



Cornel Doswald

## Im Schnittpunkt der regionalen Verkehrsbeziehungen: 50 Jahre Rheinbrücke Balzers - Trübbach

Am 23. November 2018 jährt sich die Eröffnung der Strassenbrücke über den Rhein zwischen Balzers und Trübbach zum fünfzigsten Mal.<sup>1</sup> Das selbstverständlich gewordene, nüchterne Bauwerk, das heute den Anschluss an die Autobahn, das Erreichen des Arbeitsplatzes oder den Einkauf im nächsten Einkaufszentrum sicherstellt, lässt nicht erkennen, dass es nur den derzeitigen Entwicklungsstand einer viel älteren und früher ganz anders gestalteten Verbindung bildet. Diese hat im 19. Jahrhundert mit dem Anschluss an die Eisenbahn über eine erste Rheinbrücke Mäls-Trübbach eine Vorgängerin und mit dem Entstehen einer leistungsfähigen Fährverbindung nach dem Ausbau der Schollbergstrasse im Spätmittelalter eine Grundlage erhalten. Beide wurden vor und nach der Rheinkorrektion den schwierigen Geländebedingungen unterhalb der Rheinbiegung zwischen Ellhorn und Schollberg abgenötigt. Unsere Leitfrage muss deshalb lauten: Weshalb entstand hier überhaupt ein Rheinübergang, und weshalb hatte er Bestand?

*Abb 1: Die südorientierte Übersichtskarte des Zürcher Militäringenieurs Johann Arduser von 1632 demonstriert in eindrücklicher Weise die frühneuzeitlichen Verkehrsbeziehungen im Raum von Schollberg und St. Luzisteig. Das Fahr am Schollberg ist im unteren Teil des Kartenbilds dargestellt. Die ausgedehnten Bündner Befestigungen an St. Luzisteig und Fläscherberg wurden in dieser Form nie ausgeführt.*

### Verkehrsbeziehungen im oberen Alpenrheintal

Die Entwicklung des Rheinübergangs wurde ebenso von den lokalen Bedürfnissen wie von den Ansprüchen des Fernverkehrs beeinflusst. Einen überwiegenden Einfluss hatte dabei die Entwicklung der Verkehrswege auf dem linken Rheinufer.

Die rechtsufrige Rheintalstrasse war seit der Römerzeit die dominante Fernstrasse durch das Alpenrheintal.<sup>2</sup> Dies war der Tatsache zu verdanken, dass sie sich vom Bodensee bis Chur immer auf derselben Seite des Flusses halten konnte und ihr mit der St. Luzisteig nur ein einziger, leicht zu überwindender Pass entgegensand. Im Mittelalter bildete sich auf ihrer Grundlage mit dem Rodfuhrwesen eine transalpine Transportorganisation vom Bodensee bis an den Alpensüdrand heraus. Sie stützte sich auf die lokalen Transportorganisationen der sogenannten Roden, in Graubünden auch Porten genannt, die den etappenweisen Transport der Handelsgüter durchführten und auch für den Strassenunterhalt verantwortlich waren. In der frühen Neuzeit wurden sie durch die schnelleren Strackfuhren ergänzt, mit denen Spediteure Güter in einem Zug über die gesamte Strecke führten, wofür sie eine Abgabe an die Roden zu leisten hatten.<sup>3</sup>

Es ist dagegen unwahrscheinlich, dass in römischer Zeit linksufrig mehr als nur lokale Verbindungswege durch das teilweise recht dünn besiedelte Gebiet links des Rheins führten. Eine römische Vorgängerin der alten Schollbergstrasse liess sich nicht nachweisen. Die

## Die Wiederherstellung der alten Schollbergstrasse

Die alte Schollbergstrasse verlor ihre Bedeutung als Durchgangsstrasse, nachdem 1822 am Fuss des Schollbergs die neue Rheintalstrasse eröffnet worden war. Lediglich die als Bewirtschaftungswege genutzten Zufahrten von Vild und Obertrübbach blieben weitgehend intakt. Auf den restlichen Strassenflächen sammelte sich Hangschutt an, der stellenweise dichten Bewuchs trug. Einzelne Runsen zerschnitten das Trassee oder schütteten Schwemmkegel auf. Die trocken gemauerten Stützmauern zerfielen vielfach, und die gemörtelte Stützmauer der Hohwand verlor ihre Brüstung. Schliesslich zerstörten ausgedehnte Steinbrüche und die Ausbrucharbeiten für die Reduit-Festung Schollberg vielerorts das Strassentrassee.

Es ist dem Sarganserländer Lehrer Josef Bärtsch und seinem Geschichtsbewusstsein zu verdanken, dass die alte Schollbergstrasse dem Vergessen entrissen wurde und nun durchgehend wiederhergestellt wird. Unterstützt durch den Werdenberger Lokalhistoriker Otto Ackermann hat er hartnäckig dafür geworben, die bedeutungsvolle Strasse wiederherzustellen. Der Wartauer Gemeindepräsident Beat Tinner hat schliesslich 2009 das Projekt an die Hand genommen, sein Amtskollege Jörg Tanner aus Sargans hat es 2017 vollendet.

