



Strassen und Wege

Autor: Klaus Biedermann | Stand: 31.12.2011

Liechtenstein liegt an einem historischen Handelsweg zwischen Deutschland und Italien. Eine unter dem römischen Kaiser Augustus (63 v.Chr. bis 14 n.Chr.) ausgebaute Nord-Süd-Verbindung führte von Bregenz über Liechtenstein nach Chur. Archäologische Funde gestatten die Annahme, dass sich die römische Strassenstation Magia in Balzers befand. Die römischen Gutshöfe von Nendeln und Schaanwald sowie das Kastell in Schaan lagen an der Römerstrasse, deren gesamthafter Verlauf indes nicht mehr rekonstruierbar ist. Eine durch den Raum Liechtenstein führende Handelsstrasse (→Reichsstrasse) verband Lindau bzw. Fussach am Bodensee mit Chur und passierte dabei Nendeln, Schaan, Vaduz, Triesen und Balzers. Die lokalen Fuhrleute waren vom Mittelalter bis ins 19. Jahrhundert eingebunden in das Rodfuhrwesen (→Transportwesen). Für die Benutzung der Strassen musste eine Gebühr bezahlt werden. Das Recht, dieses Weggeld zu erheben, war ein herrschaftliches Regal. Zoll- und Weggeldstationen (→Zollwesen) erfassten dabei den Personen- und Warenverkehr. 1870 hob der Landtag das Weggeld in Liechtenstein auf.

Der König oder der Landesherr besass das Recht, die Untertanen zum Bau und Unterhalt von Strassen und Wegen aufzubieten und bot den Reisenden herrschaftlichen Schutz. Die einzelnen Nachbarschaften leisteten Strassenbau- und Unterhaltsarbeiten im gemeinsamen Frondienst (Gemeinwerk), weshalb diese oft unzureichend ausgeführt wurden. Der Zustand der Strassen wurde in Liechtenstein von den Strassenmeistern (auch Weg- oder Platzmeister bzw. Wegmacher genannt) der einzelnen Ortschaften überwacht, die auch Unterhaltsarbeiten an der Landstrasse vornahmen und bei Bedarf die Dorfbewohner zur Arbeit an den Strassen aufboten. Die Strassenmeister wurden vom Rentamt entlohnt. Laut dem Brandisischen Urbar (1509/17) mussten auch die Zollbeamten in Mussestunden das Wasser aus Strassenpfützen ablassen und den Weg mit Steinen ausebnen.

Bis ins späte 18. Jahrhundert war die Landstrasse zwischen Schaanwald und Balzers, ein Saum- und Karrenweg, die einzige leidlich befahrbare Wegstrecke in Liechtenstein. Es gab häufig Klagen über deren schlechten Zustand. Schon 1593 versprach der Vaduzer Landvogt Peter Christoph Schlabatius, sich für die Ausbesserung der Landstrasse einzusetzen. Die Kolleffel-Karte von 1756 gibt Hinweise auf das liechtensteinische Wegnetz. So waren grosse Teile der Landstrasse zwischen Schaan und Balzers von Baumalleen gesäumt. Andere Wegverbindungen, in der Regel morastige Feldwege und Trampelpfade, führten in die einzelnen Ortschaften - mit Ausnahme von Triesenberg. Österreich baute 1768-71, von Bregenz ausgehend, die Transitstrasse bis Feldkirch-Tisis aus, was den Druck auf Liechtenstein



verstärkte, seine Landstrasse ebenfalls zu modernisieren. 1770–86 wurde diese zwischen Schaanwald und Balzers zu einer gut befahrbaren Strasse ausgebaut. Auf obrigkeitlichen Druck wurde 1794–95 in Balzers die Strecke von der Hauptstrasse zur Rheinfähre zu einer Fahrstrasse ausgebaut. Auf Geheiss des österreichischen Militärs wurde 1798 eine Fahrstrasse zwischen Nendeln und Eschen gebaut. Einzelne Strassenbauten folgten im frühen 19. Jahrhundert, so um 1809 die Anhangstrasse (Verbindung zwischen Landstrasse und Rheinfähren) vom Mölihholz zur Rheinfähre nach Burgerau (Räfis-Burgerau) sowie die erste befahrbare Strasse von Schaan nach Planken.

