a.D.», seinen Perso-

35 Vgl. Liechtensteiner Volksblatt vom 27.4.1906, S. 4, vom 14.10.1910, S. 3, und vom 19.5.1916, S. 4.

36 LI LA RE 1904/1849.

37 Zur Verbreitung des Automobils: Christoph Maria Merki, Der holprige Siegeszug des Automobils, 1895–1930. Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz, Wien usw. 2002.

38 Liechtensteiner Volksblatt vom 17.8.1900, S. 1.

39 Otto Seger, 50 Jahre im Dienste des Autofahrers. Automobilclub des Fürstentums Liechtenstein (ACFL), Vaduz 1975, S. 6.

40 LI LA RE 1902/1703.

41 Seger 1975, S. 7.

42 LI LA RE 1906/1615.

43 Seger 1975, S. 10.



Das erste Auto in Schaan: ein Doppelphaeton-Lieferwagen der Firma Saurer, vor dem Gasthaus Linde, um 1905.

Gemeindearchiv Schaan

nenwagen registrieren.⁴⁴ Seine Frau Friederike von Brand dürfte die erste Autofahrerin Liechtensteins gewesen sein – auf jeden Fall war sie es, die 1913 die Jahrestaxe für das Automobil löste.⁴⁵

Der nächste Eintrag im «Register der Kraftfahrzeuge»⁴⁶ ist die Textilfabrik Jenny, Spoerry & Cie. (Triesen), die ihren Lastwagen der Marke Arbenz im Mai 1913 anmeldete. Der Wagen erfüllte einen doppelten Zweck. Am Morgen wurden in der Garage Bänke auf dem Wagen angebracht, um die in Balzers wohnhaften Arbeiterinnen abzuholen, die früher zu Fuss in die Fabrik nach Triesen hatten gehen müssen. Tagsüber wurden nach dem Abmontieren der Bänke Gütertransporte für die Firma durchgeführt, und abends war wieder Personentransport nach Balzers angesagt. Das Auto war also zugleich der erste Omnibus und der erste Lastwagen im Lande.⁴⁷ Den Wagen steuerte Hermann Marxer (1889–1965). Marxer hatte sich in Zürich auf einer Auto-Fahrschule ausbilden lassen und versah seinen Dienst als Berufschaffeur während fast fünfzig Jahren.⁴⁸

Während in Liechtenstein vor dem Ersten Weltkrieg sehr wenige Autos angemeldet waren, verkehrten schon sehr viel mehr ausländische Fahr-

zeuge. Die Zollämter in Balzers, Vaduz, Schaan und Bendern zählten 1908 und 1909 jährlich etwa 300 durchfahrende Automobile. Dazu kamen noch die Fahrzeuge, die aus Vorarlberg einfuhren und dorthin zurückkehrten, «ohne ein Zollamt zu berühren»⁴⁹. Seit 1911 mussten alle Autofahrer (also auch die aus Österreich) eine Taxe entrichten. Für eine Jahrestaxe waren 60 Kronen zu zahlen, für eine Wochentaxe fünf Kronen. Dies waren happige Gebühren, wenn man daran denkt, dass der durchschnittliche Tagelohn eines Arbeiters damals drei bis vier Kronen betrug. 1912, im ersten vollen Jahr der Taxerhebung, wurden an den österreichisch-schweizerischen Zollämtern sowie an der «Einhebungsstelle» Schaanwald insgesamt 547 Taxzettel ausgestellt. 282 Autofahrer, das heisst mehr als die Hälfte, kamen von Vorarlberg über Schaanwald ins Land.⁵⁰ 149 Taxzettel gingen an Österreicher, 123 an Schweizer, 91 an Deutsche, 78 an Franzosen und 41 an Amerikaner. Unter diesen Gebührenzetteln waren nur acht Jahrestaxen. Sie wurden von Geschäftsleuten aus der Nachbarschaft gelöst, die in Liechtenstein des Öftern Geschäfte zu erledigen hatten. Insgesamt kamen im Jahr 1912 Taxen im Umfang von 2'911 Kronen zusammen, die an die landschäftliche Armenkasse, einen Vorläufer der AHV, überwiesen wurden.⁵¹

44 LI LA AS 5/1.

45 LI LA RE 1913/81.

46 LI LA AS 5/1.

47 Seger 1975, S. 9.

48 Liechtensteiner Volksblatt vom 27.10.1965, S. 2 (Nachruf auf Hermann Marxer-Schurti).

49 Liechtensteiner Volksblatt vom 24.12.1909, S. 7.

50 Liechtensteiner Volksblatt vom 31.1.1913.

51 Seger 1975, S. 12.

Im Ersten Weltkrieg, als das Benzin knapp war und der Autoverkehr generell zurückging, wurden deutlich weniger Taxzettel ausgestellt. Im zweiten Halbjahr 1915 waren es 29, im zweiten Halbjahr 1916 nur noch sieben.⁵²

Während dem Automobilverkehr in Liechtenstein anfänglich alle Strassen offenstanden, gestattete ihn der Landtag seit Dezember 1909 nur noch auf der Hauptstrasse Schaanwald–Balzers sowie auf den Zufahrtsstrassen zu den Zollämtern. Alle anderen Strassen wurden mit Verbotstafeln gesperrt.⁵³ Grund war, dass die Strassen noch nicht gut befestigt waren und schwerem Lastwagen- oder Autoverkehr nicht lange standhalten würden. Zudem dürfte eine gewisse Rücksichtnahme auf die traditionellen Strassenbenutzer eine Rolle gespielt haben: Fussgänger jeden Alters mussten rasch zur Seite springen und Pferde scheuten, wenn die lauten Autos vorbeiknatterten. Das Verbot wurde zunächst rigoros durchgesetzt: Als der Fabrikbesitzer Anton Dufour aus Rheineck am 25. September 1910 verbotenerweise von Vaduz über Triesenberg auf Gaflei hochfuhr, wurde er am Tag darauf vom Landesverweser In der Maur vernommen und musste ein Bussgeld entrichten.⁵⁴ Der Brauereibesitzer Josef Messmer aus Bregenz befuhr am 8. Juni 1913 die gesperrte Strasse Schaanwald–Mauren; dies kostete ihn ein Bussgeld von zehn Kronen.⁵⁵ 1912 erkundigte sich Otto Sagmeister aus Bregenz bei der Regierung, ob er dreimal pro Jahr mit seinem «Geschäftsautomobil» die gesperrte Strecke Ruggell–Schaan befahren dürfe. Die Regierung lehnte sein Gesuch ab.⁵⁶ Auch der «Kronen»-Wirt Franz Josef Wohlwend aus Schellenberg, der sein Bier 1909 per Auto ausfahren wollte, erhielt von der Regierung «mit Rücksicht auf die Beschaffenheit der bezüglichen Strassen» einen abschlägigen Bescheid.⁵⁷

Später wurden die Behörden je nachdem etwas kulanter: Ernst und Friederike von Brand baten im März 1911 die Regierung darum, dass sie die Strecke zwischen ihrem Anwesen an der Aeulestrasse in Vaduz und der Landstrasse mit ihrem Auto benutzen durften; die Gemeinde Vaduz hatte nichts dagegen, solange die Strecke «nur im Schritt» be-

fahren werde.⁵⁸ Noch 1913 musste die Firma Jeny, Spoerry & Cie. eigens ein Gesuch schreiben, um die Bewilligung zu erhalten, mit ihrem Lastwagen von der Landstrasse bis zum Fabrikgebäude fahren zu dürfen.⁵⁹ Dr. Felix Batliner, der Landesphysikus, schaffte sich 1915 einen Kraftwagen an, der noch eine Vorarlberger Nummer trug («W 153»).⁶⁰ Batliner wollte «zur Ausübung seiner ärztlichen Praxis» mit seinem «Wanderer»-Wagen auch gesperrte Strassen befahren. Die angefragten Gemeinden waren mehrheitlich dazu bereit, ihm dieses Privileg zu gewähren. So war Schaan damit einverstanden, für den Landesphysikus die Strasse nach Bendern zu öffnen, nicht hingegen die Strasse nach Planken – Planken selbst hatte nichts dagegen.⁶¹

Das Automobil breitete sich in Liechtenstein also nur sehr langsam aus. Dies hatte auch damit zu tun, dass die Politik dem neuen Vehikel gegenüber anfänglich sehr skeptisch eingestellt war. Die Verordnung «betreffend den Betrieb von Automobilen und Motorrädern» vom Juni 1906 beschränkte die Höchstgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften auf 15 km/h, ausserorts auf 45 km/h.⁶² Diese Einschränkungen gingen dem Abgeordneten Fritz Walser nicht weit genug. Im November-Landtag des Jahres 1906 beantragte er, «es sollten die durchfahrenden Automobile einer Besteuerung unterworfen werden». Walser argumentierte, dass «von denselben Niemand einen Nutzen [habe], wohl aber die Allgemeinheit Schaden, indem dieselben durch das unsinnig schnelle Fahren die Sicherheit von Leben und Eigenthum gefährden und die Strassen stark abnützen.»⁶³ Walsers Antrag wurde an eine Kommission überwiesen, wiederum ohne dass anschliessend irgendetwas geschah.

Instruktiv für die Stimmung im Land und die mit dem Autoverkehr aufgekommenen Probleme ist die Landtagsdiskussion vom 21. Dezember 1908 über ein generelles Verbot des Automobilverkehrs. Im entsprechenden Antrag hiess es:

«Die jährlich wachsende Zunahme des Automobilverkehrs in unserem Land wird immer mehr und allgemeiner als ein Missstand empfunden. Unser Land wird fast ausschliesslich nur zur Durchfahrt

52 Liechtensteiner Volksblatt vom 2.2.1917, S. 2.

53 Seger 1975, S. 11; LI LA RE 1909/1750.

54 LI LA RE 1910/1687.

55 LI LA RE 1913/1753.

56 LI LA RE 1912/2301.

57 LI LA RE 1909/1233.

58 LI LA RE 1911/675.

59 Seger 1975, S. 11.

60 LI LA AS 5/1.

61 LI LA RE 1915/2549.

62 Liechtensteinisches Landes-Gesetzblatt, Nr. 2 vom 18. Juni 1906, S. 5/6.

63 LTP 1906; zitiert nach: www.e-archiv.li/D44002; abgerufen am 19.4.2021.

benützt. Unsere Strassen, welche für einen solchen Verkehr an sich schon zu schmal sind, werden davon schwer mitgenommen, was die Erhaltung derselben wesentlich verteuert. Ferner ist die Belästigung durch den massenhaft aufgewirbelten Strassenstaub, der gerade bei unserem Schottermaterial reichlich entwickelt wird, für den Strassenverkehr und für die Häuser an der Landstrasse eine sehr grosse und den der Strasse entlang liegenden Heugütern auch nachträglich. Endlich ist bei der Schwierigkeit einer wirksamen Kontrolle dem allzu schnellen Fahren und den damit verbundenen Unfällen schwer zu steuern. Dem Land erwächst somit aus der Duldung des Automobilverkehrs keinerlei volkswirtschaftlicher Nutzen, sondern nur eine Reihe von Schädigungen und von Gefahren für Leben und Eigentum. Der Landtag hält daher ein Verbot dieses Verkehrs für sehr angezeigt und stellt daher an die hohe fstl. Regierung das Ersuchen, eine Verfügung zu erlassen, welche den Automobilverkehr in ähnlicher Weise, wie das im benachbarten Kanton Graubünden der Fall ist, verbietet und nur in besonders berücksichtigungswürdigen Fällen eine Ausnahme hievon macht.»⁶⁴ Der Antrag wurde zwar einstimmig an die Regierung überwiesen, doch diese sträubte sich weiter gegen die verlangten Beschränkungen und unternahm nichts.

Am 16. Dezember 1909 beschloss der Landtag, den Automobilverkehr auf die Hauptstrasse zwischen Schaanwald und Balzers sowie auf die Zufahrtsstrassen zu den Zollämtern zu beschränken sowie von den durchfahrenden Automobilen eine Taxe zu verlangen.⁶⁵ Während die Regierung dem ersten Wunsch umgehend nachkam und alle Strassen ausserhalb der Hauptstrassen sperrte, brauchte es für den zweiten Wunsch noch einen weiteren Landtagsbeschluss. So stand am 10. Dezember 1910 der Autoverkehr erneut zur Debatte. Während ein Abgeordneter für ein totales Autoverbot eintrat, sprach sich ein anderer für die völlige Freigabe des Autoverkehrs aus; ein dritter Abgeordneter wollte hohe Durchfahrtstaxen einführen, «um besonders den Luxuswagen abzuhalten, welcher die Strassen mehr ruiniere wie der Lastwagen». Schliesslich fand der Vorschlag der Finanzkommission eine Mehrheit, die die Einführung einer Jahrestaxe und

einer Wochentaxe vorgeschlagen hatte. Der «Regierungskommissär» (Landesverweser Carl von In der Maur) sagte, «dass das Auto vielfache Belästigungen mit sich bringe, sich aber als bequemes Verkehrsmittel nicht mehr verdrängen lasse». Gegen Autotaxen hatte er nun nichts mehr einzuwenden.⁶⁶ So erliess die Regierung im Juni 1911 eine «Verordnung betreffend Einführung von Taxen für den Automobilverkehr»⁶⁷. Nachdem sich die «Automobilbesitzer der Umgebung» sowie der Verband für Fremdenverkehr in Vorarlberg und Liechtenstein dafür eingesetzt hatten, wurde die Taxordnung «aus Gründen nachbarlichen Entgegenkommens» im November 1914 ergänzt. Zusätzlich zur Jahrestaxe in der Höhe von 60 Kronen und zur Wochentaxe in der Höhe von fünf Kronen beschloss der Landtag eine Taxe über zehn Kronen, die für fünf während eines Kalenderjahres in beliebiger Reihenfolge auszuführende Autofahrten galt.⁶⁸

Der Automobilverkehr verbreitete sich in Liechtenstein vor dem Ersten Weltkrieg, so lässt sich dieses Kapitel zusammenfassen, nur sehr zögerlich. Liechtenstein war vor allem ein Durchfahrtsland, wobei man von den fünf- bis sechshundert fremden Automobilisten pro Jahr seit 1911 happige Gebühren verlangte. Die einheimischen Automobilisten liessen sich an einer Hand abzählen.

Die Eisenbahn: Ein Fernverkehrsmittel

In den späten 1850er Jahren gab ein Projekt für eine Bahnlinie in Vorarlberg den Startschuss für wirtschaftlich motivierte Überlegungen in Liechtenstein, wie man das Land an das Eisenbahnnetz anschliessen könne. Eine das ganze Land durchquerende Bahnlinie wurde ins Auge gefasst. 1865 vereinbarte Österreich mit der Schweiz, nördlich von Liechtenstein zwischen der geplanten österreichischen Bahnlinie und der 1858 eröffneten Schweizer Rheintalbahn eine von Feldkirch nach Rüthi führende Verbindungsstrecke zu errichten. Die liechtensteinische Regierung, mehrere Gemeinden und ein Eisenbahnkomitee setzten sich für eine weiter südlich über liechtensteinisches Gebiet führende Verbindungsstrecke ein. 1868 wurde vom Landtag

64 LTP 1908; zitiert nach: www.e-archiv.li/D44016; abgerufen am 19.4.2021.

65 LTP 1909; zitiert nach: www.e-archiv.li/D44020; abgerufen am 19.4.2021.

66 LTP 1910; zitiert nach: www.e-archiv.li/D44025; abgerufen am 19.4.2021.

67 Liechtensteinisches Landes-Gesetzblatt, Nr. 2 vom 19. Juni 1911, S. 1: «Mitglieder des fürstlichen Hauses entrichten keine Taxen.»

68 LTP 1914; zitiert nach: www.e-archiv.li/D44049; abgerufen am 19.4.2021.



Blick auf den Bahnhof Feldkirch. Historische Ansichtskarte aus dem Jahr 1899.



Bahnhof Buchs um 1880. Postkarte.

Archiv Hansruedi Rohrer, Buchs

ein Eisenbahn-Unterstützungsgesetz erlassen, das vorsah, dass die für die Bahnlinie nötigen Bodeneinlöschungsbeträge halb von der Landeskasse und halb von der Bahngesellschaft zu tragen seien und dass die Haushaltungen jener Gemeinden, durch deren Gebiet die Bahnlinie gezogen würde, mit je sechs Tagen Handarbeit den Bau zu unterstützen hätten. In der Folge einigten sich Österreich und Liechtenstein im Einvernehmen mit der Schweiz auf eine Streckenführung von Feldkirch via Schaan nach Buchs. Die von Liechtenstein gewünschte Streckenführung über Vaduz nach Sevelen wurde von der Schweiz abgelehnt. Die Bahnlinie von Feldkirch nach Buchs wurde am 14. Januar 1870 bewilligt und am 24. Oktober 1872 als Teilstrecke der k. k. privilegierten Vorarlberger Bahn eröffnet. Auf Liechtensteiner Gebiet war die Bahn von jeglicher Steuer befreit, «mit Ausnahme der von Grund und Boden zu entrichtenden Gemeindebeiträge». Die Eisenbahn trug in Liechtenstein zum Aufschwung von Gastgewerbe, Fremdenverkehr, Handel, Gewerbe und Industrie im späten 19. Jahr-

hundert bei. Der nach der Eröffnung der Arlbergbahn (1884) einsetzende Import billiger Agrarprodukte aus Österreich verstärkte einen bereits zuvor zu beobachtenden Rückgang des Acker- und des Weinbaus, führte aber andererseits zur Spezialisierung der Liechtensteiner Bauern auf eine qualitativ hochstehende Rinder- und Schweinezucht.⁶⁹

Als in den Jahren 1880 bis 1884 die Arlbergbahn entstand und damit eine direkte Verbindung nach Wien geschaffen wurde, versuchte Liechtenstein mit aller Kraft, die Eisenbahn von Schaan nach Vaduz und Balzers zu verlängern und bei Sargans einen neuen Rheinübergang zu errichten. Allerdings lehnte der Vorarlberger Landesausschuss ein solches Bahnprojekt ab. Auch das Österreichische Handelsministerium hielt nichts von einer Bahnverlängerung – aufgrund des geringen liechtensteinischen Exports gebe es keinen kommerziellen Grund, die Bahnlinie zusätzlich durch das Liechtensteiner Oberland zu führen. Bemühungen, die «Liechtensteiner» Bahn durch das Oberland zu verlängern, scheiterten auch in den Jahren 1907 und 1928. Die Nachbarländer waren klar gegen den Liechtensteiner Vorstoss: Für Österreich, dem die Liechtensteiner Strecke schliesslich gehörte, war der Aufwand für den zu erwartenden kommerziellen Vorteil viel zu gross; und die Schweiz wollte die Bedeutung des Grenzbahnhofs Buchs erhalten.⁷⁰

So blieb es bis heute bei der Bahnstrecke durch das Liechtensteiner Unterland. Diese Strecke führte vor allem durch unbewohntes Gebiet und berührte mit Schaan lediglich einen wichtigeren Ort. Entsprechend klein war das Verkehrsaufkommen von und nach Liechtenstein. Für die Liechtensteiner war und ist die Eisenbahn vor allem ein Fernverkehrsmittel, das sie für ihre Fahrten nach Innsbruck, Wien, München, Zürich und Genf benutzen.⁷¹ Nachdem sich der Fürst beim österreichischen Ei-

⁶⁹ Beer, «Eisenbahn», in: <https://historisches-lexikon.li>, abgerufen am 19.4.2021; Lothar Beer, Der Eisenbahnbau in Liechtenstein, in: Bauen für Liechtenstein, Vaduz 2000, S. 140–173; Merki 2020, S. 60.

⁷⁰ Merki 2020, S. 61/62; Heinz Schild, Liechtenstein wurde am Perron stehen gelassen. Zu einem nicht realisierten Bahnprojekt zwischen Schaan und Landquart, in: Jahrbuch des Historischen Vereins für das Fürstentum Liechtenstein, Bd. 113 (2014), S. 93–106.

⁷¹ Dass die Bahn für Fernfahrten unter den Liechtensteinern durchaus beliebt ist, zeigt die Nachfrage nach sogenannten Flexicards. Dabei handelt es sich um Tageskarten, die man bei den Gemeinden für 40 Franken beziehen und damit einen Tag lang den öffentlichen Verkehr in der Schweiz benutzen kann. Das Angebot an Flexicards war 2020, wie die Gemeinden mitteilten, zu 90 Prozent ausgelastet (vgl. Liechtensteiner Vaterland vom 9.10.2020, Die Flexicard wird abgeschafft).



*Bahnhof Nendeln,
um 1920.*

LI LA Sg AV 01 B/040/187,
Foto: Landesarchiv / Repro:
Walter Wachter, Schaan



*Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt
in Oesterreich, Ausgabe vom 29. Oktober 1872, S. 6.*
ANNO/Österreichische Nationalbibliothek



Am Bahnhof Schaanwald.

Kulturgütersammlung Balzers, Foto: Josef Brunhart



*Von einer Dampflokomotive angetriebener Zug auf
der Strecke von Schaan nach Buchs, im Hintergrund
sichtbar die Pfarrkirche Schaan, vor 1927.*

Gemeindearchiv Schaan

senbahnministerium dafür eingesetzt hatte,⁷² hielten die Schnellzüge zwischen Zürich und Wien seit dem Mai 1903 auch am Bahnhof «Schaan–Vaduz». Seit der Mitte des 20. Jahrhunderts passieren die internationalen Schnellzüge Liechtenstein wieder ohne Halt. Liechtensteiner, die den Fernverkehr benutzen wollen, fahren dafür mit dem Bus oder dem Auto zu den Bahnhöfen Sargans, Buchs oder Feldkirch.

Solange es noch keinen Auto- und Busverkehr gab, war die Eisenbahn durchaus zum Teil auch als Nahverkehrsmittel gefragt. So verkehrten 1908 im Streckenabschnitt Feldkirch–Buchs neben den internationalen Schnellzügen in jede Richtung sechs Personenzüge.⁷³ Immer wieder bemühten sich der Landtag und die Regierung bei den österreichischen Bahnbehörden darum, dass das Nahverkehrsangebot ausgebaut oder wenigstens aufrechterhalten wurde und dass alle Schnellzüge am Bahnhof «Schaan–Vaduz» anhielten.⁷⁴ Heute verkehren auf der ÖBB-Linie Feldkirch–Buchs an Werktagen 18 Nahverkehrszüge (die von einigen Hundert Passagieren benutzt werden), ansonsten handelt es sich dabei in erster Linie um eine internationale Transitstrecke. Mit der Automatisierung und Rationalisierung des Bahnbetriebs wurde in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts auch Personal abgebaut: Der Bahnhof Schaanwald wurde geschlossen, der Bahnhof «Schaan–Vaduz» 1986 in eine unbesetzte Haltestelle umgewandelt. Nur im Bahnhof Nendeln, wo sich die Züge auf einer Ausweichstrecke kreuzen können, gibt es noch einen Fahrdienstleiter. Dies war in der Zwischenkriegszeit anders: 1920 zählte man im Fürstentum Liechtenstein 53 Bahn-Bedienstete (davon 40 Liechtensteiner und 13 Österreicher), unter ihnen Bahnbeamte, Weichensteller, Bahnwärter und Bauarbeiter.⁷⁵

Liechtenstein ist heute durch die Eisenbahn schlecht erschlossen und die Schiene hat bei der Bevölkerung – wenigstens was den Nahverkehr angeht – nur einen geringen Rückhalt. Dies zeigte die Volksabstimmung vom 30. August 2020 über das Projekt der Regierung, das die Liechtensteiner Transitstrecke zu einer S-Bahn aufwerten wollte. Obwohl Österreich mehr als die Hälfte der Kosten übernommen hätte, wurde das Projekt mit 62,3



Schalter im Bahnhofsgebäude Schaan–Vaduz.

LI LA B 512/001/002, Foto: Landesarchiv

Prozent Nein-Stimmen wuchtig abgelehnt. Die Ablehnenden zweifelten an der vermehrten künftigen Nutzung der S-Bahn, befürchteten eine Verschärfung der Verkehrssituation in Schaan (wo die Bahn viermal eine Strasse kreuzt), plädierten teilweise für den Ausbau der Strasse statt der Schiene oder monierten, dass die S-Bahn den meisten Gemeinden nichts bringe.⁷⁶ Die Arbeitspendler aus der Schweiz und aus Österreich, die am meisten von der S-Bahn profitiert hätten, hatten kein Stimmrecht.

72 LI LA RE 1903/105.

73 Beer 2000, S. 164.

74 Z. B. LI LA RE 1908/1949; RE 1924/2737; RE 1926/3024.

75 LI LA RE 1920/4152.

76 Vgl. Wilfried Marxer, Volksabstimmung «S-Bahn» vom 30. August 2020. Ergebnisse einer Onlineumfrage, S. 5.

MOBILITÄT IN DER ZWISCHENKRIEGSZEIT: EINE LANGSAME MOTORISIERUNG

Die traditionelle Mobilität des 19. Jahrhunderts änderte sich im Fürstentum Liechtenstein der Zwischenkriegszeit nur wenig: Für kürzere Distanzen nutzte man auch in den 1920er und 1930er Jahren die Füsse, und für Fernreisen verliess man sich auf die Eisenbahn. Zwar kam 1922 mit dem Postauto ein neues Verkehrsmittel hinzu, das sich besonders für mittlere Distanzen eignete, doch waren dessen Benutzerzahlen anfänglich tief: Man verwendete es eher für besondere Anlässe, zum Beispiel für Arzt- und Verwandtenbesuche, und nicht für den täglichen Arbeitsweg. Die Motorisierung kam nur sehr langsam in Gang: Autos waren bloss für einige Dutzend Liechtensteiner erschwinglich. Wer gleichwohl motorisiert sein wollte, wickel stattdessen oft auf das Motorrad aus. Deshalb gab es 1927 fast gleich viele Motorräder wie Pkw. Zu einer wichtigen Innovation wurde hingegen schon damals ein anderes modernes Verkehrsmittel: das Fahrrad. Es war für viele Liechtensteiner schon in der Zwischenkriegszeit das Verkehrsmittel ihrer Wahl und der erste Schritt zu einer erweiterten Mobilität.

Das Fahrrad: Ein Volksfahrzeug

Das Fahrrad verbreitete sich seit der Jahrhundertwende rasch, auch wenn es zwischenzeitlich holperte: So waren während des Ersten Weltkriegs Fahrradschläuche und -mäntel kaum zu bekommen, weil das deutsche Militär viel Gummi brauchte und die britische Seeblockade Importe erschwerte. Deshalb offerierte der Friseur Julius Meier aus Schaan im Juli 1918 als Ersatz einen Stahlfederreifen. Dieser kostete 75 Kronen und wurde mit einem alten Stoffmantel oder Schlauchreifen montiert, der als Polsterung diente.⁷⁷ Nach dem Krieg normalisierte sich die Angebotslage rasch, so dass der Fahrradverkehr wieder in Gang kam. 1921 wurde eine Fahrradsteuer eingeführt: Für jedes Fahrrad war eine jährliche Steuer von drei Franken zu bezahlen.⁷⁸ Im Gegenzug erhielt man dafür auf der Gemeinde ein Kontrollschild. Einen Monat nach

der Publikation der entsprechenden Verordnung waren insgesamt 976 Fahrräder angemeldet: 170 in Balzers, 150 in Schaan und Vaduz, 120 in Mauren und 115 in Eschen. Die Regierung rechnete für das ganze Jahr 1921 mit der Anmeldung von insgesamt 1'000 Fahrrädern. Dies entspräche umgerechnet einem auf etwa neun Einwohner.⁷⁹

Schon zwei Jahre später, mit dem Steuergesetz von 1923, wurde die Fahrradsteuer von drei auf zwei Franken reduziert.⁸⁰ In den 1920er und 1930er Jahren dürfte sich das Fahrrad stark verbreitet haben: Während die Kaufkraft leicht zunahm, sank der Preis für ein Fahrrad. So wurde 1924 ein «gut erhaltenes Velo» in der Zeitung für nur noch 60 Franken angeboten.⁸¹ Ein neues Fahrrad kostete 1929 zwischen 120 und 250 Franken.⁸² Leider fehlen genaue Zahlen über die Verbreitung des Fahrrads, doch gibt es verschiedene Hinweise darauf, dass es schon in den 1920er Jahren zu einem veritablen Volksfahrzeug geworden sein muss:

- 1925 verliessen sich Balzner Jünglinge auf das Fahrrad, um in die Realschule Vaduz zu kommen.⁸³
- Die Inserate im Liechtensteiner Volksblatt für Fahrradhandlungen und Reparaturwerkstätten nahmen deutlich zu.⁸⁴
- Als der Gemeinderat Vaduz 1928 für einen Jahrmarkt eine Strasse schliessen liess, wies er auf einen «Velopark beim fürstlichen Pferdestall» hin, den man bitte benützen möge.⁸⁵

77 Liechtensteiner Volksblatt vom 5.7.1918, S. 4.

78 Liechtensteinisches Landes-Gesetzblatt, Nr. 12 vom 26. Juli 1921, S. 1.

79 LI LA RE 1921/1334.

80 Liechtensteinisches Landes-Gesetzblatt, Nr. 2 vom 26. Januar 1923, S. 40.

81 Liechtensteiner Volksblatt vom 2.4.1924, S. 4.

82 Inserate im Liechtensteiner Volksblatt vom 1.6.1929, S. 4, und vom 15.6.1929, S. 3.

83 Vogt, Mier z Balzers, Bd. 2 (Lebensweg), S. 162. Foto von sechs Halbwüchsigen auf dem Rad. Vogt datiert das Foto auf die Zeit «um 1920»; es könnte aber durchaus fünf oder zehn Jahre jünger sein.

84 Z. B. Liechtensteiner Volksblatt vom 19.4.1924, S. 8, vom 24.9.1924, vom 10.3.1926, S. 3, vom 4.12.1926, S. 4, vom 26.2.1927, S. 4, vom 16.3.1927, S. 4, vom 30.3.1927, S. 7 (Velomechaniker gesucht), vom 26.7.1930, S. 4.

85 Liechtensteiner Volksblatt vom 4.10.1928, S. 4.



V.l.n.r. Edwin Marock, Alois Meier, Ewald Meier mit Fahrrädern, Mauren, erste Hälfte 1930er Jahre.

Fotosammlung Tschugmell, Gemeindecarchiv Mauren, Foto: Fridolin Tschugmell



Fahrradausweis des Liechtensteinischen Radfahrer-bunds, ausgestellt für ein Fahrrad der Marke Styria von Gustav Öhri, Ruggell, 1930.

MuseumMura, MK-02659



Mitgliedskarte des Liechtensteinischen Radfahrer-bundes, ausgestellt für Gebhard Kaufmann, 1932.

Kulturgütersammlung Balzers

- Die sechs Landweibel (Polizisten) hatten 1932 alle ein Dienstrad, so dass auch der «Aushilfsamtsdiener Matt» eins verlangte.⁸⁶
- Der Radfahrer-Klub «Taube» in Balzers zählte 1933 insgesamt 219 Mitglieder. Davon gaben 29 ihren Beruf mit «Haustochter» an. 26 Klubmitglieder waren Fabrikarbeiterinnen, 43 Maurer, 29 Landwirte, 25 Handlanger, neun Gipser und zehn Hausfrauen.⁸⁷ Das Fahrrad war also schon 1933 auch in der Unterschicht, die auf einen fahrbaren Untersatz für die Arbeit angewiesen war, stark verbreitet.

Entsprechend wuchs der Druck, die Fahrradsteuer abzuschaffen. So meinte ein Einsender im Liechtensteiner Volksblatt von 1929: «Es erscheint nicht gerade sozial, wenn in einer Zeit, in der der Arbeiter und noch auf längere Sicht hin sich unter erschwenden Umständen sein Brot verdienen muss, das Mittel, das ihn rasch zur Arbeitsstätte bringen soll, der Besteuerung unterworfen wird.»⁸⁸ Tatsächlich hob der Landtag die Fahrradsteuer 1931 auf. Der Abgeordnete Josef Ospelt meinte: «Es ist das eine Belastung der Arbeiterschaft mit einer Steuer, die man füglich fallen lassen kann, weil sie ohnehin nicht viel einträgt.»⁸⁹

Das Motorrad: Der erste Schritt in die Motorisierung

Das Motorrad ist ein Zwischending, halb Automobil und halb Fahrrad. Es ist schnell, wendig und – vor allem im Vergleich mit dem Automobil – sowohl im Unterhalt wie in der Anschaffung relativ günstig. Andererseits hat ein Motorrad auch verschiedene Nachteile: Es bietet höchstens zwei Personen Platz, man ist auf ihm Wind und Wetter ausgesetzt, und seine Benutzung ist, da es nur einspurig und von keiner schützenden Karosserie umgeben ist, vergleichsweise gefährlich.

Da die Kaufkraft im Fürstentum Liechtenstein der Zwischenkriegszeit deutlich niedriger war als in der Schweiz,⁹⁰ kam die Motorisierung hiezulande nur langsam in Gang. Für weniger Betuchte bot sich das Motorrad als erster Schritt in die Motorisierung

86 LI LA RF 126/490.

87 LI LA RF 126/251.

88 Liechtensteiner Volksblatt vom 27.8.1929, S. 2.

89 LTP 1931/146–159; zitiert nach: www.e-archiv.li/D44596; abgerufen am 7.5.2021.

90 Christoph Maria Merki, *Wirtschaftswunder Liechtenstein. Die rasche Modernisierung einer kleinen Volkswirtschaft im 20. Jahrhundert*, Vaduz/Zürich 2007, S. 47.