Es gibt jetzt ein neues Wandererlebnis zwischen Sargans und Trübbach und eine neues Band zwischen Sarganserland und Werdenberg: Wie von einem Balkon über-schaut man von der hohen Stützmauer der alten Strasse

die Sarganser Au und blickt hinüber zum Pizol, gegen Bad Ragaz und in die Bündner Herrschaft. Steil geht es dann aufwärts zum Scheitelpunkt, wo wir auf einer ehemaligen Ausweichstelle einen Picknickplatz aufgeschüttet haben. Auf dem schwebenden Stahlsteg überquert man dann bequem die Steilwand eines früheren Steinbruchs. Dann kann man in einen lauschigen Waldweg eintauchen, der von Bunkern der einstigen Festung Schollberg gesäumt wird. Tief unten liegen Kantonsstrasse, Eisenbahn und Autobahn, Rhein und Saarkanal, Wiesen und Felder. Die Geschichte hat dieser Schlüsselstelle des Rheintals unübersehbare Spuren aufgeprägt.

Wo einst die so genannte «kleine Hohwand» die Erbauer der ersten Schollbergstrasse herausforderte, entstand seit dem 19. Jahrhundert durch fortgesetzte Steinbruchtätigkeit eine schroffe Lücke im Strassentrassee. Diese wurde durch einen beleuchteten Tunnel durch die Felswand und einen Wanderweg durch das Steinbruchgelände geschlossen. Mit dem Abschluss der Arbeiten im Steinbruch ist die Alte Schollbergstrasse wieder durchgehend begehbar. Bereits ist sie als öffentlicher Weg in den Strassenplan der Gemeinden aufgenommen und durch die St. Galler Wanderwege mit den bekannten gelben Wegweisern ausgeschildert. An ihren Zugängen informieren Orientierungstafeln bei Vild und Obertrübbach über Baugeschichte und Restaurierung des Bauwerks, dessen Bedeutung für den Rheinübergang bei Balzers nicht zu unterschätzen ist.<sup>6</sup>

Felsbarriere des Schollbergs dürfte ein wirksames Verkehrshindernis geblieben sein, bis die Passage in den Jahren 1490–92 mit einem weitgehend aus dem anstehenden Fels gebrochenen und mit zahlreichen Stützmauern ausgebauten Fahrweg geöffnet wurde.<sup>4</sup> Indem diese die steile Umgehung des Maziferchopfs über Matug ersetzte und die zu überwindende Höhendifferenz um rund 200 Höhenmeter verringerte, entstand erstmals eine verkehrstaugliche fahrbare Verbindung zwischen Sargans und dem linksufrigen Alpenrheintal unterhalb des Schollbergs. Dementsprechend hat sich im Mittelalter auch keine linksufrige Transportorganisation gebildet, die sich auf lokale Fuhrdienste gestützt hätte. In den Quellen erscheinen nach der Öffnung der Strasse als wichtigste Benutzer im Fernverkehr die Fuhrleute von Rheineck, die den linksrheinischen Warentransport rheinaufwärts durchführten.<sup>5</sup>

Nach dem Bau der Schollbergstrasse entwickelte sich die linksufrige Strasse zu einer brauchbaren Alternative zur rechtsufrigen, ohne dieser den Rang abzulaufen – trotz Bemühungen der eidgenössischen Seite, den Verkehr durch ihr Herrschaftsgebiet zu leiten. Ein Indiz dafür ist, dass die Gemeinde Ragaz ab 1517 in ihrer (primär an der Route Zürich–Chur gelegenen) Sust eine Gebühr für Transitgüter erheben durften, die über den Schollberg gingen. Diese dürften nach dem Bau der Tardisbrücke bei Landquart 1529 noch zuge-nommen haben.<sup>7</sup> Da sich die rechtsufrige Strasse auch nicht immer im besten Zustand befand,<sup>8</sup> ist es zumindest möglich, dass bei schlechten Strassenverhältnissen, aber auch in politisch unsicheren Zeiten von der rechts- auf die linksufrige Strasse ausgewichen wurde.<sup>9</sup> Umgekehrt drohten die Rheinecker Fuhrleute gelegentlich bei schlechtem Zustand der Schollbergstrasse,

ihre Fuhren über die rechtsufrige Strasse zu führen. Ein einigermaßen zeitgemässer Ausbau der rechtsufrigen Landstrasse erfolgte aber in Liechtenstein erst in den Jahren 1770 bis 1782, nicht ohne vorderösterreichischen Druck, nachdem Vorarlberg von 1768 bis 1771 vorangegangen war. Graubünden folgte mit dem Ausbau der «Deutschen Strasse» in den Jahren von 1782 bis 1788.

Der Bau der Schollbergstrasse eröffnete auch einen leistungsfähigeren neuen Einfuhrweg für das Tiroler Salz, das bis ins frühe 19. Jahrhundert über den Arberg nach Zürich und in die Innerschweiz gebracht wurde.<sup>10</sup> Das Salz (das über die St. Luzisteig ausserdem auch nach Graubünden eingeführt wurde) scheint das wichtigste Transportgut der Liechtensteiner Fuhrleute gewesen zu sein. Dabei fiel dem Rheinübergang bei Trübbach eine Schlüsselrolle zu. Die Zufahrt lief seit jeher über Mäls; sie wurde auf Drängen der Regierung des Standes Glarus, der werdenbergischen Landesherren, 1793 ebenfalls ausgebaut. Trotzdem soll sie noch 1820 nur schlecht befahrbar gewesen sein.<sup>11</sup> Das lag vermutlich an der topographischen Tatsache, dass sich die Mälser Schifflände nicht wie ihr Trübbacher Gegenstück auf eine gute Landfeste stützen konnte und die Zufahrt über offenes Schwemmland der Rheinebene führen musste (vgl. Abb. 2, 3). Umso wichtiger war es, die Zufahrt bei gefrorenem Boden befahren zu können, was sicher das Interesse an der Winterbrücke bei Trübbach begründet hat.

