

Damals, als «dr Hüsler» noch der einzige Buschauffeur im Land war

Von A nach B Schon immer war der Busverkehr der stärkste Pfeiler des öffentlichen Verkehrs in Liechtenstein. Aber trotz grosser Nachfrage ist die Geschichte des Linienverkehrs von zahlreichen Krisen geprägt. Diese sind meist finanzieller Natur.

VON MICHAEL WANGER

Leime-grüne Linienbusse. Die einen profitieren von ihnen, den anderen sind die trägen Verkehrsteilnehmer ein Dorn im Auge. Nichtsdestotrotz gehören sie heute zum Alltag auf Liechtensteins Strassen - und sie taten es schon immer. Den öffentlichen Busverkehr gab es hierzulande nämlich schon lange bevor Autos und Motorräder für jeden erschwinglich wurden. Die Geschichte des Linienverkehrs beginnt nämlich im Jahr 1922. Mit dem frisch geschlossenen Postvertrag mit der Schweiz war die Grundlage für den öffentlichen Verkehr geschaffen. In den folgenden Jahrzehnten war das Nachbarland dafür auch für den Betrieb des Postautobetriebs zuständig.

Der erste und lange Zeit auch einzige Buschauffeur Liechtensteins war der Schweizer Alfred Hüsler. Er legte täglich 125 Kilometer zurück, unterhielt einen 20-Plätzer sowie einen Reservewagen und musste die Post von Postamt zu Postamt bringen. Hinzu kommt, dass Hüsler selbst die Haftpflichtversicherung mit eigenen Mitteln decken musste. Für all diese Dienste erhielt der Chauffeur im ersten Jahr nur 17 000 Franken. Deshalb klagte Hüsler bereits ein Jahr später, dass er sich unter diesen Umständen buchstäblich Verluste einfährt. Anschliessend stieg seine Entschädigung auf 19 400 Franken. Das Busnetz bestand damals aus einer Unterland- und einer Oberlandlinie. Seit 1925 gehört auch Buchs zum Netz. 1927 folgte zudem eine Verbindung von Balzers nach Trübbach. Zur selben Zeit musste sich Hüsler - auf Drängen der Post - ein neues Fahrzeug beschaffen. Sie erhöhte dessen Entschädigung deshalb auf rund 26 300 Franken.

Mehr Busse gleich mehr Probleme

Zwischen 1927 und 1928 erfolgte dann die Neuorganisation des Postautoverkehrs: Da mit Feldkirch nun auch eine österreichische Ortschaft zum Liniennetz gehörte, durfte die Fahrten dorthin auch ein österreichischer Betreiber übernehmen: Franz Josef Barbisch aus Rankweil. Eine Konzession erhielt auch Alfred Hüsler, der fortan aber nur noch für das Oberland verantwortlich war. Dank dieser Umstrukturierung konnte das Land erheblich Kosten einsparen. Es senkte die Fahrtaxen von 12 auf 8 Rappen pro Kilometer. Damit verloren beide Konzessionsinhaber den Boden unter den Füssen.



1986, als dieses Foto entstand, war vom heutigen Busbahnhof in Schaan noch keine Spur. Der moderne Busterminal steht heute dort, wo sich auf dem Foto das alte Gebäude im Hintergrund, der «Buurabund», befand. (Fotos: VB-Fotoarchiv)

Besonders Hüsler liess seine Busse zunehmend verwahten, da er sich deren Unterhalt nicht mehr leisten konnte. Und da er nur von den Taxeeinnahmen lebte, fuhr er oftmals mit überfüllten Postautos.

Doch die beiden Konzessionsinhaber sollten nicht die einzigen bleiben - auch nicht in Sachen Geldnot: 1929 richtete die Post eine Buslinie von Sevelen über Vaduz nach Triesenberg ein. Den Auftrag erhielten die Liechtensteiner Unternehmer Otto und Eugen Frommelt. Die Freude über dieses Vorrecht war aber nur von kurzer Dauer, denn bereits nach wenigen Monaten baten sie den Landtag und die Regierung um finanzielle Unterstützung. Zweitere erlaubte den beiden Brüdern deshalb, bei «fremden» Fahrgästen einen Aufpreis von 60 Prozent zu verlangen.