*Zweites in Liechtenstein
zugelassenes Motorrad,
Balzers, 1914.*

LI LA B 511/019/001,
Foto: Landesarchiv

an. Noch heute wird es gerne von jungen Erwachsenen benutzt, die sich ein Automobil (noch) nicht leisten können. 1927 zählte man in Liechtenstein 60 Pkw und 22 Lkw.⁹¹ Die Zahl der Motorräder war fast so hoch wie die der Pkw: 59. Auch wenn es unter den 59 «Motorrädern» einige Fahrzeuge gehabt haben dürfte, die man heute eher als «Mofa» bezeichnen würde, zeigt diese hohe Zahl deutlich, wie gross der Drang zur Motorisierung war. Die Hochburg des Motorrades war Schaan, wo 19 Fahrzeuge angemeldet waren. In Vaduz gab es zwölf Motorräder, die anderen Gemeinden hinkten hinterher. Das Motorrad war damals in Liechtenstein ein reines Männerfahrzeug, und seine Besitzer gehörten meistens der Mittelschicht an: Kaufleute, Elektriker, Mechaniker, Baumeister. Vier Motorradfahrer waren Grenzwächter, vier andere Telefonarbeiter: Dies waren Berufe, in denen man weite Strecken zurücklegen musste. Einige Motorradbesitzer des Jahres 1927 kennt man aus der liechtensteinischen Geschichte, so den Architekten Ernst Sommerlad (1895–1973), den Steuerkommissär Ludwig Hasler und den «Privatbeamten» Rupert Ritter (1900–1975).⁹² Ludwig Hasler machte geltend, dass er sein Motorrad vorwiegend «für Dienstzwecke» benutze, und zwar «vor allem für die Alkoholkontrolle». Er erhielt deshalb von der Regierung einen Beitrag zum Unterhalt seines Motorrades, nämlich 100 Franken für das Jahr 1930.⁹³ Auch der Inge-

nieur Anton Jäger wollte für seine «Dienstfahrten» mit dem Motorrad, das er vor allem für Baustellenbesichtigungen brauchte, eine Entschädigung. Das Bauamt befürwortete das Ansuchen, so dass Jäger 1937 für jeden zurückgelegten Kilometer schliesslich 10 Rappen bekam.⁹⁴ Sogar ein Motorrad-Taxi gab es kurzzeitig: Elwin Walser (Schaan) war bei den Liechtensteinischen Kraftwerken als Monteur angestellt. Diese wollten ihn in der Wirtschaftskrise der 1930er Jahre aber nicht über den Winter beschäftigen. Deshalb versuchte er im Jahr 1936 sein Heil in der Selbstständigkeit. Elwin Walser beantragte bei der Regierung zwei Konzessionen: eine für eine Reparaturwerkstätte «für Kleingeräte und Radios» und eine zweite für einen «Motorrad-Taxameterbetrieb». Pro Fahrt und Kilometer wollte Walser 25 Rappen verlangen. Die Taxameter-Bewilligung erhielt er unter zwei Bedingungen: dass er sein Motorrad einem Experten vorführe und dass er für sich und seinen zahlenden Passagier eine Haftpflichtversicherung abschliesse.⁹⁵ Mit der Zunahme des Motorrades verbreitete sich auch dessen Infrastruktur: Händler und Werkstätten. Da die Natur des Motorrades zwitterhaft war, sah auch die Infrastruktur entsprechend aus: Es gab sowohl Autohändler, die auch Motorräder anboten, als auch Fahrradhändler, die neben den Fahrrädern motorisierte Zweiräder verkauften. Vom Motorrad allein konnte damals kaum jemand leben. Die

91 LI LA AS 5/4.

92 LI LA AS 5/8 (Auswertung der Motorrad-Kontrolle).

93 LI LA RE 1930/1469.

94 LI LA RF 176/133.

95 LI LA RF 148/274.



Gebhard Ritter in seiner Werkstätte, Mauren, erste Hälfte 1930er Jahre.

Fotosammlung Tschugmell, Gemeindeforschung Mauren, Foto: Fridolin Tschugmell



Blick ins Motorräder-Verzeichnis für das Fürstentum Liechtenstein, erschienen um 1930

Regierung listete im Januar 1932 im ganzen Land insgesamt fünf Motorradhändler auf: Hugo Kindle (Triesen), Raimund Gerster (Vaduz), Felix Batliner und Josef Wenaweser (beide in Schaan) sowie Josef Kaiser (Schaanwald).⁹⁶ Früh entstand auch ein Markt für gebrauchte Motorräder. So verlangte ein Inserent im Liechtensteiner Volksblatt für sein «gut erhaltenes» Motorrad mit zwei Zylindern und 4,5 PS im Dezember 1920 450 Franken.⁹⁷ Und im August 1927 wurde ein Motorrad mit Seitenwagen, das sich «in ganz gutem Zustand» befinde, für 900 Franken angeboten.⁹⁸

Mit dem zunehmenden Motorradverkehr kam es auch zu ersten Unfällen. So berichtete das Liechtensteiner Volksblatt im Juli 1926 über den Unfall von «Herrn Karl Tschuggmell». Er habe sich in Balzers den Oberschenkel gebrochen, als er, einem alten, schwerhörigen Mann ausweichend, mit seinem Motorrad in eine Telefonstange gefahren sei.⁹⁹ Und im Dezember 1927 meldete die gleiche Zeitung: «Letzter Tage ist Herr G. Fehr, Telefonbeamter aus Schaanwald, dadurch zu Schaden gekommen, dass ein ihm abends bei starker Dunkelheit begegnendes Auto nicht abblendete und Herr Fehr mit seinem Motorrad dann in eine Mauer fuhr. Glücklicherweise ereignete sich hierbei nur Materialschaden.»¹⁰⁰

Das Motorrad unterlag grundsätzlich den gleichen Verkehrsbestimmungen wie das Automobil. So betrug die Höchstgeschwindigkeit in den 1920er Jahren innerorts 20 km/h und ausserorts 40 km/h.¹⁰¹ Wer Motorrad fahren wollte, brauchte eine Verkehrsbewilligung für sein Fahrzeug, den Nachweis einer Haftpflichtversicherung sowie eine Fahrbewilligung (die man durch das Ablegen einer Fahrprüfung erwerben konnte).¹⁰² Jedes Jahr musste darüber hinaus eine Steuer bezahlt werden. Sie betrug für ein Motorrad zehn Franken.¹⁰³ Im Gegenzug erhielt man ein Schild mit FL-Nummer, das auf dem vorderen Rad, parallel zur Fahrtrichtung, anzubringen war. Wie beim Automobil waren auch beim Motorrad die Tempolimits in den späten 1920er Jahren nur noch schwer durchzusetzen. Ernst Halbeisen aus Vaduz musste

96 LI LA RF 125/129.

97 Liechtensteiner Volksblatt vom 15.12.1920, S. 4.

98 Liechtensteiner Volksblatt vom 11.8.1927, S. 4.

99 Liechtensteiner Volksblatt vom 28.7.1926, S. 2.

100 Liechtensteiner Volksblatt vom 3.12.1927, S. 2.

101 Liechtensteinisches Landes-Gesetzblatt, Nr. 20 vom 6. Dezember 1924, S. 10.

102 Ebd., S. 4–7.

103 Liechtensteinisches Landes-Gesetzblatt, Nr. 2 vom 26. Januar 1923, S. 40.



Auto und Fahrräder vor dem Gasthof zum Adler in Vaduz, 1925.

LI LA B 11V.1/110,
Foto: Landesarchiv, Repro:
Ida Ospelt-Amann, Vaduz

1928 zwölf Franken Bussgeld bezahlen, weil er die Ortschaft Nendeln auf seinem Motorrad mit 37,4 km/h durchfahren hatte.¹⁰⁴ Gustav Ospelt jun. wurde 1929 mit 20 Franken Bussgeld bestraft, weil er in Vaduz mit dem Motorrad 33,7 km/h gefahren war.¹⁰⁵ Für das Ermitteln des Tempos stoppte der Polizist einfach die Zeit, die man für das Durchfahren einer bestimmten Strecke benötigte. Ein anderes Problem war der Lärm der Motorräder. Obwohl das Fahren mit offenem Auspuff verboten war,¹⁰⁶ öffneten nicht wenige Motorradfahrer ihren Auspuff und liessen es vor allem innerorts knattern. Ein Motorradfahrer wandte sich 1928 im Liechtensteiner Volksblatt an seine Kollegen und empörte sich darüber, dass «einige stets durch Ortschaften hindurch den Auspuff ihres Vehikels öffnen und mit einem Heidenspektakel durch die Dörfer rennen». Dieser «Unfug» gehöre abgestellt.¹⁰⁷

Fassen wir zum Schluss dieses Kapitels das Wichtigste noch einmal zusammen: Weil die Kaufkraft im Liechtenstein der 1920er Jahre niedrig war, wichen einige Dutzend Männer, die mobil sein wollten, vom für sie zu teuren Automobil auf das günstigere Motorrad aus. Deshalb gab es 1927 gleich viele Motorräder wie Pkw.

104 LI LA RE 1928/4436.

105 LI LA RE 1929/1978.

106 Liechtensteinisches Landes-Gesetzblatt, Nr. 20 vom 6. Dezember 1924, S. 9.

107 Liechtensteiner Volksblatt vom 11.8.1928, S. 2.

Das Automobil: Ein «Luxusfahrzeug»?

Am Ende des Ersten Weltkriegs war der Automobilverkehr in Liechtenstein praktisch zum Erliegen gekommen. Im ganzen Jahr 1918 lösten sage und schreibe zehn Automobilisten eine Autotaxe: acht aus der Schweiz und zwei aus Österreich. Die Taxeinhebungsstellen verzeichneten keinen einzigen Liechtensteiner Autofahrer. 1917 hatte es immerhin noch einen gegeben.¹⁰⁸ Wegen der Inflation verminderten sich die Taxeinnahmen, die in Kronen bezahlt werden mussten, laufend. Im September 1919 beklagte sich Landweibel Walser, dass die Schweizer für bloss 50 Rappen eine Woche lang in Liechtenstein herumfahren könnten.¹⁰⁹ Deshalb beschloss der Landtag im August 1920, die Autotaxen fortan in Franken einzuheben. Eine Fahrt durch das Land kostete seither zehn Franken.¹¹⁰ Zwischen Juli 1921 und Ende 1923 hatte man auf der Rheinbrücke in Bendern zudem ein Brückengeld zu bezahlen. Fuhrwerke entrichteten für einen Weg eine Gebühr von 40 Rappen, Reiter 30 Rappen, Lastautos zwei Franken, Personautos einen Franken und Motorräder 50 Rappen.¹¹¹ Je mehr der Autoverkehr wieder in Gang kam, desto stärker wurde auch der Widerstand gegen diese Durchfahrtsgebühren. Der Vorarlberger Automobil-Club verlangte im November 1922, die Autotaxen aufzuheben. Eine Durch-

108 LI LA RE 1919/684.

109 LI LA RE 1920/4834.

110 LI LA RE 1920/4559; LI LA RE 1922/5265.

111 Liechtensteiner Volksblatt vom 29.6.1921, S. 4.



Beim Gasthaus Adler in Vaduz, Blick Richtung Norden in die Herrengasse, im Hintergrund links ein Postauto, 1920er Jahre.

Kanonikus Frommelt Stiftung, Schaan, Foto: Anton Frommelt

fahrtstaxe von zehn Franken sei «prohibitiv», und eine «Jahreskarte» lohne sich nur für Geschäftsleute, die ständig in Liechtenstein zu tun hätten.¹¹² Tatsächlich einigte sich die liechtensteinische Regierung im Herbst 1922 mit der sankt-gallischen Regierung, die Autotaxen auf den 1. Januar 1923 aufzuheben.¹¹³

Stattdessen wurden nun die inländischen Autofahrer über eine Motorfahrzeugsteuer zur Kasse gebeten. Die Steuer betrug 25 Franken für Wagen mit weniger als sechs Pferdestärken (PS), 50 Franken für Wagen von sechs bis zehn PS, 100 Franken für Wagen von elf bis 25 PS und 150 Franken für Wagen mit mehr als 25 PS. Ausländische Autofahrer, die länger als fünf Tage im Lande weilten, hatten eine Gebühr von zehn Franken zu bezahlen.¹¹⁴ Die Aufhebung der Autotaxen für durchfahrende Automobilisten kam nicht überall gut an. So meinte ein Einsender im Liechtensteiner Volksblatt vom 29. Oktober 1924: «Der gegenwärtige Zustand ist nicht befriedigend, da die fremden Autos die Strassen am meisten in Anspruch nehmen, aber in der Regel auch nicht einmal indirekt der einheimi-

schen Volkswirtschaft wesentlich nützen und häufig genug – im Besitze ausländischer Geschäftsleute – dem Geldabflusse ins Ausland mehr dienen, als dem Zufluss von Geld ins Land, dessen Bewohner, soweit sie nicht selbst im Auto fahren, sich auf der Strasse an den Rand gedrängt sehen und zum Ärger darüber auch noch eine Unmasse Staub schlucken müssen.»¹¹⁵

Die Aufhebung der Autotaxen war schon deshalb nötig, weil am 1. Januar 1924 der liechtensteinisch-schweizerische Zollanschlussvertrag in Kraft trat und Liechtenstein damit ein Teil des schweizerischen Verkehrsgebiets wurde. Im gleichen Jahr trat Liechtenstein auch der Internationalen Übereinkunft über den Automobilverkehr von 1909 bei.¹¹⁶ Mit diesem Beitritt musste sich das Fürstentum Liechtenstein für ein Länderkennzeichen entscheiden. Es wählte «FL», da das «L» – das Kennzeichen, das es zwischen 1919 und 1924 benutzt hatte – bereits für Luxemburg vergeben war.¹¹⁷ Die Nummer «L 1» hatte im Februar 1919 der Motorradfahrer Erwin Fehr (Schaanwald) erhalten.¹¹⁸

In den frühen 1920er Jahren kam auch der einheimische Autoverkehr wieder in Gang. Im März 1924 zählte man in Liechtenstein 17 Motorfahrzeugbesitzer (das heisst Pkw-, Lkw- und Motorradbesitzer).¹¹⁹ 1925 waren im Motorfahrzeugregister der Regierung bereits 35 Autos und zwölf Motorräder verzeichnet.¹²⁰ Die Berufsbezeichnungen der «Automobil-Kontrolle» verraten, wer sich in der Mitte der 1920er Jahre überhaupt ein Auto leisten konnte. Es waren praktisch ausschliesslich Angehörige der Oberschicht, so 1924 unter anderen acht Fabrikanten, zwei Zahntechniker, der Landesphysikus, ein Rechtsanwalt, zwölf Kaufleute, zwei Rentner, zwei Ärzte, drei Privatiers und zwei Direktoren. Mit der Händlerin Maria Haller aus Schaan befand sich schon 1924 unter den Autobesitzern auch eine Frau.¹²¹ Bei der «Automobil-Kontrolle» von 1927 sah es ähnlich aus. Immerhin fanden sich neben all den Direktoren, Fabrikanten, Kaufleuten, Ärzten und Privatiers jetzt auch sieben Gastwirte, ein Gärtner, ein Metzgermeister, drei

115 Liechtensteiner Volksblatt vom 29.10.1924, S. 2.

116 Liechtensteinisches Landes-Gesetzblatt, Nr. 19 vom 6. Dezember 1924.

117 LI LA Gesandtschaftsakten Bern, Schachtel 6, Dossier Automobilkonvention.

118 LI LA AS 5/1.

119 LI LA RE 1924/1352.

120 Seger 1975, S. 16.

121 LI LA AS 5/3.

112 LI LA RE 1922/5265. Wie teuer eine «Jahreskarte» war, ist nicht dokumentiert.

113 LI LA RE 1923/1698.

114 Liechtensteinisches Landes-Gesetzblatt, Nr. 2 vom 26. Januar 1923, S. 41.



Tankstelle bei der Garage Gerster, Aeulestrasse, Vaduz, um 1935.

LI LA B 11V.9/114/001, Foto: Landesarchiv, Repro: Walter Wachter, Schaan

Mechaniker und ein Schreiner. Unter den Autobesitzern gab es auch einige bekannte Namen, so den Vaduzer Fabrikanten Fritz Spoerry, die Anwälte Robert Blank und Wilhelm Beck, die Ärzte Felix Batliner und Alfons Brunhart sowie die Baumeister Gebrüder Hilti aus Schaan. Lastwagen besaßen Kaufleute, Baugeschäfte und Bierbrauer, aber auch die Fabrik Jenny & Spoerry (Triesen) sowie die Eschenwerke AG (Eschen).¹²²

1927 zählte man insgesamt 82 Motorwagen, nämlich 60 Pkw und 22 Lkw. Von diesen 82 Wagen waren alleine 31 Wagen in Vaduz stationiert, weitere 26 in Schaan; die anderen Gemeinden folgten mit grossem Abstand (fünf in Eschen, vier in Mauren, je drei in Triesen und Balzers).¹²³ Der Vorsprung von Schaan und Vaduz lässt sich leicht erklären: Schaan war der Verkehrsknotenpunkt des Landes, und im Hauptort Vaduz wohnten am meisten Gutbetuchte. Die «Auto-Kontrolle» von 1935 verzeichnete 135 Pkw- und Busbesitzer. Ihre soziale Basis war nun ein wenig breiter als es noch die des Jahres 1924 gewesen war. So befanden sich unter den Pkw- und Busbesitzern auch vier Mechaniker und vier Chauffeure. Mindestens vier der 135 Besitzer waren Frauen. Noch immer konzentrierten sich die 157 Motorwagen (135 Pkw und 22 Lkw) in Vaduz und Schaan: In Vaduz gab es 68 von 157 Motorwagen, in Schaan 50 von 157. 16 Motorwagen waren in Mau-

ren stationiert, zehn in Eschen, je vier in Balzers und Triesen.¹²⁴

Langsam breitete sich auch die Infrastruktur aus, die der Automobilismus mit sich brachte. In der Gewerbestatistik von 1929 waren unter der Rubrik «Reparatur von Automobilen» fünf Betriebe aufgeführt, die 15 Personen beschäftigten. Zur gleichen Zeit gab es im Land noch immer elf Wagnereien mit 14 Beschäftigten. Welches Gewerbe in Zukunft die Oberhand gewinnen würde, zeigen die damaligen Lehrlingszahlen in aller Deutlichkeit: Während die «Autogaragen» sechs Lehrlinge auswiesen, hatten die Wagnereien keinen einzigen.¹²⁵ Das Benzin hatte man anfänglich in Kanistern und bei Apotheken bezogen, nun entstanden erste Tankstellen. Gottlieb Gassner aus Vaduz erhielt im Februar 1925 die Bewilligung zur Erstellung einer explosions-sicheren Benzinanlage mit einem unterirdischen Tank.¹²⁶ Nur einen Monat später eröffnete Karl Walser in der anderen Auto-Hochburg des Landes, in Schaan, eine Tankstelle.¹²⁷

In der Wirtschaftskrise der 1930er Jahre versuchte die Regierung zu verhindern, dass das Autogewerbe zu schnell wuchs. Wer eine Konzession zur Eröffnung einer Autoreparaturwerkstätte wollte,

¹²² LI LA AS 5/4.

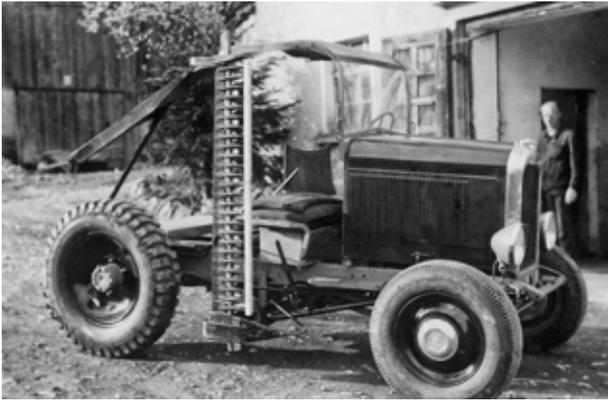
¹²³ Ebd.

¹²⁴ LI LA AS 5/6.

¹²⁵ Vgl. Die Gewerbebetriebe im Fürstentum Liechtenstein. Betriebszählung 1929, hrsg. vom Amt für Statistik, Vaduz 1990 (2. Auflage).

¹²⁶ LI LA RE 1925/729.

¹²⁷ LI LA RE 1925/748.



Kaiser Autotraktor mit Mähbalken, rechts Josef Kaiser.

Kaiser AG, Schaanwald

musste umfassende Qualifikationen vorweisen. Besonders schwer hatten es ausländische Bewerber. So lehnte der Liechtensteinische Handels- und Gewerbeverband 1933 die Konzessionierung des Bewerbers Gebhard Lorenz ab, weil dieser «ein Ausländer ist und die Möglichkeit sehr nahe liegt, dass demnächst Liechtensteiner um solche Konzessionen nachsuchen werden, welche dann berücksichtigt werden müssen»¹²⁸. Besonders überlaufen war damals der Beruf des Chauffeurs. So waren 1934 beim Arbeitsamt «eine Menge»¹²⁹ Chauffeure arbeitslos gemeldet. Deshalb erteilte die Regierung dem arbeitslosen Zahntechniker Karl Merz zwar die Zulassung zur Automobilfahrprüfung – diese beinhalte aber nicht die Bewilligung, «später einen Posten als Chauffeur anzutreten»¹³⁰.

Für das Entstehen einer eigenständigen Autoindustrie war Liechtenstein zu klein, die Nachfrage nach Automobilen viel zu gering. Auch mangelte es an Startkapital. Aus diesem Grund musste der Erfinder und Unternehmer Josef Kaiser sen. (Schaanwald) 1921 seine Pläne zur Gründung einer Fabrik für Kleinautomobile aufgeben. Er kam nicht über den Bau eines Prototypen hinaus. Stattdessen gründete er 1925 eine «Auto- und Maschinen-Reparatur-Werkstätte», die unter anderem Baumaschinen und Lastwagen instand setzte. Vor allem aber spezialisierte er sich auf die Herstellung von Auto-Traktoren: Dies waren umgebaute Gebrauchtwagen, die man in der Landwirtschaft einsetzte. Die Auto-Traktoren halfen in den 1920er bis 1950er Jahren bei der Modernisierung der liech-

tensteinischen Landwirtschaft. In den letzten Jahrzehnten wuchs die Kaiser AG zu einem bedeutenden und international aufgestellten Unternehmen heran, das sich heute unter der Leitung von Josef Kaisers Enkel Markus mit der Herstellung von zwei Nischenprodukten der Autoindustrie befasst: Mobil-Schreitbaggern und Kommunalfahrzeugen.¹³¹

Am 15. Oktober 1924 schlossen sich die Liechtensteiner Automobilisten zu einer Interessengruppe zusammen. Der «Automobil-Club von Liechtenstein» zählte anfänglich gerade mal acht Mitglieder. Zum Präsidenten wählte man im November 1924 den Fabrikanten Armin Arbenz. Nach dessen Tod wurde 1925 Fritz Spoerry Präsident, während der Anwalt und Politiker Wilhelm Beck das Vizepräsidentenamt übernahm. Dem Club ging es anfänglich vor allem um die Erhöhung der Fahrsicherheit. Dabei galt seine besondere Sorge der Vorschrift des Rechtsfahrens, an die sich scheinbar noch nicht alle Strassenbenützer gewöhnt hatten. An jeder Orts-grenze gab es bald zwei Tafeln, eine, welche auf die Grenze zwischen innerorts und ausserorts hinwies, sowie eine zweite mit der Aufschrift «Rechts fahren». Grosszügig spendete der Auto-Club dem Land 360 Franken für die Errichtung der Tafeln.¹³² 1927 publizierte der Auto-Club «Zehn goldene Regeln des Automobilisten!»¹³³ Die Aktion war eine Antwort auf die Ermahnung der Regierung, die dem Auto-Club am 7. April 1927 geschrieben hatte: «Wir haben die Ehre, Sie darauf aufmerksam zu machen, dass sich in der letzten Zeit die Klagen wegen Übertretung der Automobilverkehrsvorschriften wieder mehren und dass wir uns selbst von der Berechtigung dieser Klagen überzeugen konnten. Es betrifft dies namentlich die Bestimmungen über die Fahrgeschwindigkeit, die Beleuchtung, das Stehenlassen der Wagen auf den Strassen, die Belästigung des Publikums vor Kotwurf usw.»¹³⁴ Besonders das Ringen um die Einhaltung der Geschwindigkeitslimits war ein Kampf gegen Windmühlen. Am 1. Oktober 1926 wurden die beiden jungen Liechtensteiner Josef Sele (Jg. 1897) und August Wolfinger (Jg. 1902) als «provisorische Hilfspolizisten» vereidigt, um «die Einhaltung der Vorschriften der Fahrordnung zu überwachen

128 LI LA RF 131/241.

129 LI LA RF 146/190.

130 Ebd.

131 Dazu: Veronika Marxer, 100 Jahre Innovation. 100 Jahre Kaiser. Zur Geschichte der Kaiser AG 1913–2013, Schaanwald 2013.

132 Seger 1975, S. 16–18.

133 LI LA RE 1927/224; Liechtensteiner Volksblatt vom 19.1. 1927, S. 4.

134 LI LA RE 1927/1529.



«Vaduz. Café Réal. Tel. 37. Mitglied des A.C.S. – Clublokal des A.C.L.»: Der 1924 entstandene Automobilclub Liechtenstein (ACL) war seit 1925 eine Sektion des Automobilclubs der Schweiz (ACS). Postkarte, um 1930.

LI LA SgAV 01 B 010/242, Foto: Landesarchiv, Repro: Sammlung Walter Wachter, Schaan

und Fehlbare zur Anzeige zu bringen». Für die Erfüllung ihrer Aufgabe wurden sie mit Stoppuhren ausgestattet, die als Geschwindigkeitsmesser dienten.¹³⁵ Schon am 19. November 1926 wurde die «tägliche Kontrolle des Fahrzeugverkehrs» wieder abgeblasen:¹³⁶ Die Disziplinierung der Autofahrer hatte sich als unmöglich erwiesen und die Bussgelder hatten offenbar kaum die Kosten gedeckt, die die Hilfspolizisten verursacht hatten. Das offizielle Innerortslimit von 20 km/h liess sich schon in der zweiten Hälfte der 1920er Jahre nicht mehr durchsetzen. So antwortete die Regierung dem Vorarlberger Automobilklub, der im September 1928 die Erhöhung der Tempolimits forderte, «dass wir Geschwindigkeiten bis 30 km bis heute nie bestraft haben. Ein 30-Kilometer-Tempo ist für unsere Dörfer schnell genug.»¹³⁷ Zu Beginn der 1930er Jahre erledigte sich die Tempofrage von alleine. Mit dem Schweizer Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr vom 15. März 1932 wurden die bisher bestehenden Tempolimits für Pkw aufgehoben und durch folgende Regelung ersetzt: «Der Führer muss sein Fahrzeug ständig beherrschen und die Geschwindigkeit den gegebenen

Strassen- und Verkehrsverhältnissen anpassen.»¹³⁸ 1933 übernahm Liechtenstein diese Regelung.¹³⁹

Der liechtensteinische Automobil-Club blieb aktiv: So wehrte er sich im Jahr 1925 erfolgreich gegen die geplante Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer.¹⁴⁰ Sie wurde denn auch tatsächlich um einige Jahre verschoben. 1929 argumentierte der Club, dass es sich bei der Behauptung der Presse, dass das Automobil ein «Luxusfahrzeug» sei, um einen weitverbreiteten Irrtum handle. Während das Auto früher tatsächlich ein Luxusfahrzeug gewesen sei, so sei es heute zu 95 Prozent ein Erwerbssfahrzeug: «Insbesondere bei den Mitgliedern unserer Section spielt das Automobil in grossem Massstabe die Rolle eines direkt dem Erwerbe dienenden Fahrzeugs.»¹⁴¹ Gleichwohl konnte der Club die (verschobene) Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer von 1923 jetzt nicht mehr verhindern. Regierungschef Hoop schrieb an Fürst Franz: Um für die durch das Auto bedingten hohen Strassenkosten «eine allerdings kleinere Gegenpost in den Einnahmen zu haben, wurde der Wunsch laut, es mögen die auch in ihrer Höhe nicht mehr entsprechenden Automo-

135 LI LA RE 1926/3569.

136 LI LA RE 1926/4727.

137 LI LA RE 1928/1556.

138 Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr vom 15. März 1932, S. 7, Art. 25.

139 LI LA RF 129/460.

140 LI LA RE 1925/4539.

141 LI LA RE 1929/417 (Schreiben vom 29. Juli 1929 an Regierungschef Hoop).

biltaxen erhöht und die Einnahmen der Landeskasse für Strassenbauzwecke zur Verfügung gestellt werden»¹⁴². Der erneuerte Steuertarif traf nun vor allem die «Luxusfahrzeuge», von deren Existenz der Automobil-Club nichts wissen wollte. Während man für ein «Klein-Automobil» bis 3 PS 50 Franken, für eines mit 4 PS 75 Franken und für ein «mittleres Automobil» mit 5 PS 100 Franken pro Jahr zahlen musste, gab es für jede weitere Pferdestärke einen Zuschlag von zehn Franken.¹⁴³ Ein Automobil mit 200 PS – eine heutzutage durchaus gängige Motorisierung – hätte also im Jahr 1930 sage und schreibe 2'050 Franken Steuer gekostet. Inflationsbereinigt entspräche dies einem heutigen Betrag von 13'385 Franken.¹⁴⁴

Zu Beginn der 1920er Jahre waren noch immer die Strassensperrungen der Vorkriegszeit in Kraft. So musste der Politiker Wilhelm Beck bei der Regierung noch 1923 um eine Sonderbewilligung nachsuchen, um vom Tal aus zu seinem Haus in Triesenberg fahren zu können.¹⁴⁵ Er erhielt dann die Bewilligung für die Strecke von Vaduz über Meierhof nach Triesenberg. Im November 1925 gab die Regierung sämtliche Strassen für den Automobilverkehr frei. Die Ortsvorsteher wurden aufgefordert, die Verbotstafeln zu entfernen.¹⁴⁶ Diese Weisung wurde jedoch nicht sofort umgesetzt. So blieben in Balzers, das an der Grenze zum besonders autofeindlichen Kanton Graubünden lag, einige Ortsstrassen bis 1927/28 gesperrt. Immer wieder beklagten sich Autofahrer über Bussgelder für das Befahren gesperrter Gemeindestrassen oder verlangten Sonderbewilligungen, zum Beispiel für den Betrieb eines Taxis, für die Auslieferung von Waren oder für den Besuch eines Tierarztes. Statt zu einem Bussgeld verdonnerte man sie hin und wieder einfach zum Bezahlen eines jährlich zu entrichtenden Durchfahrtsgeldes.¹⁴⁷ Dies waren jedoch nicht mehr als letzte Rückzugsgefechte einer Politik, die dem Automobil letztlich vergeblich hatte den Weg versperren wollen.

Mit der Verbreitung des Automobils nahm auch die Zahl der Unfälle zu. Zum wahrscheinlich ers-

ten tödlichen Autounfall in Liechtenstein kam es im Juli 1933 in Vaduz. Das Fürstlich-liechtensteinische Sicherheitskorps schilderte dem Landgericht den Unfall folgendermassen: «Am 24.7.1933 um ca. 23.05 Uhr fuhr Theo Wolfinger in Begleitung des Wilhelm Büchel, wohnhaft in Balzers, Nr. 212, mit dem Lastkraftwagen FL-192 von Vaduz gegen Triesen. Vor dem Gasthaus zur «Au» in Vaduz stand der Lastkraftwagen FL-217, der von Josef Schädler, wohnhaft in Triesen, H. [Haus] Nr. 20, gelenkt wurde und in dem Benedikt Negele als Mitfahrer sass. Beim Überholen des Autos Schädler stieg Benedikt Negele aus und lief gegen die Strassenmitte zu in die rechte Flanke des Autos Wolfinger, wobei er zur Seite geschleudert und getötet wurde. Der Lastkraftwagen des Wolfinger hatte eine schätzungsweise Fahrgeschwindigkeit von ca. 35 km inne, und an der Vorderseite die Stadtlichter brennen. Signal wurde von Wolfinger nicht gegeben.»¹⁴⁸

Fazit. Das Automobil verbreitete sich in Liechtenstein sehr langsam: Erst 1925 wurden alle Strassen für den Autoverkehr geöffnet. Zwischen 1924 und 1935 nahm die Zahl der Pkw von einem runden Dutzend auf 135 zu. Die Wirtschaftskrise der 1930er Jahre verhinderte, dass das Automobil schon in der Zwischenkriegszeit von weniger Begüterten erworben werden konnte. Auch der Lastwagenverkehr führte mit 22 Fahrzeugen (1935) ein Nischendasein.

Das Postauto: Steigende Passagierzahlen nach bescheidenen Anfängen

Schon 1906 stellte die «k. u. k. österreichische Post- und Telegraphendirektion für Tirol und Vorarlberg» in Innsbruck, der das liechtensteinische Postwesen vertraglich unterstellt war, die Regierung vor die Frage, ob sie Interesse am Aufbau einer Postautolinie hätte, doch die Frage wurde verneint. 1912 ersuchte die Regierung die Postdirektion in Innsbruck um ein ausführliches Gutachten, das zum Ergebnis kam, dass mit einem Betriebsaufwand von 46'600 Kronen pro Jahr zu rechnen sei. Gemessen am Umfang des Staatshaushalts, der sich damals auf 250'000 Kronen belief, war dies ausgesprochen viel. Landtagspräsident Albert Schädler meinte denn auch, dass die Einführung von Automobilverbindungen «bei diesen enorm hohen Betriebskosten» ausgeschlossen sei.¹⁴⁹

142 LI LA RE 1929/417 (Regierungschef Hoop an Fürst Franz).

143 Liechtensteinisches Landes-Gesetzblatt, Nr. 14 vom 31. Dezember 1929.

144 Ausgerechnet mit dem schweizerischen Landesindex der Konsumentenpreise.

145 LI LA RE 1923/2894.

146 LI LA RE 1925/3791.

147 Vgl. Franz Büchel, Beiträge zur Geschichte 842-1942. Gemeinde Balzers, Vaduz 1987, S. 315-318.

148 LI LA RF 135/137.

149 Seger 1975, S. 13.



Postauto auf der Strecke Sevelen–Vaduz–Triesenberg, um 1930.

LI LA B 511/001/001,
Foto: Landesarchiv

Doch die Technik machte Fortschritte, die Busse wurden fortlaufend günstiger und zuverlässiger. Nach dem Ersten Weltkrieg war es dann so weit: Im März 1922 nahm der öffentliche Busverkehr in Liechtenstein seinen Betrieb auf. Der Busverkehr wurde aufgrund des Postvertrags zwischen Liechtenstein und der Schweiz bis 1999 von der Schweizerischen Post organisiert, wobei sie dies «auf Rechnung Liechtensteins» tat. Den ersten Vertrag schloss sie mit dem Schweizer Alfred Hüsler, der den Dienst für einen unschlagbar günstigen Preis von 10'650 Franken besorgen wollte. Im ersten Jahr, 1922, erhielt Hüsler dann allerdings 17'000 Franken Entschädigung. Die Domänenverwaltung des Fürsten stellte ihm in Vaduz kostenlos eine Garage zur Verfügung. Den Aufwand, den Hüsler für seine Entschädigung treiben musste, war gewaltig: Täglich (ausser sonntags) legte er von früh morgens bis abends spät 125 Kilometer zurück und unterhielt einen Fuhrpark, der aus einem 20-Plätzer-Bus sowie einem kleineren Reservewagen bestand; ausserdem war er für die Beförderung der Postsachen zwischen den einzelnen Postämtern zuständig; auch die Haftpflichtversicherung ging auf seine Kosten. Als sich Hüsler im September 1923 beklagte, dass er «keinen Gewinn, sondern Verlust» habe, wurde seine Entschädigung auf 19'400 Franken erhöht. Auch damit blieb Hüsler, gemessen an seiner Kilometerleistung, unter den Ansätzen, die in der Schweiz bezahlt wurden. Die Fahrtaxen wa-

ren mit 12 Rappen pro Kilometer ebenfalls niedriger als in der Schweiz. 1925 kamen so Einnahmen von 13'419 Franken zusammen, die an die Post beziehungsweise an die Landeskasse abgeliefert werden mussten. Das Kursnetz bestand aus einer Unterlandlinie und aus einer etwas besser frequentierten Oberlandlinie (ohne Triesenberg), die 1925 – nach dem Zollanschlussvertrag mit der Schweiz – von Schaan nach Buchs und 1927 von Balzers nach Trübbach verlängert wurde. Seit 1925 beschäftigte Hüsler einen Chauffeur. Seine Jahresentschädigung wurde 1926 auf 26'298 Franken erhöht, nachdem er dem Drängen der Post nachgegeben und einen neuen Kurswagen angeschafft hatte.¹⁵⁰

1927/28 nahm man die Verlängerung der Unterlandlinie bis Feldkirch zum Anlass, den Postautodienst neu zu organisieren. An die Stelle eines Vertrags mit fester Entschädigung an den Postautounternehmer trat nun eine Konzession: Der Konzessionär garantierte die Einhaltung eines Fahrplans mit den von ihm gestellten Wagen; im Gegenzug erhielt er einerseits eine kleine Entschädigung für die Postsachenbeförderung, andererseits durfte er die Fahrtentgelte der Reisenden behalten. Der erste Konzessionär für die Unterlandlinie war im Oktober 1927 der Rankweiler Busunternehmer Franz Josef Barbisch. Im August 1928 erhielt Hüs-

¹⁵⁰ LI LA SF 03/1922, SF 03/1923, SF 03/1924, SF 03/1925; Rechenschafts-Bericht der Regierung 1926, S. 41.