Wie die Einrichtung einer Sust in Trübbach,<sup>12</sup> der Tarif der Fähre von 1654<sup>13</sup> und die mehrfach erwähnte, fahrbare Winterbrücke<sup>14</sup> zeigen, hatte wahrscheinlich der Fernverkehr bis ins frühe 19. Jahrhundert einen grösseren Einfluss als die lokalen Bedürfnisse. So erwähnt der Tarif neben Heu- und Streuefudern und Vieh, die eher dem lokalen Bedarf entsprachen, unter anderem ausdrücklich vierspännige Wagen, zweiachsige Fuhrwerke, Mühlsteine, Salzfässer und Ladungen mit Kaufmannsware, die übergesetzt wurden oder über die Rheinbrücke oder durch die Rheinfurten geführt wurden. Für die Einheimischen bestand der hauptsächlich Nutzen der Fähre wohl im Zugang zum Sarganser Markt, bildete das Städtchen doch den nächstgelegenen Markttort, auch wenn es an Bedeutung hinter Feldkirch und Chur zurückstand. [Abb. 1]

Erst im 19. Jahrhundert begann eine Verkehrsverlagerung vom rechten auf das linke Rheinufer, welche

das Interesse der Balzner an der Existenz eines dauerhaften und leistungsfähigen Rheinübergangs vertiefte. 1821 wurde die sanktgallische Rheintalstrasse, eine voll ausgebaute Chaussée, mit der neuen, dem Rheinufer folgenden Schollbergstrasse eröffnet. 1858 folgte die Eröffnung der Eisenbahnlinie Chur–Rheineck mit dem Bahnhof Trübbach. Schliesslich entstand auf der Schweizer Seite ab den 1960er-Jahren die Autobahn A 13 als derzeit leistungsfähigste Verkehrsträgerin im Alpenrheintal.

## Das Fahr am Schollberg (Mittelalter–1871)

Nur bei Niedrigwasser liess sich der Rhein unterhalb des Schollbergs furten, das heisst zu Fuss, mit Reittieren oder Wagen durchqueren. Dem Bau der ersten dauerhaften Rheinbrücke, der Vorgängerin der bestehenden Brücke, im Jahr 1871 gingen deshalb Jahrhunderte voraus, in denen der Übergang über den Rhein hauptsächlich mit einer Fähre bewältigt wurde. [Abb. 2]

1507 wird «das Fahr am Schollberg» erstmals in einer Schriftquelle, dem Urbar der Herren von Brandis, erwähnt, die dort den Zoll besaßen, nicht aber das Fahr.<sup>15</sup> 1517 erwarben es die Glarner als Besitz der Herrschaft Wartau.<sup>16</sup> Dass dieses Fahr im frühen 16. Jahrhundert erstmals in den Quellen erscheint, dürfte mit der 1492 erfolgten Eröffnung der Schollbergstrasse (der heutigen «alten Schollbergstrasse») in Zusammenhang stehen.

Als «Fahr» bezeichnete man seit dem Mittelalter die gesamte Einrichtung einer Fähre, mit dem Fahrrecht (dem ausschliesslichen Recht, auf einem bestimmten Flussabschnitt Personen, Vieh, Fahrzeuge und Güter überzusetzen), der Übersetzstelle und der gesamten Ausstattung der Fähre (Weidlinge, evtl. Wagenschiff, evtl. Fährseil). Das ausschliessliche Übersetzrecht gewährleistete die wirtschaftliche Grundlage des Fährbetriebs und wurde deshalb von der Obrigkeit und den Fährleuten stets durchgesetzt. Die Fährleute erhielten deshalb auch eine Abgabe von Fuhren, die durch den Rhein geführt wurden, sowie von den Benützern der Winterbrücke, die zeitweilig anstelle der Fähre eingerichtet und vor der Schneeschmelze wieder abgebrochen wurde.

Erstaunlicherweise lag das Fahr offensichtlich während seiner langen Betriebszeit immer an derselben

Stelle unterhalb der Trübbachmündung, während Fahrverlegungen in anderen gefällsarmen Flusstälern des Alpenvorlandes wegen der Schwankungen des Flusslaufes keine Seltenheit waren. Offensichtlich haben der unverrückbare Prallhang des Schollbergs im Zusammenwirken mit den Geschiebeablagerungen des Trübbachdeltas eine feste Ortslage geschaffen, auf die sich das Fahr stützen konnte.<sup>17</sup> Hier befand sich auch eine Anlegestelle für die Flösse, die von Chur nach Rheineck geführt wurden, und eine Flusszollstätte, erstmals erwähnt 1489.<sup>18</sup> In der Folge siedelten sich am Fahr auch die bereits erwähnte Sust (Warenablage mit Umschlagplatz, liechtensteinisch «Zuschg») sowie Gasthöfe und weitere Häuser an.<sup>19</sup>