Der Strassenunterhalt blieb unpopulär. So beklagte 1798 Josef Wolfinger (1751–1811), dass sich die Fuhrleute aufgrund des schlechten Zustands der Strasse durch Balzers weigerten, das Weggeld zu bezahlen. Im selben Jahr stellte das Oberamt fest, dass «Waldungen» zu nahe an die Landstrasse heranwachsen. Ein sogleich erlassener Befehl zur Entfernung von die Sicht behindernden Pflanzen und Zäunen musste wegen Nichtbefolgung 1806 wiederholt werden. 1798 übernahm der Fürst von der Bevölkerung, die unter den Koalitionskriegen litt, die Unterhaltskosten für die Landstrasse ausserhalb der Ortschaften und erliess ihnen den Strassenbau-Frondienst. Die Strassen wurden nun von Lohnarbeitern repariert, die von einem vom Oberamt bestellten Wegaufseher überwacht wurden. Zur Wiederherstellung der ab den 1790er Jahren durch das Fuhrwesen für militärische Zwecke stark beschädigten liechtensteinischen Strassen verordnete die Obrigkeit 1808, dass wieder jeder Untertan jährlich einen Tag Frondienst bei der Strassenarbeit leisten musste. Dringende Arbeiten wurden aber weiterhin von Tagelöhnern ausgeführt. Bitten der Bevölkerung um Erlassung der Frondienste wurden mit der Begründung, die Weggeldeinnahmen allein reichten nicht zum Unterhalt der Strassen, mehrmals abgelehnt. Diese Verpflichtung wurde 1848 aufgehoben, und die Strassenbauarbeiten wurden fortan von der öffentlichen Hand bezahlt, was den weiteren Ausbau der Verkehrswege förderte. Für den Bau und Unterhalt der Dorfstrassen waren nach wie vor die Gemeinden bzw. die jeweiligen privaten Besitzer verantwortlich. Da die Gemeinden ihre Pflichten oft vernachlässigten, erliess die Regierung 1886 eine Verordnung über die Instandhaltung der Gemeindewege. Diese verpflichtete jede Gemeinde zur Anstellung eines Ortswegmachers, der den landschaftlichen Wegmachern unterstellt war.

Für die Instandhaltung der bestehenden und die Anlage neuer Landstrassen sorgte die Obrigkeit. Diese bestellte die 15 landschaftlichen Wegmacher (um 1900), die ab 1868 unter der Leitung des Landestechnikers standen und jeweils für bestimmte Streckenabschnitte (inklusive den dazugehörigen Brücken, Wegweisern, Gräben etc.) verantwortlich waren. 1890 erliess die Regierung zur Verbesserung der Strassenpflege eine Dienstinstruktion für die landschaftlichen Wegmacher. Zu ihren Aufgaben zählten u.a.: die Beschotterung und das Reinhalten der Strasse, für den Abfluss des Wassers zu sorgen,



Schlaglöcher auszufüllen und im Winter Schnee wegzuräumen. 1924 entstand das Bauamt. Dieses bzw. seit 1987 das Tiefbauamt ist zudem für den Unterhalt der landesweiten Radwege und die Strassensignalisation zuständig.

Nach dem Ende des Rodfuhrwesens im frühen 19. Jahrhundert dienten die liechtensteinischen Strassen bis zum Aufkommen des Autoverkehrs im frühen 20. Jahrhundert (→Motorisierung) nur noch dem Lokalverkehr. Auf schweizerischen Druck erfolgte 1835 der Ausbau der Anhangstrasse von Eschen zur Bänderer Rheinfähre mit direkter Fortsetzung via Nendeln nach Feldkirch. Weitere Strassenbauten im 19. Jahrhundert standen im Zusammenhang mit der Rietentwässerung, so 1847 der Bau der Strasse von Schaan nach Bendorf und 1848 der Ausbau der Verbindung von Bendorf nach Ruggell und Bangs (Vorarlberg).

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden aus wirtschaftlichen Interessen die Verkehrswege in Liechtenstein sowie in die Schweiz und nach Österreich, mit dem Liechtenstein ab 1852 ein Zollvertrag verband, ausgebaut. Die noch um 1800 zwischen der Schweiz und Liechtenstein verkehrenden fünf Fährten wurden ab 1867/68 durch hölzerne Rheinbrücken ersetzt.