Kraftwagenkurse im Fürstentum Liechtenstein.

Fahrplan vom 15. März 1922 an bis auf weiteres.

Tage	1	3	2	4
Fr.	6.55	14.35	ab Eschen Post an	10.50 18.50
— .30	7.03	14.43	„ Benden „	10.42 18.42
— .90	7.20	15.00	an Schaan Stat. ab	10.25 18.25
		15.11	nach Feldkirch nach	10.12 17.57
	7.30	15.51	„ Buchs „	18.15
— .90	7.40	15.20	ab Schaan Stat. an	10.00 17.45
	7.45	15.30	„ Schaan Post „	9.58 17.43
	1.30	8.00	15.45 „ Vaduz „	9.35 17.25
	1.70	8.15	16.00 „ Triesen „	9.20 17.10
	2.30	8.35	16.20 an Balzers „	ab 9.00 16.50

Die Kurse verkehren nur an Werktagen und an Feiertagen, an gewöhnlichen Sonntagen ist der Betrieb eingestellt.

Liechtensteiner Volksblatt, 8. März 1922.

Postauto-Kurse.

Am 15. März verkehrt zwischen Eschen und Balzers ein Kraftwagen und zwar täglich 2-mal hin und zurück. Es ist dies im Interesse des Verkehrs sehr zu begrüßen und wir wollen hoffen, daß wir trotz der Kostspieligkeit dieses Verkehrsmittels und demnach auch der für unsere Geldverhältnisse ziemlich hohen Fahrpreise dieses Verkehrs- und Verbindungsmittel beibehalten können.

Der Kraftwagen fährt das erstemal morgens 6.55 von der Post in Eschen weg, verläßt Benden 7.03 und ist um 7.20 auf der Bahnstation in Schaan. Dort schafft er Verbindung mit dem um 7.30 nach Buchs abfahrenden Personenzug. 7.45 verläßt er die Post in Schaan, ist um 8 Uhr in Vaduz, verläßt 8.15 Triesen und langt 8.35 in Balzers an. — Den Rückweg tritt er um 9 Uhr an, fährt 9.20 von Triesen, 9.35 von Vaduz weg und langt um 10 Uhr bei der Station Schaan ein. Hier schafft er wieder Verbindung mit dem um 10.12 nach Feldkirch abgehenden Personenzug, fährt dann 10.25 vom Bahnhof in Schaan weg, ist 10.42 in Benden und endet 10.50 seine erste Reise in Eschen.

Die zweite tägliche Fahrt tritt das Postauto 2.35 (im Fahrplan 14.35 nach der neuen Stundenrechnung) nachmittags an, fährt 2.43 in Benden weg und ist um 3 Uhr auf dem Bahnhof in Schaan. Hier schafft es Verbindung mit dem um 3.11 nach Buchs abfahrenden Zügen, fährt dann 3.30 von der Post in Schaan weg, verläßt 3.45 Vaduz, 4 Uhr Triesen und trifft 4.20 in Balzers ein. — Die Rückfahrt beginnt 4.50, anlangend in Schaan 5.45, bewerkstelligt es Anschluß an den um 5.57 nach Feldkirch und an den um 6.15 nach Buchs abgehenden Personenzug; 6.25 verläßt es die Station Schaan, ist 6.42 in Benden und 6.50 bei der Post in Eschen.

Wir sehen also, daß wir für Post- und den übrigen Verkehr eine schönere Verbindung uns nicht wünschen könnten. Für die nachmittägigen Stunden ist dem bereits in der vorletzten Nummer veröffentlichten Fahrplan die neue Stundenabzählung 12—24 gebraucht. Um schnell und richtig die uns Liechtensteinern noch geläufigere Stundenabzählung herauszuhaben, dürfen wir von den vorstehenden Stunden nur immer 12 wegdenken. Z. B. 14.35 ist 2.35, 15 Uhr ist 3 usw. Wir raten unsern Lesern, den Fahrplan mit diesen Ausführungen zu vergleichen und ihn auch anzubewahren.

Liechtensteiner Volksblatt, 15. März 1922.

ler eine Konzession für die Oberlandlinie. Die Erteilung der Konzession war aus der Sicht des Landes eigentlich eine Sparübung: Die bisher vom Land getragene Differenz zwischen den Einnahmen und der ausgemachten Unternehmerentschädigung entfiel. Gleichzeitig hob man die Taxen auf Druck der Verkehrskommission des Landtags nicht, wie von der Post gewünscht, auf das Schweizer Niveau an, sondern senkte sie weiter, nämlich von 12 auf 8 Rappen je Kilometer. In der Folge bekamen beide Konzessionsinhaber finanzielle Schwierigkeiten. Hüsler liess seinen Fuhrpark aus Geldnot verlottern, was nicht zuletzt auf Kosten der Sicherheit ging. Da er nun direkt von den Taxeinnahmen lebte, nahm er häufig überbesetzte Fahrzeuge in Kauf.¹⁵¹ In einem Schreiben an die Regierung stellte die Oberpostdirektion im Januar 1929 fest: «Die Einnahmen, die ihm [Hüsler] aus dem Reiseverkehr und der Postentschädigung zufließen, genügen bei den sehr niedrigen Taxen nicht, um den Anforderungen an Wagenerneuerung und Wagenunterhalt nachzukommen und ihm einen angemessenen Verdienst zu sichern.»¹⁵² Noch 1931, als das Kursinspektorat der Schweizer Oberpostdirektion eine Wagenkontrolle durchführte, gab das Fahrzeugmaterial zu Beanstandungen Anlass. Von den drei Fahrzeugen Hüslers befand sich eines in Revision, die beiden anderen gingen «der totalen Verlotterung» entgegen.¹⁵³

1929 wurde eine neue Linie zwischen Sevelen, Vaduz und Triesenberg ausgeschrieben. Barbisch und Hüsler hatten mit ihren Angeboten keinen Erfolg. Stattdessen vergab die Post die Konzession auf Antrag der Verkehrskommission des Landtags an die beiden einheimischen Autounternehmer Otto und Eugen Frommelt, die für die Fahrt nach Triesenberg die niedrigste Fahrtaxe verlangt hatten. Schon nach wenigen Monaten Betrieb baten die Gebrüder Frommelt die Regierung und den Landtag um eine Subvention, da das Wintergeschäft ausgesprochen defizitär sei. Die Regierung wollte jedoch die Konzessionsvergabe nicht nachträglich infrage stellen und gestattete den beiden Brüdern, stattdessen von den «fremden» Fahrgästen eine 60 Prozent höhere Fahrtaxe zu verlangen. Die Unterscheidung zwischen «einheimischen» und «fremden» Fahrgästen

151 LI LA SF 03/1927, SF 03/1928, SF 03/1930.

152 LI LA SF 03/1929.

153 LI LA RF 112/23.

war noch 1939 in Kraft, obwohl sich der Verkehrsverein Triesenberg darüber beschwert hatte.¹⁵⁴

1932 lief die Konzession von Barbisch ab, 1933 jene von Hüsler. Um in Zeiten hoher Arbeitslosigkeit auch einheimischen Bewerbern eine Chance auf dieses Geschäft zu geben, wurden die Konzessionen breit ausgeschrieben. Die Verkehrskommission des Landtags konnte den Österreicher Barbisch als Konzessionär der Vorarlberger Strecke von Tisis nach Feldkirch nicht gut übergehen; ausserdem wurde sein Gesuch von der Schweizerischen Post unterstützt und er bewarb sich geschickterweise mit einem liechtensteinischen Chauffeur. Schliesslich einigte man sich auf eine Teilung des Geschäfts zwischen dem Österreicher Barbisch einerseits und dem Autounternehmer Andreas Ritter (Mauren) andererseits. Ritter hatte eine Senkung der Fahrtaxe zwischen Mauren und Feldkirch von 70 Rappen auf 50 Rappen angeboten.¹⁵⁵

Um die Oberland-Konzession gab es 1933 ein noch grösseres Hickhack. Auf der einen Seite stand die Generaldirektion der Post-, Telefon- und Telegrafbetriebe (PTT) in Bern, auf der anderen Seite die liechtensteinische Regierung sowie die Verkehrskommission des Landtags. Die Generaldirektion der PTT wollte die Konzession dem Schweizer Hüsler zuschanzen und die Kilometertaxe gleichzeitig von acht auf 10 Rappen hochsetzen. Die liechtensteinische Seite bevorzugte das Angebot der Gebrüder Frommelt, die einen Fahrpreis von 5,25 Rappen pro Kilometer geboten hatten. Die Generaldirektion argumentierte, dass es unmöglich sei, den Betrieb bei diesem Fahrpreis «auf gesunder Grundlage» zu führen; Hüsler sei bereits 52 Jahre alt und bediene den Kurs schon seit zwölf Jahren; bei der Konzessionserteilung dürfe die Staatsangehörigkeit keine Rolle spielen, zumal die Kurse an zwei verschiedenen Orten (Buchs und Trübbach) sowieso schweizerisches Gebiet befahren würden. Die liechtensteinische Seite wies auf die Probleme hin, die man mit Hüsler in der Vergangenheit gehabt habe. Als die Generaldirektion nicht klein begeben wollte, wandte sich die liechtensteinische Regierung direkt an die der Generaldirektion vorgesetzte Behörde, an das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement. Dabei wies sie darauf hin, dass Änderungen von Postkursen gemäss Postvertrag nur im Einvernehmen mit der liechtensteini-



Gasthaus Post in Schaan mit dem zweiten Postauto in Liechtenstein, um 1930.

LI LA B 511/001/001, Foto: Landesarchiv



Postauto in Schaan, um 1935.

LI LA B 511/24/1, Foto: Landesarchiv



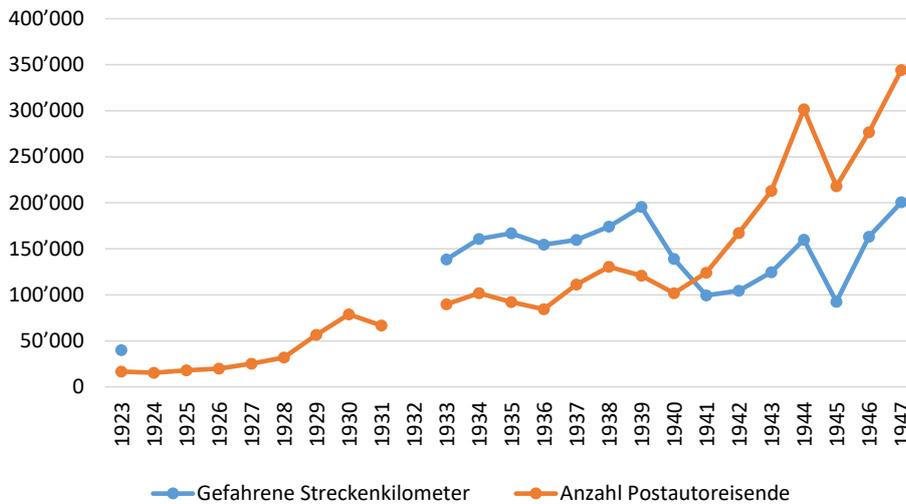
Hohes Verkehrsaufkommen anno dazumal. Postautos und Autos im Vaduzer Städtle.

Kanonikus Frommelt Stiftung, Schaan, Foto: Anton Frommelt

154 LI LA SF 03/1929, SF 03/1930, RF 174/2410, RF 187/34.

155 LI LA RF 112/82.

Abb. 2: Entwicklung des Liechtensteiner Postautoverkehrs (1923–1947)



Aus: Rechenschafts-Bericht der Regierung 1931, S. 105; Rechenschafts-Bericht der Regierung 1947, S. 145

schen Regierung erfolgen könnten. Schliesslich willigte die Post in eine Lösung ein, auf die sich Frommelt und Hüsler geeinigt hatten: Frommelt führte die Oberlandlinie alleine, entschädigte Hüsler dafür aber mit monatlich 200 Franken. Das für die Übernahme nötige, neue Fahrzeug hatten die Gebrüder Frommelt zu diesem Zeitpunkt bereits gekauft.¹⁵⁶ Im Dezember 1938 wurden die beiden Konzessionen für die Triesenberg-Linie sowie für die Oberlandlinie um weitere fünf Jahre verlängert, «wobei der frühere Mitkonzessionär Hüsler ausser Betracht fällt»¹⁵⁷.

In den ersten Jahren war das Passagieraufkommen des Postautos gering: Man benutzte es eher für besondere, nicht-alltägliche Fahrten als für den täglichen Arbeitsweg. Gleichwohl führte das Postauto dazu, dass nunmehr die Uhrzeit innerhalb Liechtensteins vereinheitlicht wurde. Im Liechtensteiner Volksblatt vom 20. Dezember 1922 hiess es dazu: «Da unsere Kirchenuhren als Zeitweiser öfters gewaltig differieren, so hat die fürstliche Regierung [...] die Ortsvorstehungen angewiesen, dafür Sorge zu tragen, dass die Kirchenuhren nach der Postzeit gerichtet werden. [...] Dies wäre deshalb sehr wichtig, weil das Postauto genau nach dieser Zeit fährt.»¹⁵⁸ Allerdings blieb der Fahrplan noch wäh-

rend Jahrzehnten nicht auf die Sekunde getaktet. In Balzers konnte man noch bis in die 1950er Jahre hinein bei einem Gläschen Wein auf das Postauto warten. Man bat die Bedienung, ein rotes Fähnchen in das an der Aussenseite eines Fensterstocks dazu angebrachte Röhrchen zu stecken. Das Postauto hielt dann an und wartete, bis der Gast eingestiegen war.¹⁵⁹

Zwischen 1926 und 1930 nahm die Zahl der Postautoreisenden von 20'000 auf 79'000 im Jahr zu. Dies dürfte nicht zuletzt eine Folge davon gewesen sein, dass die Beförderungstarife damals tendenziell sanken. In der Wirtschaftskrise der 1930er Jahre pendelten die Passagierzahlen um jährlich 100'000. 1938 stiegen sie auf 130'000 im Jahr. Nun wurde das Postauto auch für den täglichen Arbeitsweg wichtig. So bat die Zahnfabrik Ramco AG in Schaan (die heutige Ivoclar Vivadent) die Regierung im Mai 1937 darum, den Postautofahrplan so zu beeinflussen, dass der Abendkurs Richtung Vaduz, Triesen, Triesenberg und Balzers nicht erst um 18.30 Uhr abgehe, da so ihre Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer aus dem Oberland andert- halb Stunden auf den Bus warten müssten. Die Gebrüder Frommelt meinten darauf, dass sie den 18.30-Uhr-Kurs nicht verlegen könnten, weil dieser auf den Eisenbahnfahrplan abgestimmt sei. Sie seien aber bereit, einen Sonderkurs um 17.15 Uhr

156 LI LA RF 112/125.

157 LI LA RF 187/3. Hüsler wirkte seit etwa 1930 als Verkehrsexperte der Regierung: Er nahm Fahrprüfungen ab und begutachtete Fahrzeuge. Zudem handelte er mit Autos und war als Wirt des Restaurants Grüneck in Vaduz tätig.

158 Liechtensteiner Volksblatt vom 20.12.1922, S. 2.

159 Vgl. Vogt, Mier z Balzers, Bd. 3 (Lebensart), S. 403.

zu fahren, wenn jemand (die Fabrik oder die Arbeitnehmer) täglich 16 Franken bezahle.¹⁶⁰

Das Bus-Ticket war im Übrigen auch in den 1930er Jahren noch immer eine Ausgabe, die sich nicht alle leisten konnten. So warnte die Regierung noch 1940 die Lastwagenbesitzer, dass man Passagiere nicht auf der Ladebrücke oder im Führerhaus mitnehmen dürfe. Offenbar gab es damals nach wie vor Passagiere, die auf diese Art und Weise versuchten, die Postautogebühren zu sparen.¹⁶¹ Im April 1937 fand sich die Regierung nach einer entsprechenden Unterredung bereit, der Herrenwäsche-Fabrik Schellenberg, Sax & Co.¹⁶² in Trübbach täglich drei Franken zu bezahlen, damit sie den Transport ihrer Arbeiterinnen aus Liechtenstein subventionieren konnte. Die Fabrik bedankte sich bei der Regierung und schrieb, dass sie noch einen Tag vorher sechs Arbeiterinnen aus Triesen eingestellt habe und dass weitere Anstellungen in kürzerer Zeit folgen würden.¹⁶³ 1939 beschäftigte die Schellenberg, Sax & Co. auch Arbeiterinnen aus Triesenberg. Diese mussten für die Fahrt von Triesenberg nach Trübbach und zurück nur 40 Rappen zahlen, weil das Land und die Fabrik in einer Art öffentlich-privaten Partnerschaft je einen Drittel der Fahrtkosten übernahmen. Nun wollten auch andere Triesenbergerinnen von einem solchen Arrangement profitieren. Im April 1939 sprachen fünf Frauen aus Triesenberg bei der Regierung vor, die in Balzers bei der Textilfirma Kleinberger & Co.¹⁶⁴ arbeiteten und die für ihren Hin- und Rückweg 90 Rappen zu zahlen hatten: «Wir verdienen nicht so viel, dass wir das auf die Dauer machen können.»¹⁶⁵ Die Regierung und das Unternehmen waren deshalb bereit,

je einen Drittel der Fahrtkosten zu übernehmen. Eine identische Lösung für den Transport der Arbeiterinnen aus Triesenberg konnte auch mit der Ramco AG in Schaan sowie mit der Jenny, Spoerry & Cie. in Vaduz gefunden werden.¹⁶⁶

Im Zweiten Weltkrieg waren Benzin und Reifen knapp. Gleichwohl wurde der Postautoverkehr nur wenig eingeschränkt: Die Zahl der gefahrenen Kilometer ging zwar zurück, die Zahl der Passagiere stieg aber nach einem Rückgang in den Jahren 1939 und 1940 weiter an. 1944 erreichte sie über 300'000 (siehe Abbildung 2). Es ist deshalb anzunehmen, dass das Postauto auch in der Kriegszeit seine Bedeutung für die Arbeitspendler behielt, ja diese noch ausbauen konnte.

Die Strassen: Über die Beseitigung der Staubplage

Das Strassennetz, auf dem sich der zunehmend motorisierte Verkehr abspielte, stammte aus dem 19. Jahrhundert. Zwischen 1819 und 1890 war die Länge der liechtensteinischen Landstrassen von 50 auf 90 Kilometer angewachsen. Seit 1867 gab es eine Strasse nach Triesenberg und weiter mit einem Tunnel auf Gnalp durch den Kulm nach Steg. 15 Wegmacher, die um 1900 beim Land angestellt waren, sorgten für den Strassenunterhalt. Das Strassennetz Liechtensteins bestand bis in die 1920er Jahre hinein ausschliesslich aus Kiesstrassen. Das Aufkommen des Automobils verursachte auf diesen Strassen Schlaglöcher und führte ausserdem zur sogenannten Staubplage.¹⁶⁷ 1929 beklagte sich ein Einsender im Liechtensteiner Volksblatt: «Ein noch sehr wunder Punkt [...] ist die Staubplage auf unseren Strassen, die bei dem heutigen starken Verkehr sich zur Unerträglichkeit steigert. Wenn ein Fremder herkommt und möchte sich dieses oder jenes Dorf ansehen, er möchte Land und Leute kennen lernen, will das aber nicht nur so vom Automobil aus abwickeln, so ergeht es ihm wie den Hiesigen, dass er tagsüber und oft auch abends in dem von den vielerlei Fahrzeugen aufgewirbelten Strassenstaub fast erstickt.»¹⁶⁸

Von den 165 Kilometern Landstrassen, die es 1927 gab, waren nur 67 Kilometer eigentliche Landstrassen, die restlichen 98 Kilometer waren Gemeinde-

160 LI LA RF 168/33.

161 LI LA RF 200/234.

162 Die Schellenberg, Sax & Co. in Trübbach wurde 1956 durch die Otto Kauf AG (Ebnet-Kappel) übernommen. Diese verlegte ihre Hemdenproduktion 1992 nach Tschechien. Im Gebäude der ehemaligen Schellenberg, Sax & Co. befindet sich heute das Psychiatrie-Zentrum Werdenberg-Sarganserland.

163 LI LA RF 171/44.

164 Die Firma Kleinberger & Co. mit Sitz in St. Gallen übernahm 1931 die 1924 von Hans Tribelhorn gegründete Näherei und Ausrüsterei. Diese beschäftigte zeitweise 70 Personen und war der wichtigste Arbeitgeber in Balzers. Als die Liechtensteiner Nationalsozialisten am 24. März 1939 einen (gescheiterten) Putsch durchführten, bekam es der Inhaber von Kleinberger & Co., ein Jude, mit der Angst zu tun – er verlegte das Unternehmen in den darauffolgenden Jahren sukzessive in das schweizerische St. Margrethen (vgl. Arthur Brunhart, Das Amtshaus in Balzers [1852–1997], in: Balzner Neujahrsblätter, Jg. 1998, S. 5–8, hier S. 7/8, sowie Ulrike Mayr/Paul Vogt, «Balzers», in: <https://historisches-lexikon.li>, abgerufen am 1.2.2022).

165 LI LA RF 191/23.

166 Ebd.

167 Klaus Biedermann, «Strassen und Wege», in: <https://historisches-lexikon.li>, abgerufen am 11.6.2021; Merki 2020, S. 30.

168 Liechtensteiner Volksblatt vom 22.6.1929, S. 2.



Die Landesdampfwalzen im Einsatz beim Strassenbau an der Landstrasse in Schaan 1929 ...

LI LA B 12S3/003/002, Foto: Landesarchiv



... und in Mauren, ca. 1932.

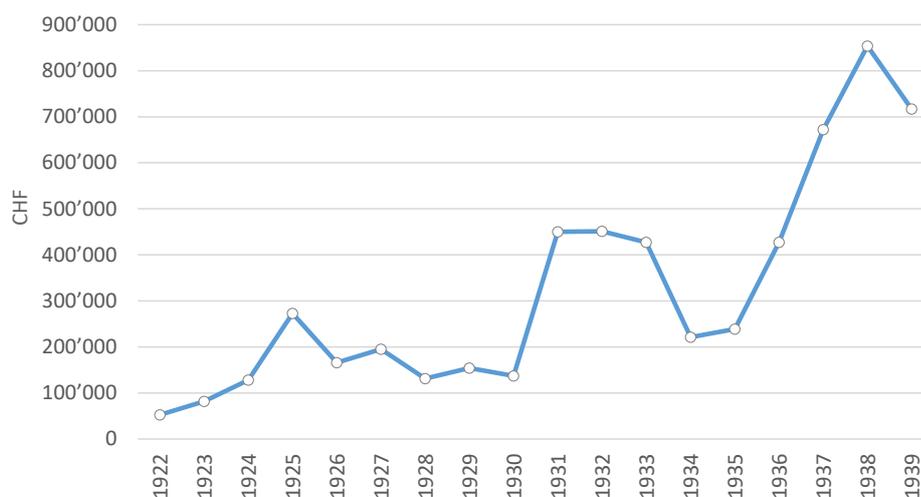
Fotosammlung Tschugmell, Gemeindecarchiv Mauren,
Foto: Fridolin Tschugmell

strassen, die man ins Landstrassennetz aufgenommen hatte. Die Klagen über den Strassenzustand waren notorisch. So ärgerten sich 1926 «einige Interessenten» im Liechtensteiner Volksblatt über den Zustand der Strasse Hinterdorf-Eschen via Berg. Diese sei für Motorräder und «derartige Vehikel» überhaupt nicht fahrbar: «Es hat beispielsweise der Tierarzt von Eschen, der auf Berg gerufen wurde, mit seinem Motorrad auf diesem holprigen Pfade einen Sturz erlitten. Ein andermal fand er es dann für angezeigter, den Umweg über Mauren nach Berg zu fahren. Es ist gewiss nur eine berechnete Forderung der Bauern auf Berg sowie aller Interessenten, dass diese Strasse in einem einigermaßen fahrbaren Zustande unterhalten wird.»¹⁶⁹ Der Automobil-Club Liechtenstein beschwerte sich im Juni 1931 bei der Regierung in einem längeren Schreiben über den Strassenzustand. Schlaglöcher würden kaum mit Kies ausgebessert, und wenn doch, dann nur notdürftig gewalzt. Die Wegmacher würden sich mehr mit dem Gras entlang der Strasse beschäftigen als mit den Löchern auf der Strasse. Von vielen Automobilisten werde über Federbrüche geklagt. Der Unterhalt eines Wagens sei wegen der schlechten Strassenverhältnisse generell teurer als in den Nachbarregionen.¹⁷⁰ Das fürstliche Bauamt wies die Vorwürfe des Clubs «entschieden» zurück: «Eine vollständige Überschotterung, wie dies vor 10 Jahren noch ausgeführt werden konnte, wobei dann die Fuhrwerke den Schotter festfahren, ist heute, wie doch jeder Autofahrer wissen sollte, nicht mehr möglich, da der Schotter wegen des Autoverkehrs nicht zur Ruhe kommen kann und durch die schnellfahrenden Autos auf der Strasse hin und her geschleudert wird, bis er endlich in den Strassenrinnen und auf den angrenzenden Wiesen landet. Es bleibt uns heute nicht mehr anderes übrig, als die meistbefahrenen Strassen fast jede Woche neu auszuflicken, bis es uns möglich sein wird, die Strassen mit Teer zu behandeln.»¹⁷¹ Ab 1929 wurden die Strassen sukzessive asphaltiert, zuerst die überörtlichen Landstrassen, seit den 1950er Jahren auch die Dorfstrassen. Dafür schaffte das Land 1929 eine Dampfwalze im Wert von 25'000 Franken an. Die Investitionen in die Verbesserung des Strassennetzes belasteten den Staatshaushalt und die Gemeindehaushalte. Schon in den zwei Jahrzehnten vor dem Ersten Weltkrieg

169 Liechtensteiner Volksblatt vom 6.10.1926, S. 2.

170 LI LA RF 121/339.

171 Ebd.

Abbildung 3: Ausgaben für Strassenunterhalt und Strassenverbesserungen (1922–1939)

Aus: Rechenschafts-Berichte der fürstlichen Regierung an den hohen Landtag (Ausgaben Bauamt für Strassenunterhalt und Strassenverbesserungen, ohne Beamtengehälter)

kamen um die zehn Prozent aller Staatsausgaben dem Strassenbau zugute. Zu Beginn der 1920er Jahre kostete der Unterhalt der Landstrassen rund 50'000 Franken. Er stieg bis 1930 auf 134'500 Franken. In den 1930er Jahren schwankte der Betrag um die 110'000 Franken jährlich. Zu den Auslagen für den Strassenunterhalt zählten die Löhne der Wegmacher, aber auch die Ausgaben für den Kies, den man für die Beschotterung der Strassen brauchte, schliesslich auch das Besprengen der Strassen mit Sulphitlauge – sie diente dazu, die durch die Automobile verursachte Staubplage einzudämmen.¹⁷²

Zum Strassenunterhalt kam der eigentliche Strassenbau: Neubaustrecken, bessere Kurven, neue Stützmauern, Verbreiterung und Asphaltierung bestehender Strassen. Diese Investitionskosten schnellten in die Höhe, als man 1929 mit der Asphaltierung der Strassen begann. Bis 1938 war die ganze Strecke von Balzers bis Schaanwald staubfrei gemacht, sei es mit Hilfe einer oberflächlichen Teerung, sei es mit einem massiven Asphaltbelag. In der Krisenzeit der 1930er Jahre griff man zu Arbeitsbeschaffungsmassnahmen, um die Arbeitslosen in Lohn und Brot bringen zu können. Dabei achtete man darauf, gleichzeitig mehrere Baustellen in verschiedenen Landesgegenden zu unterhalten, um den Arbeitern der einzelnen Gemeinden Arbeitsplätze in der Nähe bieten zu können. Allein im Jahr 1938 wurden für Strassenverbesserungs-

massnahmen 727'659 Franken ausgegeben – dies waren rund 23 Prozent aller Staatsausgaben. Die Staatsausgaben liessen sich vorübergehend erhöhen, weil mit den Finanzeinbürgerungen, dem Gesellschaftswesen und dem Briefmarkenverkauf spezielle Einnahmen zur Verfügung standen.¹⁷³

Fazit. Seit den späten 1920er Jahren wurde das liechtensteinische Strassennetz modernisiert und an den zunehmenden Autoverkehr angepasst: An die Stelle von Kiesbelägen traten feste Asphaltdecken, zudem wurden die Strassen verbreitert und begradigt. Einen ersten Ausbauschub gab es in den 1930er Jahren, als das Strassenbaubudget im Zuge von Arbeitsbeschaffungsmassnahmen stark zunahm.

172 Merki 2020, S. 30/31.

173 Ebd.

MOBILITÄT IN DER WIRTSCHAFTSWUNDERZEIT: DAS AUTO KOMMT

Die liechtensteinische Wirtschaft erlebte zwischen 1942 und dem Konjunkturinbruch von 1973 drei goldene Jahrzehnte. Selbst unter Berücksichtigung der Inflation verdiente der durchschnittliche Steuerpflichtige 1966 fast viermal so viel wie 1942. Das starke Wirtschaftswachstum führte zu einem völligen Umbau der Wirtschaftsstruktur: Die Landwirtschaft, welche die Wirtschaft noch bis in die 1930er Jahre hinein geprägt hatte, wurde an den Rand gedrängt. Der Anteil der in der Landwirtschaft beschäftigten Liechtensteiner fiel in dieser Zeit von 37 Prozent (1930) über 20,7 Prozent (1950) auf 2,7 Prozent (1975).¹⁷⁴ Der Umbau der Wirtschaftsstruktur brachte es mit sich, dass der Arbeitsort und der Wohnort zunehmend auseinanderfielen. Die Gemeinden erstellten ab 1954 Zonenpläne, die sich infolge ungenügender Raumplanung durch sehr grosse Bauzonen auszeichneten. Dies machte einige alteingesessene Liechtensteiner Familien mit Landbesitz reich, förderte aber auch die Zersiedelung, den Strassenbau und den individuellen Verkehr.¹⁷⁵ Immer mehr Arbeitsplätze befanden sich nicht mehr in dem Dorf, in dem man wohnte: Junge Einheimische erbten oder kauften in einer Gemeinde ein Haus oder ein Grundstück, zum Beispiel in der Nähe der Eltern, arbeiteten aber immer öfter in einer anderen Gemeinde. Seit den 1970er Jahren begannen sich auch das Freizeit- und das Einkaufsverhalten zu verändern: Die Dorfläden verschwanden, stattdessen steuerte man in seinem Auto relativ weit entfernte Einkaufszentren an; Feldkirch und Buchs wurden zum «Lädele» attraktiv. Auch für kulturelle und sportliche Aktivitäten war das Auto immer öfters das Verkehrsmittel der Wahl. Für die Ferien, die überhaupt erst in den 1950er Jahren flächendeckend eingeführt wurden, griff man ebenfalls auf sein Auto zurück und fuhr damit nun nach Österreich, Deutschland, Italien oder Frankreich. Beim zunehmenden Verkehr erwiesen sich das Postauto, das Fahrrad und das Motorrad als die Verkehrsmittel, die zwar noch in den 1950er Jahren

zulegen konnten, die dann aber immer mehr durch das Auto infrage gestellt wurden. Die steigenden Einkommen ermöglichten es seit den 1960er Jahren auch dem Durchschnittsbürger, ein Auto kaufen zu können. Langfristig gesehen, nahmen die Kosten für die Anschaffung und den Unterhalt eines Autos stetig ab: Die Massenproduktion sorgte dafür, dass man für tendenziell weniger Geld ein immer besseres Auto erhielt. Die Motorisierung der Bevölkerung zeigte sich in den Autohalter-Zahlen: Gab es noch 1951 erst 39 Pkw pro 1'000 Einwohner, waren es zwanzig Jahre später bereits 326 Pkw (vgl. Abbildung unten).

Angaben über den Arbeitsweg und die Verkehrsmittelwahl liegen erstmals für die Volkszählungen der Jahre 1970 und 1980 vor. Die Zahl der in Liechtenstein wohnhaften Erwerbstätigen stieg von 10'214 im Jahr 1970 auf 12'905 im Jahr 1980. 65,5 Prozent der Erwerbstätigen waren 1970 in ihrer Wohngemeinde berufstätig. 1980 waren es mit 56,1 Prozent deutlich weniger Erwerbstätige, die nicht pendelten. Die Zahl der Berufstätigen, die in einer anderen liechtensteinischen Gemeinde oder sogar im Ausland arbeiteten, hatte sich zwischen 1970 und 1980 also markant erhöht.¹⁷⁶

Nach ihrem üblicherweise benutzten Verkehrsmittel gefragt, antworteten sowohl 1970 wie 1980 etwa 96 Prozent der Berufstätigen. Der Anteil der Erwerbstätigen, die keinen Arbeitsweg hatten, ging zwischen 1970 und 1980 von 25,5 Prozent auf 17,8 Prozent zurück; die Quote der Personen, die zu Fuss zur Arbeit gingen, sank von 16 Prozent auf 11,2 Prozent. Den Werkbus – also ein Transportmittel, das der Betrieb zur Verfügung stellte – benutzten 1970 14 Prozent der Erwerbstätigen, 1980 nur noch 9,5 Prozent. Der grosse Gewinner dieses Jahrzehnts war der Pkw: 1980 gelangten 52 Prozent der Erwerbstätigen mit dem Auto zur Arbeit, während dies 1970 erst 32,4 Prozent gewesen waren.¹⁷⁷

174 Merki 2007.

175 Klaus Biedermann, «Verkehr», in: <https://historisches-lexikon.li>, abgerufen am 28.6.2021.

176 Amt für Volkswirtschaft des Fürstentums Liechtenstein (Hrsg.), Volkszählung vom 2. Dezember 1980, Bd. 4 (Pendler, Arbeits- und Schulweg, Verkehrsmittel), Vaduz 1985, S. 9.