Das Fahr besass als sog. Wagenfahr wie alle grösseren Fahren sowohl einen Weidling als Personenschiff als auch einen grösseren Nauen mit einer Ladebrücke, auf der Fuhrwerke und Grossvieh übergesetzt werden konnten. Soweit ersichtlich, wurde die Wagenfähre zwischen den Ufern bis ins 19. Jahrhundert gerudert oder gestachelt; erst nach der Rheinkorrektion wird 1869 ein Fährseil erwähnt, das wahrscheinlich zur Wagenfähre gehörte<sup>20</sup>. Zum Übersetzen des Personenschiffs wurde offenbar spätestens im frühen 19. Jahrhundert ein Fährseil eingerichtet, an dem der Fährmann das Boot über den Fluss zog (vgl. Abb. 3).<sup>21</sup>

### Rheinkorrektion, Eisenbahnbau und die erste Brücke Mäls-Trübbach (1871–1972)

Mit der Eröffnung der modernen Rheintalstrasse 1821<sup>23</sup> begann sich der Verkehr immer mehr auf die Schweizer Seite des Tals zu verlagern, und auf liechtensteinischer Seite wuchs das Interesse an einem festen Rheinübergang. «Grossräumig betrachtet, bestand das grösste Interesse an einer Brücke bei Balzers. [...] Damit wäre für den Verkehr aus Österreich nicht nur die Möglichkeit geschaffen worden, die Luziensteig zu umgehen, sondern auch eine optimale Verbindung in Richtung Walenstadt entstanden.» Bereits 1843/44 unternahm Liechtenstein deshalb mit österreichischer Unterstützung einen entsprechenden Vorstoss bei der St. Galler Regierung. Dieser scheiterte jedoch an der starken Opposition im Bezirk Werdenberg, wo man nachteilige Auswirkungen auf den eigenen Verkehr (das heisst wahrscheinlich eine Verkehrsverlagerung auf das rechte Rheinufer) befürchtete.<sup>24</sup>

1858 wurde die Eisenbahnlinie Chur–Rheineck eröffnet, und Balzers erhielt mit dem Bahnhof im benachbarten Trübbach Anschluss an das entstehende europäische Eisenbahnnetz. Vorerst blieb aber die Rheinfähre die einzige Verbindung zwischen den Ufern. «Wenn der [liechtensteinisch-österreichische] Zollvertrag von 1852, mit dem sich die Balzner nicht befreundeten konnten, eher hindernd auf den Verkehr der Fähre gewirkt hatte, so war durch den Bau der Rheintalstrasse der Gedanke eines Brückenbaues gefördert worden. Dazu kam, dass Balzers wegen der Entfernung von Österreich und den Nachbarorten im Land eh und je auf eine Verbindung mit der Schweiz angewiesen war. Sie bestand lange Zeit durch das Rodfuhrwerk über den Luziensteig. Der Fuhrverkehr verlor aber mit dem Bahnbau seine Bedeutung, und erst recht, als auch die Arlbergbahn fast zur gleichen Zeit [1872] den Anschluss nach Buchs fand. Die Gründung neuer Industrien in den [achtzehnhundert] sechziger Jahren, die Verlagerung des Verkehrs u. a. m. brachten Balzers in schwierige finanzielle Situationen. [...] Möglichkeiten boten sich für Saisonarbeiter in der Schweiz oder in den neu gegründeten Textilunternehmen in der Nachbarschaft».<sup>25</sup>

1866 entstand mit der Weberei in Azmoos linksufrig ein Industriebetrieb, der zahlreichen Balzern Arbeitsplätze bot. Als dann wenig rheinabwärts zwischen Vaduz und Sevelen eine Rheinbrücke geplant wurde, bildete sich 1868 auch in Balzers ein Komitee, das den Bau einer Rheinbrücke vorantrieb. Verzögert durch einen Einbruch des Rheins im Jahr 1868, wurde das Projekt 1870 gesichert und im folgenden Jahr ausgeführt.

Die Kosten des Bauwerks betragen 25'100 Franken. Die Gemeinde Wartau erbrachte einen Drittel; davon sollten 4'000 Franken aus freiwilligen Beiträgen fließen. Balzers verpflichtete sich, zwei Drittel der Baulast zu tragen, erhielt aber einen Landesbeitrag von 10'000 Franken, eine landesfürstliche Spende von 2'500 Franken sowie 3'300 Beiträge von Dritten; darunter befanden sich auch namhafte Beiträge aus Triesen und Tiresenberg, was insgesamt das weit ausgreifende Interesse am Brückenbau von Balzers unterstreicht.<sup>27</sup> Die Lage der Brücke entsprach dementsprechend der Lage des Fahrs nach der Rheinkorrektion; sie war bestimmt durch die bestehenden Zufahrten und bildete den kürzesten Weg zum Bahnhof und nach Sargans.

