



Transportwesen

Autor: Klaus Biedermann | Stand: 31.12.2011

Als Transportwesen wird die Beförderung von Personen, Gütern, Nachrichten und Energie bezeichnet. Liechtenstein liegt an einem alten Handelsweg zwischen Deutschland und Italien, der - regional - Chur mit Feldkirch verbindet. Vom Mittelalter bis ins 19. Jahrhundert basierte das Transportwesen vom Bodensee über die Bündner Pässe auf dem sogenannten Rodfuhrwesen. Bei dieser Form des Warenverkehrs beförderten in lokalen Genossenschaften organisierte Bauern die ihnen anvertrauten Waren jeweils von einem Lagerhaus (→ «Zuschg») zum nächsten. Mitmachen konnte jeder Bauer, der über einen Wagen und ein Zugtier bzw. ein Saumtier verfügte. Ursprünglich war die Durchführung von Transporten als Frondienst für alle Untertanen verpflichtend.

Die Rodgenossen bestimmten den «Hausmeister» (auch «Teiler», «Faktor», «Susten-» oder «Rodmeister»). Dieser übernahm und kontrollierte die ankommenden Frachten und teilte den Fuhrmännern ihren Anteil am Transport innerhalb der Genossenschaftsgrenzen zu. Zudem zahlte er die Fuhrlohne und überwachte die Einhaltung der Rodordnung. Die älteste das Transportwesen im Raum Liechtenstein betreffende Rodordnung datiert von 1499 und regelte den Warentransport von Feldkirch bis Maienfeld (GR). Der Feldkircher Hausmeister bot die Fuhrleute der Herrschaft Schellenberg innerhalb einer festgesetzten Reihe (Rod) zum Warentransport auf. Auch die in dieser Urkunde nicht erwähnten Fuhrleute aus der Grafschaft Vaduz nahmen am Rodfuhrwesen teil. Im Auftrag von städtischen Handelsleuten transportierten diese Fuhrleute primär Korn und Salz. Die Rodfuhrleute aus Vaduz-Schellenberg holten die Waren in Feldkirch ab und beförderten sie nach Maienfeld. Auch für den Rückweg luden sie Waren. Für die Warentransporte erhielten die Fuhrleute einen Lohn. Spätere Rodordnungen (16., 17. und 18. Jahrhundert) bestätigten bisherige Bestimmungen und versuchten, das lokale Transportwesen durch neue Vereinbarungen zu sichern und zu verbessern. Es entstanden so drei Rodbezirke: von Feldkirch bis Schaan für die Unterländer, von Schaan bis Balzers für die Schaaner, Vaduzer und Triesner sowie von Balzers bis Maienfeld für die Balzner Fuhrleute.

Das Rodfuhrwesen blieb bis ins frühe 19. Jahrhundert ein willkommener Nebenverdienst der liechtensteinischen Bauern. Zu einer Professionalisierung dieses Transportwesens kam es in Liechtenstein nicht; es fehlte ein städtisches Zentrum, und zudem machten Kriege, Wirtschaftsflauten sowie Wetterschwankungen das Rodfuhrwesen krisenanfällig. Auch benötigten die Bauern ihre Zugtiere in der Landwirtschaft (vor allem während der Erntezeit), sodass Waren oft über Tage nicht weitertransportiert wurden. Das Rodfuhrwesen geriet zur Behinderung des raschen Warenverkehrs. Es



