

Heinz Schild

Als die SBB Liechtenstein aufs Abstellgleis stellten

Gross waren die Hoffnungen im Fürstentum Liechtenstein: Das 1905 vorgestellte Projekt einer Schmalspurlinie, als Verlängerung der Rhätischen Bahn von Landquart über Maienfeld–Bad Ragaz–Balzers–Vaduz nach Schaan, bis an die Grenze Vorarlbergs, sollte dem Land in schwieriger Zeit endlich den lange erhofften wirtschaftlichen Aufschwung bringen und zum Rückgrat des Liechtensteiner Verkehrsnetzes werden. In Bern hatte der Bundesrat bereits seine Zustimmung gegeben, doch die Intervention der Schweizerischen Bundesbahnen machte alles zunichte und wirkte wie ein Schlag ins Gesicht. Diplomatischer ausgedrückt: Es war ein unfreundlicher Akt der Schweiz gegenüber dem kleinen Nachbarstaat.

Der Vorgang ist in der Schweizer Verkehrsgeschichte einmalig. Da wird dem Parlament die bundesrätliche Vorlage zum Bau einer neuen, attraktiven Schmalspurlinie präsentiert. Doch bevor diese von National- und Ständerat verabschiedet werden kann, interveniert die SBB-Generaldirektion an höchster Stelle. Sie forderte nicht nur eine Neu Beurteilung der Situation, sondern bekämpft das Projekt mit allen Mitteln – erfolgreich. Die Bundesbahnen, so die Befürchtung, würden durch den Bau der Schmalspurlinie auf der seit 1858 bestehenden Normalspurstrecke Chur–Sargans–Buchs–Rheineck massive Betriebsverluste einfahren. Zudem gelte es als sicher, dass die Österreichischen Staatsbahnen die Situation «gründlich ausnützen würden», indem die Touristenströme aus Österreich und Deutschland in Feldkirch, in Umgehung der SBB, über diese neue Linie der Rhätischen Bahn direkt ins Bündnerland gelenkt würden.

Kleinliches Hickhack

Die Initianten mit Theophil Sprecher von Bernegg an der Spitze, Verwaltungsratspräsident der Rhätischen

Bahn, Oberstkorpskommandant und nachmaliger Generalstabschef der Schweizer Armee, bissen auf Granit. Nur ein paar Wochen nachdem das Konzessionsgesuch von 1905 Bern erreicht hatte, stiegen die ersten St. Galler Lokalpolitiker auf die Barrikaden. Ständerat Johannes Geel und Gemeindevertreter aus Sargans, Mels und Vilters ersuchten den Bundesrat «*energisch gegen das Projekt Stellung zu nehmen*».¹ Umgekehrt zeigten vor allem die Hoteliers aus Bad Ragaz (SG) grosses Interesse am Projekt. Auch die Bündner Regierung befürwortete die «Verlängerung der Rhätischen Bahn nach Liechtenstein und eventuell bis Feldkirch» umgehend.

St. Galler Regierung für Ablehnung

Auch die St. Galler Kantonsregierung fürchtete die ennet-rheinische Konkurrenz. Die projektierte Bahnlinie werde «*ohne Zweifel einen bedeutenden Lokalverkehr auf dem rechten Rheinufer ins Leben rufen [...] infolge der leichteren Möglichkeit zur Bildung besserer und öfterer Zugverbindungen*».² Allerdings: Genau diese «leichteren Möglichkeiten und besseren Zugverbindungen» dienten, zusammen mit der idealen Erschliessung ganzer Talschaften, beim Bund und bei den Kantonen bis anhin immer als Hauptargumente für eine Konzessionierung der vorliegenden Gesuche. Um das Projekt nicht zu gefährden, änderten die Initianten ihre Pläne. Sie streckten die Linie und verzichteten auf den Einbezug des auf St. Galler Kantonsgebiet liegenden Kur- und Badeortes Bad Ragaz. Urplötzlich kehrte der Wind. Diese höchst unerwartete Entwicklung schreckte St. Gallen plötzlich auf. Prompt stimmte nun der Regierungsrat dem Bauvorhaben hastig zu und knüpfte die Konzession zugleich an die Bedingung, «*dass alle Züge, ohne Ausnahme, welche Personen befördern, nach Ragaz geführt werden müssen [...]*».³