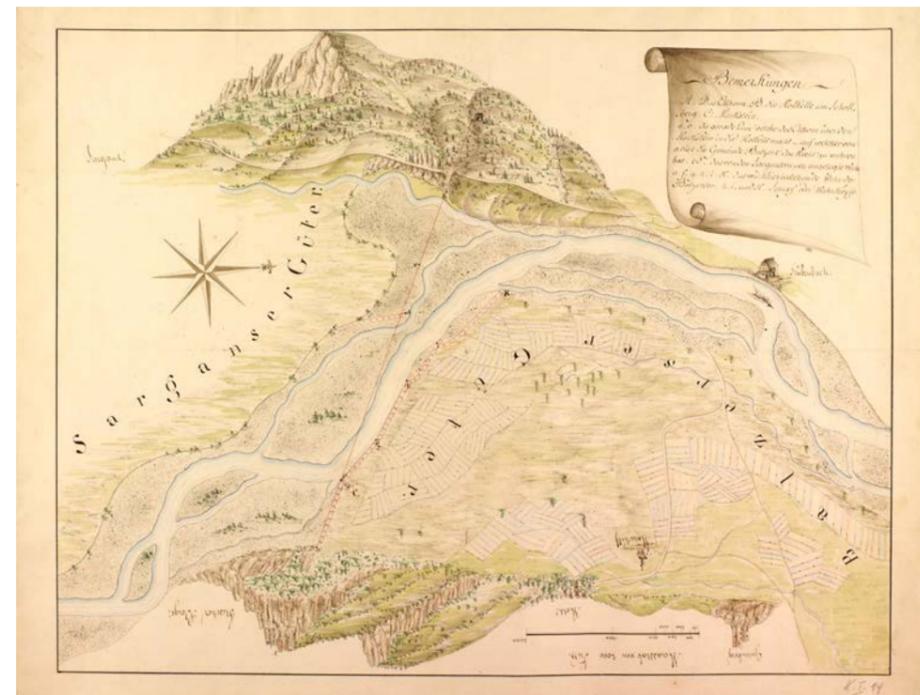


Abb. 2: Anschaulich hält um 1818 ein unbekannter Zeichner die Situation im Engpass zwischen Schollberg und Ellhorn fest: Mäandrierender Fluss, Äcker und Rietland, Felswände und «Schlippe». Die schwierige, von Seitenarmen unterbrochene Zufahrt zur Schiffflände Mäls macht deutlich, weshalb im Fährtarif von 1654 von mehreren «Furten» des Rheins die Rede ist. Davon unterschieden wird der schmalere Zugangsweg von Balzers.



Abb. 3: Heinrich Schilbachs Blick von der Schiffflände Trübbach gegen den Schollberg und Sargans im Jahr 1818 zeigt im Vordergrund die beiden Schiffe der Rheinfähre und beim Vieh an der Tränke gegenüber das fragile Gestell des Fährseils, das über den Fluss gespannt ist.<sup>22</sup>

### Der Autobahnbau und die Brücke Balzers-Trübbach (1968–)

Mit der Zunahme des motorisierten Verkehrs und der Abmessungen und Gewichte der Motortransportfahrzeuge erwies sich die einspurige Holzbrücke in der Nachkriegszeit zunehmend als unterdimensioniert. Die Breite der Fahrbahn betrug nur 2,52 m, bei einer

Beschränkung der Fahrzeugbreite auf 2,3 m (der damaligen Höchstbreite schweizerischerseits entsprechend), mit 70 cm schmalen beidseitigen Trottoirs. Die maximale lichte Höhe betrug 3,65 m, unter den Ansätzen der Dachstreben aber nur 2,75 m, was eine Beschränkung der Fahrzeughöhe auf 3,2 m zur Folge hatte. Die Höchstgeschwindigkeit beim Passieren der Brücke musste auf 15 km/h, das Höchstgewicht auf

