

In den 70-er Jahren des 18. Jahrhunderts war die Landstrasse im Fürstentum so schlecht, dass der Transitverkehr über das st. gallische Rheintal ging.²⁴ Nachdem um 1780 eine neue «chossémässige Commercial-Strasse» gebaut worden war, verlief der Güterverkehr wieder hauptsächlich rechtsrheinisch.²⁵ Die bessere Strasse, die kürzere Strecke und der verkehrsbehindernde Schollberg aus der Schweizer Talseite hatten zugunsten der Liechtenstein-Route entschieden.

Als 1808 im damals bayrischen Vorarlberg die Zölle und Weggelder stark erhöht wurden, verlagerte sich der Verkehr sogleich wieder auf die schweizerische Seite.²⁶ 1814 erhielt Vorarlberg den alten österreichischen Zolltarif. Der Warentransport durch Liechtenstein nahm wieder zu.²⁷

In den 1820-er Jahren legte der Kanton St. Gallen eine neue Rheintalstrasse an. Am Fusse des Schollbergs entstand eine Kunststrasse. Ziel des kantonalen Strassenbaus war eine gerade schnelle Rhein-Bodenseestrecke, als eine von Österreich unabhängige Verbindung zwischen Deutschland, der Schweiz und Oberitalien.²⁸ Die neue Strasse bedeutete eine schwere Konkurrenz für den liechtensteinischen Transitverkehr. Die alte Nord-Süd-Verbindung für den Bodenseeraum wurde durch die st. gallische Strasse konkurrenziert, waren doch nun die bisher stärksten Hindernisse, der Schollberg und der Hirschsprung durch Kunststrassen überwunden. Die st. gallische Strecke war zwar immer noch länger, aber auf der liechtensteinischen Seite lag die Luziensteig als steiles Wegstück. Ausserdem war der österreichische Transitzoll bedeutend höher als der schweizerische, und die komplizierten österreichischen Zollvorschriften verzögerten den Verkehr zusätzlich.²⁹ Um den Transitverkehr zu halten, ging Vorarlberg daran, seine Bodenseehäfen und die Strasse von Fussach nach Feldkirch auszubauen. Auch Liechtenstein sollte seine Landstrasse verbessern und eine Umgehung der Luziensteig anstreben.³⁰ Da sich eine solche Umgehung dem Rhein entlang nach Fläsch und Maienfeld als zu kostspielig erwies, beschränkte man sich darauf, den Verkehr bei Balzers nach Trübbach zu leiten. Die bis anhin unbedeutende Nebenstrasse zur Balzner Fähre wurde ausgebaut, ja man dachte sogar daran, eine Rheinbrücke zu erstellen.³¹

24 LB Fritz.

25 LB Fritz. Härry, schweiz. Verkehrswege, S. 140.

26 LRA SR W 4. o. Nr. 23. Febr. u. 8. März 1808. Menzinger an HKW. Das Weggeld pro Pferd und Stunde wurde von 1½ auf 8 Kreuzer erhöht.

27 Vgl. unten, S. 358 – 367.

28 HKW 1820/Nr. 4881. 16. Sept. 1820. OA an HKW. LRA RS S 2, ad Nr. 236 pol. 26. Dez. 1822. OA an Fürst.

29 a. a. O.

30 LRA NR 73/12. 16. Juni 1841. K. k. österr. Kreisamt für Vorarlberg an OA.

31 LRA NR 73/12. Mehrere Akten 1841 – 1853. – Die Baukosten für eine Umgehung der Luziensteig wurden mit 80'000 fl berechnet.