177 Von den 6'438 Liechtensteinern, die 1980 für ihren Arbeitsweg einen Pkw benutzten, waren 89 Prozent Selbstfahrer



*Mühleholz-Garage
A. Frommelt, Vaduz.*

LI LA SgAV 01 N 034/090, Foto:
Landesarchiv / Walter Wachter,
Schaan

Bei der Verkehrsmittelwahl gab es im Jahr 1980 zwischen den Männern und den Frauen beträchtliche Unterschiede. Die Männer benutzten häufiger als die Frauen einen Pkw (56,5 Prozent zu 43,3 Prozent), während die Frauen häufiger keinen Arbeitsweg hatten (16,2 Prozent zu 21,4 Prozent), zu Fuss gingen (11,2 Prozent zu 16,6 Prozent) oder das Postauto benutzten (1,6 Prozent zu 6,4 Prozent). Die Männer fuhren dagegen etwas häufiger mit dem Werkbus (10,6 Prozent zu 7,3 Prozent) oder mit dem Fahrrad oder Motorfahrrad (5,4 Prozent zu 4 Prozent).¹⁷⁸

Zwischen 1970 und 1980 nahm der Anteil der wegpandelnden Schüler und Studenten zu. 1970 waren 19 Prozent der befragten Schüler und Studenten ausserhalb ihrer Wohngemeinde in die Schule gegangen. 1980 waren es bereits 34,7 Prozent. Da der Anteil der Schüler, die wegpandelten, zunahm, mussten auch andere Verkehrsmittel benutzt werden. Tatsächlich ging der Anteil der Fussgänger unter den Schülern von 64,4 Prozent im Jahr 1970 auf 44,4 Prozent im Jahr 1980 zurück. Andererseits stieg der Anteil der Fahrrad- und Motorfahrradfahrer von 9,6 Prozent auf 15,6 Prozent. Die grösste Zunahme wurde in der Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel (Bus und Schulbus) verzeichnet. 1970 hatten erst 16,5 Prozent der Schüler und

und immerhin noch 11 Prozent Mitfahrer (ebd., S. 13). Heute lassen sich verhältnismässig sehr viel weniger Arbeitnehmer für ihren Arbeitsweg von einem Kollegen mitnehmen.

178 Ebd.



Caltex-Tankstelle an der Landstrasse in Vaduz.

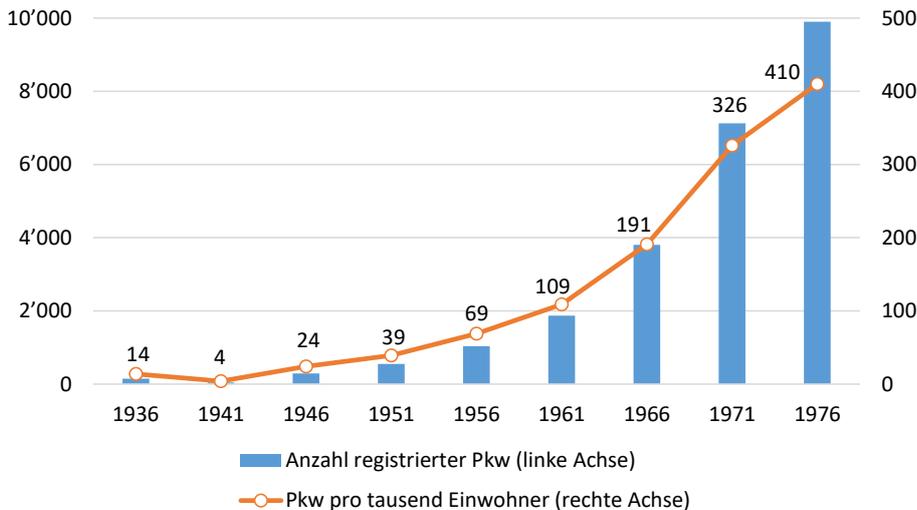
LI LA SgAV 01 N 034/091, Foto: Landesarchiv / Walter Wachter,
Schaan



Verkehrsteilnehmer in den 1950er Jahren. Rietstrasse, Balzers.

Kulturgütersammlung Balzers, Foto: Josef Brunhart

Abbildung 4: Anzahl Pkw in Liechtenstein (1936–1976)



Aus: Statistisches Jahrbuch des Fürstentums Liechtenstein 1977, S. 156 und S. 50/51; Berechnungen

Studenten dieses Verkehrsmittel benutzt. Bis 1980 stieg dieser Anteil auf 29,9 Prozent.¹⁷⁹

Das Fahrrad: Vom häufig benutzten Bedarfsfahrzeug zum selten benutzten Freizeitgerät

Das Fahrrad wurde schon in den 1920er und 1930er Jahren zu einem veritablen Volksfahrzeug. Im Zweiten Weltkrieg waren Schläuche und Reifen knapp, so dass der Fahrradverkehr gelitten haben dürfte. 1945 zählte man 4'042 Stück. Dies waren 333 Fahrräder pro 1'000 Einwohner. Bis 1950 stieg der Fahrradbestand auf 5'607 Stück. Davon waren allein 1'100 Fahrräder in Vaduz angemeldet, 1'038 in Schaan und 635 in Mauren.¹⁸⁰

In den 1950er Jahren nahm der Fahrradbestand auf 461 Stück pro 1'000 Einwohner zu. 1959 besass also fast jeder zweite Liechtensteiner ein Fahrrad (siehe Abbildung 5). Da in den 1950er Jahren der Erwerb eines Fahrrads – gemessen an den damaligen Einkommen – noch etwas kostete,¹⁸¹ dürften

die Fahrräder auch gebraucht worden sein. Viele Arbeiter, Hausfrauen, Handwerker und Angestellte benutzten ihr Fahrrad für den täglichen Arbeitsweg oder fürs Einkaufen, es hatte also den Charakter eines Alltags- oder sogenannten Bedarfsfahrzeugs. Dazu ein Beispiel: Rosa Jehle (1930–2021), die Tochter eines Transportunternehmers und Landwirts, fuhr in jungen Jahren von ihrem Wohnort Mauren jeden Tag mit dem Fahrrad zu ihrem Arbeitsplatz bei der Presta in Eschen, wo sie als Sekretärin in der Lohnbuchhaltung arbeitete.¹⁸² Doch der Alltagsgebrauch des Fahrrads verschwand mit der zunehmenden Motorisierung: Diese beschleunigte den Umstieg vom Fahrrad auf das Auto und machte das Fahrradfahren unattraktiv, insbesondere allmählich gefährlich. 1970 wurden in Liechtenstein nur noch 5'355 Fahrräder gezählt oder 251 pro 1'000 Einwohner. Dann gab es einen Umschwung: Trotz weiter um sich greifender Motorisierung nahm der Fahrradbestand in den 1970er Jahren wieder zu. Zwischen 1980 und 1993 explodierte er geradezu von 8'525 auf 30'669. Gab es 1980 erst 338 Fahrräder pro 1'000 Einwohner, waren es 1993 schon 1'010.¹⁸³ Der Wohlstand gestattete es nunmehr praktisch jedem Einwohner, sich ein Fahrrad zuzulegen. Doch der sehr hohe Fahrradbestand führte nicht zu zunehmendem

179 Ebd., S. 15/16.

180 Liechtensteiner Volksblatt vom 30.8.1951, S. 2.

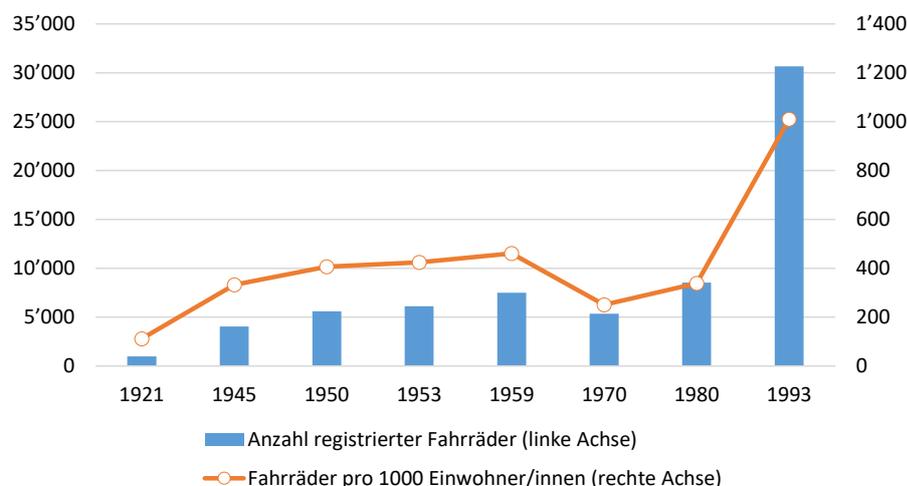
181 Ein Beispiel aus der Zeit um 1950 zeigt, dass der Kauf eines Fahrrads noch immer eine kostspielige Angelegenheit sein konnte. Ella Risch (Jg. 1936) wollte von der Volksschule in Triesen an die Realschule in Vaduz wechseln. Für den Weg von der Feldstrasse in Triesen nach Vaduz hätte sie ein Fahrrad gebraucht. Sie war das erste von fünf Kindern und ihr Vater war Maurer. Die Familie konnte oder wollte sich ein Fahrrad nicht leisten. Deshalb musste Ella auf eine bessere Schulbildung verzichten (vgl. Ella Risch, in: 60PLUS, das

Liechtensteiner Seniorenmagazin, Nr. 2 vom Juli 2021, S. 30–35).

182 Nachruf im Liechtensteiner Vaterland vom 1.7.2021, S. 8.

183 Die Fahrradzahlungen wurden nach 1993 eingestellt.

Abbildung 5: Anzahl registrierter Fahrräder in Liechtenstein (1921–1993)



Aus: LI LA RE 1921/1334 (1921); LI LA RF 234/187 (1945); Rechenschafts-Berichte der Regierung an den Landtag (1950 und 1953); LI LA RF 281/316 (1959); Statistisches Jahrbuch 1999, S. 213; Berechnungen

Fahrradverkehr: Das Fahrrad hatte sich zu einem nur noch selten benutzten Freizeitgerät gewandelt, das vielleicht einmal bei einem Wochenendausflug zum Einsatz kam, das aber die meiste Zeit unbenutzt herumstand.

Das Motorrad: Vom Transportmittel zum Freizeitgerät

Die Anzahl der Mofas und Motorräder in Liechtenstein betrug 472 im Jahr 1951, stagnierte in der ersten Hälfte der 1960er Jahre bei knapp 1'000¹⁸⁴ und stieg dann in einer zweiten Welle auf 1'445 im Jahr 1970. Dieser Anstieg war wesentlich geringer als das Wachstum der Zahlen beim Pkw. Während das Verhältnis der Motorräder zu den Pkw in der ersten Hälfte der 1950er Jahre noch 1 (Motorrad) zu 1,2 (Auto) betrug, stieg dieses Verhältnis bis zum Ende der 1960er Jahre auf mehr als 1 zu 4. Das Strassenbild Liechtensteins dürfte sich also in diesen zwanzig Jahren deutlich verändert haben: Es nahm nicht nur der Verkehr zu, es war vor allem der Autoverkehr, der wuchs, während der Motorrad- und Mofaverkehr im Vergleich dazu eher zurückblieb (siehe Abbildung 6).

184 Von 1960 auf 1961 sank die Anzahl der Motorräder von 1'017 auf 875. Dieser Rückgang war in erster Linie auf die Anhebung der Prämien für die Motorrad-Haftpflichtversicherung zurückzuführen (vgl. Liechtensteiner Volksblatt vom 15.8.1961, S. 1).

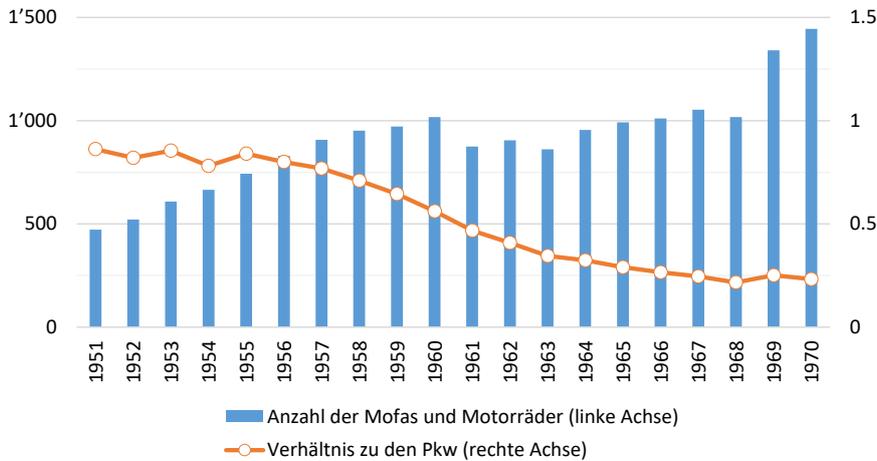
Das liechtensteinische Motorfahrzeugverzeichnis von 1951¹⁸⁵ listete 386 Motorräder auf. Das Motorrad¹⁸⁶ war in erster Linie ein Männerfahrzeug: Nur sieben der 386 Motorradbesitzer waren Frauen (1,8 Prozent). Die mit Abstand meisten Motorräder waren in Mauren registriert: 82 von 386 oder 21 Prozent. Es folgten Vaduz mit 69, Schaan mit 47, Triesen mit 39, Eschen mit 38, Balzers mit 32, Triesenberg mit 22, Ruggell mit 16, Schellenberg mit 14, Gamprin mit 13 und Planken mit drei Motorrädern. Das Motorrad war das Fahrzeug der Mittel- und Unterschicht: Zwar fuhren auch der Gewerbesekretär, der Landestierarzt und ein Direktor Motorrad, doch als Angehörige der oberen Mittelschicht waren sie eher die Ausnahme. Im Motorfahrzeugverzeichnis sind etwa 25 Prozent der Motorradbesitzer mit ihrem Beruf aufgeführt. Unter diesen Motorradbesitzern gab es 19 Schreiner, 18 Mechaniker, elf Lehrer (und eine Lehrerin), elf Schlosser, je zehn Maurer und Elektriker, neun Maler, sechs Landwirte und je fünf Pfarrer, Hilfsarbeiter, Gipser, Kaufleute und Chauffeure.¹⁸⁷

185 Liechtensteinische Motorfahrzeugkontrolle (Hrsg.), Verzeichnis der Halter von Motorfahrzeugen im Fürstentum Liechtenstein, Vaduz März 1951, Landesbibliothek (mit handschriftlichen Korrekturen und Nachträgen).

186 Die Motorfahrzeugstatistik weist für das Jahr 1951 472 Motorräder aus (Statistisches Jahrbuch 1977, S. 156). Bei der Differenz von 86 könnte es sich um die Motorfahräder handeln.

187 Motorfahrzeugkontrolle (Hrsg.), Verzeichnis, 1951. Das Motorfahrzeugverzeichnis von 1970 (Motorfahrzeugkontrolle Vaduz [Hrsg.], Motorfahrzeug-Verzeichnis Fürstentum Liechtenstein, Stand vom 30. April, Vaduz 1970) listete nur noch

Abbildung 6: Anzahl der Mofas und Motorräder in Liechtenstein (1951–1970)



Aus: Statistisches Jahrbuch des Fürstentums Liechtenstein 1977, S. 156; Berechnungen

Je älter und wohlhabender jemand wurde, umso eher stieg er vom Fahrrad auf das Motorrad und später vom Motorrad auf das Auto um. Der Balzner Zeno Kaufmann (1926–1995) trat 1944 als «Kassenbote» bei der damaligen Sparkasse, der heutigen Landesbank, ein. Er musste etwa Geld von Vaduz nach Buchs bringen oder in Vaduz im Auftrag der Sparkasse Löhne auszahlen. Diese Botengänge erledigte er zunächst mit dem Fahrrad. Erst 1949 begann er mit dem Motorradfahren, wobei er sich das Motorrad für weitere Fahrten zuerst von der Landespolizei ausborgen durfte, bevor er selbst ein Motorrad anschaffte.¹⁸⁸

Wie beliebt das Motorrad damals war, zeigen auch die beiden Bergrennen, die am 5. Oktober 1947 und am 3. Oktober 1948 zwischen Vaduz und Triesenberg durchgeführt wurden. Über die erste Veranstaltung schrieb der Verband liechtensteinischer Verkehrsvereine, dass dies «die grösste sportliche Veranstaltung [war], die je in Liechtenstein durchgeführt wurde»¹⁸⁹. An der zweiten Veranstaltung, die zugleich für die Schweizer Meisterschaft gewertet wurde, nahmen 7'000 bis 8'000 Zuschauer teil.¹⁹⁰

Mit der Zahl der Motorräder stieg auch die Zahl der Unfälle. So registrierte die Landespolizei im Jahr

1954 insgesamt 29 Unfälle mit Personenschäden, in die ein Motorrad verwickelt war.¹⁹¹ Die Verletzungen bei Motorradunfällen waren oft schwer, zumal es damals noch keine Helmpflicht gab. Zwar mussten die Motorradfahrer eine Haftpflichtversicherung abschliessen, nicht jedoch eine Unfallversicherung. Das Motorradfahren war 1932, bei der Einführung der Nichtbetriebsunfallversicherung, bewusst von der Versicherung ausgeschlossen worden.¹⁹² Für die Versicherungsgesellschaften war die Motorradversicherung ein Verlustgeschäft: Obwohl die Prämien hoch waren, reichten sie nicht, um das entsprechende Risiko decken zu können. In dieser Situation forderte der Landtag die Regierung auf, die Einführung einer obligatorischen Unfallversicherung zu prüfen.¹⁹³ Daran hatte zunächst das Land ein Interesse, blieb es doch oft auf den (langfristigen) Kosten sitzen, die mit einem schweren Motorradunfall verbunden waren und die eine Familie ins finanzielle Unglück stürzen konnten. Auch die Betriebe wollten eine Versicherungslösung. So beklagte der Schaaner Maschinenbauer Hilti zwischen dem Oktober 1954 und dem Oktober 1955 acht Motorradunfälle, die 2'750 Ausfallstunden

320 Zweiräder auf: 205 Kleinmotorräder und 115 Motorräder. Elf der 320 Zweiräder waren in weiblicher Hand (3,4 Prozent). Unter den Zweiradbesitzern dominierten Handwerker, Gewerbetreibende und Arbeiter.

188 Vogt, Mier z Balzers, Bd. 2 (Lebensweg), S. 336/337.

189 LI LA RF 248/403.

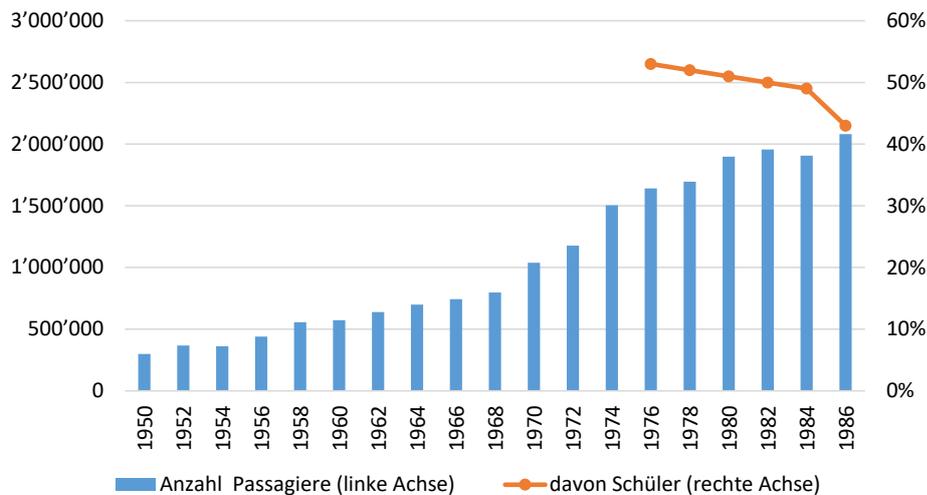
190 Liechtensteiner Volksblatt vom 5.10.1948, S. 1.

191 Rechenschafts-Bericht der Regierung an den Landtag 1954, S. 53.

192 Vgl. Liechtensteinisches Landesgesetzblatt, Nr. 13 vom 1. April 1932. Von diesem Ausschluss wurde seit 1961 «das Motorradfahren auf dem Wege zur und von der Arbeit» ausgenommen (Liechtensteinisches Landesgesetzblatt, Nr. 5 vom 23. März 1961).

193 Vgl. Protokoll der Landtagssitzung vom 18. August 1955, S. 24–27.

Abbildung 7: Postauto-Passagiere (1950–1986)



Aus: Rechenschafts-Berichte der Regierung (für 1950–1964); Statistisches Jahrbuch des Fürstentums Liechtenstein 1987, S. 230 (für 1966–1974); Statistische Information. Statistische Angaben zur Reisepost im Fürstentum Liechtenstein 1976–1986, hrsg. vom Amt für Volkswirtschaft, Vaduz o.J. (für 1976–1986); Berechnungen

den zur Folge hatten.¹⁹⁴ Die liechtensteinische Industriekammer schlug das Modell einer obligatorischen Unfallversicherung vor, bei der sich das Land, der Arbeitgeber und der Motorradfahrer in die Kosten geteilt hätten. Die Gewerbegeossenschaft kritisierte diesen Kostenschlüssel. Sie bestritt auch prinzipiell die Notwendigkeit zur Haltung eines Motorrads: «Unsere Arbeitsplätze können ohne grosse Schwierigkeiten teils zu Fuss, teils mit dem Fahrrad und auf jeden Fall mit dem Postauto erreicht werden.»¹⁹⁵ Schliesslich zerschlugen sich die Pläne zur Einführung einer obligatorischen Motorrad-Unfallversicherung. Dass die Pläne fallengelassen wurden, hatte verschiedene Gründe: das Desinteresse der Versicherungsbranche; die Tatsache, dass bei einer Kostenübernahme durch das Land die vielen Nicht-Motorradfahrer die Motorradfahrer unterstützt hätten; das Problem, dass sich die eher unerwünschten Freizeitfahrten nicht von den arbeitsbedingten Fahrten unterscheiden liessen. Im Zusammenhang mit den Abklärungen zur Einführung einer Motorrad-Unfallversicherung führte die Motorfahrzeugkontrolle verschiedene Zählungen durch. Im Juli 1955 fand sie heraus, dass auf den 645 angemeldeten Motorrädern 361 verhei-

ratete Männer, 260 unverheiratete Männer und 24 Frauen sassen.¹⁹⁶ Im Mai 1956 gab es laut Motorfahrzeugkontrolle 604 registrierte Motorräder. Davon gehörten 465 Arbeitern, 94 selbstständig Erwerbenden und 45 Landwirten.¹⁹⁷

Fazit. Der Motorradbestand nahm in der Wirtschaftswunderzeit der 1950er und 1960er Jahre zu. Allerdings blieb das Wachstum hinter dem der Pkw zurück. Mit diesem relativen Zurückbleiben dürfte auch ein Bedeutungswandel verbunden gewesen sein: Von einem alltäglichen Transportmittel, also von einem Bedarfsfahrzeug, wurde das Motorrad allmählich zu einem Freizeit- und Wochenendgerät.

Das Postauto: Die Motorisierung des Schulwegs

Obwohl sich seit den 1960er Jahren auch der Liechtensteiner Durchschnittsbürger ein Auto leisten konnte, stiegen die Passagierzahlen des Postautos weiter an, und zwar von 300'000 (1950) auf 573'000 (1960), 1'038'000 (1970) und 2'081'000 im Jahr 1986 (siehe Abbildung 7). Diese Zunahme

194 LI LA RF 273/43.

195 Ebd.

196 Ebd. Zu den 645 Motorrädern kamen 55 Fahrräder mit Hilfsmotor. Davon gehörten 41 Männern und 14 Frauen.

197 Ebd. Von den 604 Motorrädern verfügten 325 über weniger als 125 Kubikzentimeter (davon waren 251 Roller), 207 über 125 bis 249 Kubikzentimeter (davon waren 42 Roller) und die restlichen 72 über mehr als 250 Kubikzentimeter.

Autosegnung an der Schaaner Lindenkreuzung. «Der von der ACS-Sektion Liechtenstein am Sonntag veranstalteten Autogymkhana [Geschicklichkeitswettbewerb, Anm. d. Red.] war in jeder Hinsicht ein voller Erfolg beschieden. Der Hochw. Herr Pfarrer Tschuor hatte die Gelegenheit benutzt und nahm vor der Veranstaltung auf dem Lindenplatz die Autosegnung vor. Mehr als 50 Wagen und Motorfahrzeuge aller Art waren dort versammelt.» In: Liechtensteiner Volksblatt, 10.9.1946.

Gemeindearchiv Schaan



Polizist beim Anbringen einer Fahrradnummer, 1958.

LI LA B 225/001/23, Foto: Landesarchiv



Das erste Polizeimotorrad, 1945.

LI LA B 225/001/22, Foto: Landesarchiv

dürfte weniger dem werktäglichen Arbeitsverkehr am Morgen und am Abend geschuldet gewesen sein, sondern mehr den Fahrten mit anderem Zweck, seien es nun Behördengänge, Ausflugsfahrten, Zubringerfahrten zur Bahn oder Einkaufstouren. Denn die im Kursbetrieb erbrachte Streckenleistung wuchs deutlich an und der Fahrplan wurde immer dichter. 1947 betrug die jährliche Streckenleistung 201'000 Kilometer, 1976 waren es 610'000 Kilometer und 1986 schon 1'072'000 Kilometer.¹⁹⁸ Konkurrenz erwuchs dem Postauto in den 1950er und 1960er Jahren nicht nur durch das Auto, sondern auch durch die Bemühungen verschiedener Betriebe, ihre Arbeitnehmer in eigenen Bussen zum Arbeitsplatz zu transportieren.¹⁹⁹ Das Wachstum des Postautobetriebs zwischen 1950 und 1986 mag erstaunen. Setzt man es allerdings in Beziehung zu der viel stärkeren Erhöhung des Pkw-Bestands, so ist doch ein relatives Zurückbleiben hinter dem motorisierten Individualverkehr offensichtlich.

Die starke Zunahme der Passagierzahlen um 1970 war vor allem auf die Schüler zurückzuführen. Die schulpflichtigen Kinder wurden seit 1971 auf allen Postautokursen gratis befördert. Die Kosten dafür übernahm die öffentliche Hand.²⁰⁰ Allein 1973, als der Postautobetrieb den bis dahin offenbar privat betriebenen Zubringer- und Abholdienst zum Schulzentrum Vaduz übernahm, schnellten die Passagierzahlen um 240'000 nach oben. 1973 beförderte der liechtensteinische Postbetrieb täglich 1'300 Schüler zu den Schulen in Eschen, Schaan und Vaduz.²⁰¹ 1976 waren 53 Prozent des Passagieraufkommens allein dem Schülertransport geschuldet. Bis 1986 sank dieser Anteil auf immer noch beachtliche 43 Prozent.

198 Für 1947: Postauto-Abbildung im Kapitel «Zwischenkriegszeit». Für 1976 und 1986: Statistische Information. Statistische Angaben zur Reisepost im Fürstentum Liechtenstein 1976–1986, hrsg. vom Amt für Volkswirtschaft, Vaduz o.J. Die oben aufgeführten Passagierzahlen sind übrigens mit Vorsicht zu geniessen, denn im Laufe der Zeit wurden die Passagiere nicht mehr einzeln gezählt, sondern oft mit Abonnenten transportiert, so dass man sich mit Schätzungen zufriedengeben musste. So gab es seit 1965 Streckenabonnemente (Rechenschafts-Bericht der Regierung 1965, S. 165) und seit 1970 das Halbtaxabonnemente, zuerst nur für Senioren, dann für alle (Rechenschafts-Bericht der Regierung 1970, S. 102).

199 Auch Fahrgemeinschaften, bei denen sich verschiedene Arbeitnehmer zusammenschlossen, um gemeinsam zum Arbeitsplatz zu fahren, gab es früher sehr viel mehr als heute.

200 Rechenschafts-Bericht der Regierung 1970, S. 102.

201 Rechenschafts-Bericht der Regierung 1973, S. 128.

Die Motorisierung des Schulwegs hatte allerdings schon vor den 1970er Jahren begonnen. So wandten sich 1949 zwölf Familien aus Balzers an die Regierung, um für die Postautofahrten ihrer Kinder zum Gymnasium oder zur Realschule in Vaduz eine Reduktion des Fahrpreises zu erwirken. Der Weg nach Vaduz sei zu weit, um ihn im Winter mit einem Fahrrad zurücklegen zu können. Die Regierung lehnte das Ansinnen der Eltern damals noch ab. Ein Monatsabonnemente für Schüler von Balzers nach Vaduz kostete 13.75 Franken: «Weiter kann wohl die Fahrt nicht verbilligt werden.»²⁰² Diese Haltung hatte die Regierung gut zwanzig Jahre später angesichts des wachsenden Wohlstands des Landes, des Ausbaus des Sozialstaates und bei nunmehr sinkenden Kinderzahlen schon wieder aufgegeben.

Das Auto: Vom Oberschichtsfahrzeug zum Fahrzeug für alle

Das Motorfahrzeugverzeichnis von 1951²⁰³ listete in Liechtenstein 531 Pkw, Lkw und Busse auf.²⁰⁴ Motorwagen, egal ob PKW oder LKW, waren 1951 überwiegend Männerfahrzeuge: Von den 531 verzeichneten Wagen gehörten nur 27 einer Frau (sechs Prozent). Die Verteilung auf die einzelnen Gemeinden war sehr ungleich: Allein in Vaduz wohnten 212 Halter (40 Prozent). Schaan zählte 132 Halter oder 25 Prozent. Die anderen Gemeinden folgten mit grossem Abstand: Mauren zählte 45 Halter, Eschen und Triesen je 37, Balzers 34, Triesenberg 15, Ruggell 11, Schellenberg vier, Gamprin zwei und Planken einen.²⁰⁵ Ein ähnliches Verteilungsmuster hatte es schon in den 1920er Jahren gegeben: Vaduz hatte schon damals an der Spitze gelegen.

Noch immer war das Auto im Jahr 1951, also recht kurz nach dem Zweiten Weltkrieg, in erster Linie

202 LI LA RF 254/9.

203 Motorfahrzeugkontrolle (Hrsg.), Verzeichnis, 1951. Leider unterschied es nicht zwischen den verschiedenen Fahrzeugkategorien, so dass seine Auswertung nur bedingte Schlüsse zulässt.

204 Die Motorfahrzeugstatistik weist für das Jahr 1951 549 Pkw, 11 Busse und 86 Lkw aus (Statistisches Jahrbuch 1977, S. 156). Woher die Differenz zum Motorfahrzeugverzeichnis kommt, ist nicht ganz klar. Vielleicht erfasste das Verzeichnis nicht alle Fahrzeuge, vielleicht stammte die Statistik von Ende 1951, das Verzeichnis hingegen von März 1951. Auf jeden Fall dürfte das Verhältnis zwischen schweren und leichten Motorwagen gleich bleiben: Laut Statistik waren 15 Prozent der Fahrzeuge schwere Wagen, 85 Prozent leichte Wagen.

205 Motorfahrzeugkontrolle (Hrsg.), Verzeichnis, 1951.



*Parkplatz vor dem
Alpen-Hotel Malbun,
1957.*

Liechtensteinisches
Landesmuseum

das Fahrzeug der vermögenden Oberschicht sowie der gewerbetreibend-handwerklichen Mittelschicht. 65 der 531 Autos (Pkw, Lkw, Busse) waren Firmenwagen, 43 gehörten Kaufleuten, 32 dienten dem «Transport». Es folgten Privatiers (27), Direktoren und Fabrikanten (22), Ärzte (18), Taxis (17), Mechaniker (17), Bäckereien (14), Rechtsanwälte und Rechtsagenten, Postautos sowie Bauunternehmer (je 13), ferner Metzger (zwölf), Beamte (elf), Gastwirte und Hoteliers (neun), Garagen (sieben) und Landwirte (sechs).²⁰⁶ Unter den Autobesitzern gab es – wie nicht anders zu erwarten – auch einige in Liechtenstein bekannte Namen, so etwa den ehemaligen Regierungschef Josef Ospelt, die ehemaligen Regierungschef-Stellvertreter Alois Vogt und Ludwig Marxer, die Architekten Ernst Sommerlad und Hans Rheinberger, den Triesner Gemeindevorsteher Ferdinand Heidegger, die Treuhänder Guido Feger, Oswald Bühler, Helmuth Merlin, Bruno Guggi, Ivo Beck, Erich Seeger und Rupert Ritter, den Arzt Rudolf Rheinberger, den Privatier Hermann Nottebohm, die Unternehmer Curt Herzstark und Rudolf Bermann, den Grafen von Bendern (Maurice Arnold Baron von Forest-Bischoffsheim), den Prinzen Hans von Liechtenstein und – gleich mit zwei Autos – den Fürsten Franz Josef II.²⁰⁷

In den 1950er und 1960er Jahren, parallel zum Wirtschaftsaufschwung, entwickelte sich das Auto von einem Fahrzeug der Ober- und Mittelschicht zu einem Fahrzeug für alle. Das Motorfahrzeugverzeichnis von 1970²⁰⁸ listete gut 6'400 «Personenwagen, Lieferwagen und Lastwagen» auf. Von diesen 6'400 Fahrzeugen waren 705 Fahrzeuge in weiblicher Hand, also immerhin elf Prozent. Hier sieht man die neue, sozial ausgewogenere Durchmischung deutlich: Von den 705 Halterinnen waren bei den Berufen 268 Hausfrauen sowie 177 Sekretärinnen beziehungsweise Büroangestellte angegeben. 128 Halterinnen standen nur mit ihrer Adresse im Verzeichnis. 61 liessen sich als «Privatière» eintragen. Neben diesen wohlhabenden Frauen gab es aber auch 30 «Serviertöchter» und Barmaids. 18 Halterinnen waren Lehrerinnen, neun Friseurinnen und sechs Fabrikarbeiterinnen. Die soziale Zusammensetzung der durch Männer gehaltenen Fahrzeuge war ähnlich – es gab Vertreter aus allen Schichten. Typische Unterschichtsberufe wie Hilfsarbeiter oder Knecht waren damals allerdings noch unterrepräsentiert.