Bedeutend für die Alpwirtschaft, aber auch für den beginnenden Tourismus, war der Ausbau von Bergstrassen und -wegen. 1864-68 erfolgte die Erschliessung Triesenbergs mit einer schmalen, vom Land mitfinanzierten Fahrstrasse von Vaduz über Meierhof, Üenaboda, Lavadina, Kulm nach Steg. Zum Bauprojekt gehörte der Bau des Tunnels Gnalp-Steg durch den Kulm 1867 (1946-47 neu errichtet), der die Verbindung des Rheintals mit dem Saminatal erleichterte. Die Strecke von Steinord bis auf den Kulm wurde von den alpbesitzenden Gemeinden Balzers, Triesen, Triesenberg, Schaan und Vaduz angelegt. Der Landesfürst als Besitzer der Alp Sücka bezahlte den Wegabschnitt hinter dem Kulm. Eine Strasse von Vaduz über Fromahus und Rotaboda nach Gnalp wurde 1872 erstellt. 1874-75 erfolgte der Strassenbau von Triesenberg nach Masescha und 1880-81 weiter nach Gaflei bzw. Silum. Bis um 1900 waren die wichtigsten Bergstrassen errichtet. 1916 wurde die von Vaduz zum Schloss führende Strasse eröffnet und 1925 bis Triesenberg verlängert. Im Zug des Ausbaus des Tourismus in Liechtenstein gewann die Schaffung und Pflege von Wanderwegen an Bedeutung. 1898 wurde der Dreischwesternweg eröffnet.

1859-60 wurde eine Strasse zwischen Ruggell und Schellenberg angelegt und 1865 die Wegverbindung Bendorf-Gamprin-Schellenberg zu einer befahrbaren Strasse ausgebaut. 1868-71 erfolgte der Bau der Strasse Schaan-Planken, welche - mit teilweise neuer Linienführung - 1931-32 ausgebaut wurde. Schon 1927 entstand der Fahrweg von Planken nach Gafadura, und 1947 wurde der Fussweg nach



Oberplanken befahrbar gemacht. Die Rietstrasse zwischen Schaan und Eschen war 1916 fertiggestellt.

Der im frühen 20. Jahrhundert aufkommende Autoverkehr bewirkte eine Modernisierung des Strassenbaus. Regierung und Gemeinden förderten in den 1930er Jahren u.a. zum Zweck der Arbeitsbeschaffung den Strassenbau. Zur Bekämpfung der aufgrund des Verkehrs in den Ortschaften herrschenden «Staubplage» wurde ab 1929 die Landstrasse geteert, als erster Abschnitt die Strecke Vaduz-Schaan. Eine 1930 angeschaffte Strassenwalze erleichterte die Ausbesserung und Teerung von Strassen wesentlich. Die neue Landstrasse zwischen Triesen und Balzers entlang dem Binnenkanal wurde Anfang der 1930er Jahre gebaut. Bis 1939 war die gesamte Landstrasse zwischen Schaanwald und Mäls geteert. 1937 wurden erste Leuchtwegweiser bei Balzers, Schaan, Nendeln und Bendern installiert. Im Zweiten Weltkrieg wurde der Flüchtlingsweg angelegt. 1936–39 sowie 1945–47 wurden die neue Meierhofstrasse und weitere Strassen im Berggebiet (aus)gebaut. Zahlreiche Quartierstrassen in den Gemeinden wurden in den 1950er und 60er Jahren ausgebaut und geteert.

Wirtschaftlicher Aufschwung, fortschreitende Industrialisierung und die steigende Mobilität der Bevölkerung sorgten im späteren 20. Jahrhundert für einen weiteren Ausbau der Verkehrswege. Die hölzernen Rheinbrücken wurden durch leistungsfähigere Betonbrücken ersetzt. Mit der Umfahrungsstrasse Gagoz wurde Balzers 1968 vom Durchgangsverkehr entlastet. 1972 wurde die Strasse zwischen Schaan und Nendeln mit teilweise neuer Linienführung ausgebaut. Ein Projekt für eine landesweite, besonders Schaan und Vaduz entlastende Umfahrungsstrasse scheiterte in einer Volksabstimmung 1976. Die 1980 mit der Eröffnung der Strecke Trübbach-Haag fertiggestellte Rheintalautobahn entlastet seither die liechtensteinischen Landstrassen teilweise vom Durchgangsverkehr und dient Liechtenstein als Umfahrungsstrasse. Die Länge des liechtensteinischen Landstrassensystems, 1819 nur 50 km betragend, stieg bis 1890 auf 90 km und bis 1990 auf 140 km.