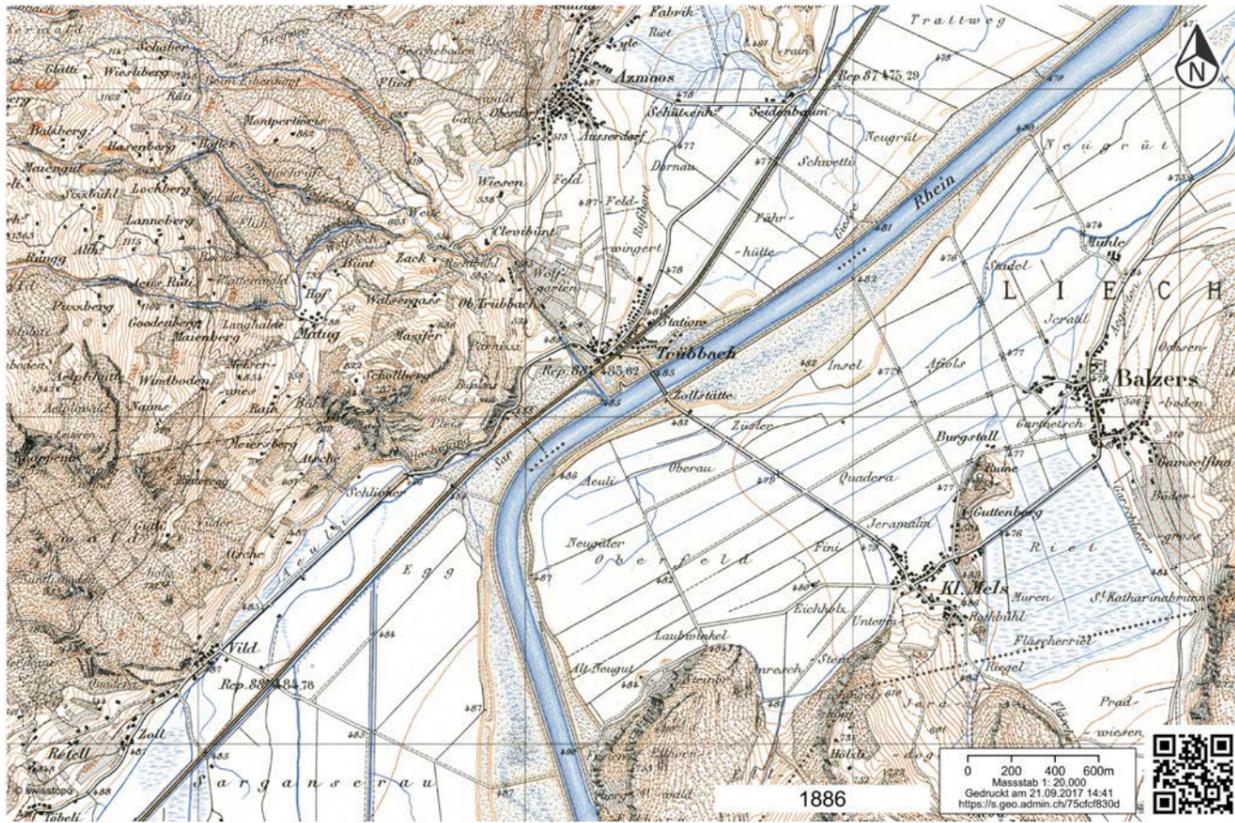


Abb. 4: Das Rheinknie mit der ersten Rheinbrücke in der Erstausgabe des Topographischen Atlas der Schweiz 1:25000. Die 1862 eingeleitete Rheinkorrektion gewährleistete stabile Flussufer und widerstandsfähige Landfesten.<sup>26</sup>

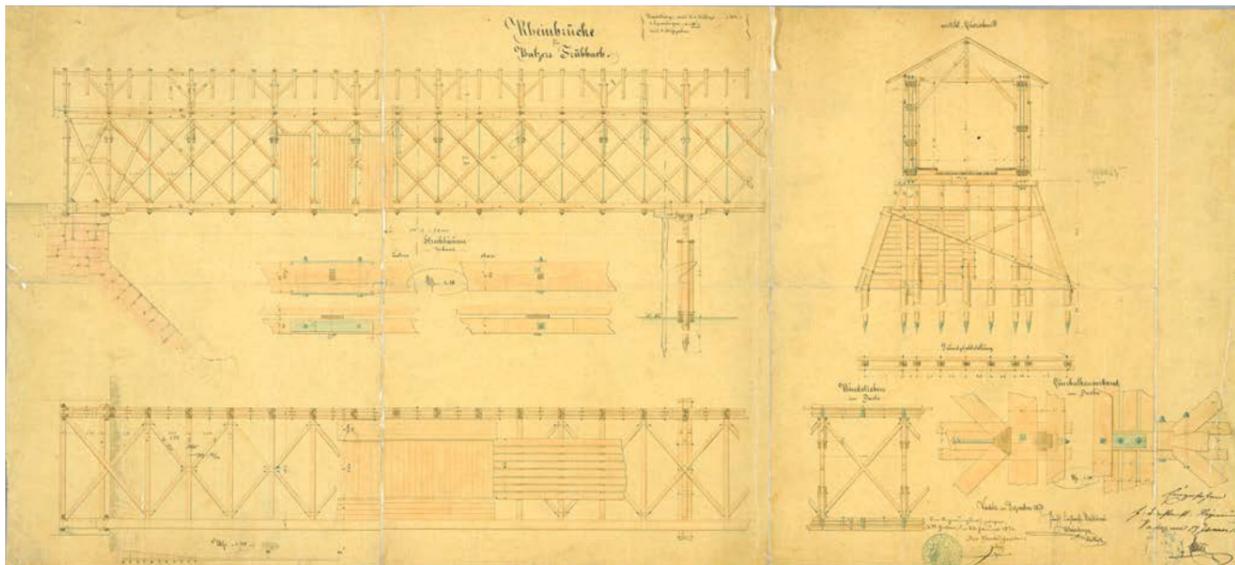


Abb. 5: Wie zahlreiche zeitgenössische Rheinbrücken war die erste Brücke zwischen Balzers und Trübbach eine gedeckte, «eingehauste» Holzfachwerkbrücke nach dem damals verbreiteten System des amerikanischen Ingenieurs Howe. Als einzige von ihnen besteht heute noch die nahezu baugleiche Rheinbrücke Sevelen–Vaduz.

6 Tonnen beschränkt werden.<sup>28</sup> Diese Masse genügte den Bussen des öffentlichen Verkehrs, den Lastwagen und dem motorisierten Individualverkehr nicht mehr. Kreuzender Verkehr war ausgeschlossen, Lastwagen beschädigten das Brückengebälk, und die schmalen Trottoirs führten zu einer Gefährdung von Fussgängern und Radfahrern. Der sich abzeichnende Ersatz der Brücke führte allerdings in Balzers zu intensiven Diskussionen über die am besten geeignete Lage einer neuen Rheinbrücke, die der Beitrag von Hans Brunhart in diesem Heft zusammenfasst.

