

Wo heute sichere Brücken den Rhein überspannen, setzten bis vor 150 Jahren Menschen in waghalsigen Aktionen mit einer Fähre über. (Foto: Michael Zanghellini)

Von der Fähre zur Betonbrücke

Grenzverkehr Gleich, ob zu Fuss, mit dem Auto oder mit dem Zug, heute können wir den Rhein in Liechtenstein an zehn verschiedenen Orten überqueren. Der Weg bis zu diesem Standard war geprägt von Pionierleistungen und Rückschlägen.

VON MICHAEL WANGER

Es ist immer wieder dasselbe Spiel: Werktags, wenn der Feierabendverkehr beginnt, staut es sich von den Autobahn- Ein- und Ausfahrten her in alle Richtungen. Auf den Rheinbrücken geht dann meist gar nichts mehr. Alleine die Brücke bei Bendern überqueren täglich über 17 000 Fahrzeuge. Kein Wunder, dass es an diesen Knotenpunkten schnell zu Überlastungen kommt. Jeder, der schon einmal inmitten einer solchen Kolonne stand, weiss, wie lästig das sein kann. Was aber die Wenigsten wissen, ist, dass wir quasi auf hohem Niveau jammern. Den Rhein zu überqueren war nämlich nicht immer schon so einfach. Man bedenke, dass dies bis 1868 lediglich mit einer Fähre möglich war.

Kein Damm, keine Brücke

Eine Brücke war damals noch kein Thema. Genauer gesagt war es nicht einmal möglich: Da der Rhein damals noch nicht eingedämmt war, mäandrierte er ständig, was bedeutet, dass sich seine Ufer immer wieder änderten. So setzte die Bevölkerung erst auf Fähren. Deren Betrieb lässt sich bis ins Jahr 860 zurückverfolgen. Und obwohl eine Überfahrt nicht ungefährlich war, gab es im 19. Jahrhundert vier ständige Fährstellen: In Balzers, Vaduz, Bendern und Ruggell. Letztere blieb sogar bis 1918 in Betrieb. Warum Liechtenstein so lange ausharrte, lag aber nicht nur daran, dass es für Brücken einen Damm brauchte, sondern weil die Menschen schlichtweg keinen Grund

hatten, das andere Rheinufer zu besuchen.

Bis ins 19. Jahrhundert hatte der Grenzverkehr keine grosse Bedeutung, zumal es immer wieder politische und konfessionelle Differenzen zwischen Liechtenstein und der Region Werdenberg gab. Auch wirtschaftlich musste sich das Fürstentum nicht um den Verkehr sorgen. Es besass nämlich eine weitaus wichtigere Nord-Süd-Verbindung als die Nachbarn: Die alte Reichsstrasse. Mit dem Bau der Schollbergstrasse in den Jahren 1821/22 begann sich das Blatt allerdings zu wenden. Im Gegensatz zum liechtensteinischen Pendant waren auf der neuen, linksrheinischen Strasse keine Zölle und Weggelder mehr nötig. Ausserdem mussten Reisende nun nicht mehr den Luziensteig überqueren. Als 1858/59 die Eisenbahnlinien zwischen Chur und Rorschach sowie Sargans und Rapperswil entstanden, versank die alte Reichsstrasse endgültig in der Bedeutungslosigkeit.

In dieser Zeit kam ein weiterer Faktor hinzu: Liechtenstein vertiefte die geschäftlichen Beziehungen mit der Schweiz, die Industrialisierung hielt Einzug und der Verkehr nahm zu. So entstanden 1868 - kurz nach dem Bau des Rheindamms - die ersten Brücken. Dennoch gab es noch letzte Hindernisse. Bis zum Zollvertrag von 1924 waren die Tore an den Brücken nachts geschlossen. Zudem kontrollierten österreichische Beamte die Grenzübergänge. Dennoch: Diese Art der Überquerung war um einiges bequemer, als mit den wackeligen Fähren.

Innerhalb von drei Jahren schossen zwischen Liechtenstein und der Region Werdenberg vier Rheinbrücken aus dem Boden. Die erste konnte die Gemeinde Schaan 1868 dem Verkehr übergeben. Acht Tage später folgte die Brücke zwischen Bendern und Haag. Und 1871 eröffneten am selben Tag die Übergänge zwischen Vaduz und Sevelen sowie Balzers und Trübbach. Ruggell und Salez lagen noch ein halbes Jahrhundert voneinander getrennt, ehe 1929 auch dort der Verkehr sicher über den Rhein anrollte. Der Landtag unterstützte den Bau jeder Brücke mit 10 000 Franken aus der Landeskasse. Die restlichen Kosten mussten sich die betreffenden Gemeinden teilen.