Ökologische Anliegen haben seit den 1980er Jahren an Gewicht gewonnen und damit ist die Einsicht gewachsen, dass Strassen nicht nur dem Autoverkehr dienen sollten. Bereits 1973, im Jahr der Ölkrise, fand ein erster autofreier Sonntag in Liechtenstein statt. Das Vaduzer Städtle wurde 1997 autofrei. Die Entlastung der Landstrasse durch Schaan mittels einer Parallelstrasse mit Einbahnverkehr ist seit 2010 teilweise realisiert. Der Ausbau von Fahrradwegen ist in einzelnen Gemeinden im Gang. Alte Fusswege, durch die Motorisierung ihrer wirtschaftlichen Bedeutung beraubt, haben heute einen Stellenwert für Freizeit und Erholung. Kulturpfade, so in Eschen, Schaan und Triesenberg, stärken das Bewusstsein für historische Zusammenhänge. Eine Vorreiterrolle spielte hier der 1956 eröffnete historische Höhenweg auf dem Eschnerberg.



Literatur

- *Cornelia Herrmann*: Die Kunstdenkmäler des Fürstentums Liechtenstein, hg. von der Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte, Bd. 2: Das Oberland, Bern 2007 (= Die Kunstdenkmäler der Schweiz, Neue Ausgabe, Bd. 112).
- *Rudolf Goop*: Menschen am Schellenberg. Eine volkskundliche, sozialgeschichtliche Dokumentation einer Gemeinde im Fürstentum Liechtenstein während der Zeit von 1800 bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts, Bd. 1: Besiedlung der Gemeinde, hg. von der Gemeinde Schellenberg, Wien 2005, S. 149-160.
- *Peter Geiger*: Krisenzeit. Liechtenstein in den Dreissigerjahren 1928-1939, 2 Bände, Vaduz/Zürich 1997, 2000.
- *Klaus Biedermann*: Das Rod- und Fuhrwesen im Fürstentum Liechtenstein. Eine verkehrsgeschichtliche Studie mit besonderer Berücksichtigung des späten 18. Jahrhunderts, in: Jahrbuch des Historischen Vereins für das Fürstentum Liechtenstein, Bd. 97 (1999), S. 7-184.
- *Emanuel Vogt*: Mier z Balzers. Wie es früher bei uns war, Bd. 3: Lebensart, Vaduz 1998.
- *Mario F. Broggi*: Desiderat: Inventar der historischen Wegverbindungen in Liechtenstein, in: Jahrbuch des Historischen Vereins für das Fürstentum Liechtenstein, Bd. 94 (1997), S. 225-234.
- Werdenberger Jahrbuch 1997, Jg. 10 (1996).
- *Franz Büchel*: Liechtensteiner Zeittafel. 200 vor Christus bis 1988, mit Namenregister, Vaduz 1994.
- *Paul Vogt*: Brücken zur Vergangenheit. Ein Text- und Arbeitsbuch zur liechtensteinischen Geschichte. 17. bis 19. Jahrhundert, hg. vom Schulamt des Fürstentums Liechtenstein, Vaduz 1990, S. 233-238.
- *Alois Ospelt*: Wirtschaftsgeschichte des Fürstentums Liechtenstein im 19. Jahrhundert. Von den napoleonischen Kriegen bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges, in: Jahrbuch des Historischen Vereins für das Fürstentum Liechtenstein, Bd. 72 (1972), S. 327-342.

Von der Redaktion nachträglich ergänzt.

- *Christoph Maria Merki*: Die Entwicklung der liechtensteinischen Mobilität seit 1900, Gamprin-Bendern 2022 (= Beiträge Liechtenstein-Institut, Bd. 50).

Externe Links

- Geodatenportal, Liechtensteinische Landesverwaltung, Amt für Tiefbau und Geoinformation

Zitierweise

<<Autor>>, «Strassen und Wege», Stand: 31.12.2011, in: Historisches Lexikon des Fürstentums Liechtenstein online (eHLFL), URL: <<URL>>, abgerufen am 25.3.2025.



Medien



Bau der Strasse vom Steinbruch in Schaan bis zur Nendler Rufe, 1936/37 (Liechtensteinisches Landesarchiv).



Die noch nicht asphaltierte Strasse zwischen Schaan und Bendern, um 1940 (Liechtensteinisches Landesarchiv, B 12S.3/004/002).



Die «Landesdampfwalze» im Einsatz bei der Strassenteerung im Weiherring in Mauren, erste Hälfte 1930er Jahre (Tschugmell-Fotoarchiv, Gemeindearchiv Mauren, Foto: Fridolin Tschugmell).

Abgerufen von „https://historisches-lexikon.li/index.php?title=Strassen_und_Wege&oldid=27546“