häuften sich im 17. und 18. Jahrhundert die Klagen der städtischen Handelsleute über mangelhaft ausgeführte Transporte in Liechtenstein. Feldkircher Kaufleute begannen – teilweise widerrechtlich –, professionelle österreichische Fuhrleute mit Transporten zu beauftragen. Diese führten die Warenstracks über grössere Wegstrecken und hielten nicht bei einer liechtensteinischen «Zuschg» oder Pferdewechselstation. Die liechtensteinischen Rodfuhrleute wurden so zusehends um Arbeit gebracht. Der von Österreich forcierte Ausbau der Reichsstrasse ab dem späteren 18. Jahrhundert leitete das Ende des Rodfuhrwesens ein, zuerst im liechtensteinischen Unterland, nach 1800 auch im Oberland. Mit der Schaffung dieser schnelleren Verkehrsverbindung war der langsamere Rodverkehr nicht mehr konkurrenzfähig. Die liechtensteinischen Behörden unterstützten das Rodfuhrwesen zwar noch lange Zeit, doch mit dem Ausbau der Transitstrasse auf der St. Galler Rheintalseite um 1820 erhielt das liechtensteinische Transportwesen eine weitere, entscheidende Konkurrenz. Um den Verkehr und damit die Zolleinnahmen (→ Zollwesen) nicht an die St. Galler Rheintalseite zu verlieren, musste das Oberamt das Rodfuhrwesen aufheben und auf seinem Staatsgebiet den freien Warenverkehr uneingeschränkt zulassen.

Zum traditionellen Transportwesen in Liechtenstein gehörte bis ins 19. Jahrhundert auch die Beförderung von Personen und Waren mittels Flösserei auf dem Rhein. Auch der rheinüberquerende Verkehr mit Fähren in die Schweiz wurde bis ins späte 19. Jahrhundert (zwischen Ruggell und Salez bis 1917) betrieben, betrug indes kaum einen Fünftel des auf dem Landweg abgewickelten Volumens. Der Fussacher bzw. Mailänder Bote transportierte seit dem frühen 14. Jahrhundert regelmässig Briefe und Kleinwaren zwischen Lindau und Mailand und machte jeweils in Balzers einen Zwischenhalt (→ Post). Ab 1817 baute der österreichische Staat das Postwesen in Liechtenstein auf.

Mit der Eröffnung der Eisenbahnlinie Rorschach– Chur 1858 verlor Liechtenstein definitiv die Bedeutung als Transitland im Fuhrwesen. Die Fertigstellung der Bahnlinie Feldkirch–Schaan–Buchs 1872 und die Eröffnung der Arlbergbahn 1882 brachten Liechtenstein den Anschluss an das internationale Eisenbahnnetz (→ Eisenbahn). Die zwischen 1867 und 1927 errichteten Rheinbrücken erleichterten das lokale Transportwesen zwischen Liechtenstein und der Schweiz.

Die Motorisierung im 20. Jahrhundert revolutionierte auch das Transportwesen in Liechtenstein. Das erste Auto besass um 1902 der Verwalter des Konsumvereins Mühleholz. Die Textilfabrik Jenny, Spoerry & Cie. verfügte 1913 über einen Lastkraftwagen. Bis zur vollständigen Verdrängung des Pferdefuhrwerks durch den Lkw dauerte es aber noch Jahrzehnte. 1922 wurde in Liechtenstein das erste Postauto in Betrieb genommen (→ öffentlicher Verkehr). Im Zuge der 2. Industrialisierung in Liechtenstein ab den 1930er Jahren gewann das Transportwesen weiter an Bedeutung – eine Entwicklung, die sich mit



dem Bau- und Wirtschaftsboom nach 1945 verstärkte und das Transportwesen zugleich internationalisierte. Zwar brachte der Transitverkehr dem liechtensteinischen Transportwesen im Gegensatz zu früher kaum noch eine Wertschöpfung, jedoch stieg neben dem Binnen- auch der Transportverkehr im und mit dem Ausland an. Waren um 1929 erst 24 Beschäftigte im Transportwesen tätig, so erhöhte sich deren Zahl bis 1991 auf 280. 2008 gab es 213 lizenzierte liechtensteinische Transportunternehmen. Die Transportunternehmen bilden in der Wirtschaftskammer Liechtenstein die Sektion «Liechtensteinisches Transportgewerbe» und sind Teil der Sektion Ostschweiz/Fürstentum Liechtenstein des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands (ASTAG).