Auf wackeligen Beinen

Es sollte nicht lange dauern, bis die Euphorie um die neuen Strassenverbindungen bröckelte. Jede Brücke schien vom Pech verfolgt. Seit 1868 gingen nämlich acht Bauwerke verloren: Eines musste abgerissen werden, drei stürzten ein und ganze vier fielen einem Feuer zum Opfer. Wohlgermerkt waren zwei dieser Bauwerke nicht einmal aus Holz. Die stählerne Eisenbahnbrücke verlor den Kampf gegen die Rheinflut von 1927, während die Betonbrücke in Schaan 1970 wegen Unterspülung einknickte. Letzter verbliebener Zeitzeuge ist die Holzbrücke zwischen Vaduz und Sevelen aus dem Jahre 1901. Sie ist heute die letzte verbliebene ihrer Art, die den Alpenrhein überquert.

Inzwischen verbinden vier Autobrücken Liechtenstein mit der Schweiz. Sie befinden sich an wichtigen Kno-

tenpunkten für Wirtschaft und Personenverkehr. Zwei Faktoren, die bis vor 200 Jahren niemanden kümmerte. Nun kommen in der Bevölkerung neue Bedürfnisse in Sachen Rheinüberquerung auf: Immer mehr setzen auf den Langsamverkehr. In den vergangenen elf Jahren gesellten sich daher zwei neue Brücken zu ihren «grossen Schwestern» hinzu. In Schaan und Vaduz überspannen seither Langsamverkehrsbrücken den Rhein.

Sommerserie

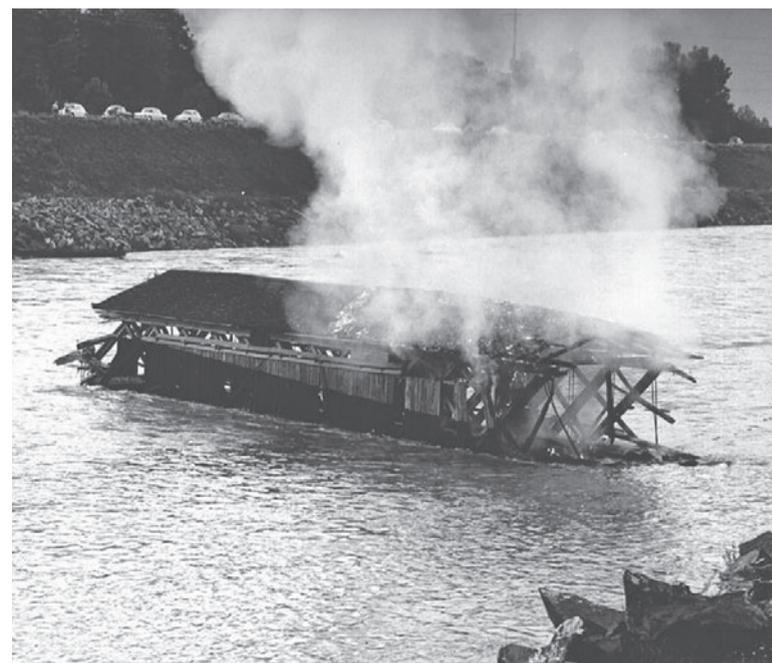
Der Historiker Christoph Maria Merki, Projektmitarbeiter am Liechtenstein-Institut, hat im Auftrag des Infrastrukturministeriums die Entstehungsbedingungen und die wirtschaftliche Relevanz von zwölf - heute selbstverständlichen - Infrastrukturen aufgearbeitet. Das «Volksblatt» stellt diese in einer Beitragsreihe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

Bereits erschienen

- Rheinschutzbau (13. Juli)
- Rüfeverbauungen (15. Juli)
- Rheinbrücken (20. Juli)

Weitere Beiträge

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



Oftmals reichte nur ein Funke aus: Feuerbrünste waren ein Schicksal, das gleich vier Brücken in Liechtenstein ereilte. (Fotos: «Volksblatt»-Fotoarchiv)



Da die ersten Rheinbrücken noch in den Kinderschuhen standen, liess ihre Stabilität oftmals zu wünschen übrig. Auf diesem Foto ist die Holzbrücke bei Bendern zu sehen.