



Heute halten auf Liechtensteins Bahnabschnitt täglich nur noch etwa 18 Regionalzüge. (Foto: Michael Zanghellini)

Die Ader der Industrialisierung im jahrelangen Dornröschenschlaf

Angebunden In ihren ersten Jahrzehnten hielt die Bahnlinie durch Liechtenstein das, was Eisenbahnen im Allgemeinen versprochen: Wirtschaftswachstum. Von diesem Glanz ist aber schon lange nichts mehr zu spüren. Wie wird es weitergehen?

VON MICHAEL WANGER

Wer heute an den Bahnabschnitt zwischen Feldkirch und Buchs denkt, kann sich wohl nur schwer vorstellen, dass eben dieses kurze Teilstück einmal massgeblich zum wirtschaftlichen Aufschwung Liechtensteins beigetragen hat. Heute dient die Strecke fast nur noch als Verbindung für den Transitverkehr zwischen Wien und Zürich. Als die Geschichte der Eisenbahn durch Liechtenstein vor über 140 Jahren seinen Anfang nahm, versprach der Anschluss an das Schienennetz aber noch Wohlfahrt und Wohlstand. Diesen hätte das Fürstentum beinahe verpasst, denn Österreich und die Schweiz planten die Verbindung erst zwischen Feldkirch und Rüthi. Die Regierung und die Gemeinden Liechtensteins hätten diesen Bahnabschnitt aber lieber etwas weiter südlich - also innerhalb der eigenen Landesgrenzen - gesehen. 1868 erliess der Landtag deshalb das sogenannte Eisenbahn-Unterstützungsgesetz. Nicht nur würde das Land für die Hälfte der Bodeneinlöschungsbeträge aufkommen, auch sollten alle Haushalte der betroffenen Gemeinden an je sechs Tagen beim Bau mitanpacken. Danach einigten sich die drei Länder auf eine Bahnverbindung von Feldkirch über Schaan nach Buchs - obwohl Liechtensteins Wunsch, den Abschnitt nach Vaduz und Sevelen weiterzuziehen, nicht berücksichtigt wurde. Am 24. Oktober 1872 rollte der erste Zug über die neuen Gleise. Wie erhofft, erfuhr das Land schnell von

den wirtschaftlichen Vorteilen dieser Verbindung: Die Bahn brachte nicht nur günstigere Importprodukte, sondern auch Touristen und Arbeitskräfte. Schon bald darauf wünschte sich Liechtenstein den Ausbau seines Schienennetzes.

Widerstand gegen die Oberlandbahn

In der ersten Hälfte der 1880er-Jahre entstand mit der Arlbergbahn eine direkte Bahnverbindung nach Wien. Das sahen die Liechtensteiner als Anlass, auch die Talgemeinden des Oberlands an das Netz anzuschliessen. Die Österreicher sahen darin allerdings keinen Mehrwert, da sich eine Verlängerung des Bahnabschnitts bis nach Balzers wirtschaftlich nicht lohnte. Liechtenstein wandte sich deshalb zu Beginn des 20. Jahrhunderts an seine Schweizer Nachbarn, genauer gesagt an die Bündner: Wenn schon nicht die Österreicher die Strecke verlängern wollten, sollte dies wenigstens die Rhätische Bahn (RhB) tun. Aber auch diese Vision scheiterte 1907, weil die RhB nicht mit den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) im Rheintal konkurrieren wollte. Liechtenstein liess dennoch nicht locker: Nachdem die Rheinflut 1927 den Bahndamm und die Eisenbahnbrücke bei Schaan zerstört hatte, wagte die Regierung einen weiteren Versuch. Jedoch sprachen sich beide Nachbarländer wieder gegen eine Oberlandbahn aus. Überspitzt behauptet kam es den Liechtensteinern also gerade gelegen, dass die tiefliegende Eisenbahnbrücke über den Rhein die Katastrophe verursacht haben soll. Sie habe die Was-

sermassen aufgestaut, was der Ursprung allen Übels gewesen sei. Damit konnte das Land die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) für die Rheinflut verantwortlich machen. Liechtenstein forderte von den ÖBB Schadenersatz in Höhe von 10 Millionen Franken und drohte mit einem Prozess. Nach langen Verhandlungen einigten sich die beiden Konfliktparteien 1930 auf eine Zahlung von 500 000 Franken und eine von 50 000 Schilling.

Auf den Auf- folgt der Abschwung

Die Entwicklungen entlang des liechtensteinischen Bahnabschnitts waren erst vielversprechend. Nicht nur fuhren ab 1926 die ersten Elektroloks über die Trasse, auch hielten am Bahnhof «Schaan-Vaduz» teils internationale Züge. In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wendete sich das Blatt dann aber schnell: Schnellzüge hielten nicht mehr, die Haltestellen waren nicht mehr besetzt und die Bahnlinie verwandelte sich immer mehr in eine Transitstrecke. Heute halten täglich nur noch etwa 18 Nahverkehrszüge an Liechtensteins Haltestellen. Doch nun soll die Eisenbahn wieder aus ihrem Dornröschenschlaf erwachen: Seit 2008 laufen die Verhandlungen zu einer S-Bahn auf der bestehenden Strecke. 2019 sprach sich Österreich für eine Mitfinanzierung aus. Das S-Bahn-Projekt umfasst den Ausbau der Gleise zwischen Nendeln und Tisis zu einer zweispurigen Trasse, der Sanierung der Haltestellen und dem Bau von Strassenunter- und -überführungen in Nendeln und Schaanwald. Liechtenstein

würde sich mit rund 71 Millionen Franken am Ausbau beteiligen. Das letzte Wort hat allerdings das Stimmvolk. Dieses wird morgen Sonntag darüber entscheiden, ob die Eisenbahn weiterhin auf dem Abstellgleis bleibt oder ob ihr das S-Bahn-Projekt gegebenenfalls wieder auf die Beine hilft.

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» stellte diese in einer Beitragsreihe vor. Heute erscheint der letzte Artikel dieser Serie.

Die Erscheinungsdaten

- 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)
- Eisenbahn (29. August)