Mit der Verbreitung des Automobils wuchs auch die damit zusammenhängende Infrastruktur. In der Betriebszählung von 1955 gab es im privaten

206 Ebd.

207 Die meisten dieser Autobesitzer haben einen Eintrag im Historischen Lexikon des Fürstentums Liechtenstein (vgl. <https://>

historisches-lexikon.li).

208 Motorfahrzeugkontrolle (Hrsg.), Motorfahrzeug-Verzeichnis, 1970.

Sektor 15 Reparaturwerkstätten mit 64 Beschäftigten.²⁰⁹ Zehn Jahre später waren es 20 Autogagen mit 114 Beschäftigten.²¹⁰ Auch die Zahl der Tankstellen, der Taxibetriebe und der Autohandlungen nahm zu. Die staatliche Verwaltung wuchs ebenfalls: Die Motorfahrzeugkontrolle bestand bis 1960 aus einem Leiter und einem Experten, der die Fahrprüfungen abnahm und die Fahrzeuge überprüfte.²¹¹ 1974 war daraus eine eigene Dienststelle mit einem Leiter, drei Motorfahrzeugexperten und drei Verwaltungsangestellten geworden.²¹² Der Verwaltungsaufwand war inzwischen beachtlich. Schon 1953 gab die Motorfahrzeugkontrolle 400 Lernfahrausweise aus.²¹³ Zu Beginn der 1970er Jahre wurden dann pro Jahr 1'000 neue Führerscheine ausgestellt.²¹⁴ Entsprechend wuchs auch die Zahl der Fahrschulen, die Fahrstunden und Theorieunterricht anboten. Betrachtet man die intensive Werbung der Fahrschulen im Liechtensteiner Volksblatt der 1960er Jahre,²¹⁵ wird einem schnell klar, dass unter den Fahrschulen ein ziemlicher Wettbewerb geherrscht haben muss.

Der wichtigste Bestandteil der Auto-Infrastruktur war selbstverständlich das Strassennetz, das in den 1950er, 1960er und 1970er Jahren einen deutlichen Ausbau erfuhr: breitere Strassen, neue Teilstücke (wie zwischen Steg und Malbun), feste Asphaltdecken auch für die kleinsten Gemeindestrassen. In den 1950er Jahren schwankte der Anteil des Strassenbaus an den gesamten Landesausgaben zwischen bereits signifikanten 13 und 19 Prozent. In den 1960er Jahren vervielfachten sich die jährlichen Ausgaben für den Strassenbau (inklusive der Subventionen für die Gemeindestrassen, aber ohne Kosten für den Brückenbau) von 1,4 Millionen Franken auf 10,7 Millionen Franken. Damit bewegte sich der Anteil des Strassenbaus an den gesamten Ausgaben des Staates zwischen 10 und 22 Prozent. In den 1970er Jahren stiegen die Strassenbauausgaben noch weiter. Sie erreichten 1974 mit 17,6 Millionen Franken das

Maximum. Allein 9,1 Millionen Franken gingen als Subvention in den Gemeindestrassenbau. Damals wurden auch die letzten Gemeindestrassen vom Schotter befreit und asphaltiert, zudem erstellte man viele neue Strassen sowie die dazu gehörigen Gehsteige. In den 1980er Jahren pendelten sich die Ausgaben für den Strassenbau auf einem etwas tieferen Niveau von jährlich neun bis elf Millionen Franken ein. Dies waren noch zwei bis vier Prozent aller Staatsausgaben. In den 1980er und 1990er Jahren war das Strassennetz allmählich erstellt, so dass die Ausgaben für den Strassenbau zu sinken begannen. Heute wird weniger als ein Prozent aller Landesausgaben für Strassenverbesserungen ausgegeben.²¹⁶

Mit der Verbreitung des Pkw ging vielerorts auch ein Enthusiasmus für das Automobil einher, der sich im Nachhinein nur schwer nachvollziehen lässt. Welche Faszination vor allem hoch motorisierte Autos damals ausübten, zeigt auch die Begeisterung, die die Autorennen von Vaduz nach Triesenberg auslösten. Schon 1957 hatte der Schweizerische Autorennensport Club um die Bewilligung einer Bergprüfungsfahrt von Vaduz nach Triesenberg nachgesucht. Die Strecke sei «leicht kontrollierbar und ungefährlich». Doch die Bewilligung wurde von der Regierung abgelehnt, «und zwar aus Verkehrsgründen». Im Ablehnungsbrief²¹⁷ hiess es weiter: «Ausserdem führen unsere Behörden schon seit Jahren einen energischen Kampf gegen das schnelle Fahren. Die Durchführung eines Autorennens könnte auf diese Bemühungen nur hemmend wirken.» Zwei Jahre später wurde dem Druck nachgegeben, ein erstes Bergrennen fand 1959 statt. Weitere folgten 1968, 1970, 1971 und 1973. Tausende von passionierten Zuschauern säumten jeweils den Strassenrand.²¹⁸ Vor dem Rennen von 1973, das kurz vor der Ölpreiskrise am 29./30. September 1973 stattfand, gab es auch kritische Stimmen, die vor allem den mit dem Rennen verbundenen Lärm beanstandeten. Nachdem die Umweltbewegung auch im ländlichen Liechtenstein Wurzeln geschlagen hatte und das schnelle Fahren seinen Reiz etwas verloren hatte, blieb das Rennen von 1973 das letzte seiner Art.

209 Die Gewerbebetriebe im Fürstentum Liechtenstein. Betriebszählung 1955, Hefte 1 bis 3, hrsg. vom Amt für Statistik, Vaduz o.J.

210 Liechtensteinische Betriebszählung 1965. Industrie und Gewerbe, hrsg. vom Amt für Statistik, Vaduz 1968.

211 Liechtensteiner Volksblatt vom 15.1.1961, S. 4.

212 Liechtensteiner Volksblatt vom 9.11.1974, S. 4.

213 Liechtensteiner Volksblatt vom 31.8.1954, S. 2.

214 Liechtensteiner Volksblatt vom 9.11.1974, S. 4.

215 Vgl. die Inserate im Liechtensteiner Volksblatt vom 8.4.1964, S. 6; vom 11.4.1964, S. 9; vom 30.5.1964, S. 12; vom 13.6.1964, S. 12; oder vom 12.9.1964, S. 6.

216 Merki 2020, S. 31–33.

217 LI LA RF 279/256.

218 Zur Geschichte der Bergrennen: Liechtensteiner Volksblatt vom 27.3.2021, S. 23.



Die Schaaner Lindenkreuzung, um 1940.

Gemeindearchiv Schaan



Verkehrsregelung an der Lindenkreuzung, um 1970.

Gemeindearchiv Schaan



Autounfall an der Schaaner Lindenkreuzung, um 1930.

LI LA, B 511/23/001, Foto: Landesarchiv

Schaan. (Eingef.) Schon wieder ein Auto-zusammenstoß ereignete sich am Dienstag mittag auf dem Lindenplatz. Herr Adolf Schöb aus Gams und Herr Otto Bezold aus Neuerbach, Bayern, fuhren in scharfem Tempo derart ineinander, daß das eine Auto sehr stark beschädigt, weggeschleppt werden mußte und das eine ebenfalls beschädigt den Schauplatz verlassen mußte. Der Anprall war so stark, daß eine Frau, welche im offenen Auto des Herrn Bezold war, hinten über das Auto auf die Straße geschleudert wurde und ein junger Herr vom Schutzglas einige Verletzungen im Gesicht hatte. Bei Herrn Schöb waren sechs Meter Bremspuren ersichtlich, wogegen bei Herrn Bezold, der offenbar nicht lokalkundig war und die Kurve ebenfalls nicht richtig fuhrte, keine Bremspuren zu sehen waren. Ein gemüthlicheres Tempo der Autolenker durch unser Dorf wäre sehr wünschbar.

*Liechtensteiner Volksblatt,
27.8.1931*

Exkurs: Die langfristige Entwicklung der Verkehrssicherheit

Als sich der Pkw in den 1950er Jahren grossflächig verbreitete, wurde auch die Verkehrssicherheit zu einem Thema. Bei der Lektüre der Landeszeitungen hätte man noch in den 1920er Jahren meinen können, dass es nur im Ausland Unfälle mit Verletzten gegeben hätte. Tatsächlich ereigneten sich Unfälle auch vor der eigenen Haustüre. Die Landeszeitungen berichteten immer wieder über die sogenannte «Verkehrskalamität» und forderten ihre Leser dazu auf, im Verkehr mehr Disziplin zu üben. Mit Hilfe von Plakatkampagnen versuchte man, die Verkehrsteilnehmer zu erziehen und ihnen ein weniger unfallträchtiges Verhalten einzuimpfen. Aus Anlass der Verkehrserziehungsaktion von 1955 wandte sich der Regierungschef Alexander Frick an die Leser des Volksblatts: «Die Strassen werden unter Aufwand grösster Mittel ausgebaut. Die Verkehrspolizei wird verstärkt, die Signalisierung der Strassen wird ständig modernisiert, Verkehrsbewilligungen werden entzogen, dem Verkehrsunterricht in den Schulen wird alle Aufmerksamkeit geschenkt und jetzt werden wir alle in einer Verkehrserziehungsaktion angesprochen. Angesichts der Toten und Verunfallten wird kein Vernünftiger achtlos an diesem Problem vorbeisehen. Wir alle, seien wir Fussgänger, Radfahrer oder Motorisierte, wollen unser Verhalten auf der Strasse überprüfen. Das schwere Problem des Strassenverkehrs kann nicht allein von den Behörden gelöst werden, wir brauchen dazu das Verständnis aller Strassenbenützer!»²¹⁹ Dieser Aufruf mag, wie so viele andere in seiner Zeit, gut gemeint gewesen sein. Ob er irgendetwas bewirkte, ist eher fraglich. Die Zahl der Unfalltoten nahm damals kontinuierlich zu, und die Verkehrssicherheit blieb langfristig ein heikles Thema.

Ein grobes Mass für die Bemessung der Verkehrssicherheit, das sich über fast ein Jahrhundert zurückverfolgen lässt, ist die Anzahl Strassenverkehrstoter pro Jahr (siehe Abbildung 8). Sie ist allerdings – wie alle Verkehrsunfälle – auch stark von äusseren Faktoren und vom Zufall abhängig, so dass sich erst über mehrere Jahre hinweg Tendenzen feststellen lassen. Vor allem aber muss die Unfallzahl auf irgendeine Art und Weise zum tatsächlichen Verkehr in Beziehung gesetzt werden, um feststellen zu können, wie lebensgefährlich der Autoverkehr pro zu-

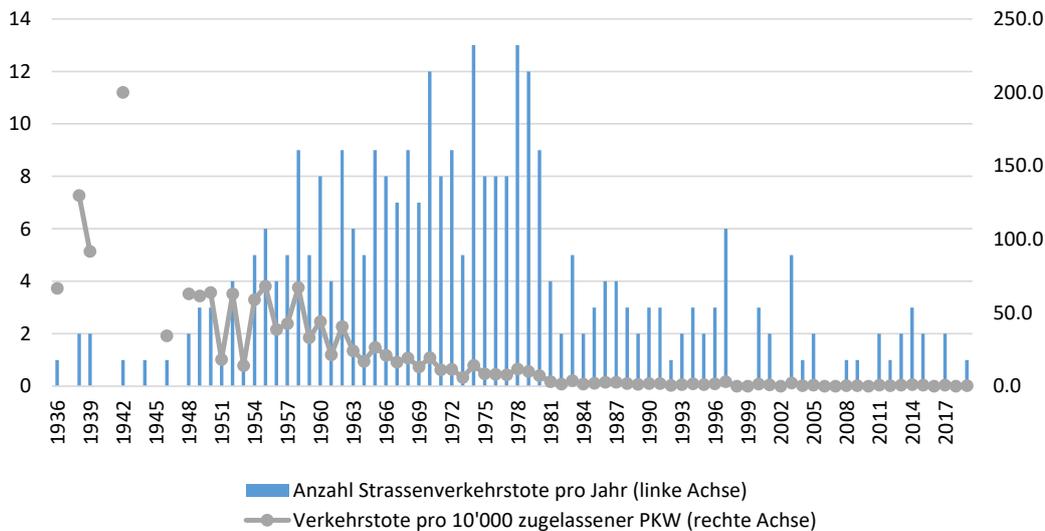
rückgelegten Kilometer tatsächlich war. Ein solches Mass wäre in erster Linie die Anzahl zugelassener Pkw, die sich ebenfalls über mehr als 80 Jahre zurückverfolgen lässt. Allerdings ist auch dieses Mass nur sehr grob, und dies aus mindestens drei Gründen: Nicht nur Autos, sondern auch andere Fahrzeuge wie Lastwagen, Busse, Traktoren und Motorräder erleiden Unfälle; die durchschnittliche Anzahl zurückgelegter Kilometer hat sich langfristig wahrscheinlich stark erhöht; der Verkehr ausländischer Fahrzeuge auf liechtensteinischen Strassen, der in den letzten Jahrzehnten mit der Beschäftigung ausländischer Arbeitskräfte stark zugenommen hat, wird durch die Anzahl in Liechtenstein zugelassener Pkw nicht erfasst. Akzeptiert man die Unvollständigkeit der Datenlage und behält man diese Unwägbarkeiten im Hinterkopf, so lässt sich aus der Beziehung zwischen der Anzahl der Verkehrstoten und der Anzahl der in Liechtenstein zugelassenen Pkw dennoch eine eindeutige Folgerung ziehen: Die Verkehrssicherheit hat seit den 1930er Jahren kontinuierlich und stark zugenommen, und zwar etwa um einen Faktor drei- bis sechshundert.

Zuerst aber zur absoluten Zahl der Strassenverkehrstoten. Überhaupt keine Verkehrstoten gab es in dem relativ kleinen Land Liechtenstein in den Jahren 1937, 1940, 1941, 1943, 1945 und 1947. Dann kam eine lange Phase, in der jährlich mindestens ein Toter pro Jahr registriert wurde, bis es seit 1998 wieder Jahre ohne Verkehrstote gab, nämlich 1998, 1999, 2002, 2006, 2007, 2010, 2016 und 2018. Die absolute Zahl der Verkehrstoten stieg von etwa einem Opfer pro Jahr 1936 auf etwa sechs Tote pro Jahr 1955. Sie kulminierte in den Jahren 1974 und 1978 mit je 13 Toten pro Jahr. Seither ist sie wieder auf das Niveau der 1930er und 1940er Jahre zurückgegangen. Dass die Zahl der Verkehrstoten in den letzten Jahrzehnten gesunken ist, hängt im Übrigen nicht nur mit der Verkehrssicherheit (also besser ausgestatteten Fahrzeugen und Strassen) zusammen, sondern auch mit der Effizienz der Rettungsdienste: Die Rettungswagen sind heute viel schneller am Unfallort als vor fünfzig Jahren und die Medizin kann Schwerstverletzte heute besser vor dem Tod bewahren als früher.

Betrachtet man ausschliesslich die Entwicklung der absoluten Zahlen, könnte man meinen, dass das Autofahren in den 1970er Jahren am gefährlichsten gewesen ist. Dies ist jedoch nicht der Fall, wie der Blick auf das Verhältnis zwischen den Todeszahlen und der Zahl der zugelassenen

²¹⁹ Liechtensteiner Volksblatt vom 1.6.1955, S. 2.

Abbildung 8: Anzahl Strassenverkehrstoter pro Jahr (1936–2019)



Aus: Rechenschafts-Berichte der Regierung an den Landtag (1936–1960); Statistische Jahrbücher Liechtensteins (1961ff.); Verkehrstoter pro zugelassener Pkw: berechnet

Pkw zeigt. Im Jahr 1936 starb in Liechtenstein ein Mensch auf der Strasse, obwohl es damals erst 150 Pkw gab. Das Verhältnis zwischen einem Verkehrstoten und der Anzahl zugelassener Pkw betrug 1936 also 150. Das «gefährlichste» Jahr war nach dieser Berechnungsart das Jahr 1942: Obwohl es damals nur gerade 50 zugelassene Pkw gab, kam ein Mensch ums Leben.²²⁰ Das Verhältnis zwischen den Verkehrstoten und der Zahl der zugelassenen Pkw stieg seither, mit vereinzelt Rückschlägen, immer weiter an. Um 1940 betrug es um die hundert, in den 1950er Jahren zwischen 147 und 711, in den 1970er Jahren zwischen 517 und 1'689 und in den 1990er Jahren zwischen 3'321 und 17'697. Im Jahr 2019 gab es, gleich wie im Jahr 1936, einen Verkehrstoten – nur dass jetzt über zweihundertmal so viele Pkw unterwegs waren.

Warum hat die Verkehrssicherheit seit den 1930er Jahren so massiv zugenommen? Dafür gibt es verschiedene Erklärungen. Autos sind heute sehr viel sicherer, als sie es vor achtzig Jahren waren. So können sie zum Beispiel dank besserer Bremssysteme und besserer Reifen sehr viel schneller zum Halten gebracht werden. Und sollte es dennoch einmal zu einem Zusammenstoss kommen, verhin-

dern Knautschzonen, Airbags und Sicherheitsglas oftmals das Schlimmste. Seit 1976 besteht zudem eine Anschnallpflicht, die die Passagiere bei Unfällen schützt. Selbstverständlich kam und kommt es auch immer mal wieder zu gegenläufigen Entwicklungen. So haben die Ablenkung durch Mobiltelefone und die Verbreitung schneller Elektrofahrräder die Unfallhäufigkeit wieder erhöht. Nicht nur die Fahrzeuge von heute lassen sich kaum mit denen von früher vergleichen, auch der Strassenraum hat sich stark verändert: Ampelanlagen, Mittelstreifen, Strassenkreisel, Leitplanken und Verkehrsschilder erhöhen die Verkehrssicherheit; moderne Fahrbahnbeläge reduzieren die Schleudergefahr; Gehsteige und Zebrastreifen schützen die Fussgänger. Die Tempolimits, die 1933 abgeschafft worden waren, wurden 1958 wieder eingeführt. Die Überlastung, der das Strassennetz seit einigen Jahren ausgesetzt ist, hat auch ihr Gutes: Sie verhindert überhöhte Geschwindigkeiten. Die Verkehrsdisziplin hat allgemein stark zugenommen: Die Ausbildung der Autofahrer ist heute länger und strenger als vor 80 Jahren; der motorisierte Verkehr und das «Publikum» haben sich aneinander gewöhnt; der Führerschein wird durch die Behörden bei groben Verkehrsverstössen konsequent entzogen; Kinder wagen sich kaum noch auf die Strasse; alkoholbedingte Unfälle kommen heute viel weniger häufig vor als früher und es gilt nicht mehr als Kavaliersdelikt, angetrunken durch ein Dorf zu rasen, sondern als rücksichtslos und dumm.

220 Selbstverständlich gilt, dass Tote im Strassenverkehr durch alle Jahrzehnte auch durch andere Faktoren als motorisierte Fahrzeuge verursacht werden: zum Beispiel Unfälle mit Fuhrwerken, Kutschen oder beim Reiten, Steinschlag, Wildwechsel, Selbstmord, Selbstgefährdung wie Alkohol- und Drogenkonsum mit entsprechenden Folgen.

Das Flugzeug: Vom exotischen Fortbewegungsmittel zum Massentransportmittel

Die Aviatik hatte in Liechtenstein einen schweren Stand: Eine grosse Stadt, die das Bedürfnis nach der dritten Dimension erzeugt hätte, war weit weg. Die Zeppeline, die in Liechtenstein vorbeikamen und dort auf dem Flug nach Lausanne speziell gestempelte und mit einer eigens herausgegebenen Briefmarke frankierte Post aufnahmen, blieben Episode. Zeppelin-Fahrten erlebte Liechtenstein in den Jahren 1930, 1931, 1932 und 1934. Im Jahr 1936 erschienen dann noch zwei weitere Zeppelin-Marken.²²¹

1935 bildete sich in Schaan eine Gruppe flugbegeisterter Segelflieger, die im Tröxle an der Bändererstrasse ein Flugfeld einrichteten. Die Segelfluggruppe Schaan betrieb mit zwei vereinseigenen Segelflugzeugen eine Flugschule, bot aber auch kleinen Motorflugzeugen Start- und Landemöglichkeit. Als es 1950 zu einem tödlichen Unfall kam, verlangte das Eidgenössische Luftamt für die Weiterführung des Flugbetriebs die Anlage eines grösseren Flugfelds. Doch auf einen solchen Ausbau wurde verzichtet. Seither gibt es in Liechtenstein keinen Flugplatz mehr – sieht man von der Piste in Bendern ab, die die Modellfluggruppe Liechtenstein unterhält, und vom Startplatz oberhalb Gaflei, der den Gleitschirmfliegern zur Verfügung steht. In Balzers unterhält die Rhein-Helikopter AG seit 1983 einen Hubschrauberstart- und -landeplatz.²²² Vor dem Zweiten Weltkrieg war die Verkehrsluftfahrt eine Art Taxi für die *upper class*. Geringe Geschwindigkeiten und kurze Reichweiten beschränkten die Konkurrenzfähigkeit der zivilen Luftfahrt gegenüber den Eisenbahnen. Dies änderte sich erst nach dem Zweiten Weltkrieg, als der Ausbau der Verkehrsnetze, die Entwicklung von Druckkabinen und Düsenflugzeugen, steigende Einkommen und – langfristig – sinkende Flugpreise eine Popularisierung des Flugverkehrs einleiteten. Die ersten Liechtensteiner, die sich einen Linienflug leisten konnten, waren reiche Geschäftsleute, hohe



Flugtag in Schaan, um 1948.

Gemeindearchiv Schaan, Foto Caspar (Davos)

Politiker oder Urlauber aus dem Luxussegment, die exotische Destinationen aufsuchten. So reiste Erbprinz Hans-Adam im Frühling 1974 mit dem Flugzeug in die USA, um bei dortigen Politikern einen möglichen Beitritt Liechtensteins zu den Vereinten Nationen zu sondieren.²²³ Als Hub für liechtensteinische Flugpassagiere diente dabei in erster Linie der Flughafen Zürich-Kloten, teilweise auch kleinere, in der Nähe liegende Regionalflughäfen wie St. Gallen-Altenrhein. Benedikt Meyer schätzt in seiner Dissertation über die Schweizer Airlines, «dass 1978 vielleicht jeder zehnte, 1990 etwa jeder fünfte Schweizer eine Flugreise unternahm»²²⁴. In Liechtenstein dürften die Verhältnisse ähnlich gewesen sein.

Vergessen wollen wir auch nicht die paar wenigen Liechtensteiner, die in der Aviatik berufstätig waren oder sind, sei es nun als Mechanikerin oder Stewardess, als Pilot oder Manager. Einer der ersten Liechtensteiner Piloten war Kurt J. Jäger, der Sohn eines Liechtensteiner Vaters, der im Kanton Aargau aufwuchs. Kurt Jäger (Jg. 1935) entschied sich nach dem Abschluss der Bezirksschule für eine Lehre als Mechaniker und anschliessend für ein Praktikum im Flugzeugbau. Danach begann er eine Karriere als Busch-Pilot in Liberia, die schliesslich als Direktor einer Linienfluggesellschaft in Togo endete. 1983 kam er nach Liechtenstein zurück, um in Balzers die Rhein-Helikopter AG aufzubauen.²²⁵

221 Fabian Frommelt, Ein Blick zurück – Der Zeppelin in Liechtenstein, in: 160 im Quadrat, vom Liechtenstein-Institut und der Universität Liechtenstein herausgegebenes Wissensmagazin, Bendern/Vaduz 2020, S. 13. Die Explosion der Hindenburg 1937 in Lakehurst bei New York leitete das Ende der Zeppelinluftfahrt ein.

222 Hansjakob Falk, «Flugplatz», in: <https://historisches-lexikon.li>, aufgerufen am 3.1.2022.

223 Christoph Maria Merki, Die Geschichte der liechtensteinischen Aussenpolitik seit 1950, Bendern 2020, S. 40/41.

224 Benedikt Meyer, Im Flug. Schweizer Airlines und ihre Passagiere, 1919–2002, Zürich 2015, S. 267.

225 Seine Autobiographie findet sich in: Menschen, Bilder und Geschichten. Mauren von 1800 bis heute, hrsg. von Herbert Oehri, Mauren 2007, Bd. 2, S. 104–113.

MOBILITÄT HEUTE: LIECHTENSTEIN ALS AUTOLAND

Der Motorisierungsgrad in Liechtenstein hat in den letzten Jahrzehnten weiter zugenommen, obwohl er bereits um 1980 hoch war. Ein Ende dieses Trends ist trotz aller auch in Liechtenstein angekommenen Diskussionen um ein «nachhaltigeres» Leben mit mehr Klima- und Umweltschutz nicht in Sicht. 2020 gab es pro 1'000 Einwohner 785 Pkw (siehe Abbildung 9). Fast jeder erwachsene Einwohner besitzt also einen Pkw, und viele Familien haben deren zwei. In Europa weist nur Andorra – ein zersiedeltes, bergiges Land, das durch keine Eisenbahn erschlossen ist – eine noch höhere Pkw-Dichte auf.²²⁶

Der steigende Motorisierungsgrad führte zu einem stark zunehmenden Verkehr auf Liechtensteins Strassen. Regelmässige Verkehrszählungen gibt es in Liechtenstein erst seit 2009. Immerhin wurde an einigen neuralgischen Punkten schon 1985 eine Verkehrszählung durchgeführt, die sich mit den Zahlen des Jahres 2019²²⁷ vergleichen lässt. In den letzten 34 Jahren hat der Kfz-Verkehr vor allem auf den Rheinbrücken zugenommen. In Vaduz zum Beispiel hat er sich verdreifacht: von täglich 5'556 Fahrzeugen auf täglich 17'159 Fahrzeuge. Die Rheinbrücken werden besonders oft befahren, weil sie direkt zur Autobahn auf der Schweizer Seite des Rheins führen (die von zahlreichen Autofahrern als Umfahrungsstrasse der innerliechtensteinischen Verbindungen genutzt wird). Dafür sind die Frequenzen in Balzers über die Landstrasse Richtung Luzisteig und Graubünden in den letzten 34 Jahren ein bisschen zurückgegangen (siehe Abbildung 10). Der zunehmende Verkehr führt vor allem während der Stosszeiten an einigen überlasteten Orten

zu Staus und wird von der Bevölkerung vermehrt als «Verkehrsproblem» wahrgenommen.

Der zunehmende Verkehr ist nicht nur auf den steigenden Motorisierungsgrad Liechtensteins zurückzuführen, sondern auch auf die vielen Pendler, die täglich die Grenze überschreiten beziehungsweise überfahren. Erwähnenswert ist zudem der Transitverkehr, der vor allem die Strecke zwischen Bendern und Schaanwald belastet. Die Zahl der Zupendler, die aus der Schweiz, aus Österreich sowie aus weiteren Ländern zur Arbeit nach Liechtenstein kommen, wuchs von 3'279 (1980) auf 22'715 (2019).²²⁸ Die weitaus meisten dieser Pendler benutzen für ihren Arbeitsweg den Pkw. Da Liechtenstein für sein Wirtschaftswachstum weiterhin auf grenznah wohnende Ausländer setzt, die Tag für Tag nach Liechtenstein fahren, wird sich das Verkehrsproblem zusehends weiter verschärfen. Doch beim sogenannten Jobwunder Liechtenstein werden die verkehrlichen Schattenseiten kaum beachtet beziehungsweise als unvermeidlich erscheinende Begleiterscheinung in Kauf genommen.²²⁹

Gründe für den hohen Motorisierungsgrad, der aus Liechtenstein ein Autoland macht

Wie schon in der Einführung vermerkt, existieren nur wenige Untersuchungen und Statistiken über die Entwicklung der liechtensteinischen Mobilität. Die Veränderungen in der Siedlungsstruktur oder im Mobilitätsverhalten lassen sich deshalb oft nur allgemein beschreiben, aber nicht wirklich mit harten quantitativen Fakten, das heisst mit konkreten Zählungen oder Statistiken, belegen. Deshalb wird es im nächsten Kapitel, das den Gründen für das Autoland Liechtenstein nachgeht, vor allem um eine beobachtende und qualitative Interpretation

226 Vgl. <https://www.welt-in-zahlen.de/laendervergleich.phtml?indicator=126>, abgerufen am 16.7.2021.

227 Nur Busse und Pkw. Das Jahr 2020 empfiehlt sich nicht als Vergleichsjahr, weil der Verkehr durch den coronabedingten Lockdown eingeschränkt wurde. So ging der durchschnittliche Tagesverkehr auf der Rheinbrücke Vaduz von 2019 auf 2020 um 15 Prozent zurück. An der Messstelle Ruggell-Nofels (die den Verkehr in Richtung Vorarlberg, das für Liechtensteiner zeitweise gesperrt war, misst) wurden sogar 23 Prozent weniger Verkehr registriert (vgl. <https://www.llv.li/inhalt/117596/amtsstellen/download-dokumente>, abgerufen am 16.7.2021).

228 Auch die Zahl der Wegpendler, die in Liechtenstein wohnen und im Ausland arbeiten, hat zugenommen: von 733 (1980) auf 2'052 (2019). Siehe Statistisches Jahrbuch Liechtensteins 2021, S. 141.

229 Dies gilt im Übrigen auch für eine in Liechtenstein neue Dienstleistungsbranche, nämlich die der Casinos: Ihre Angestellten kommen meistens mit dem Auto aus dem Ausland zum Arbeitsplatz, und auch die Spieler reisen fast ausschliesslich mit dem Auto an.

raumwirtschaftlicher und soziologischer Faktoren gehen.

Die Volkswirtschaft Liechtensteins hat seit den 1940er Jahren ein starkes Wachstum erlebt. Der daraus resultierende Wohlstand ist der wohl wichtigste Grund für den hohen Motorisierungsgrad. Liechtenstein hat gemäss UNO-Daten das weltweit höchste Bruttonationaleinkommen pro Kopf. Es belief sich 2017 auf fast 180'000 US-Dollar und war damit mehr als sechsmal so hoch wie der europäische und fast siebzehnmals so hoch wie der weltweite Durchschnitt.²³⁰ Ein Automobil kann sich in Liechtenstein heute fast jeder leisten. Wer kurzfristig zu wenig Geld auf der Seite hat, erwirbt es auf Kredit oder im Leasingvertrag. Junge Leute fahren gern den Zweitwagen der Familie oder bekommen den Führerschein und das erste Auto sogar geschenkt. Dasselbe gilt für die ältere Generation: Etwas, was man sich in den letzten Jahrzehnten selbst erarbeitet hat – das eigene Auto mit individueller Mobilität –, das gibt man nicht gern wieder aus der Hand.

Der Wohlstand führt auch dazu, dass es überproportional viele neue und stark motorisierte Pkw gibt. Dies lässt sich statistisch belegen. In Liechtenstein waren 2019 nur 33 Prozent aller Pkw zehn Jahre alt oder älter, in der Schweiz hingegen 37 Prozent und in Österreich sogar 40 Prozent.²³¹ Im Kanton St. Gallen hatten im Jahr 2018 insgesamt 24 Prozent aller Pkw einen Hubraum von 2'000 Kubikzentimetern oder mehr.²³² Anders im Fürstentum Liechtenstein: Dort hatten im gleichen Jahr 31 Prozent aller Pkw eine so starke Motorisierung.²³³ In der Flotte der Liechtensteiner Pkw sind teure Modelle der oberen Mittelklasse besonders gut vertreten. So gab es 2020 unter den 30'434 Pkw des Landes 633 Audi A4, 613 Audi A3, 534 BMW der 3er-Reihe, 394 Audi A6, 385 Mercedes der C-Klasse, 320 Porsche 911, 298 BMW der 5er-Reihe und 276 Mercedes der A-Klasse.²³⁴ Dazu kommen Sondermodelle: Auf den Strassen fallen exklusive

Sportwagen aller Art, vom Ferrari bis zum Lotus, auf. Auch gut gepflegte, teure Oldtimer oder schicke Cabrios sind an sonnigen Tagen regelmässig zu bewundern. Diese Fahrzeuge sind meist Zweit- oder sogar Drittwagen. Innerhalb Liechtensteins ist der Fahrzeugbestand mittlerweile ausgeglichen, das heisst, dass die Pkw-Flottengrösse stark mit der Gemeindegrösse korreliert. Zwar gibt es in Vaduz und Schaan nach wie vor am meisten Pkw, doch ist der Abstand zu den anderen Gemeinden nicht mehr so gross wie noch vor 50 oder 60 Jahren.²³⁵

Mit der Motorisierung ist auch die Fahrzeuginfrastruktur gewachsen. Fast alle grossen Automarken sind im Land durch eine Niederlassung vertreten. Tankstellen und rund um die Uhr zugängliche Autowaschanlagen gibt es zur Genüge. Der Liechtensteiner Fahrschüler kann unter neun offiziell anerkannten Fahrschulen auswählen.²³⁶ Das Gewerbeverzeichnis der Wirtschaftskammer nennt im Bereich «Auto und Transport» 56 Unternehmen.²³⁷ Darunter sind auch solche, die Dienstleistungen anbieten, welche von einer grossen Liebe zum fahrbaren Untersatz zeugen, zum Beispiel im Bereich Tuning, Autokosmetik, Fahrzeugaufbereitung, Oldtimer oder elektronische Leistungssteigerung.

Das grosse Verkehrsaufkommen auf den Strassen Liechtensteins ist in erster Linie ein Ergebnis des hohen Motorisierungsgrades und des mit dem Autobesitz verbundenen Nutzungsverhaltens, dann aber auch eine Folge der stets zunehmenden Zupendler aus dem Ausland, die durch das seit Jahrzehnten wachsende Arbeitsplatzangebot Liechtensteins angelockt werden und denen zugleich eine Niederlassung im Lande selbst verweigert wird. Dazu kommt noch der Transitverkehr, der etwa zwischen Vorarlberg und der Schweiz durchs Liechtensteiner Unterland führt. Schliesslich produziert auch die Zersiedelung des Landes oder, allgemeiner gesprochen, dessen Siedlungsstruktur enorm viel Verkehr:

Der Anteil der Siedlungsfläche an der Gesamtfläche Liechtensteins stieg von 7,8 Prozent (1'259 ha) im Jahre 1984 auf knapp 11 Prozent (1'762 ha) im Jahre 2014. Die neu bebaute Fläche ging auf Kosten der Landwirtschaftsfläche, deren Anteil an

230 Andreas Brunhart, Liechtenstein ist weltweiter Spitzenreiter, in: *Wirtschaft Regional* vom 24.1.2020.

231 Statistisches Jahrbuch Liechtensteins 2021, S. 180.

232 Statistik auf der Website: <https://www.sg.ch/ueber-den-kanton-st-gallen/statistik/infografiken/p61.html>, abgerufen am 12.7.2021.