Nur noch einheimische Fahrer

Die hohe Arbeitslosigkeit Anfang der 1930er-Jahre brachte eine weitere Restrukturierung mit sich. Als die Konzessionen von Hüsler und Barbisch ausliefen, sollten auch einheimische Bewerber eine Chance erhalten. Barbisch blieb zwar für den österreichischen Streckenabschnitt zuständig, doch neuerdings fuhr ein Liechtensteiner Chauffeur. Den Rest des Unterländer Netzes übernahm ein Autounternehmer aus Mauren, Andreas Ritter.

Im Oberland gestaltete sich diese Neueinteilung schwieriger: 1933 liebäugelte Liechtenstein mit den Gebrüdern Frommelt, während die Schweizer Postdirektion lieber «ihren» erfahrenen Hüsler eingesetzt hätte. Beide Seiten wollten nicht nachgeben, worauf sich die Regierung an das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement wandte. Sie erklärte, dass das Land immer wieder Probleme mit Hüsler gehabt hatte und dass es für Änderungen im Postautoverkehr ohnehin auch das Einverständnis der Regierung benötige und nicht nur das der Postdirektion. Daraufhin willigte die Post dem Vorschlag ein, dass die Gebrüder Frommelt Hüsler monatlich 200 Franken zahlen, sie dafür die Oberlandlinie alleine führen dürfen.

Ein ständiges Verlustgeschäft

Zum Zeitpunkt dieser Diskussion nahmen jährlich etwa 80 000 Passagiere den Busverkehr in Liechtenstein in Anspruch. 1937 waren es bereits 111 200 Fahrgäste, 1958 rund 555 500. Dann aber störte der immer mehr aufkommende Individualverkehr das Wachstum dieser Zahlen. So stiegen die Passagierzahlen zwischen 1969 und 1980 «nur» noch um etwa 100 000 Fahrgäste an. Und auch finanziell sah es nicht mehr so rosig aus. Bereits während der 1950er-Jahre konnte sich der Postautobetrieb nur noch mit Mühe und Not

finanziell über Wasser halten. Seit den 1960er-Jahren fuhr sich dieser dann jährlich Verluste ein.

Die Regierung startete aber - trotz der misslichen Lage - einen gewagten Versuch, um den öffentlichen Verkehr attraktiver zu machen: 1984 senkte sie die Tarife um 30 Prozent. Vier Jahre später ging sie sogar noch einen Schritt weiter und führte den Nulltarif ein. Damit stiegen die Fahrgastzahlen im Vergleich zum Vorjahr um 42 Prozent auf 1,9 Millionen. Nach diesem Probejahr führte die Regierung ein kostengünstiges Tarifsystem ein und liess den Fahrplan deutlich ausbauen. Die Passagierzahlen blieben gleich - allerdings auch die Defizite. 1991 beliefen sich diese bereits auf 6,5 Millionen Franken.

1999 lief der Postvertrag mit der Schweiz aus. Von nun an war die Liechtenstein Bus Anstalt, kurz LBA, für den Postautobetrieb im Land zuständig. Inzwischen nimmt diese Aufgabe deren Nachfolgerin, die LIEmobil, wahr. Diese befördert heute rund 5,6 Millionen Fahrgäste jährlich durch das Land. Zum Vergleich: 1923, ein Jahr nach der Entstehung des Liniennetzes, waren es erst etwa 16 500.

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)
- Binnenkanal (29. Juli)
- Liechtensteinische Landesbank (3. August)
- Stromnetz (12. August)
- Freiwillige Feuerwehr (13. August)
- Alters- und Hinterlassenenversicherung (20. August)
- Öffentlicher Busverkehr (24. August)

Weitere Beiträge

- Eisenbahn