

Als Liechtenstein noch autofeindlich war

Liechtenstein ist eine Autonation. Zu Beginn konnte sich das Land mit dem Automobil nicht anfreunden. Ein Rückblick mit Fun Facts.

Damian Becker

Viele Liechtensteiner halten das Auto für unverzichtbar. Nicht ohne Grund hat das Land eine der grössten Fahrzeugdichten der Welt. Derzeit kommen 785 Fahrzeuge auf 1000 Einwohner. Dass sich dies auf den Verkehr auswirkt, liegt auf der Hand. Liechtenstein hat bisher keine allgemein akzeptierte Lösung gefunden, den Staus bei Stosszeiten entgegenzuwirken.

Verkehrsprobleme hatte Liechtenstein bereits, als die ersten Autos über die Kiesstrassen fuhren. Der Unterschied zu heute war aber, dass Liechtenstein anno dazumal «autofeindlich» war. Dies ist in der Publikation «Entwicklung der liechtensteinischen Mobilität» zu lesen, die das Liechtenstein Institut veröffentlicht hat.

1908 noch keine Autos in Liechtenstein

Im Jahr 1908 verfügte kein Einwohner über ein Auto. Zuvor hatte es zwei Autobesitzer gegeben. Der eine zog ins Ausland, der andere verkaufte seine Karosserie. Dies spielte dem Landtag in die Hände, denn die Abgeordneten wollten, dass die Strassen autofrei blieben. Sie sahen «keinen volkswirtschaftlichen Nutzen, sondern nur Schäden am Eigentum» auf das Land und seine Bevölkerung zukommen. Die Regierung hatte daraufhin zu entscheiden, ob der Autoverkehr wie in Graubünden verboten werden soll. Die Regierung entschied sich dagegen, doch

führte sie ein Taxensystem ein, um Autofahrer zu besteuern. Zur Kasse gebeten wurden so zunächst Durchfahrer aus dem Ausland. Das Geld wurde in den Sozialstaat investiert und kam der Armenkasse, einem Vorläufer der AHV, zugute.

Kinder hatten Freude an vorbeifahrenden Autos

Während die Politik also dem Automobil misstrauisch gesinnt war, hatten zumindest die Kinder ihre Freude an vorbeifahrenden Autos. So fuhren an einem Junitag 1902 fünfzig Autos des französischen Automobilclubs durch Liechtenstein. Die Schüler bekamen frei, um sich die Sensation anzuschauen.

Dass Liechtenstein «autofeindlich» war, bedeutet nicht, dass die Einwohner andere Verkehrsalternativen hatten. Der öffentliche Verkehr in Liechtenstein fing äusserst bescheiden an. 1863 errichtete Postmeister Josef Ferdinand Wolfgang einen Pferdekurs. Er fuhr täglich von Balzers nach Feldkirch und wieder zurück. Drei Passagiere konnte er mitnehmen.

Bis 1930er ging die Mehrheit zu Fuss

1872 trat mit der Eisenbahn das Symbol des Fortschritts ins Land. Zwischen Buchs und Feldkirch wurde eine Bahnverbindung eröffnet. Dennoch spielte die Lokomotive im öffentlichen und das Pferd im individuellen Verkehr eine geringe Rolle in Liechtenstein. Auch das Fahrrad wurde nicht in grossen Mengen gekauft. Der erste Fahrradhändler verkaufte



Bis 1930 gab es noch fast keine Autos in Liechtenstein.

Bild: zVg

neben dem Verkehrsmittel auch Weine, um Profit zu machen.

Bis in die 1920- und 1930er-Jahre gingen Liechtensteiner mehrheitlich zu Fuss. Meistens kamen sie nicht aus dem eigenen Dorf hinaus, oder sie nahmen lange Arbeitswege in Kauf. Gerade Textilarbeiterinnen hatten Gemeindegrenzen zu passieren.

Erster Lastwagen der Spoerry-Fabrik

Die Textilfabrik Jean, Spoerry & Cie. in Triesen meldete kurz vor dem Ersten Weltkrieg in diesem Sinne auch den ersten Lastwagen an. Dieser diente also nicht nur zum Personen-, sondern auch zum Material-

transport. Bis zum Kriegsausbruch erwarben immer mehr Personen Autos. Fahrer durften jedoch nur die Landstrasse zwischen Balzers und Schaanwald benutzen. So musste der Politiker Wilhelm Beck bei der Regierung im Jahr 1923 um eine Sonderbewilligung nachsuchen, um vom Tal aus zu seinem Haus in Triesenberg fahren zu dürfen. Diese Regelung wurde erst 1925 abgeschafft, als es rund ein Dutzend Autos auf den Strassen gab.

Somit war das Land für Autofahrer frei. Doch herrschten chaotische Verhältnisse. Es hielten sich noch nicht alle Autofahrer daran, rechts zu fahren. Ebenso missachteten sie

das Tempolimit. Hilfspolizisten versuchten zwar, per Stoppuhr die Geschwindigkeiten zu messen. Doch dies wurde wieder aufgegeben, weil die Bussen die Kosten für die Polizisten nicht gedeckt hatten.

Viele Unfälle von Motorradfahrern

Der erste tödliche Autounfall geschah somit 1933, als es in Liechtenstein lediglich 130 PKW-Besitzer gab. Weil das Motorrad günstiger zu erstehen war, gab es etwa gleich viele Töff-Lenker. Doch besonders diese verursachten Unfälle, so dass Versicherer nicht bereit waren, mit den Fahrern Verträge abzuschliessen. Ein Unfall konnte somit eine Fa-

milie in den finanziellen Ruin treiben.

Erfolgreicher war die Geschichte des Postautos. Zwar hatten die ersten Busunternehmen in der Vorkriegszeit keine Erfolge, weil sie zu wenig Subventionen vom Staat erhalten haben. Jedoch wurden bereits in den 1930er-Jahren jährlich um die 100 000 Fahrten gezählt. Für diese Leistung mussten jedoch besondere Mittel ergriffen werden. Weil die Kirchenglocken der Gemeinden nicht einheitlich liefen, konnte zunächst kein Busplan erstellt werden. Somit wurden die Ortsvorsteher angehalten, die Kirchenglocken nach der Post zu richten.

Staubplage vor der Asphaltierung

Dass nun Motorräder, Autos und Busse die Strassen belebten, machten sie jedoch nicht beliebter. Weil alle Strassen noch aus Kies bestanden, kämpfte die Bevölkerung mit Staub. Ein Leserbriefschreiber meinte im Jahr 1929, dass der «starke Verkehr» zu Schlaglöchern führe und die Einwohner an der sogenannten Staubplage fast ersticken. Im gleichen Jahr begann das Land, die Strassen sukzessive zu asphaltieren. Zehn Jahre später machte der Strassenbau rund 23 Prozent der Staatsausgaben aus. Dafür sorgte die Massnahme für Arbeitsplätze.

Liechtensteins Verhältnis zum Auto sollte sich mit dem wirtschaftlichen Aufschwung nach dem Zweiten Weltkrieg ändern.