233 Statistisches Jahrbuch Liechtensteins 2021, S. 182 (berechnet).

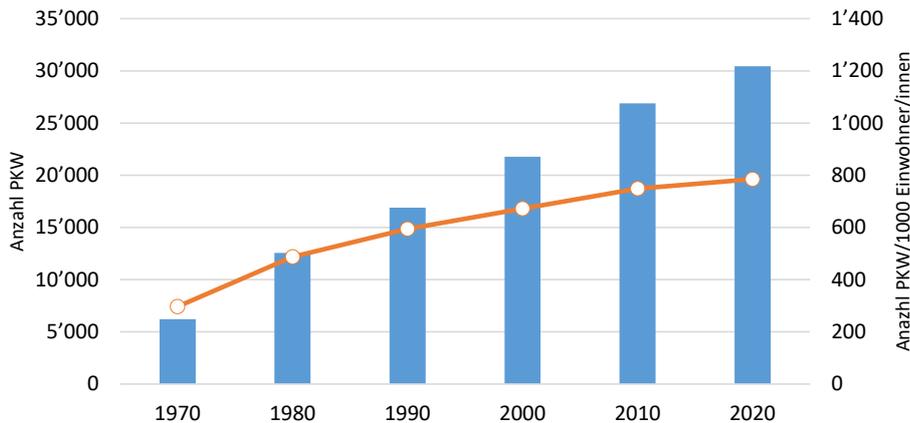
234 Amt für Statistik (Hrsg.), *Fahrzeugstatistik. Bestand 30. Juni 2020*, Vaduz 2020, S. 65. Auf Platz eins der Modellpalette hält sich allerdings seit Jahren ein etwas günstigeres Automodell, der VW Golf (2020: 1'541 Stück).

235 Ebd., S. 62 (Personenwagenbestand nach Gemeinde).

236 Vgl. <https://www.llv.li/inhalt/11800/amtsstellen/fahrlehrer>, abgerufen am 20.8.2021.

237 Vgl. <https://wirtschaftskammer.li/directory>, abgerufen am 20.8.2021.

Abbildung 9: Anzahl Pkw in Liechtenstein (1970–2020)



Aus: Statistisches Jahrbuch Liechtensteins 2021, S. 181

der Gesamtfläche im gleichen Zeitraum von 36,3 Prozent (5'825 ha) auf 32,6 Prozent (5'234 ha) schrumpfte. Den grössten Teil der Siedlungsfläche beanspruchte 2014 das Gebäudeareal mit 53 Prozent; es folgten die Verkehrsflächen mit 26 Prozent, dann das Industrie- und Gewerbeareal mit zehn Prozent. Das Gebäudeareal alleine legte zwischen 1984 und 2014 um 57 Prozent zu, von 596 ha auf 938 ha.²³⁸ In der gleichen Zeit ist die Bevölkerung nur um rund 40 Prozent gewachsen. Die Bevölkerungsdichte (also das Verhältnis zwischen Personen und Gebäudeareal) hat in der Folge um elf Prozent abgenommen. Dies ist ein deutliches Indiz für die zunehmende Zersiedelung des Landes. Zuerst kamen die raumgreifend angelegten Einfamilienhäuser, gerne freistehend. Sie kosteten viel Platz, auch für die Erschliessung mit asphaltierten Strassen bis in abgelegene Ecken. In letzter Zeit werden immer häufiger Mehrfamilienhäuser erstellt, die verdichtend wirken und diesem Trend daher ein wenig entgegenwirken. Gleichzeitig aber steigt die Wohnfläche, die der einzelne für sich beansprucht; zudem sinkt die Belegung der Wohnungen:²³⁹ Statt einer Familie mit Kindern wohnen heute oft berufstätige Singles in den typischen Drei- oder Vierzimmerwohnungen und nehmen damit viel mehr Platz für sich allein in Beschlag. Vor allem aber

bleibt das Wohnideal der Liechtensteiner Familie das alleinstehende Eigenheim, das ihr gehört und das sie selbst bewohnt. Die Wohneigentumsquote ist trotz der Preise, verglichen mit der Schweiz, relativ hoch. 50,2 Prozent aller Einwohner lebten 2015 in einer Wohnung, die ihnen selbst gehörte. Bei den Ausländern betrug dieser Anteil lediglich 27,8 Prozent, bei den Liechtensteinern hingegen 62,7 Prozent, bei den Liechtensteinern im Alter von 65 bis 84 Jahren sogar 77,7 Prozent.²⁴⁰

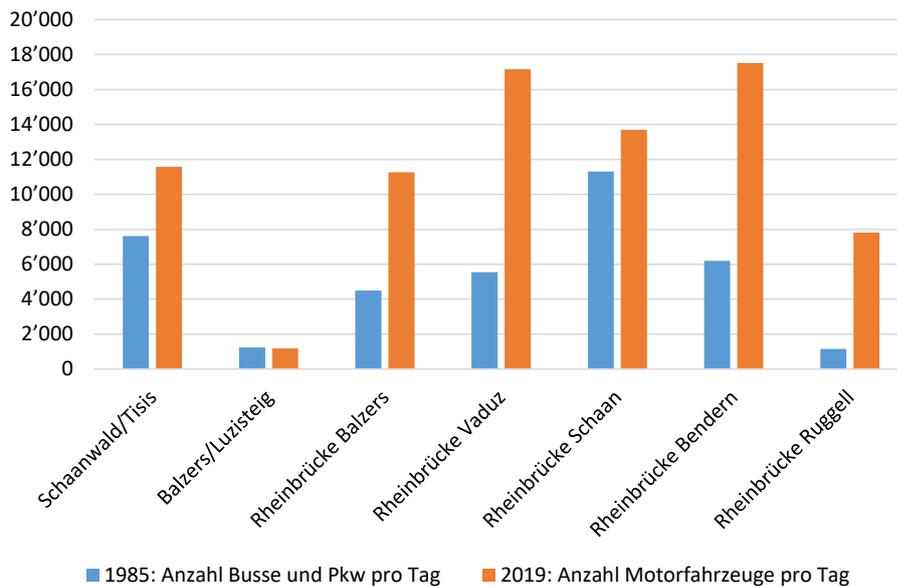
Wegen der steigenden Grundstückspreise und zunehmender Baukosten wird es allerdings immer schwieriger, den erwähnten Wohntraum auch in die Tat umzusetzen. Meistens gelingt das nur jenen jungen Leuten, die gut verdienen und die einen Bauplatz von ihren Eltern oder Grosseltern zur Verfügung gestellt bekommen. Das heisst aber auch, dass der Bauplatz, den man ergattern kann oder den man vererbt bekommt, den Ausschlag dafür gibt, wo man wohnt – und nicht wie früher der Arbeitsplatz. Dies führt zwangsläufig zu starkem Verkehr, weil sich die Wohnung oft nicht mehr dort befindet, wo man arbeitet. Kommt hinzu, dass heutige Erwerbsbiographien meistens nicht mehr

238 Vgl. Bundesamt für Statistik (Hrsg.), Arealstatistik Fürstentum Liechtenstein, 1984–1996–2002–2008–2014, Neuenburg 2015, S. 10 (auch unter: <https://www.llv.li/files/abi/pdf-llv-abi-arealstatistik-resultate.pdf>, abgerufen am 23.8.2021).

239 Vgl. zu diesen Trends: Amt für Statistik (Hrsg.), Volkszählung 2015, Bd. 5 (Gebäude und Wohnungen), Vaduz 2017.

240 Ebd., S. 97. In der Schweiz waren im gleichen Jahr nur 38,4 Prozent der Privathaushalte Eigentümer ihrer Wohnung (ebd., S. 20). Die durchschnittliche Wohneigentumsquote unter den Liechtensteinern war 2015 mit 78,4 Prozent in Ruggell besonders hoch, mit 45 Prozent in Vaduz besonders niedrig (ebd., S. 97). Dies dürfte mit den unterschiedlichen Grundstückspreisen zu tun haben: Da die Grundstückspreise in Ruggell vergleichsweise niedrig sind, ziehen viele Liechtensteiner dorthin, um zu bauen. Die Attraktivität von Ruggell erklärt auch den Verkehr auf der dortigen Rheinbrücke, der zwischen 1985 und 2019 stark zugenommen hat (siehe oben, Abbildung 10).

Abbildung 10: Verkehrsfrequenzen 1985 und 2019



Aus: LI LA RF 336/48 (für 1985); Statistisches Jahrbuch Liechtensteins 2021, S. 181 (für 2019)

so gleichförmig sind wie früher: Man wechselt den Arbeitsplatz im Laufe seines Berufslebens gleich mehrfach – und damit auch sein Pendlerverhalten. Das gilt umso mehr, als heute oft beide Ehegatten, zumindest in Teilzeit, berufstätig sind.

Es ist nicht anzunehmen, dass die liechtensteinische Wohn-, Steuer-, Raumplanungs- und Baupolitik in absehbarer Zeit an diesen sogenannten Sachzwängen irgendetwas ändern kann (wahrscheinlich möchte sie auch nichts ändern, weil viel zu viele Interessenten – wie etwa das Baugewerbe oder die Liechtensteiner Grundstückseigentümer – vom bestehenden Zustand profitieren). Im Gegenteil: Die bestehenden Wohnzonen sind riesig und weisen Platz für 144'000 Einwohner aus,²⁴¹ so dass die Zersiedelung noch während vielen Jahrzehnten weitergehen kann. Wollte man die Wohnzonen der Gemeinden auf ein vernünftiges Mass zurückstutzen, müsste man die davon betroffenen Grundstückseigentümer mit mehreren Milliarden Franken entschädigen, was unrealistisch ist.

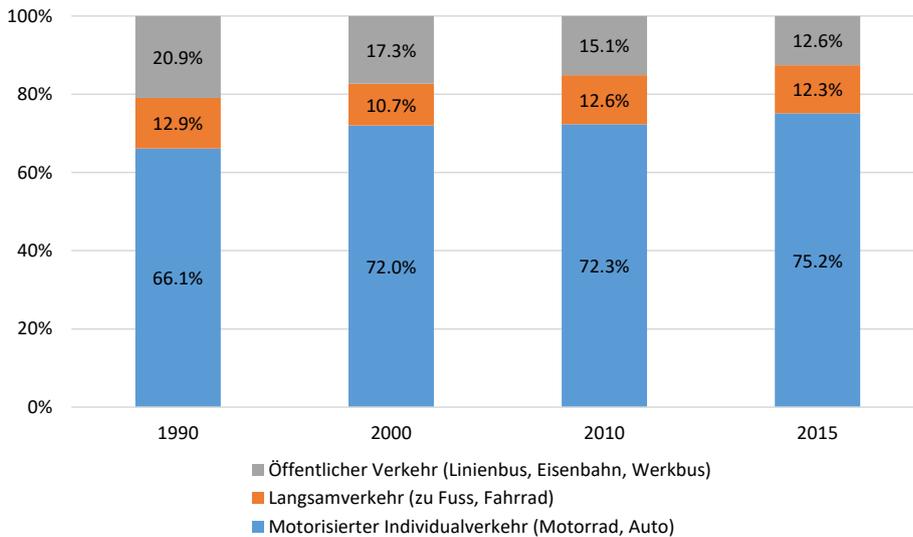
²⁴¹ Vgl. Beck/Lorenz, Raumentwicklung Liechtenstein, S. 21. In Liechtenstein sind Wohnzonen mit einer Fläche von 10,75 Millionen Quadratmetern ausgeschieden. Auf 144'000 Einwohner kommt man, wenn man von folgenden Rahmenbedingungen ausgeht: von einer Wohnfläche von 50 Quadratmetern pro Person und von einer Ausnutzungsziffer von 0,672 (ein Grundstück mit 1'000 Quadratmetern Fläche kann mit einem Gebäude, das über 670 Quadratmeter Bruttogeschossfläche verfügt, überbaut werden).

Die starke Zersiedelung und der hohe Motorisierungsgrad erklären die Verkehrszahlen, die die Volkszählung von 2015 ergab. Im Jahr 2015 pendelten von den insgesamt 19'496 Personen, die zur erwerbstätigen Bevölkerung gehörten, zwei Drittel, genauer gesagt 66,2 Prozent in eine andere Gemeinde oder ins (nahe) Ausland, um zu ihrer Arbeit zu gelangen. Noch 1990 hatte dieser Anteil bei 53,1 Prozent gelegen.²⁴² 2015 benutzten 75,2 Prozent der erwerbstätigen Bevölkerung, die in der Volkszählung Angaben zur Wahl ihres Verkehrsmittels gemacht haben, den motorisierten Individualverkehr für ihren Arbeitsweg. 1990 hatte dieser Anteil erst 66,1 Prozent betragen. Der Anteil des Langsamverkehrs für den Arbeitsweg sank nur wenig von 12,9 Prozent (1990) auf 12,3 Prozent (2015). Der Anteil des öffentlichen Verkehrs verminderte sich trotz Förderung in der gleichen Zeitspanne deutlich von 20,9 Prozent auf 12,6 Prozent (siehe Abbildung).

Verglichen mit der Schweiz ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs in Liechtenstein signifikant höher. In Liechtenstein benutzten im Jahr 2015 drei Viertel (74,2 Prozent) der erwerbstätigen Pendler das Auto für ihren Arbeitsweg. In der Schweiz waren dies nur die Hälfte (51,2 Prozent)

²⁴² Amt für Statistik (Hrsg.), Volkszählung 2015, Bd. 3 (Verkehr), Vaduz 2017, S. 6.

Abbildung 11: Erwerbstätige Bevölkerung mit Angaben zur Wahl ihres Verkehrsmittels für den Arbeitsweg nach Verkehrsmittelgruppe (1990–2015)



Aus: Volkszählung 2015, Bd. 3 (Verkehr), S. 10

der Beschäftigten.²⁴³ (Allerdings ist auch die Siedlungsstruktur der Schweiz mit ihren mittelgrossen Städten, die sich besonders gut für den öffentlichen Verkehr eignen, anders.) Noch bei einem anderen Punkt gibt es zwischen Liechtenstein und der Schweiz einen deutlichen Unterschied: Während in Liechtenstein auf Arbeitswegen ein Auto im Durchschnitt mit nur 1,04 Personen besetzt ist, beträgt dieser Wert in der Schweiz 1,38. Wenn also beispielsweise 100 Personen zur Arbeit fahren, sind in Liechtenstein 96 Autos im Einsatz, in der Schweiz hingegen nur 72.²⁴⁴

Dass so viele Erwerbstätige für ihren Arbeitsweg das Auto benutzen, ist auch deshalb erstaunlich, weil diese Arbeitswege unter dem Strich eher kurz sind und sich deshalb für das Fahrrad (dabei insbesondere das im Trend liegende Elektrofahrrad) eignen würden. Neben der Gewohnheit ist ein wichtiger Grund dafür, dass die Liechtensteiner Arbeitszeiten lang sind und viele Arbeitnehmer ganz traditionell mittags zum Essen heimfahren; da zählt jede Minute. Dabei gäbe es Potential für den Umstieg auf den Langsamverkehr: 2015 gaben 10,4 Prozent der Erwerbstätigen an, überhaupt keinen Arbeitsweg zu haben.²⁴⁵ Es wird sich zeigen müssen, ob dieser Anteil wegen der coronabedingten Entwicklung des Homeoffice weiter steigen wird.

55,3 Prozent der Erwerbstätigen benötigten 2015 für ihren Arbeitsweg weniger als eine Viertelstunde. Gerade bei denen, die im gleichen oder nächsten Ort arbeiten, könnte das Fahrrad beziehungsweise E-Bike eine Alternative bieten. Geringer ist dieses Potential bei jenen 18,6 Prozent der Erwerbstätigen, die für ihren Arbeitsweg eine Viertelstunde bis eine halbe Stunde brauchen.²⁴⁶

Neben dem Arbeitsweg wird das Auto auch für das Einkaufen sowie in der Freizeit benutzt. Eine entsprechende Frage wurde vom Liechtenstein-Institut im Herbst 2019 gestellt. 39 Prozent der in Liechtenstein wohnhaften Umfrageteilnehmer gaben an, das Auto beim Einkauf «gelegentlich» zu gebrauchen, 27 Prozent «regelmässig» und 29 Prozent «immer». In der Freizeit benutzten 57 Prozent der Befragten das Auto «gelegentlich», 30 Prozent «regelmässig» und 8 Prozent «immer» (siehe Abbildung unten).²⁴⁷ Diese Angaben sind zwar nur als Richtwerte aufzufassen, da die Befragten ihre persönliche Einschätzung wiedergaben. Sie sind aber durchaus plausibel, wenn man an das Angebot denkt. So sind die kleinen Lebensmittelläden, die sich früher in fussläufiger Distanz befanden und wo man täglich einkaufen gehen konnte, in den letzten Jahrzehnten aus den Dörfern verschwunden. Stattdessen ballt sich das Angebot nun in grösseren Einkaufszentren, die man meistens sehr gut

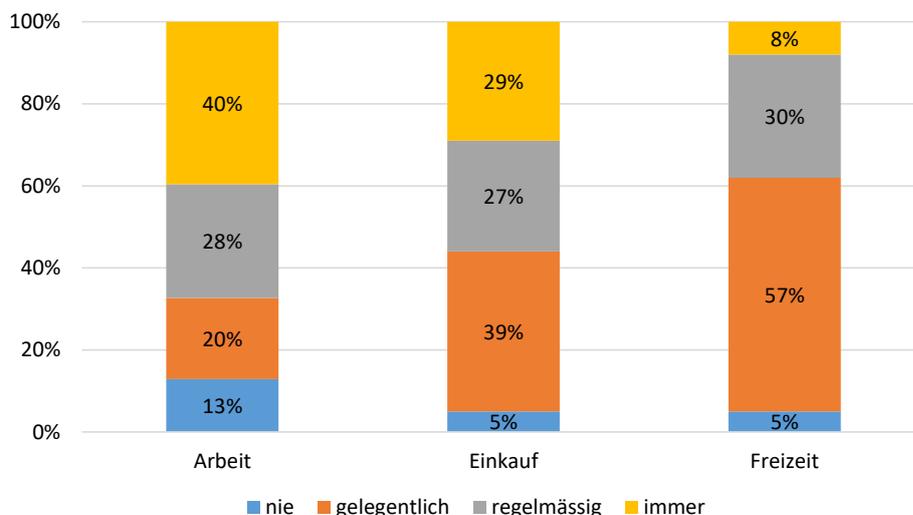
243 Ebd., S. 19.

244 Vgl. Beck/Lorenz, Raumentwicklung Liechtenstein, S. 54.

245 Amt für Statistik (Hrsg.), Volkszählung 2015, Bd. 3 (Verkehr), Vaduz 2017, S. 11.

246 Ebd.

247 Marxer, Mobilität und Verkehr, 2020, S. 34.

Abbildung 12: Benützung des Autos als Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg, beim Einkaufen und in der Freizeit


Aus: Wilfried Marxer, *Mobilität und Verkehr*, S. 34 (nur Einwohner Liechtensteins)

mit dem Auto erreichen kann und wo man nur noch ein- bis zweimal pro Woche hinfährt, dafür aber grössere Mengen einkauft. Auch der Einkaufstourismus, der sich wegen der günstigen Euro-Preise von Liechtenstein vom österreichischen Feldkirch bis ins deutsche Konstanz ergiesst, ist meistens auf das Auto angewiesen. Schliesslich ist auch das Freizeitangebot oft nicht gleich ums Eck angesiedelt, vor allem, wenn man an sportliche Tätigkeiten wie Skifahren, Schwimmen, Tauchen, Segeln, Fitness, Golfen, Wandern oder Reiten denkt, wo oft Sportgeräte und Material mitzunehmen sind. Tatsächlich legen 66 Prozent der 17- bis 74-jährigen Liechtensteiner Sportler den Weg zu der Sportstätte, die sie nutzen, im Regelfall motorisiert zurück; 34 Prozent gehen zu Fuss und 32 Prozent nehmen das Velo.²⁴⁸ Zu Museen oder Bibliotheken oder Veranstaltungen wie Konzerten, Märkten, Vorträgen, Theater- und Kinoproduktionen käme man eigentlich gut zu Fuss, mit dem Fahrrad oder mit dem Bus, zumal manchmal kombinierte Tickets inklusive öffentlichem Verkehr angeboten werden.

Ein Fahrzeug ist die meiste Zeit seines Gebrauchs eigentlich ein «Stehzeug». Deshalb ist es sehr wichtig, wo es geparkt werden kann. In Liechtenstein ist das Angebot an Parkplätzen hervorragend. Schon

die meisten Einfamilienhäuser sind mit ein oder zwei Garagen ausgestattet. Dies ist auch gar nicht anders möglich: Die Bauverordnung vom 22. September 2009²⁴⁹ schreibt eine Mindestanzahl von Abstellplätzen für Motorfahrzeuge bei Bauten und Anlagen vor. So muss jedes neue Einfamilienhaus mit mindestens zwei Parkplätzen ausgerüstet werden: mit einem Einstellplatz je Wohneinheit und mit einem Freistellplatz je Wohneinheit. Ähnliche Vorschriften gelten auch für Mehrfamilienhäuser, Ferienhäuser, Dienstleistungsbetriebe oder Verkaufsgeschäfte. Das Stadtzentrum von Vaduz ist entlang der Äulestrasse ein einziger grosser, weitgehend unterirdischer Parkplatz. Auch Einkaufszentren oder Gaststätten sind meistens sehr grosszügig mit Parkplätzen ausgestattet. Das gilt auch für den Ferienort Malbun, wo Hunderte von kostenlosen Parkplätzen auf die Skifahrer warten. Grosse Arbeitgeber wie die ThyssenKruppPresta in Eschen oder der Baumaschinenproduzent Hilti in Schaan haben für ihre Arbeitnehmer grosse Parkhäuser erstellt. Wie schwierig es ist, dem Autofahrer begreiflich zu machen, dass sein Parkplatz nicht überall kostenfrei sein kann, sieht man beim betrieblichen Mobilitätsmanagement: Ein Betrieb, der seine Parkplätze mit einem (Miet-)Preis versehen will, trifft auf den Widerstand seiner Angestellten.

248 Mehrfachnennungen möglich; aus der Sportumfrage 2021; in: Christian Frommelt, *Fahrradnutzung in Liechtenstein. Sonderauswertung der Sportumfrage und weitere Materialien*, Powerpoint-Präsentation am Liechtenstein-Institut, Dezember 2021, Folie 35.

249 Vgl. <https://www.gesetze.li/konso/2009.240>, abgerufen am 3.9.2021.

Fazit. Alles in allem ist die Automobilität in Liechtenstein fest im alltäglichen Leben verankert. Ihre Strukturen sind, wenn man an das Strassensystem und an die Siedlungsgestaltung denkt, geradezu petrifiziert und ihre Gewohnheiten seit Jahrzehnten eingefahren. Die Gewohnheiten werden auch bedenkenlos an die nächste Generation weitergegeben.

Das Fahrrad – (k)eine Alternative

In den 1980er Jahren explodierten die Fahrradbestandszahlen. Bei der letzten Zählung im Jahr 1993 gab es in Liechtenstein mehr Fahrräder als Einwohner. Man kann davon ausgehen, dass der Fahrradbestand auch in den letzten drei Jahrzehnten stärker gewachsen ist als die Einwohnerzahl. Viele Liechtensteiner besitzen mehrere Fahrräder, etwa ein Mountainbike, ein Rennrad und ein Alltagsrad. Auch die E-Bikes, die sich im letzten Jahrzehnt verbreitet haben, wurden meistens zusätzlich angeschafft (und ersetzen nicht ein schon vorhandenes Fahrrad). Bei der Mobilitätsumfrage des Liechtenstein-Instituts gaben im Herbst 2019 rund 40 Prozent der befragten Einwohner an, dass sie in ihrem Haushalt drei oder mehr Fahrräder hätten. Nur 16 Prozent der Haushalte besaßen gar kein Fahrrad.²⁵⁰

Der zunehmende Bestand an Fahrrädern bedeutet aber nicht, dass diese auch benutzt werden. Viele Fahrräder stehen unbenutzt herum und werden vielleicht einmal für einen Ausflug hervorgeholt. Für Bedarfsfahrten (Arbeitsweg, Einkaufen) verlässt man sich eher auf das Auto. Von den in Liechtenstein wohnhaften Erwerbstätigen benutzen angeblich neun Prozent das Fahrrad für den Weg zur Arbeit.²⁵¹ Bei denen, die nur kurze Distanzen zurückzulegen haben, sind es 15 Prozent, bei denen, die grosse Distanzen zurückzulegen haben, fünf Prozent.²⁵² Es ist anzunehmen, dass diese Zahlen bei der Umfrage des Liechtenstein-Instituts zu hoch ausgefallen sind. Bei einem Teil, die das Fahrrad als Verkehrsmittel ihrer Wahl angegeben haben, wird es sich um *wishful thinking* handeln, bei einem anderen Teil um Leute, die das Fahrrad nur bei optimalen Wetterbedingungen benutzen. Bei der Volkszählung des Jahres 2015 waren die Zahlen auf jeden Fall niedriger. Dort bezeichneten

nur 3,2 Prozent der befragten Erwerbstätigen das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel für ihren Arbeitsweg.²⁵³ Auch das Strassenbild sagt etwas anderes. Wenn neun Prozent korrekt wäre, dann müssten regelmässig 1'611 Einheimische mit dem Velo zur Arbeit fahren – und im Strassenbild viel mehr auffallen, als sie dies tatsächlich tun.²⁵⁴

Es ist ein ausgesprochen heikles Unterfangen, den Fahrradverkehr messen zu wollen. Das Amt für Bau und Infrastruktur (ABI) versucht es seit Mai 2018. Von ihm stammen die folgenden Angaben.²⁵⁵ Seit Mai 2018 gibt es neun, seit Juli 2019 zwölf Zählstellen, die sich an verschiedenen Orten des Radwegnetzes Liechtenstein befinden²⁵⁶ und die alle Zweiradfahrer erfassen, die dort vorbeifahren.²⁵⁷ Das System kann also nichts über den Anteil der in- und ausländischen Radfahrer sagen, die das liechtensteinische Netz benutzen, und auch die an und für sich sehr spannenden Unterscheidungen zwischen Bedarfsfahrten und Freizeitfahrten oder zwischen E-Bikes und herkömmlichen Fahrrädern müssen im Dunklen bleiben. Gleichwohl produziert das System einige aussagekräftige Zahlen.

In erster Linie fallen die jahreszeitlichen Schwankungen auf. In der warmen Jahreszeit wurden an den zwölf Messstellen sehr viel mehr Radfahrer registriert als in den Wintermonaten. Im Dezember und im Januar waren es 18'000 bis 30'000 Radfahrer pro Monat (oder 600 bis 1'000 Radfahrer pro Tag), im Juni um die 170'000 oder rund 5'670 pro Tag. Die höchste Anzahl von Radfahrten der letzten zwei Jahre (Juli 2019 bis Juni 2021) wurde mit 215'686 Radfahrern im April 2020 gemessen;

253 Amt für Statistik (Hrsg.), Volkszählung 2015, Bd. 3, Verkehr; Vaduz o.J., S. 8. Allerdings ist auch der Anteil jener, die keine Angabe machten, mit 7,1 Prozent ziemlich hoch.

254 2019 gab es 17'896 Erwerbstätige, die in Liechtenstein wohnten und im Inland arbeiteten (vgl. Statistisches Jahrbuch Liechtensteins 2021, S. 130).

255 Für die Zahlen, die die Zeit zwischen Mai 2018 und Juni 2021 umfassen, bedanke ich mich bei René Kaufmann vom Amt für Bau und Infrastruktur.

256 Nämlich: Vaduz Holzbrücke (1); Vaduz Holzbrücke Rheindamm Richtung Süden (2); Vaduz Ober Au (3); Vaduz Haberfeld (4); Vaduz Langsamverkehrsbrücke Vaduz–Buchs (5); Vaduz Langsamverkehrsbrücke Rheindamm Richtung Norden (6); Vaduz Langsamverkehrsbrücke Rheindamm Richtung Süden (7); Schaan Energiebrücke Schaan–Vaduz (8); Schaan Energiebrücke Rheindamm Richtung Süden (9); Schaan Energiebrücke Rheindamm Richtung Norden (10); Eschen Schwarze Strasse (11); Mauren Radweg Egelsee (12).

257 Wegen technischer Schwierigkeiten, mit denen das System anfänglich zu kämpfen hatte, sind die Werte einzelner Monate und bestimmter Zählstellen nicht Zählungen, sondern Schätzungen. Seit März 2021 handelt es sich bei allen angegebenen Werten um Zählungen.

250 Marxer, Mobilität und Verkehr, 2020, S. 24.

251 Ebd., S. 27.

252 Ebd., S. 28.

das waren 7'190 Radfahrer pro Tag. Dazu trugen Sondereffekte bei: Einmal, dass viele Leute über die Osterferien im harten Lockdown wegen der Corona-Pandemie zuhause festsassen und mangels Alternativen ihr Fahrrad als Freizeitgerät neu entdeckten; zum zweiten, dass mancher wegen der Pandemie ohne Beschäftigung, in Kurzarbeit oder im Homeoffice war (also viel mehr Freizeit hatte) und zusätzlich, dass der Frühlingsmonat April 2020 überdurchschnittlich sonnig und warm war. Die höchsten Monatsfrequenzen wiesen in den zwei zurückliegenden Jahren die Zählstellen an den Rheinbrücken auf, also jene an der Holzbrücke Vaduz–Sevelen, an der neuen Langsamverkehrsbrücke Vaduz–Buchs und an der Energiebrücke Schaan–Buchs; etwas niedriger waren die Frequenzen an den beiden Zählstellen im Unterland (Radweg Egelsee Mauren; Schwarze Strasse Eschen). Den Monatsrekord der letzten zwei Jahre verbuchte auch hier im April 2020 die Zählstelle auf dem Rheindamm Richtung Süden, bei der Langsamverkehrsbrücke Vaduz (25'119 pro Monat oder 837 pro Tag). Gleich dahinter folgte, ebenfalls im April 2020, die Energiebrücke Schaan mit 24'938 Passagen oder 831 Passagen pro Tag. Die niedrigste Frequenz der letzten zwei Jahre verbuchte im Januar 2020 die Zählstelle Ober Au in Vaduz mit 818 Passagen oder mit lediglich 26 Radfahrern pro Tag, als es tagelang sehr viel schneite.

Der Verkehrsclub Liechtenstein (VCL) hat die Fahrradzählungen des ABI bei der Langsamverkehrsbrücke Vaduz–Buchs detailliert ausgewertet.²⁵⁸ Dabei zeigte sich, dass der Verkehr an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen etwa 20 bis 30 Prozent grösser war als der Verkehr an Werktagen. Was den Tagesgang angeht, ergaben sich beim Werktagsverkehr zwei – nicht sehr ausgeprägte – Spitzen zwischen sieben und acht Uhr morgens sowie zwischen 17 und 18 Uhr abends. Beim Verkehr an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen war der Fahrradverkehr im Tagesgang ziemlich ausgeglichen, wobei die Spitzen um die Mittagszeit erreicht wurden. Georg Sele vom VCL schätzt, dass es sich etwa bei der Hälfte des Werktagsverkehrs um Bedarfsverkehr handelt (Wege, die man zurücklegen muss); die andere Hälfte dürfte Freizeitverkehr sein (Wege, die man zurücklegen will).

Von der Topographie her wäre Liechtenstein – wenigstens im Talraum – dazu prädestiniert, ein Fahrradland zu sein. Warum nicht mehr Liechtensteiner Fahrrad fahren, ist deshalb nicht einfach zu verstehen. An erster Stelle ist es wohl die Bequemlichkeit, die die Menschen vom Radfahren abhält. Hinzu kommt, dass eine Fahrradtradition, wie man sie etwa aus den Niederlanden oder aus Dänemark kennt, fehlt. Fahrräder sind auch – anders als Autos und abgesehen von teuren Sporträdern – kein Statussymbol, sondern erinnern wohl eher an frühere Zeiten, als sich die Familie noch kein Auto leisten konnte.

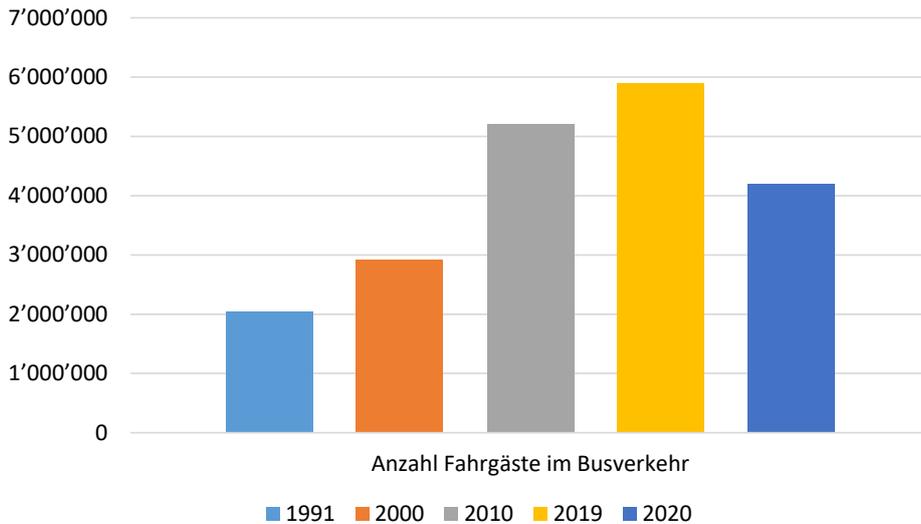
Auch um die Fahrradinfrastruktur ist es in Liechtenstein nicht sehr gut bestellt. Dafür, dass es im Land so viele Fahrräder gibt, sind die Radwerkstätten eher dünn gesät. Das Radwegnetz lässt zu wünschen übrig, während dem Autoverkehr viel Platz, Geld und Aufmerksamkeit zukommt. Schnellstrecken, die Fahrrädern vorbehalten wären, sucht man (abgesehen vom Rheindamm) vergeblich. Vorrangampeln, eigene Abbiegespuren, an Rotlichtern eine Startfläche vor den Autos oder gut sichtbare, durchgehend farbige Radwege gibt es nicht. Verbindungen zwischen einzelnen Radwegen werden immer wieder durch Strassen, zu enge Kurven oder hohe Bordsteine unterbrochen, was das Radfahren an vielen Stellen gefährlich macht. Schliesslich fehlt es auch an der passenden Infrastruktur an den Arbeitsorten, etwa Duschen und Umkleiden oder sichere, grosse, überdachte Fahrradstellplätze mit einer Ladestation, was weitere Arbeitnehmer davon abhält, «mit dem Rad zur Arbeit» (wie eine jährliche Aktion heisst) zu kommen.

