

Die Eisenbahn durch das Fürstentum Liechtenstein

Im heurigen Jubiläumsjahr der Vorarlberger Bahn kann mit Recht die Frage gestellt werden, warum die Österreichische Bahn durch Liechtenstein fährt und damals nicht das ganze Land von der Eisenbahn erschlossen wurde. Um darauf eine Antwort zu finden, ist die Verkehrsgeschichte und im besonderen die Entstehung der Eisenbahn in Vorarlberg zu betrachten.

Die ersten Ansätze zum Bau einer Eisenbahn durch Vorarlberg nahmen bereits im Jahr 1845 ihren Anfang, als England beabsichtigte, die Verbindung nach Indien über den neu eröffneten Suez-Kanal zu beschleunigen. Die Transitroute sollte von der Adria über die Alpen an den Bodensee und weiter nach Norden führen.

In Feldkirch war ab dem Jahr 1847 der Industrielle und spätere Handelskammerpräsident Carl Ganahl eine treibende Kraft für eine Eisenbahn, die Vorarlberg aus seiner isolierten Lage befreien und mit dem österreichischen Mutterland verbinden sollte.

Von der ersten Petition bis zur Eröffnung der Vorarlberger Bahn war ein mühevoller Weg von über 20 Jahren zurückzulegen. In einem Spezialgesetz wurde schliesslich am 20. Mai 1869 die Ermächtigung für die Konzessionierung der Strecken Bludenz-Feldkirch-Bregenz-bayerische Grenze mit den Flügelbahnen von Feldkirch nach Buchs/SG und von Lauterach nach St. Margrethen/SG erteilt.

Nicht nur Österreich – hier erfolgte die Ausstellung der Konzession für eine «Lokomotiv-Eisenbahn» am 17. August 1869 –, sondern auch die Schweiz und das Fürstentum Liechtenstein mussten entsprechende Konzessionen gewähren, da die Flügelbahnen Feldkirch-Buchs und Lauterach-St. Margrethen Nachbarstaaten berührten.

Die konstituierende Generalversammlung der «k.k. privilegierten Vorarlberger Bahn» fand am 3. Juli 1871 statt. Nach Durchführung der Trassenrevisionen wurde der Bahnbau an die Bauunternehmer Brüder Brassey, Gebrüder Klein und Schwarz, vergeben.

Teilabschnitte der Vorarlberger Bahn

Bludenz—bayerische Grenze *)	62,423 km
Eröffnung	1. 7. 1872
Feldkirch—Buchs	17,992 km
Eröffnung	24. 10. 1872
Lauterach—St. Margrethen	9,054 km
Eröffnung	23. 11. 1872

Vom Bau der Eisenbahn durch Liechtenstein

Die Entscheidung über den Eisenbahnanschluss in die Schweiz war zwischen Wien und Bern im wesentlichen bereits festgelegt. Liechtenstein hatte auf eine Änderung der projektierten Bahntrasse wenig Einfluss. Um Liechtenstein dennoch in das Bahnnetz miteinzubeziehen, mussten grosse Anstrengungen unternommen werden. Schliesslich gelang es Österreich und Liechtenstein, die Schweiz für einen Übergang bei Schaan-Buchs umzustimmen.

Der liechtensteinische Landtagspräsident Dr. Karl Schädler hatte jedoch Einspruch gegen die Trassierung erhoben, da die Linie quer zur Talrichtung führte und eine Wassergefahr darstellen würde. Um das Bahnprojekt nicht zu verzögern, wurde dem Gesetzesentwurf für eine Konzession der Linie Feldkirch-Buchs zugestimmt. Für den Bahnbau machte Liechtenstein grosse Zugeständnisse, indem es die Bodenbeschaffung zu günstigsten Bedingungen unterstützte sowie einzelne Steuerbefreiungen gewährte. Liechtenstein verwies auf den mit Österreich abgeschlossenen Zollvertrag und verlangte erneut auch in der Eisenbahnfrage entsprechende Berücksichtigung, indem die Bahnlinie über den Hauptort Vaduz und von dort in die Schweiz nach Sevelen geführt werden sollte.

*) Die von der Vorarlberger Bahn gepachtete Linie bayerische Grenze—Lindau wurde wie die Flügelbahn Feldkirch—Buchs am 24. 10. 1872 eröffnet.