Bedingt durch die wirtschaftliche Liberalisierung in den 1990er Jahren und die Osterweiterung der EU ab 2004 zeichnete sich im frühen 21. Jahrhundert ein Strukturwandel ab. Produktionsverlagerungen in Billiglohnländer, steigende Treibstoffkosten sowie die 2001 in der Schweiz und Liechtenstein eingeführte Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) für Lastkraftwagen über 3,5 Tonnen bewirkten eine Abnahme von international agierenden liechtensteinischen Transporteuren. 2008 transportierten im internationalen Verkehr 29 liechtensteinische Strassentransportunternehmen mit 266 Lastfahrzeugen Güter im Gewicht von 638 206 Tonnen (nicht berücksichtigt sind Fahrten innerhalb des Wirtschaftsraums Schweiz-Liechtenstein); davon entfielen 11,0% auf den Quell- (Beladung in Liechtenstein) und 13,3% auf den Zielverkehr (Entladung in Liechtenstein), 10,9% wurden innerhalb eines ausländischen Staats bewegt (Kabotage) und 64,8% zwischen zwei verschiedenen ausländischen Staaten (Dreiländerverkehr).

Der Beitritt Liechtensteins zum Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) bei gleichzeitigem Nichtbeitritt der Schweiz führte 1995 zur Schaffung des u.a. für Fragen des nationalen und grenzüberschreitenden Warenverkehrs zuständigen Amtes für Zollwesen (seit 2007 Amt für Handel und Transport, AHT). Dieses stellt die EURO-Lizenzen für den grenzüberschreitenden Transport von Gütern (seit 1995) und Personen (seit 1997) und seit 2007 die Bewilligungen für liechtensteinische Strassentransportunternehmen aus. Die hierfür nötigen gesetzlichen Voraussetzungen regelte früher das Gewerbegesetz. 2006 wurden die diesbezüglichen Bestimmungen sowie das aufgrund des EWR-Beitritts erlassene Gesetz über die grenzüberschreitenden Personen- und Gütertransporte (1999) im Strassentransportgesetz zusammengefasst.

1950 übertrug Liechtenstein die Aufsicht über die Zivilluftfahrt und damit über das Transportwesen durch die Luft der Schweiz. 2003 trat ein liechtensteinisches Luftfahrtgesetz in Kraft, das u.a. eine dem Amt für Zollwesen angegliederte Dienststelle für Zivilluftfahrt schuf (seit 2007 Fachbereich Zivilluftfahrt beim AHT). Zudem wurde die Vereinbarung mit der Schweiz von 1950 angepasst. 1983 wurde als erstes



liechtensteinisches Lufttransportunternehmen die Rhein-Helicopter AG in Balzers gegründet. 2007 gab es zwei Unternehmen dieser Art.

Quellen

- Gütertransportstatistik, hg. vom Amt für Statistik, 2006-.
- Bereinigung im Transportwesen hält an. Hauptgründe: Die LSVA-Erhöhung und die EU-Osterweiterung, in: *Wirtschaft Regional*, 6.11.2004, S. 1, 4f.

Literatur

- *Christoph Maria Merki*: Wirtschaftswunder Liechtenstein. Die rasche Modernisierung einer kleinen Volkswirtschaft im 20. Jahrhundert, Zürich/Triesen 2007.
- *Dominik Schatzmann*: Die Rodordnung von 1499 mit ihren Ergänzungen. Das Transportwesen im Mittelalter im Gebiet des heutigen Fürstentums Liechtenstein, in: *Bausteine zur liechtensteinischen Geschichte. Studien und studentische Forschungsbeiträge*, hg. von Arthur Brunhart, Bd. 1: Vaduz und Schellenberg im Mittelalter, Zürich 1999, S. 211-237.
- *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.
- *Paul Vogt*: *Brücken zur Vergangenheit. Ein Text- und Arbeitsbuch zur liechtensteinischen Geschichte. 17. bis 19. Jahrhundert*, hg. vom Schulamt des Fürstentums Liechtenstein, Vaduz 1990.
- *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. 5-423.

Zitierweise

<<Autor>>, «Transportwesen», Stand: 31.12.2011, in: Historisches Lexikon des Fürstentums Liechtenstein online (eHLFL), URL: <<URL>>, abgerufen am 15.3.2025.

Abgerufen von „<https://historisches-lexikon.li/index.php?title=Transportwesen&oldid=25293>“