Der Linienbusverkehr: Relativ geringe Nachfrage trotz komfortablem Angebot

Der Linienbusverkehr ist in Liechtenstein sehr gut ausgebaut. Er verbindet alle Gemeinden des Landes untereinander und darüber hinaus mit den Bahnhöfen Sargans, Buchs und Feldkirch. Neben den Gemeinden im Rheintal sind auch die Berggemeinden Planken und Triesenberg sowie die Ausflugsziele des Liechtensteiner Alpengebiets Gaflei, Steg und Malbun gut erschlossen. Die Busse von LIEmobil verkehren auf den Hauptlinien regelmässig und im Taktfahrplan von 5.30 Uhr morgens bis Mitternacht. Das Reisen mit dem öffentlichen Verkehr ist in Liechtenstein einfach und auf Grund

²⁵⁸ Mailverkehr mit Dr. Georg Sele vom VCL am 14./15. August 2021.

Abbildung 13: Anzahl Fahrgäste pro Jahr (1991–2020)



Aus: LIEmobil Geschäftsbericht 2010, S. 23 (für 2000 und 2010); LIEmobil Geschäftsbericht 2019, S. 17 (für 2019); LIEmobil Geschäftsbericht 2020, S. 17 (für 2020); Marcello Scarnato, Ist der Nulltarif bei öffentlichen Verkehrsunternehmen eine Lösung? Dargestellt am Beispiel Liechtensteins, Diplomarbeit an der HSG, Schaan 1992 (MS), S. 84 (für 1991); 1991 ohne Schülerkurse; 2019 inklusive 265'000 Fahrgäste auf dem ÖBB-Abschnitt Buchs–Feldkirch

hoch subventionierter Abonnemente nebst Zuzahlungen der Gemeinden auch relativ preiswert.

Trotz dieses komfortablen Angebots ist die Nachfrage eher gering. Busse abseits der wichtigsten Linien oder ausserhalb der Hauptverkehrszeiten fahren oft leer. Den höchsten Kostendeckungsgrad wies im Jahr 2019 mit 59,5 Prozent die Linie 12E (Sargans–Vaduz) auf. Es folgten die Linie 12 (Schaan–Buchs) mit 48,5 Prozent und die Linie 36E (Vaduz–Ruggell–Gisingen) mit 42,9 Prozent.²⁵⁹ Insgesamt konnte der Eigenfinanzierungsgrad von LIEmobil im letzten Jahrzehnt dank wachsender Einnahmen von 18 Prozent (2010) auf 32,7 Prozent (2019) gesteigert werden.²⁶⁰ 2020 sank der Eigenfinanzierungsgrad pandemiebedingt wieder auf 25,7 Prozent.²⁶¹

Eine Herausforderung für das Busnetz ist die disperse Siedlungsstruktur Liechtensteins. Sie verunmöglicht es, alle Ortsteile hinreichend zu erschliessen. Dies führt zu netzartigen Strukturen, zu Umsteigebeziehungen sowie zu damit verbundenen Zeitverlusten. Obwohl viele Liechtensteiner nicht weit weg von einer Bushaltestelle wohnen, ist das eigene Auto, das direkt beim Wohnhaus

steht, offenbar doch mit Abstand das attraktivste Verkehrsmittel. Der Bus wird nicht nur als unbequem wahrgenommen, sondern auch als langsam. Kein Wunder: Wenn es auf den Strassen zu Staus kommt, steht er mittendrin. Für eigene Busspuren ist – abgesehen von einem kurzen Stück im Süden von Vaduz – kein Platz vorhanden oder er müsste für sehr hohe Entschädigungszahlungen aufgekauft werden. Immer wieder Auseinandersetzungen gibt es um separate Haltestellen neben der Fahrbahn, die sogenannten Busbuchten. Während die meisten Autofahrer möglichst viele Busbuchten wollen (um mit dem Überholen des haltenden Busses ein paar Sekunden gewinnen zu können), ist die Errichtung einer (teuren) Busbucht aus der Sicht des Busbetreibers nur dann sinnvoll, wenn der Bus nicht sowieso im Stau steht.

Insgesamt hat die Zahl der Fahrgäste im Busverkehr in den letzten drei Jahrzehnten deutlich zugenommen (vgl. Abbildung 13), nämlich von 2'043'000 (1991) auf 5'900'000 (2019). So erfreulich diese Entwicklung ist, so widerspricht sie doch den Zahlen, die die Volkszählung ermittelt hat: Der Anteil der liechtensteinischen Arbeitspendler, die den öffentlichen Verkehr benutzen, verminderte sich zwischen 1990 und 2015 von 20,9 Prozent auf 12,6 Prozent (siehe oben, Abbildung 11). Der

259 Geschäftsbericht LIEmobil 2019, S. 11 (www.liemobil.li).

260 Ebd., S. 19.

261 Geschäftsbericht LIEmobil 2020, S. 20.

Widerspruch lässt sich allerdings auflösen: Die Anzahl der innerliechtensteinischen Arbeitspendler, die den Bus benutzen, blieb offensichtlich stabil oder verminderte sich sogar, weil ein Teil von ihnen in den letzten Jahrzehnten vom Bus auf das Auto umgestiegen ist. Es steht zu vermuten, dass demgegenüber die Zahl jener Fahrgäste, die den Bus für andere Fahrten als für den Arbeitsweg benutzen, zugenommen hat. Wichtig ist auch die stark wachsende Zahl der Grenzgänger nach Liechtenstein. Die Buspassagiere, welche die Grenze nach Österreich beziehungsweise in die Schweiz überqueren, hat sich deutlich erhöht, sie werden durch die liechtensteinische Volkszählung jedoch nicht im Detail erfasst. 2019 pendelten 548'645 Passagiere über die Grenze zwischen Schaanwald und Feldkirch (Bahn und Bus). Die Zahl der Passagiere zwischen Schaan und Buchs betrug 720'602 (Bahn und Bus), die zwischen Balzers und Trübbach 394'977 (nur Bus).²⁶²

Untersuchungen über die soziale Zusammensetzung der LIEmobil-Kundschaft fehlen. Insofern muss es offenbleiben, ob auch in Liechtenstein die Buspassagiere vor allem zu den sogenannten «A-Gruppen» gehören, also zu den Alten, den Armen, den Auszubildenden, den Arbeitslosen, den Ausländern, den Asylbewerbern und den Ausgegrenzten. In reichen Staaten sind es nämlich typischerweise die verschiedenen «A-Gruppen», denen der öffentliche Verkehr Mobilität sichert, während man es sich in armen Ländern leisten können muss, Bus oder Bahn zu benutzen. Die oben genannten A-Gruppen sind es hier vor allen andern, die sich ein Auto und einen Parkplatz nicht leisten können oder die noch nicht beziehungsweise nicht mehr Autofahren dürfen. Immerhin gewisse Hinweise liefert die Altersverteilung der Abonnementskunden von LIEmobil. Im Jahr 2019 waren 16,3 Prozent der insgesamt 8'831 Abonnementskunden älter als 65; 42,2 Prozent waren zwischen 21 und 65 Jahre alt, 38,3 Prozent zwischen elf und zwanzig und 3,2 Prozent jünger als elf Jahre.²⁶³ Die Alten waren unter den Dauerkunden also tatsächlich gut vertreten. Der hohe Anteil der Auszubildenden rührt daher, dass manche Schüler weiterführender Schulen vom Schulamt ein Gratis-Abonnement bekommen. In der Diskussion um den Ausbau des Busverkehrs wird auch immer wieder die Einführung eines

Nulltarifs zur Sprache gebracht. Die historische Erfahrung aus dem Jahr 1988, als während eines Jahres der Nulltarif galt, wird dabei regelmässig vergessen. Trotz Nulltarifs und einer Ausdehnung des Fahrplanangebots konnten 1988 kaum Arbeitspendler zum Umsteigen bewegt werden. Zwar stiegen die Passagierzahlen um 42 Prozent, nämlich von 1,34 Millionen (1987) auf 1,9 Millionen (1988). Dieser Mehrverkehr entstand allerdings praktisch ausschliesslich durch Freizeitfahrten. Der erhoffte Umsteigeeffekt trat nicht ein: Bei den Berufspendlern konnte eine Verbesserung der Zahlen von bloss zwei Prozent festgestellt werden.²⁶⁴

262 Geschäftsbericht LIEmobil 2019, S. 20.

263 Die Zahlen hat verdankenswerterweise Geschäftsführer Jürgen Frick von LIEmobil zur Verfügung gestellt.

264 Vgl. Marcello Scarnato, Ist der Nulltarif bei öffentlichen Verkehrsunternehmen eine Lösung? Dargestellt am Beispiel Liechtensteins, Diplomarbeit an der HSG, Schaan 1992 (MS), S. 85; et passim. Nach dem Nulltarif-Experiment wurde ein neues, einfaches und kostengünstiges Tarifsystem 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. Allerdings hielten sich auch die Defizite auf dem Niveau des Jahres 1988, ja nahmen sogar noch zu. Zwischen 1987 und 1991 verdoppelte sich das Defizit des Busbetriebs von 3 Millionen Franken auf mehr als 6,5 Millionen Franken (ebd.).

AUSBLICK: KAUM «LÖSUNGEN» FÜR EINE VERFAHRENE SITUATION

Heute staut sich der Verkehr zu Stosszeiten an einigen neuralgischen Punkten des liechtensteinischen Strassennetzes. Jeden Morgen und jeden Abend gibt es während der Rushhour längere Staus, insbesondere an den Brücken in Richtung der Autobahnzufahrten, aber auch auf der Landstrasse zwischen Triesen, Vaduz und Schaan sowie von Bendern nach Nendeln, Schaanwald und Feldkirch. Der motorisierte Individualverkehr kommt im Wortsinne an seine Grenzen.

Manchem ist das egal. Die Staus sind zeitlich begrenzt, die restliche Zeit fliesst der Verkehr, das Auto ist bequem und der Bus steht ja auch im Stau. Andere stöhnen über den täglich länger dauernden Arbeitsweg. In den Leserbriefen der Zeitungen heisst es dann regelmässig: Stillstand! Der Verkehrsinfarkt droht! Danach kommt zumeist ein Vorschlag mit «ma sött», also «man sollte». «Man» sind dabei immer die anderen und «sollen» heisst in Tat und Wahrheit «nicht machen wollen». Denn Verursacher sind nur auf den ersten Blick die anderen, vor allem die immer zahlreicheren Grenzgänger. Bei genauerer Betrachtung ist es aber auch der innerliechtensteinische Verkehr, weil in Liechtenstein beinahe jedermann für fast jeden Weg das Auto nimmt.

Eine echte Lösung ist nicht in Sicht. Die Staus werden im Gegenteil und mit Sicherheit zunehmen, wenn sich die Rahmenbedingungen der Mobilität nicht ändern, und danach sieht es nicht aus:

- Das mit Abstand wichtigste Verkehrsmittel ist und bleibt das Auto. Seine Beliebtheit hat in den letzten Jahrzehnten sogar noch zugenommen. Der Motorisierungsgrad Liechtensteins erreicht immer neue Rekorde, und die weitaus meisten Autos sind mit nur einer Person besetzt. Die Beliebtheit des Autos hat mindestens sechs Gründe. Erstens: Sein Erwerb und sein Unterhalt sind, gemessen am hiesigen Einkommensniveau, günstig. Zweitens: Trotz Staus ist das Auto ab wenigen hundert Metern Weg nach wie vor das schnellste Verkehrsmittel. Drittens: Der fahrbare Untersatz kommt der Bequemlichkeit des modernen Menschen entgegen, dem schon ein kurzer Fussmarsch zur Bushaltestelle zu viel ist. Viertens: Ein grosses neues Auto verspricht Prestige, die Fahrt mit dem Bus nicht. Fünftens: Das Parkplatzangebot ist riesig, und es wächst, da es von der Bauordnung vorgegeben ist, weiter und – damit zusammenhängend – sechstens: Die Bauwirtschaft mit ihren Arbeitskräften verlangt nach weiteren Aufträgen im Hoch- und Tiefbau.
- Das Wachstum der Liechtensteiner Wirtschaft ist weniger ein Wachstum der Produktivität als ein Wachstum der Arbeitsplätze. Solange immer mehr Ausländer angestellt werden, die man wegen der restriktiven Niederlassungspolitik dazu zwingt, im Ausland zu wohnen und die nach einem Vergleich von Löhnen und Kaufkraft gern nach Liechtenstein zur Arbeit kommen, solange wird auch die Zahl der Pendler und damit der Autoverkehr weiter zunehmen. Die Alternative, nämlich ältere, im Inland wohnende Arbeitnehmer bis ins Rentenalter oder darüber hinaus zu beschäftigen und die Frauenerwerbsquote deutlich zu erhöhen, wird nicht mit dem nötigen Willen vorangetrieben: Ältere gelten als teuer und unflexibel und werden gern durch jüngere Kräfte aus dem Ausland ersetzt. Der liechtensteinische Wohlstand und der sehr gut ausgebaute Sozialstaat erlauben es jüngeren Frauen, für die Kindererziehung zuhause zu bleiben, so dass auch sie nur in Teilzeit oder gar nicht am Arbeitsmarkt teilhaben. Diese Lücken füllen die Grenzgänger.
- Auch der innerliechtensteinische Pkw-Verkehr wächst. Junge Liechtensteiner, die ihren Traum vom Eigenheim verwirklichen wollen, sind dafür oft auf den Bauplatz angewiesen, den ihnen ihre Verwandtschaft zur Verfügung stellt. Und dieser Bauplatz ist in der Regel nicht an ihrem Arbeitsort. Auch die längerfristigen Entwicklungen des Arbeitsmarktes mit seinen häufigen Stellenwechseln und seinem hohen Grad an Spezialisierung führen dazu, dass Wohnort und Arbeitsort immer öfters auseinanderfallen – Homeoffice hin oder her.
- Der öffentliche Verkehr ist in Liechtenstein keine wirkliche Alternative. Der Versuch, die Ei-

senbahn, das einzige nicht-strassengebundene Verkehrsmittel, aufzuwerten, ist in der Volksabstimmung vom August 2020 deutlich gescheitert.²⁶⁵ Der Linienbus weist wegen der dispersen Siedlungsstruktur namentlich im Unterland ein kompliziertes Netz mit zeitraubenden Umsteigeverbindungen auf. Vor allem aber bleibt der Bus in den Stosszeiten genauso im Stau stecken wie die Autos. Für Busspuren fehlt der Platz. Auch eine weitere Reduktion der bereits hoch subventionierten Bustarife würde die Verkehrsteilnehmer, die das Auto für ihren Arbeitsweg benutzen, kaum zum Umsteigen bewegen – dies hat auf jeden Fall das Nulltarifexperiment des Jahres 1988 gezeigt.

- Das Fahrrad ist weitgehend ein Schönwettervehikel, das trotz der heute weit verbreiteten elektrischen Unterstützung kaum für längere Distanzen taugt. Und statt dem Fahrrad – wie in manchen Sonntagsreden gewünscht – Steine aus dem Weg zu räumen, geschieht mitunter das Gegenteil: In einer Volksabstimmung haben die Vaduzer Stimmbürger im Oktober 2021 beschlossen, den Rheindamm südlich der neu erstellen Radbrücke Vaduz–Buchs für das Fahrrad und die Fussgänger zu sperren, um ihn allein dem motorisierten Verkehr zu überlassen.

Die Politik agiert angesichts dieser verfahrenen Situation einigermassen hilflos. Die vielen «Berichte», «Konzepte» und «Prüfungen», welche die Landesverwaltung in den letzten zwei Jahrzehnten erstellt hat, waren in der Regel ein Fall für die «Ab-lage rund», also für den Papierkorb. Politisch gilt: Gegen die (vermeintlichen) Interessen der Autofahrer lässt sich in Liechtenstein nichts bewegen. Dies haben die Volksabstimmungen und Referenden der letzten zwei Jahre eindrücklich gezeigt: Die Aufwertung der Eisenbahnstrecke Feldkirch–Buchs zu einer S-Bahn wurde deutlich abgelehnt; in Schaan fand die Einführung von Tempo 30 auf den Quartierstrassen keine Gnade; und in Vaduz wurde der Vorschlag des Gemeinderates, den Rheindamm dem Fahrradverkehr vorzubehalten, in der Volksabstimmung klar verworfen. Mehrheiten finden sich noch am ehesten für Strassenbauprojekte. So wurde in der Volksabstimmung vom März 2010

der 15 Millionen Franken teure Industriebusbringer in Schaan knapp gutgeheissen. Auch der Industriebusbringer Triesen, der unterhalb des Rheindamms verlaufen soll, scheint voranzukommen. Dabei ist mit dem Bau neuer Strassen nicht viel gewonnen: Sie kosten nicht zuletzt wegen des benötigten Landerwerbs viel, ziehen zusätzlichen Verkehr an, weil sie das Autofahren wieder attraktiver machen, und entwerten die ohnehin schon unter Druck stehenden Wohn- und Naherholungsgebiete. Mit solchen Widersprüchen kämpfen auch die Pläne, die die Regierung kürzlich für die Verkehrsentslastung des Schaaner Zentrums vorgelegt hat: Bei allen fünf vorgeschlagenen Varianten²⁶⁶ gibt es eklatante Nachteile und nur wenige Vorteile.

Kein Wunder, dass der Wunsch nach einem «Befreiungsschlag» wächst, wie es Donath Oehri von der Interessengemeinschaft Mobiles Liechtenstein ausdrückt. Die IG Mobiles Liechtenstein favorisiert für diesen Befreiungsschlag den Bau eines unterirdischen Tunnels, der den Verkehr von Balzers bis ins Unterland aufnehmen soll. Um ihrer Idee den nötigen Rückhalt zu geben, hat die IG ein «strategisches Begleitgremium» geschaffen, in dem alle fünf Liechtensteiner Parteien vertreten sind.²⁶⁷ Ob der Tunnel tatsächlich jene «Gesamtverkehrslösung» wäre, die der IG vorschwebt, bleibt indes zu bezweifeln. Ein solches Bauwerk mit all seinen Anschlusswerken und Zufahrtsrampen würde mit Sicherheit mehr als eine Milliarde Franken kosten, und die Fertigstellung würde Jahre, wenn nicht Jahrzehnte dauern – gut für die Bauindustrie, schlecht für die Staatsfinanzen. Mit einem Bruchteil dieses Geldes liesse sich die vom Verkehrsclub Liechtenstein vorgeschlagene Trambahn Schaan–Trübbach realisieren, und dazu noch eine durch das ganze Land führende Fahrradschnellstrasse. Hier zeigt sich der massgebliche Kritikpunkt am geplanten Projekt der IG Mobiles Liechtenstein in aller Klarheit: Man konzentriert sich ganz auf das ohnehin schon privilegierte Auto, dem erneut der rote Teppich ausgerollt wird, und vergisst die anderen Verkehrsträger. Würden denn die Linienbusse auch in den Tunnel verbannt? Wäre der Tunnel für Fahrräder gesperrt? Wie kommen die Fussgänger

265 Zu den Gründen für die Ablehnung, die mit 62,36 Prozent der gültigen Stimmen erfolgte: Marxer, Volksabstimmung «S-Bahn», 2020. Personen ohne eigenes Auto haben der S-Bahn-Vorlage eher zugestimmt als Autobesitzer (48 zu 37 Prozent) (vgl. ebd., S. 46).

266 Vgl. Bericht und Antrag der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend die Kenntnisnahme der Resultate der Variantenprüfung zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan sowie des weiteren Vorgehens, Nr. 84/2021.

267 Vgl. Liechtensteiner Vaterland vom 13.10.2021, S. 3.

über die Ein- und Ausfahrten? Wohin mit der Eisenbahn? Dazu gibt es keine Antworten.

Solange ein glorioser, aber kaum zu realisierender «Befreiungsschlag» auf sich warten lässt, gibt es nichts anderes, als die Mühen der Ebene auf sich zu nehmen und die angespannte Verkehrssituation mit vielen kleineren und grösseren Massnahmen zu verbessern.

Dazu gehört in erster Linie die Förderung des Langsamverkehrs, und zwar sowohl jene des Fussgänger- als auch jene des Fahrradverkehrs. Warum wird auf der Landstrasse im Zentrum Schaan, die den Fussgängerverkehr zwischen dem Lindaplatz und dem SAL unterbricht, nicht Tempo 30 verordnet? Weshalb gibt es in ganz Liechtenstein keine Schnellstrassen, die für das Fahrrad reserviert sind? Warum werden Fahrradfahrer an Kreuzungen und bei Strassenüberquerungen nicht konsequent bevorzugt? Warum existieren keine staatlichen Subventionen für Unternehmen, die ihre Veloinfrastruktur ausbauen wollen (Fahrradunterstände, Stationen zum Gratis-Aufladen der Akkus, Duschen und Umkleidekabinen für durchgeschwitzte Radfahrer)? Weshalb kommen die Fahrradwege beim Schneeräumen immer als letztes dran und werden die Fusswege sogar noch mit dem Schnee von der Strasse zugeschüttet und warum werden Veranstaltungen auf Autofahrer hin konzipiert (zum Beispiel das BBQ-Festival auf dem Vaduzer Stadionparkplatz), statt für Fussgänger oder Busfahrer attraktiv zu sein (zum Beispiel im SAL in Schaan)? Beim öffentlichen Verkehr ist die Lage nicht besser, im Gegenteil. Hier herrscht nach der verlorenen S-Bahn-Abstimmung vom August 2020 Katerstimmung. Die S-Bahn wird nicht ausgebaut und die Bürger nehmen das schon bestehende Bahnangebot nach Buchs und Feldkirch nicht recht an. Das Linienbus-System lässt sich kaum noch ausbauen: Der Taktfahrplan ist bereits heute ziemlich dicht, und LIEmobil ist schon jetzt hoch subventioniert. Bei dieser Ausgangslage ist es nicht weiter erstaunlich, dass der seit 20 Jahren existierende Vorschlag des Verkehrsclubs Liechtenstein, eine «Trambahn Oberland» zwischen Schaan und Trübbach mit Anschluss an das Schweizer und österreichische Bahnnetz zu bauen, kaum ernst genommen wird. Offensichtlich lassen sich damit einfach zu wenige Wählerstimmen gewinnen, als dass sich eine Partei für diese Idee ins Zeug legen wollte. Sogar eine Machbarkeitsstudie fehlt, was auch nicht weiter erstaunt, weil das Land für eine rein schienengebun-

dene Verkehrslösung wahrscheinlich gar nicht die notwendige Einwohnerzahl hat.

Beim motorisierten Individualverkehr lässt sich der Hebel ebenfalls kaum vernünftig ansetzen. Massnahmen, die den Verkehr auf breiter Front vermindern oder die Autofahrer zum Umsteigen auf den Langsam- und öffentlichen Verkehr zwingen wollen, sind von vornherein aussichtslos. Sie werden es immer mit dem Veto des Souveräns zu tun bekommen. Man sieht das schon bei der Parkplatzbewirtschaftung, welche die Unternehmen nicht gegen die Mehrheit ihrer autofahrenden Belegschaft durchsetzen können oder wollen. Die Einführung eines Road-Pricing-Systems, die kürzlich die Stiftung Zukunft.li vorgeschlagen hat,²⁶⁸ ist auch nicht unbedingt der Weisheit letzter Schluss: Würde dieses System den Verkehr nicht nur von den Stosszeiten zu den Randzeiten verlagern, ihn aber alles in allem kaum reduzieren? Braucht es noch eine neue, aufwendige Verwaltung, wenn das System nur das erreichen würde, was sowieso automatisch geschehen wird, nämlich die Reduktion des Stosszeitenverkehrs durch Staus? Wie würden die vielen Durchreisenden und Touristen aus dem Ausland erfasst? Würde ein Road-Pricing-System nicht einfach den Arbeitsplatz für Pendler aus dem Ausland teurer machen? Wäre die Einführung eines Mautsystems tatsächlich mit dem Zollanschlussvertrag von 1924 mit der Schweiz und der Freiheit des Waren- und Dienstleistungsverkehrs im EWR vereinbar? Und vor allem: Würde der Souverän, das Liechtensteiner Volk, einem solchen Vorschlag an der Urne zustimmen, wenn dadurch das Autofahren komplizierter und teurer wird? Wohl kaum. Auf technische Neuerungen bei der Automobilität zu setzen, etwa die Elektromobilität, wird an der grundlegenden Frage ebenfalls nichts ändern können. Elektroantriebe und autonomes Fahren lösen einige Probleme, wie jene der dichten Abgaswolken und des Lärms in Städten oder die des Staus auf Autobahnen. Die Mobilitätsfragen, die sich in Liechtenstein stellen, bleiben jedoch auch bei einer Flotte von Elektrofahrzeugen statt Benzinern beziehungsweise selbstfahrenden Pkw statt herkömmlich gesteuerten Wagen bestehen: Das Verkehrsaufkommen wird durch einen anderen Antrieb nicht geändert, und auch das autonome Fahren wird den Autoverkehr als solchen nicht verringern. Im Gegenteil, beide Neuerun-

268 Stiftung Zukunft.li (Hrsg.), Fokus Road Pricing.

gen machen das Autofahren noch attraktiver. Der Durchschnittsbürger, das sieht man an den Abstimmungsergebnissen zum CO₂-Gesetz in der Schweiz, träumt nicht von Nachhaltigkeit, Einschränkung und Verzicht zugunsten der Umwelt und späteren Generationen, sondern von finanzierbarem Konsum, Bewegungsfreiheit und Unabhängigkeit jetzt. Möglicherweise muss man an anderen Stellschrauben drehen, um die Verkehrsprobleme nicht überhand werden zu lassen. Das setzt voraus, die Rahmenbedingungen der Mobilität zu ändern, die ja doch viel zum Verkehrsproblem beitragen. So braucht Liechtenstein nicht noch mehr günstige Arbeitskräfte, sondern wenige, aber hoch produktive Arbeitsplätze: auf dem Finanzplatz, in der technisch-wissenschaftlichen Intelligenz, in der Industrie. Nicht aber im Baugewerbe, in schlecht bezahlten Dienstleistungsberufen, in der Immobilien- und Fitnessbranche, im Prekariat des Kunst- und Medienbereichs, in der Werbung und der Kommunikation. Hochbezahlte und hochproduktive Arbeitsplätze sind in der Tendenz auch genau diejenigen, welche sich fürs Homeoffice besonders eignen. Homeoffice reduziert gerade den staugefährdeten Verkehr zur Rushhour sehr effektiv. Eine gewisse Steuerungsmöglichkeit hätte man in diesem Zusammenhang über die Verteilung von Niederlassungsbewilligungen: Wenn die EU einverstanden wäre, könnte man vielleicht ein bisschen mehr Bewilligungen erteilen, aber nur an ausgesuchte und hochqualifizierte Professionals, die dann ins Land ziehen dürften. Wer etwa zentral in Vaduz oder Schaan wohnt und arbeitet, der wechselt tendenziell zum Langsamverkehr, wird Fussgänger oder Radfahrer oder nimmt den Bus. Ausserdem ginge es darum, das Arbeitskräftepotential im Lande selbst besser auszuschöpfen. Die Frauenerwerbstätigkeit in Liechtenstein²⁶⁹ ist, wie bereits angesprochen, nach wie vor (zu) tief. Ansetzen könnte man auch bei der Siedlungsstruktur. Auf das Problem der viel zu grossen Wohnzonen wurde schon hingewiesen. Denkbar wäre auch, auf mehr städtische Verdichtung hinzuwirken, beispielsweise, indem die Baubehörden höhere Häuser genehmigten. Allerdings würde man damit am Grundproblem der Zersiedelung – dem übermächtigen Wunsch nach einem alleinstehenden Einfamilienhaus – nichts ändern können.



Mobilität – wie weiter? Blick auf den Kreisel bei der ehemaligen Post in Bendorf.

Aufnahme: Michael Zhangellini

Kurz und gut: Es gibt kaum einfache Lösungen für das liechtensteinische Verkehrsproblem. Die Situation ist im Wortsinn verfahren. Das Einzige, was man empfehlen kann, ist, das eine zu tun und das andere nicht zu lassen – und eine Debatte zu lancieren, die mehr Tiefgang hat als noch ein weiteres Konzeptpapier, das bekannte angelsächsische Lösungsvorschläge für grosse Ballungszentren eins zu eins auf die hiesigen, sehr anders gelagerten Verhältnisse zu übertragen versucht, oder manche aus der Froschperspektive verfassten Leserbriefe in den Tageszeitungen.

269 Vgl. Thomas Lorenz, Doris Quaderer, Johanna Hermann, Impuls Frauenerwerbstätigkeit, Ruggell 2021 (www.stiftungzukunft.li).

MOBILITÄTSBIOGRAPHIEN – ACHT ZEITZEUGINNEN UND ZEITZEUGEN BERICHTEN

Quellen zur Geschichte der Mobilität sind – wie bereits mehrmals erwähnt – rar. Biographien, die über früheres Mobilitätsverhalten Auskunft geben, können helfen, diese Lücke zu schliessen. Im Sommer 2021 habe ich in drei liechtensteinischen Altersheimen mit acht älteren, aber grossmehrheitlich noch vifen Leuten gesprochen und sie nach ihrer Mobilitätsgeschichte gefragt. Die Antworten, die mir diese Zeitzeugen gegeben haben, habe ich protokolliert und sie in autobiographische Texte umgewandelt.

Wenn man alle acht Texte liest, beginnen sich die Dinge zu wiederholen und entstehen Muster, so dass sich schliesslich ein ganzheitliches, stimmiges Bild ergibt. Zu diesem Bild gehören unter anderem die folgenden Punkte: die Alltäglichkeit des Zufuss-

gehens und des Radfahrens; spielende Kinder auf der Strasse, was vor der heutigen Massenmotorisierung noch möglich war; Kollegen, die gemeinsam zur Arbeit fahren, um Kosten zu sparen; die Anschaffung des ersten Autos als grosses Ereignis; unauslöschliche Erinnerungen an erste Ferien weiter weg; finanzielle Zwänge, die Mobilität begrenzten oder unmöglich machten; die Bedeutung der sozialen Herkunft und Familie für das «individuelle» Mobilitätsverhalten; und schliesslich die Einschränkungen der Mobilität in hohem Alter und dabei besonders das Bedauern darüber, dass man nicht mehr selbst Autofahren kann oder darf. Doch lassen wir die acht Zeitzeuginnen und Zeitzeugen selbst zu Wort kommen.

Aufgezeichnet von Christoph Merki



Foto: Eddy Risch, Schaan

Edith Meier, Mauren

«Ich kam am 23. April 1937 als zweitletztes von sechs Geschwistern zur Welt. Mein Vater hatte eine kleine Schneiderei in Nenzing in Vorarlberg, in der auch meine Mutter arbeitete. In meiner Jugend hatten nur die Reichen Autos. Einmal in einem Auto mitfahren zu dürfen, war etwas ganz Besonderes. Unser Nachbar war Chefarzt. Er hat uns manchmal ein paar Meter weit mitfahren lassen. Die Strassen waren damals noch nicht asphaltiert, man durfte noch auf den Strassen spielen und im Gras herumtollen – das war schön.

Nach der Schule ging ich im Service arbeiten, zuerst als Zimmermädchen im Waldhotel in Vaduz. Dort hörte ich viel Englisch, was in mir den Wunsch weckte, Englisch zu lernen. Nachdem ich genug gespart hatte, ging ich nach England, nämlich nach Hastings und nach London, um dort Englisch zu lernen. Ich kann mich auch erinnern, dass ich schon in jungen Jahren das erste Mal geflogen bin, mei, war das schön. Später zog es mich dann nach Frankreich, ebenfalls für ein Jahr. Französisch war allerdings wesentlich schwieriger als Englisch. In jenen Jahren muss ich meinen späteren Mann kennengelernt haben, einen Liechtensteiner. Mit seinem Moped half er bei Transporten aus, die meine Mutter erledigt haben wollte. Später ging er in die Presta arbeiten. Dann, nach einer Ausbildung in Zürich, wurde er Verkehrspolizist. 1959 haben wir geheiratet. 1961 kam unsere Tochter, 1965 unser Sohn. Zu mehr Kindern hat es leider nicht gereicht.

Zuerst wohnten wir in Schaan, dann sieben Jahre in einer Wohnung in Vaduz, wo die Polizei ihr Hauptquartier hat. Mein Mann fuhr immer mit dem Auto zur Arbeit, da er als Polizist zu Unfällen hinfahren und die dann vor Ort protokollieren musste. Auch ich habe schon mit 18 Jahren Autofahren gelernt. Das Auto hatte allerdings immer mein Mann, so dass ich fürs Einkaufen zu Fuss gehen oder das Fahrrad nehmen musste. Mein Mann sah es nicht gern, dass ich Fahrrad fuhr – er hatte einfach schon zu viele Unfälle gesehen. Besonders Unfälle mit Kindern haben ihm zu schaffen gemacht: Dann sass er zu Hause am Küchentisch und weinte. Er ist auch immer zu den Beerdigungen hingefahren, auf denen diese Kinder beerdigt wurden.

Meine Schwiegermutter hat uns in Mauren einen Bauplatz angeboten. Wir haben dann dort um 1970 ein Haus gebaut. Ich sass zu Hause und machte Heimarbeiten für meine Schwester, die eine Näherei hatte. Wir fuhren immer mit unserem Auto in die Ferien und sind in ganz Europa herumgekommen. Ab und zu ging es auch weiter fort: Mehrmals flogen wir nach Kanada, wo mein Mann Verwandtschaft hatte.»



Foto: Eddy Risch, Schaan

Anton Negele, Mauren

«Ich kam am 7. Dezember 1937 als erstes und einziges Kind meiner Eltern in Triesen zur Welt. Mein Vater war Schreiner und hatte ein kleines Unternehmen. Ich habe die Volksschule besucht und dann war ich zwei Jahre auf einer Landwirtschaftsschule. Mit 16 kam ich in die Weberei Jenny, Spoerry & Cie. in Triesen, wo ich mit dem Unterhalt der Garnmaschinen zu tun hatte. Schon mit 18 habe ich die Auto- und die Lkw-Prüfung gemacht. Das Lastwagenfahren habe ich bei einem Lastwagenfahrer gelernt. Ich machte die Prüfungen als Versicherung dafür, dass ich immer etwas zu arbeiten haben werde. Anschliessend arbeitete ich während 13 Jahren bei der Polsterei Lowa in Triesen. Mit einem grossen Lastwagen war ich für den Verkauf in der Schweiz zuständig. Im Winter übernachtete ich in Pensionen, im Sommer in der Lastwagenkabine. Dann war ich sieben Jahre bei der Küchenbaufirma Movanorm. Ich habe Küchen in die Schweiz und ins Tessin geliefert. In all den Jahren hatte ich nie einen Unfall. Nur einmal musste ich ein Bussgeld für zu schnelles Fahren zahlen – 20 Franken hat mich das damals gekostet.

