



Die Strasse zwischen Mauren und Schaanwald vermutlich Ende der 1980er-Jahre. Damals bestand sie quasi nur aus einem Teerbelag. (Fotos: «Volksblatt»-Fotoarchiv)



Dasselbe Strassenstück heute. Nunmehr säumen Bäume, Trottoirs und Strassenlaternen den Fahrbahnrand. Auch die Verkehrsinsel ist neu. (Foto: Michael Zanghellini)

Ein Millionenprojekt in der Endlosschleife: Der Strassenbau

Infrastruktur Ein moderner Staat braucht moderne Verkehrswege. Das wurde Liechtenstein im frühen 20. Jahrhundert bewusst. Gleichzeitig stand das Land aber einer Aufgabe gegenüber, bei dem es keine Kosten und Mühen scheuen durfte.

VON MICHAEL WANGER

Schleppender Verkehr vor der Vaduzer Rheinbrücke, Stau im Schaaner Zentrum oder einfach nur eine kilometerlange Blechlawine zwischen Eschen und Bendern – die Liechtensteiner haben sich allmählich an diese Szenarien gewöhnt. Zu lange schon ist das grosse Verkehrsaufkommen eine Knacknuss in Sachen Infrastruktur. Doch dabei liesse sich dieses Problem so einfach unterbinden: Ohne Strassen kein Verkehr. Was sich wie ein Schildbürgerstreich anhört, war jahrhundertlang eine Tatsache.

Bis ins späte 18. Jahrhundert war die Reichsstrasse von Balzers bis Schaanwald der einzige befahrbare Weg in Liechtenstein. Dennoch



Obwohl das Strassennetz seit 20 bis 30 Jahren «vollendet» ist, ändert sich dessen Erscheinungsbild immer wieder. Hier die Eintrachtkreuzung in Eschen 1986.

glich sie mehr einem Saum- und Karrenweg als einer Strasse. Aus diesem Grund häuften sich mit der Zeit auch die Beschwerden. Zudem geriet der Liechtensteiner Abschnitt der Reichsstrasse immer mehr in einen schlechten Zustand. Das zwang das Land dazu, den Weg zwischen 1770 und 1784 zur Strasse umzubauen. Das war aber leichter gesagt als getan, denn Strassenbau war damals noch mühevoller Fronarbeit. Das heisst, dass die Bevölkerung noch mitanpacken musste. Der Ausbau der Reichsstrasse bildete den Grundstein für das moderne Strassennetz Liechtensteins. Rund 30 Jahre später verfügte das Land über 50 Kilometer an Strassen. 1890 waren es bereits 90 Kilometer. Bis dahin war beispielsweise auch eine Strassenverbindung nach Triesenberg entstanden. Dazu gehörte unter anderem die erste Tunnelver-

bindung ins Liechtensteiner Alpengebiet: Der Kulm-Tunnel. Zu diesem Zeitpunkt war der Strassenbau schon längst Sache der öffentlichen Hand, denn der Frondienst war ab 1848 nicht mehr notwendig. Seither kümmerten sich sogenannte Wegmacher um den Unterhalt. Um die Jahrhundertwende gab es in Liechtenstein 15 davon.

Autos verursachten «Staubplage»

Die Strassen entsprachen aber weiterhin nicht den Standards, wie wir sie heute kennen: Bis in die 1920er-Jahre gab es im Fürstentum ausschliesslich Kiesstrassen. Das, obwohl das Strassennetz bis 1927 bereits 165 Kilometer lang war. Diese Art von Strassen mag zwar praktisch für Fuhrwerke gewesen sein, nicht aber für Automobile. Als immer mehr Motorfahrzeuge aufkamen, beklagten sich viele Anwohner über

den aufgewirbelten Staub. Daraufhin beschaffte sich das Land eine Dampfwalze für 25 000 Franken. Mit dieser war es nun möglich, die Landstrasse zu asphaltieren. Die Dorfstrassen kamen erst in den 1950er-Jahren an die Reihe.

Der Fortschritt hatte wie immer seinen Preis. Alleine in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg verschlang der Bau und Unterhalt der Strassen jährlich 10 Prozent des gesamten Staatshaushalts. Diese Ausgaben stiegen drastisch an, als das Land die Fahrbahnen ab 1929 systematisch asphaltieren liess. Im Jahr 1938 kostete der Unterhalt beispielsweise schon rund 727 700 Franken, was 23 Prozent des Staatshaushalts entsprach. Dieses grosse Bauvorhaben ging allerdings Hand in Hand mit der sogenannten Arbeitsbeschaffung. Während der 1930er-Jahre war die Arbeitslosigkeit nämlich sehr hoch. Land und Gemeinden liessen die Strassen gleich an mehreren Stellen gleichzeitig ausbessern, so dass es in jeder Gemeinde genügend Arbeit für die Bauarbeiter gab. Während des Zweiten Weltkriegs gingen die Ausgaben für den Strassenbau stark zurück, zumal die Arbeitslosigkeit ohnehin kein grosses Thema mehr war.

700 Millionen Franken in 63 Jahren

In den Jahrzehnten danach schwankten die Ausgaben zwischen niedrigen 2 Prozent bis hin zu wuchernenden 22 Prozent des Staatshaushalts. Nichtsdestotrotz dauerte es bis Mitte der 1970er-Jahre, bis auch die letzten Gemeindestrassen einen Asphaltbelag hatten. Anschliessend sanken die jährlichen Kosten aber endgültig – auch langfristig. Hinzu

kommt, dass das Strassennetz seit etwa 30 Jahren als «erstellt» gilt. Bis es soweit war, hatte das Land aber weder Kosten noch Mühen gescheut: Von 1924 bis 1987 flossen nämlich umgerechnet 700 Millionen Franken in den Bau und Unterhalt von Strassen.

Heute sind diese Ausgaben kaum mehr erwähnenswert. Zwar beliefen sich die Kosten in den vergangenen fünf Jahren jährlich auf 4 bis 7 Millionen Franken, doch in Bezug auf den Staatshaushalt entspricht das nicht einmal mehr einem Prozent.

Sommerserie

Der Historiker Christoph Maria Merki, Projektmitarbeiter am Liechtenstein-Institut, hat im Auftrag des Infrastrukturministeriums die Entstehungsbedingungen und die wirtschaftliche Relevanz von zwölf – heute selbstverständlichen – Infrastrukturen aufgearbeitet. Das «Volksblatt» stellt diese in einer Beitragsreihe vor.

Bereits erschienen

- Rheinschutzbau (13. Juli)
- Rüfeverbauungen (15. Juli)
- Rheinbrücken (20. Juli)
- Telekommunikationsnetz (22. Juli)
- Strassennetz (27. Juli)

Weitere Beiträge

- Binnenkanal
- Liechtensteinische Landesbank
- Stromnetz
- Freiwillige Feuerwehr
- Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHV)
- Öffentlicher Busverkehr
- Eisenbahn