Die neue, leistungsfähige zweispurige Rheinbrücke verbindet seit 1968 Balzers und Mäls sowie die Werksanlagen der Balzers AG (heute Oerlikon Balzers) über neue Anschlussstrassen mit der linksrheinischen Autobahn A 13 (ursprünglich Nationalstrasse N 13) sowie der sanktgallischen Rheintalstrasse nordwestlich von Trübbach. Ihre Lage ist im Wesentlichen durch die Entscheidung der Planer bestimmt, das neue, raumgreifende Anschlussbauwerk an den Rand des Siedlungsgebiets von Trübbach zu verlegen, während der historische Verkehrsknotenpunkt sich in der Ortsmitte von Trübbach befunden hatte (vgl. Abb. 6a). «Für die Bewilligung zum Bau des Anschlusses Trübbach waren nach der Bereinigung von Meinungsverschiedenheiten bei der Planung des Strassennetzes in der Gemeinde Balzers seine regionale Bedeutung für die Verbindung der Verkehrsnetze beidseits des Rheines und seine Funktion als vorübergehender Endpunkt bis zur Schliessung der Baulücke Haag–Trübbach ausschlaggebend. Die als Grundform

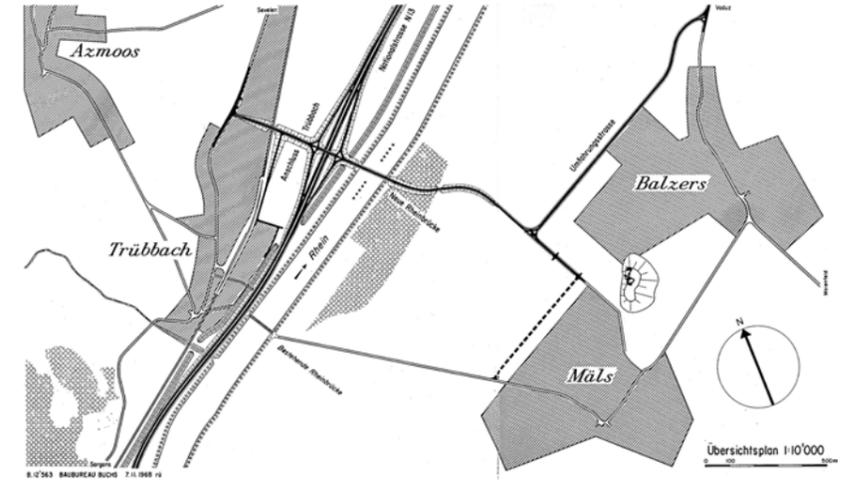


Abb. 6a: Übersichtsplan des Autobahnanchlusses Trübbach mit der neuen Rheinbrücke und den Zufahrtsstrassen auf der Balzner Seite. (Aus: Die neue Rheinbrücke)

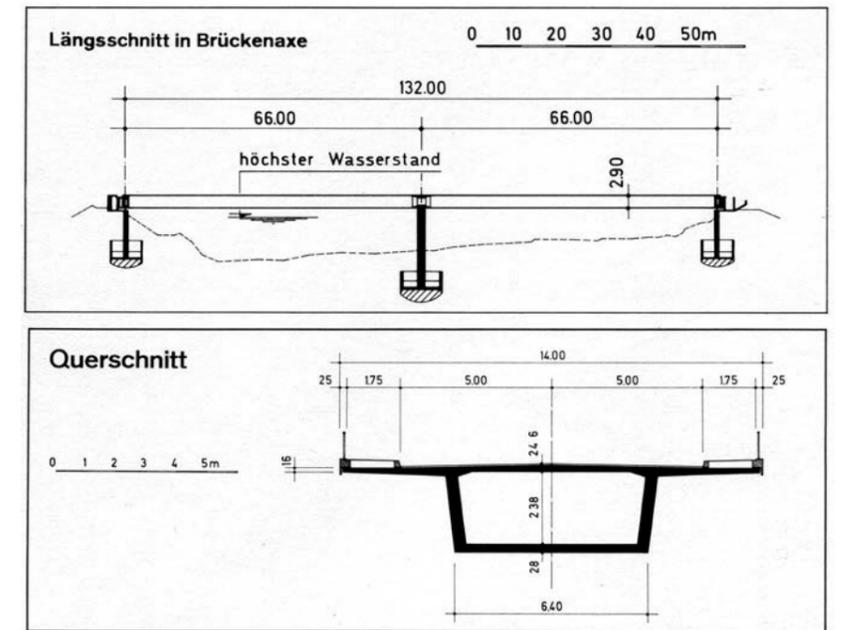


Abb. 6b: Längs- und Querschnitt der Rheinbrücke.



Abb. 6c: Aktuelle Ansicht der Rheinbrücke vom schweizerischen Ufer.