Mit 21 heiratete ich. Meine Frau, die damals bei der Swarovski arbeitete, war vier Jahre älter als ich. Sie ist letztes Jahr gestorben. Ich habe zwei Buben und zwei Mädchen, die alle eine Lehre gemacht haben. Dazu kommen noch fünf Enkelkinder. 1967 haben wir in Triesen ein Haus gebaut. Den Bauplatz hatte ich von den Eltern. Zuerst, mit 20, hatte ich ein Fahrrad. Später habe ich ein Motorrad gekauft, das ich etwa drei Jahre hatte. Dann kamen die Autos. Ich kaufte Gebrauchtwagen, die ich selbst in Schuss gebracht habe, Autos von allen möglichen Marken: Ford, VW, Renault, Fiat, Opel, Jeep. In den 1980er Jahren habe ich meiner Frau ein Auto gekauft, so dass sie dann selbstständig Einkaufen fahren konnte. Ferien haben wir immer mit dem Auto gemacht, vor allem in Österreich, aber auch in Deutschland und in Italien. Unterwegs haben wir in Hotels übernachtet. Mit dem Flugzeug war ich einmal unterwegs, von Zürich nach Berlin. Das war in den 1960er Jahren – ein Ausflug mit dem Gesangsverein Triesen. Ich war 50 Jahre im Gesangsverein, und zwar als erster Tenor.

Mit 40 kam ich zu den Liechtensteinischen Kraftwerken, den LKW. Da war ich Mädchen für alles. Wir verlegten vor allem Hochspannungskabel. Ich fuhr immer mit dem Auto von Triesen nach Schaan, zur Zentrale der LKW. Mit 63 konnte ich in Pension gehen. Wenn Not am Mann war, habe ich allerdings auch noch später ausgeholfen. Bis zum Tod meiner Frau wohnte ich in unserem Haus. Weil ich den Haushalt dann nicht mehr alleine machen konnte, musste ich ins Heim. Im Triesner Heim war alles belegt, deshalb bin ich hier in Mauren gelandet. Als ich ins Heim kam, habe ich den Führerschein abgegeben. Schon mit 80 konnte ich nicht mehr richtig Auto fahren, es ging einfach nicht mehr. Dies war ein schwerer Verlust.»



Foto: Eddy Risch, Schaan

Gertrud Widmer-Nigg, Vaduz

«Mein Geburtsdatum ist der 27. November 1933. Ich hatte drei Brüder und zwei Schwestern. Ich war die Nachzüglerin. Meine Mutter war Vorarlbergerin. Mein Vater war Gipser auf dem Bau. Mit 50 hatte er einen Unfall und konnte dann nicht mehr richtig arbeiten. Zuerst wohnten wir im Altenbach in Vaduz zur Miete. Dann, 1939, haben wir in der Rütli gebaut. Wir hatten eine kleine Landwirtschaft mit ein paar Kühen, einer Sau und ein paar Hühnern. Im Sommer liefen wir immer barfuss. In der Schule hatte ich immer Einsen, trotzdem habe ich nie ein Lob erhalten. Man hat mich auch nicht auf die Realschule gelassen. Nach der Schule hütete ich eine Zeitlang die Kinder meiner Schwester. Sie war in Schaan zuhause, wo ich mit dem Postauto hinfuhr. Dann konnte ich auf die Handelsschule in Feldkirch. Während zwei Jahren fuhr ich bei jedem Wetter mit dem Velo von Vaduz nach Schaan und von dort mit der Eisenbahn nach Feldkirch. Es hatte damals auch noch sehr viel weniger Verkehr als heute.

Nach der Handelsschule kam ich zuerst zur Censor in Vaduz, die Prüf- und Messgeräte herstellte, dann zur Gerätebau-Anstalt in Balzers, wo ich unter anderem Auftragsbestätigungen erledigte. Mit 22 Jahren habe ich nach Walenstadt geheiratet, wo mein künftiger Mann Waffenmechaniker bei der Schiessschule war. Noch im gleichen Jahr habe ich bei ihm Autofahren gelernt. Ich war die erste, die in Walenstadt Autofahren konnte. Mit dem Familienauto bin ich von Walenstadt nach Balzers gependelt, später von Walenstadt nach Mühlehorn, wo ich bei der Baufirma arbeitete, die die Walenseestrasse baute. 1961 kam das erste Kind, 1963 das zweite, 1966 ein Mädchen, 1967 noch ein Mädchen und 1970 ein Sohn. 1956 haben wir in Walenstadt ein Häuschen gekauft. 1967 haben wir es wieder verkauft und dann gleichzeitig begonnen, selbst zu bauen. Zuerst hatten wir einen VW, dann einen Mercedes, den wir beim Weilenmann in Schaan gekauft haben. Den hatten wir dann 20 Jahre. Mein Mann wollte immer ein Auto. Er hat gesagt: Ich rauche nicht, ich trinke nicht, ich <weibere> nicht rum, also ein Auto muss schon sein. Mein Mann hat in der Freizeit Segelflugzeuge gebaut und ist auch mit ihnen geflogen. Bei der Garage Frommelt bekam er für 200 Franken den alten Buick des Fürsten. Diesen hat er dann zu einer Seilwinde für die Segelflugzeuge umgebaut. Nachdem mein Mann das Passagierbrevet für Motorflugzeuge gemacht hatte, konnte ich mit ihm mitfliegen. Ansonsten ist mein Mann am liebsten zuhause geblieben, Ferienreisen gab es nicht. 17 Jahre lang war ich im Panflötenchor in Eschen, später in Gamprin. Mit einer Freundin aus Walenstadt bin ich zu den Chorproben gefahren. Mal bin ich gefahren, mal ist sie gefahren. Mit dem Chor hatten wir Konzerte in der ganzen Schweiz, einmal wurden wir sogar nach Argentinien eingeladen. In den 1980er Jahren war ich häufig mit dem Alpenverein Liechtenstein unterwegs. Dann bin ich mit dem Auto von Walenstadt nach Vaduz gefahren.

1981, im Alter von 60 Jahren, wurde mein Mann frühpensioniert. Er konnte nach einer Operation die Hände nicht mehr bewegen. Er starb 2013, nachdem er über dreissig Jahre lang Patient gewesen war.

Am Schluss hatte ich einen Suzuki, mit dem ich überall hin gefahren bin. 2013 bin ich in eine Altenwohnung in Vaduz gezogen. Im gleichen Jahr habe ich das Autofahren aufgegeben. Ich musste einen Sehtest machen und dann hat es geheissen: Sie können nicht mehr fahren. Stattdessen war ich dann mit dem Postauto unterwegs. Seit einem Jahr bin ich nun im Altersheim.»



Foto: Eddy Risch, Schaan

Anton Moser, Mauren

«Mein Geburtsdatum ist der 22. Dezember 1933. Wir waren fünf Geschwister, ich war der mittlere. Aufgewachsen bin ich als Bergbauernbub im Weisstannental, und zwar in der Schwendi. Es war ein kleiner Bauernhof mit vier Kühen und 14 Geissen. Dazu hatten wir ein Stück Wald. Man hat ja noch mit Holz gefeuert. Damals gab es noch keine Strasse bis zum Haus. Wir mussten alles zu Fuss machen, alles tragen. Bis zum Dorf dauerte es ungefähr eine Stunde. Von der dritten Klasse an gingen wir während der Sommerferien auf die Alp, um das Vieh zu hüten. Die Ferien dauerten von Anfang Mai bis im Oktober – meine Schulbildung war mit diesen langen Absenzen offen gestanden nicht gerade die beste. Die Schule war auf dem halben Weg zum Dorf. Im Sommer marschierten wir zu Fuss, im Winter benutzten wir die Skier.

Nach der Schule kam ich ein Jahr zur Firma Stoffels in Mels. Für den Weg zwischen Mels und Weisstannen nahm ich das Postauto. Mit 19 Jahren ging ich von zuhause fort, und zwar nach Sevelen als Knecht zu einem Bauern. Nach der Rekrutenschule kam ich zu einer Textilmaschinenfabrik im zürcherischen Rüti. Von Rüti nach Weisstannen waren es etwa 80 Kilometer. Die bin ich oft mit dem Fahrrad gefahren. In Rüti arbeitete ich an einer Fräsmaschine. Nebenbei konnte ich die Gewerbeschule machen. In Rüti hatte ich ein kleines Zimmer in der Nähe der Fabrik. Mit 30 Jahren habe ich geheiratet, eine Liechtensteinerin mit Jahrgang 1934. Ich habe sie kennengelernt, als ich noch in

Sevelen arbeitete. Wir mussten mit dem Heiraten warten, bis wir genügend Geld auf der Seite hatten. Mit 34 sind wir nach Mels umgezogen, wo ich in einer Dépendance von Zellweger (Uster) Arbeit fand. Wir konnten günstig wohnen, weil ich in dem Block, in dem wir wohnten, zugleich Hauswart war.

1968 kam ich zur Hilti, wo ich Motorengehäuse für Bohrmaschinen hergestellt habe. Wir wohnten zuerst bei der Schwiegermutter in Vaduz. Für den Weg nach Schaan nahm ich das Velo. Wenn es ganz schlimm schneite, konnte ich einem Kollegen Bescheid sagen, der damals schon ein Auto hatte und der mich mitgenommen hat. 1969 habe ich in Vaduz zusammen mit meinem Schwager ein Zwei-Familien-Haus erstellt. Wir haben es gleich mit einer Garage gebaut, obwohl ich damals noch gar kein Auto hatte. Den Bauplatz hatten wir von der Schwiegermutter. Ich habe aushilfsweise in einer Garage gearbeitet, damit wir ein bisschen Geld hatten. Dort habe ich auch das Autofahren gelernt. 1970 war es so weit: Ich habe einen gebrauchten VW-Käfer erstehen können und war mächtig stolz.

1972 erkrankte meine Frau an Schizophrenie. Weil es damals noch keine guten Medikamente gab, wurde sie oft in Kliniken untergebracht, zum Beispiel in Pfäfers. Da war ich um das Auto froh. Meine Mutter hat mir damals im Haushalt geholfen. Meine beiden Töchter habe ich weitgehend selbst grossgezogen. 1990 kam die Scheidung. Im Moment kümmern sich die Töchter um meine ehemalige Frau. Die jüngere Tochter hat einen Ruggeller geheiratet und dort mit ihm ein Haus gebaut. 1995 konnte ich in ihre Einliegerwohnung einziehen. Im gleichen Jahr ging ich mit 62 in Frühpension. Wenig später lernte ich eine Nachbarin kennen, eine Witfrau, die dann zu meiner Lebenspartnerin geworden ist. 1997 bin ich bei ihr eingezogen. Heiraten konnten wir nicht, da sie sonst die Rente ihres ehemaligen Mannes verloren hätte. Wir hatten eine schöne Zeit. Zwölfmal waren wir mit dem Auto im Südtirol in den Ferien. Wir haben drei Flusskreuzfahrten gemacht und zwei Kreuzfahrten auf dem Meer, eine zu den kanarischen Inseln und eine nach St. Petersburg. Dazu eine Busfahrt durch ganz Skandinavien. Mit meiner Partnerin bin ich auch dreimal geflogen, unter anderem einmal nach Paris. Ausserdem war ich zur Kur in Ungarn, um dort mein Rheuma behandeln zu lassen. Mit 84 habe ich mir noch ein E-Bike gekauft und damit zweimal wöchentlich einen Ausflug von 50, 60 Kilometern gemacht. Ich habe in den letzten zwei Jahrzehnten nachgeholt, was ich vorher verpasst hatte. In den 1970er und 1980er Jahren verbrachte ich meine Ferien auf dem elterlichen Bauernhof und – wenn es hochkam – in einer Pension im Kanton Schwyz. Meine Partnerin war letztes Jahr nur dazu bereit, ins Heim nach Mauren zu ziehen, wenn ich mit ihr mitging. Sie ist vor fünf Monaten gestorben. Meine fünf Grosskinder kommen mich regelmässig besuchen und führen mich aus.

Das letzte Auto, das ich gekauft habe, war vor zehn Jahren ein Honda. Da ich technisch interessiert bin, war es ein Auto mit Hybridmotor. Einmal pro Woche fahre ich mit dem Auto von Mauren nach Ruggell, um das Grab meiner Partnerin zu besuchen. Ich hatte noch nie einen grösseren Unfall. Da meine Reaktionszeit nicht mehr so gut ist wie früher, muss ich beim Autofahren höllisch aufpassen. Ich habe mir vorgenommen, meinen Honda im Dezember dieses Jahres, das heisst mit meinem 88. Geburtstag, abzugeben. Mein 20-jähriger Enkel interessiert sich dafür.»



Foto: Eddy Risch, Schaan

Edeltraud Ospelt, Vaduz

«Ich kam am 14. Juni 1952 zur Welt. Mein Vater war ein Vaduzer, der in einer Glockengiesserei in Lindau arbeitete. Dort hat er auch meine Mutter, eine Bregenzerin, kennengelernt. Ich war die jüngste von drei Töchtern. Alle drei Geschwister sind ledig geblieben. Wir wohnten beim Roten Haus in Vaduz. Ich habe da über 60 Jahre lang in dieser einen Mietwohnung gelebt. Mein Vater starb kurz nach meiner Geburt. Da meine Mutter in eine Wäscherei arbeiten gehen musste, waren wir tagsüber meistens bei der Schwester meines Vaters in der Herrengasse, wo wir auch zu Mittag gegessen haben. Ein Cousin hatte eine Vespa, mit der ich manchmal mitfahren durfte. Die andern haben dann gerufen: Du darfst fahren und wir müssen laufen! Ich war acht Jahre auf der Volksschule. Für ein Mädchen, so hiess es damals, ist es nicht so wichtig, eine weiterführende Schule zu besuchen. Meine Tante hat mir manchmal 20 Rappen gegeben, so dass wir uns beim «Radflicker» für einen Tag ein Fahrrad ausleihen konnten. Dann konnte auch ich Radfahren wie die Reicheren. Damals konnten wir auch auf der Strasse spielen, weil es viel weniger Verkehr hatte als heute – das war schön.

Nach der Schule bin ich, im Alter von 14 Jahren, in die Bettfedernfabrik Dorbena im Mühleholz, in die damalige Hanauer & Schmidt, arbeiten gegangen. Auch meine beiden Schwestern arbeiteten dort. Am Anfang hat mich ein älterer Kollege zur Arbeit gefahren. Als der pensioniert wurde, hat ein Verwandter, ein Pensionist, uns zur Arbeit gefahren. Dieser Pensionist hat dann auch bei uns zu Mittag gegessen. Noch später habe ich das Postauto genommen. Für den Einkauf hatten wir eine Bäckerei mit Lebensmitteln in der Nähe. Dann kam ein Lebensmittelhändler mit einem Wagen vorbei. Später mussten wir ins Dorf runter einkaufen. Am Samstag hat uns ein Kollege in die Migros in Buchs gefahren, wo wir grössere Sachen einkaufen konnten.

Autofahren habe ich nie gelernt. Das Geld mussten wir zuhause abliefern, da blieb kein Geld für einen Autokauf. Eine Bekannte hatte einen VW, mit dem wir Ausflüge unternehmen konnten. In die Ferien fuhren wir mit dem Bus, einmal nach Kärnten, ein anderes Mal in die Steiermark. Einmal machte ich mit einem Bus eine Österreich-Rundfahrt. Unterwegs haben wir in Hotels übernachtet. Bis vor kurzem habe ich Kaffeefahrten gemacht, meistens in den Bregenzer Wald. Ich habe mich schon mit 60 pensionieren lassen. In der Dorbena bin ich zweimal hingefallen und dann nicht zum Doktor gegangen. Das ist gar nicht gut geheilt, so dass ich heute Mühe habe mit dem Laufen. Vor ein paar Jahren bin ich von der Couch runtergefallen und habe mir eine Oberschenkelhalsfraktur geholt. Obwohl ich im Spital gewesen bin, ist das Laufen nicht wieder zurückgekommen. Zuhause konnte ich nicht mehr Treppen steigen, so dass ich im November 2018 ins Heim Vaduz gekommen bin. Das Zimmer hat der Bub meiner Cousine vermittelt. Ich bin sehr gerne hier. Ich habe einen Rollator und einen Rollstuhl. Ausflüge sind fast nicht mehr möglich. Hin und wieder werde ich von einer Pflegerin im Rollstuhl ins Städtle gefahren.»



Foto: Eddy Risch, Schaan

Reinold Bachmann, Vaduz (1935–2022)

«Mein Geburtsdatum ist der 16. Dezember 1935. Meine Mutter war Rankweilerin. Sie kam 1938 nach Vaduz, weil sie einen Vaduzer heiratete, meinen Stiefvater. Dieser war Maurer und hiess Ospelt. Ich habe vier Stiefgeschwister, drei Brüder und eine Schwester. Wir wohnten im Mitteldorf in einem gemieteten Haus. Ich ging zur Fuss zur Schule, im Sommer oft barfuss. Nach acht Jahren Volksschule machte ich eine Lehre als Werkzeugmacher in Vaduz. Später kam ich als Mechaniker zur Hoval. Die Hoval war damals noch in der Herrengasse in Vaduz. Als sie an die Gemeindegrenze nach Triesen zog, ging ich weiterhin zu Fuss. Oft konnte ich mit den Werkbussen der Hoval mitfahren, die aus Vorarlberg kamen und die unten in der Herrengasse vorbeifuhren.

Ich war zwölf Jahre bei der Hoval. Anschliessend arbeitete ich 34 Jahre lang bei der Gemeinde Vaduz, zuerst als Platzwart beim Fussballclub Vaduz, dann beim Wasserwerk Vaduz. Im Jahr 2000 wurde ich pensioniert. 1957 habe ich geheiratet. Ich habe vier Kinder, zwei Buben und zwei Töchter. Von 1963 bis 1971 haben wir in Schaan gewohnt, in einer Wohnung, die der Hoval gehörte und die entsprechend günstig war. In der Zeit konnte ich jeweils mit einem Kollegen von Schaan nach Vaduz mitfahren. Die letzten drei Jahre bei der Hoval hatte ich dann ein Motorrad, eine Lambretta. Als ich zur Gemeinde kam, konnte ich mir mein erstes Auto leisten. 1975 habe ich mir einen alten VW gekauft. 1971 sind wir von Schaan nach Vaduz gezogen. Das Haus, in dem wir wohnten, gehörte der Gemeinde. 2002 sind wir in eine Mietwohnung am Dammweg gezogen. 2010 starb meine Frau. Im Juni 2020 kam ich ins Heim, weil ich den Haushalt am Dammweg nicht mehr selbst machen konnte.

Eigentlich hätte ich den Arbeitsweg zum Wasserwerk auch zu Fuss gehen können, aber wir hatten ein Auto, also habe ich es auch benutzt. Über Mittag konnte ich mit dem Fahrzeug des Wasserwerks nach Hause zum Essen fahren. Wenn das Wetter besser war, habe ich das Fahrrad genommen. Auch nach der Pensionierung bin ich immer viel Fahrrad gefahren, bis es nicht mehr ging. Der Rücken machte Probleme. Ich bin bis 2020 Auto gefahren. Dann, als ich hierher kam, habe ich den Führerschein abgegeben – ich konnte die Schulter nicht mehr richtig heben. Wenn wir früher mal zum Einkaufen fuhren, nach Schaan oder nach Buchs, nahmen wir das Auto, kleinere Läden gab es damals noch in fussläufiger Distanz.

In die Ferien ging es meist mit dem Auto, nach Italien oder nach Österreich. Meine Frau war Österreicherin. Sie stammte aus Bludenz. Auf den Reisen haben wir in Hotels übernachtet. Geflogen sind wir auch, einmal nach Mallorca, zweimal nach Griechenland, sechsmal nach Antalya in der Türkei. Die Kinder waren damals schon ausgeflogen. Meine Frau hatte multiple Sklerose, sie war 35 Jahre lang krank. Am Schluss war sie im Rollstuhl. Wir haben den Rollstuhl auch in die Ferien mitgenommen, bis es dann nicht mehr ging. Als meine Frau schon nicht mehr richtig laufen konnte, haben wir ihr noch ein Dreirad gekauft und sind so unterwegs gewesen. Später gab es dann Ausflüge bis nach Bad Ragaz: sie im Elektrorollstuhl und ich auf dem Fahrrad. Manchmal machte sie auch alleine Ausflüge. Wenn die Batterie leer gewesen ist, hat sie mich angerufen und sich dann abholen lassen. Die letzten Jahre ihres Lebens war sie in Schaan in einem Pflegeheim.»



Foto: Eddy Risch, Schaam

Helene Gmeiner, Schaam

«Mein Geburtsdatum ist der 29. März 1942. Meine Mutter ist ledig geblieben. Meinen Vater habe ich nie kennengelernt – er ist im Krieg gefallen. Mit zwei Jahren bin ich zu einer Ziehmutter gekommen, nach Bezau im Bregenzer Wald. Ich hatte vier Jahre Volksschule, vier Jahre Hauptschule und zwei Jahre Haushaltungsschule. In die Schule ging ich selbstverständlich zu Fuss. Ein Weg war etwa eine halbe Stunde. Mit 17 wurde ich Strickerin. Zuhause habe ich mit einer Strickmaschine Strumpfhosen, Jacken und Pullover hergestellt. Mit 20 bin ich von zuhause weg und nach Bregenz gezogen. Zufällig fand ich eine Stelle als Haushälterin. Einkaufen ging ich damals immer zu Fuss. Dann kam ich für fünf Jahre als Haushälterin zum Treuhänder Dr. Werner Walser in Schaan. Für den Umzug von Bregenz nach Schaan brauchte ich nur einen Koffer: Darin hatte alles Platz. Auch in Schaan kaufte ich immer zu Fuss ein. Ich habe jeweils den Hund von Dr. Walser mitgenommen, um ihn spazieren zu führen. Ich habe schon damals bei einem befreundeten Fahrlehrer Autofahren gelernt, und zwar in einem VW. Für ein eigenes Auto hatte ich allerdings kein Geld.

1970 habe ich einen Schaaner Landwirt geheiratet. Dadurch bin ich auch Liechtensteinerin geworden. Nun konnte ich den Wagen meines Mannes benutzen. Mein Mann hatte ein Auto und mehrere Traktoren. Wir hatten zwei Kinder – sie fuhren mit dem Fahrrad zur Schule, der Hof lag ja einen bisschen ausserhalb von Schaan in Richtung Rhein. Ferien habe ich nie gekannt: Es gab einfach immer etwas zu tun. Auch Ausflüge haben wir kaum gemacht. Meine weiteste Fahrt ging bis nach Kloten: Da habe ich meine Tochter am Flughafen abgeholt. Einen Unfall hatte ich nie. 2016 ist mein Mann gestorben. Ein Verwandter ist jetzt auf dem Bauernhof. Kurz nach dem Tod meines Mannes habe ich das Autofahren aufgegeben.»



Foto: Eddy Risch, Schaan

Sepp Ming, Schaan

«Ich kam am 1. Juni 1937 zur Welt. Ich hatte vier Schwestern, die alle älter waren als ich. Aufgewachsen bin ich in Gams. Mein Vater war Käser. Ich hatte sechs Jahre Volksschule und zwei Jahre Sekundarschule. Der Schulweg war 20 bis 30 Minuten lang, wenn man geblödel hat, auch länger. Gefährlich war der Schulweg nicht. Es gab ja noch praktisch keinen Verkehr. Dann habe ich in Buchs eine Heizung-Sanitär-Ausbildung gemacht. Ich bin insgesamt 43 Jahre lang bei diesem einen Unternehmen geblieben. Mit 21 habe ich eine Schaanerin geheiratet und bin nach Schaan gezogen, wo ich bis heute wohne. Meine Frau stammte ursprünglich aus Italien, vom Lago Maggiore. Zuhause haben wir Italienisch gesprochen. Da wir drei Buben hatten, war anfänglich Schmalhans angesagt. Meine Frau hat damals als Zusatzverdienst Pullover gestrickt und verkauft. Sie starb 2008. Wir waren 17-mal in den Ferien am Meer in Rimini.

Bis 26 bin ich mit meinem Rennvelo von Schaan nach Räfis gefahren, wo der Betrieb war. Zwischen 26 und 32 hatte ich ein Moped, auch für Kundenbesuche. Dann hat mir mein Chef die Fahrschule bezahlt und mir zuerst einen Wagen zur Verfügung gestellt, bis ich mit 33 selbst einen Wagen kaufen konnte, einen VW. Mit dem habe ich dann Kilometer gefressen. Wir hatten Kundschaft im Toggenburg, im Rheintal, zum Teil auch im Bündnerland und im Tessin. Ich bin nie gerne Auto gefahren. Meine Frau wollte nie Autofahren lernen, sie hatte ein Fahrrad. Mit 61 habe ich als Pächter die Minigolf-Anlage in Vaduz übernommen. Ich war Gründungsmitglied im Club. Bis ich 69 war, bin ich auf der Anlage geblieben. Für den Weg von Schaan nach Vaduz hatte ich einen Jeep. In dem konnte ich auch die Sachen transportieren, die man auf der Minigolf-Anlage brauchte.

Ich habe in Schaan immer zur Miete gewohnt, zuerst in einem Einfamilienhaus mit Garage, dann in einer Drei-Zimmer-Wohnung, dann in einer Seniorenwohnung. Trotzdem habe ich mich nie einbürgern lassen, ich bin noch immer Schweizer, anders als meine Kinder. Das Auto habe ich vor fünf Jahren abgegeben, weil ich plötzlich doppelt gesehen habe. Ich wollte niemanden gefährden. Nach meiner späten Pensionierung mit 69 bin ich noch während sechs, sieben Jahren täglich 20, 30 Kilometer Velo gefahren, die Decke wäre mir sonst auf den Kopf gefallen. Im Winter hatte ich sogar einen Hometrainer. Seit zwei Monaten bin ich nun hier im Heim. Obwohl ich zwei Krebserkrankungen hatte, nämlich 2006 und 2010, kann ich sagen: Ich habe in meinem Leben immer Glück gehabt.»

LITERATURVERZEICHNIS

- Amt für Statistik (Hrsg.), Fahrzeugstatistik. Bestand 30. Juni 2020, Vaduz 2020.
- Amt für Statistik (Hrsg.), Landwirtschaftsstatistik 2020, Vaduz 2021.
- Amt für Statistik (Hrsg.), Volkszählung 2015, Bd. 3 (Verkehr), Vaduz 2017.
- Amt für Statistik (Hrsg.), Volkszählung 2015, Bd. 5 (Gebäude und Wohnungen), Vaduz 2017.
- Amt für Volkswirtschaft des Fürstentums Liechtenstein (Hrsg.), Volkszählung vom 2. Dezember 1980, Bd. 4 (Pendler, Arbeits- und Schulweg, Verkehrsmittel), Vaduz 1985.
- Beck, Peter; Lorenz, Thomas, Raumentwicklung Liechtenstein. Gestalten statt nur geschehen lassen. Hrsg. von der Stiftung Zukunft.li. Ruggell 2019, abrufbar unter: www.stiftungzukunft.li.
- Beer, Lothar, Der Eisenbahnbau in Liechtenstein, in: Bauen für Liechtenstein, Vaduz 2000, S. 140–173.
- Bericht und Antrag der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend die Kenntnisnahme der Resultate der Variantenprüfung zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan sowie des weiteren Vorgehens, Nr. 84/2021.
- Betriebszählung 1955, Hefte 1 bis 3, hrsg. vom Amt für Statistik, Vaduz o.J.
- Brunhart, Andreas, Liechtenstein ist weltweiter Spitzenreiter, in: Wirtschaft Regional vom 24.1.2020.
- Brunhart, Arthur, Das Amtshaus in Balzers [1852–1997], in: Balzner Neujahrsblätter, Jg. 1998, S. 5–8.
- Büchel, Franz, Beiträge zur Geschichte 842–1942. Gemeinde Balzers, Vaduz 1987.
- Bundesamt für Statistik (Hrsg.), Arealstatistik Fürstentum Liechtenstein, 1984–1996–2002–2008–2014, Neuenburg 2015, S. 10 (auch unter: <https://www.llv.li/files/abi/pdf-llv-abi-arealstatistik-resultate.pdf>, abgerufen am 23.8.2021).
- Die Gewerbebetriebe im Fürstentum Liechtenstein. Betriebszählung 1929, hrsg. vom Amt für Statistik, Vaduz 1990 (2. Auflage).
- Eisner, Manuel; Güller, Peter, Mobilität und Lebensqualität, in: Handbuch der schweizerischen Volkskultur, hrsg. von Paul Hugger, Bd. 3, S. 1219–1240, Zürich 1992.
- Ella Risch, in: 60PLUS, das Liechtensteiner Seniorenmagazin, Nr. 2 vom Juli 2021, S. 30–35.
- Frommelt, Christian (2022): Fahrradnutzung in Liechtenstein. Sonderauswertung der Sportumfrage und weitere Materialien. Liechtenstein-Institut, Gamprin-Bendern.
- Frommelt, Fabian, Ein Blick zurück – Der Zeppelin in Liechtenstein, in: 160 im Quadrat, vom Liechtenstein-Institut und der Universität Liechtenstein herausgegebenes Wissenschaftsmagazin, Bendern/Vaduz 2020, S. 13.
- Liechtensteinische Betriebszählung 1965. Industrie und Gewerbe, hrsg. vom Amt für Statistik, Vaduz 1968.
- Liechtensteinische Motorfahrzeugkontrolle (Hrsg.), Verzeichnis der Halter von Motorfahrzeugen im Fürstentum Liechtenstein, Vaduz März 1951, Landesbibliothek (mit handschriftlichen Korrekturen und Nachträgen).
- Lorenz, Thomas; Quaderer, Doris; Hermann, Johanna, Impuls Frauenerwerbstätigkeit, Ruggell 2021 (www.stiftungzukunft.li).
- Marxer, Veronika, 100 Jahre Innovation. 100 Jahre Kaiser. Zur Geschichte der Kaiser AG 1913–2013, Schaanwald 2013.
- Marxer, Wilfried, Mobilität und Verkehr – Ergebnisse einer mehrstufigen Umfrage. Studie im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur, Wirtschaft und Sport der Regierung des Fürstentums Liechtenstein, Bendern 2020 (www.liechtenstein-institut.li).
- Marxer, Wilfried, Volksabstimmung «S-Bahn» vom 30. August 2020. Ergebnisse einer Onlineumfrage, abrufbar unter: www.liechtenstein-institut.li.
- Menschen, Bilder und Geschichten. Mauren von 1800 bis heute, 5 Bde., hrsg. von Herbert Oehri, Mauren 2007.

- Merki, Christoph Maria, Der holprige Siegeszug des Automobils, 1895–1930. Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz, Wien usw. 2002.
- Merki, Christoph Maria, Die Geschichte der liechtensteinischen Aussenpolitik seit 1950, Bendern 2020, abrufbar unter: www.liechtenstein-institut.li.
- Merki, Christoph Maria, Fahrrad, in: <https://hls-dhs-dss.ch>, abgerufen am 29.3.2021.
- Merki, Christoph Maria, Infrastrukturen Liechtensteins. Eine wirtschaftsgeschichtliche Betrachtung, Bendern 2020, abrufbar unter: www.liechtenstein-institut.li.
- Merki, Christoph Maria, Wirtschaftswunder Liechtenstein. Die rasche Modernisierung einer kleinen Volkswirtschaft im 20. Jahrhundert, Vaduz/Zürich 2007.
- Meyer, Benedikt, Im Flug. Schweizer Airlines und ihre Passagiere, 1919 – 2002, Zürich 2015.
- Motorfahrzeugkontrolle Vaduz [Hrsg.], Motorfahrzeug-Verzeichnis Fürstentum Liechtenstein, Stand vom 30. April, Vaduz 1970.
- Ospelt, Joseph, Der 1866er Feldzug des fürstlich-liechtensteinischen Bundeskontingentes, in: Jahrbuch des Historischen Vereins für das Fürstentum Liechtenstein, Jg. 1924, S. 39–76.
- Rheinberger, Rudolf, Dr. med. Rudolf Schädler, 1845 bis 1930. Seine Tätigkeit als Arzt und sein Wirken im Dienste der Öffentlichkeit, in: Jahrbuch des Historischen Vereins für das Fürstentum Liechtenstein, Bd. 92 (1994), S. 149–199.
- Scarnato, Marcello, Ist der Nulltarif bei öffentlichen Verkehrsunternehmen eine Lösung? Dargestellt am Beispiel Liechtensteins, Diplomarbeit an der HSG, Schaan 1992 (MS).
- Schild, Heinz, Liechtenstein wurde am Perron stehen gelassen. Zu einem nicht realisierten Bahnprojekt zwischen Schaan und Landquart, in: Jahrbuch des Historischen Vereins für das Fürstentum Liechtenstein, Bd. 113 (2014), S. 93–106.
- Seger, Otto, 50 Jahre im Dienste des Autofahrers. Automobilclub des Fürstentums Liechtenstein (ACFL), Vaduz 1975.
- Statistisches Jahrbuch 1977.
- Statistisches Jahrbuch Liechtensteins 2021.
- Stiftung Zukunft.li (Hrsg.), Fokus Road Pricing. Ein System zur effizienten Nutzung der Strasseninfrastruktur, Ruggell 2020, abrufbar unter: www.stiftungzukunft.li.
- Vogt, Emanuel, Mier z Balzers. Wie es früher bei uns war, 3 Bde., Vaduz 1995–1998.
- Zwiefelhofer, Thomas (Hrsg.), «... nach dem bedrohten Vaterlande.» Josef Zwiefelhofer – Meine Kriegserlebnisse 1914–1918, Vaduz 2019.
- Historisches Lexikon des Fürstentums Liechtenstein online (eHLFL) (<https://historisches-lexikon.li>):**
- Beer, Lothar, «Eisenbahn», <https://historisches-lexikon.li/Eisenbahn>, abgerufen am 9.4.2021.
- Biedermann, Klaus, «Fahrrad», in: <https://historisches-lexikon.li/fahrrad>, abgerufen am 17.12.2021.
- Biedermann, Klaus, «Strassen und Wege», https://historisches-lexikon.li/Strassen_und_Wege, abgerufen am 11.6.2021.
- Biedermann, Klaus, «Transportwesen», <https://historisches-lexikon.li/transportwesen>, abgerufen am 25.1.2021.
- Biedermann, Klaus, «Verkehr», in: <https://historisches-lexikon.li/verkehr>, abgerufen am 28.6.2021.
- Falk, Hansjakob, «Flugplatz», in: <https://historisches-lexikon.li/flugplatz>, abgerufen am 3.1.2022.
- Mayr, Ulrike; Vogt, Paul, «Balzers», in: <https://historisches-lexikon.li/balzers>, abgerufen am 1.2.2022.
- Redaktion, «Post», in: <https://historisches-lexikon.li/post>, abgerufen am 9.4.2021.



Liechtenstein-Institut · St. Luziweg 2 · 9487 Gamprin-Bendern · Liechtenstein
T +423 / 373 30 22 · info@liechtenstein-institut.li · www.liechtenstein-institut.li

ISBN 978-3-9523-4347-0