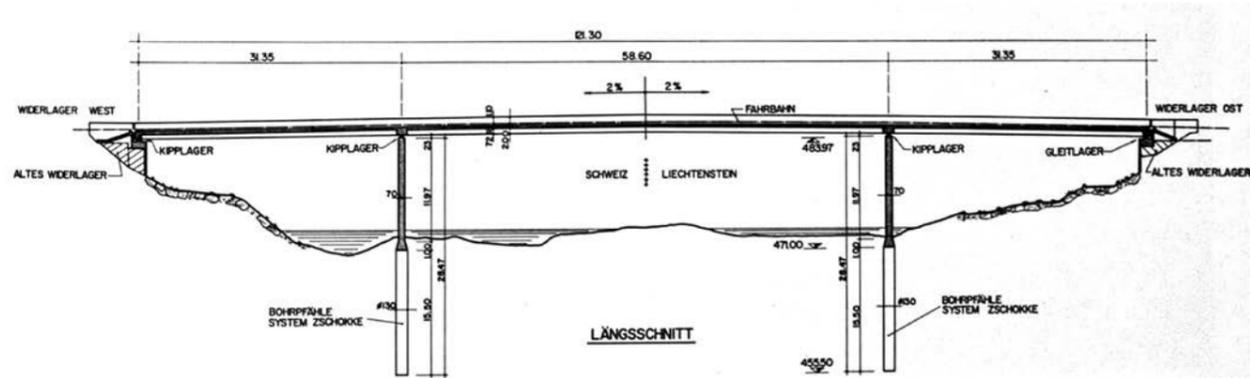


Abb. 7a: Längsschnitt des Betonstegs Trübbach-Mäls.

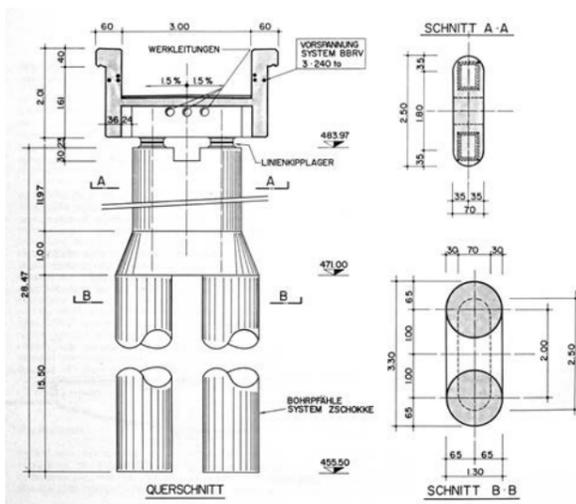


Abb. 7b: Querschnitt des Betonstegs Trübbach-Mäls.

gewählte Raute verfügt dabei über Rampen für alle Verkehrsbeziehungen.»<sup>29</sup>

Die Rheinbrücke steht damit im Mittelpunkt eines komplexen Bauwerks.<sup>30</sup> Es umfasst neben ihren Zubringerstrassen, die teilweise auf mächtigen Dämmen verlaufen, auch linksufrige Vorlandbrücken über die Bahnlinien und die Autobahn sowie eine mächtige Unterführung für den Saarkanal, der seit 1961 unterhalb von Trübbach eingeleitet wird.<sup>31</sup> Rechtsufrig waren Durchlässe durch den Strassendamm für die Erschliessungsstrassen am Rheindamm und am Binnendamm erforderlich, ausserdem ein Durchlass für den Aviolsbach und eine Brücke über den Binnenkanal bei der Mühle Balzers.

Die neue Brücke ist als ein über zwei Felder durchlaufender, längs vorgespannter Hohlkastenträger von 132 m Länge mit beidseitig auskragender, 14 m breiter Fahrbahnplatte konstruiert (vgl. Abb. 6b). Ein einziger schlanker Flusspfeiler teilt die beiden Brückenfelder symmetrisch in der Flussmitte. Die Fahrbahnbreite beträgt 10 m, die beiden seitlichen Trottoirs sind je 1,75 m breit. Die Baukosten betragen rund 1,5 Millionen Franken.

### Der Brand der Holzbrücke und der Betonsteg Mäls-Trübbach (1975-)3232

Am 11. Oktober 1972 wurde die gedeckte Holzbrücke durch Brandstiftung niedergebrannt. Die Versicherungsgesellschaften erklärten sich bereit, einen Neubau mit 596'000 Franken zu finanzieren. Trotz der neuen Rheinbrücke, die seit 1968 den Strassenverkehr übernahm, bestand dafür nach wie vor ein ausgewiesenes Bedürfnis. Der neue Steg sollte es den Einwohnern von Mäls erlauben, weiterhin auf kürzestem Weg in Trübbach einzukaufen und den Bahnhof zu erreichen. Landwirten, die beiseits des Rheins Güter bewirtschafteten, sollte der zeitraubende Umweg über die Strassenbrücke erspart werden; deshalb ist sie auch heute noch für Landwirtschaftsfahrzeuge ohne Anhänger frei. Und schliesslich erschloss die Holzbrücke ein Gebiet, das sich ausgezeichnet für Spaziergänge eignet, was damals offenbar vor allem von älteren Leuten geschätzt wurde; heute dürfte das seine Hauptfunktion sein, kann man hier doch ohne Störung durch den Verkehrslärm das Erholungsgebiet beidseits des Rheins besuchen.

Der neue Steg musste verschiedene technische Randbedingungen erfüllen. So sollten Anpassungsarbeiten



Abb. 7c: Aktuelle Ansicht des Betonstegs von der liechtensteinischen Seite.



Abb. 7d: Ein symbolisches Tor in Flussmitte markiert die Landesgrenze, hier die liechtensteinische Seite mit dem Baudatum und dem Gemeindewappen von Wartau.

an den Rheindämmen möglichst vermieden werden, weshalb die Fahrbahnhöhe so festgelegt wurde, dass die Zufahrten mit möglichst geringen Aufschüttungen hergestellt wurden. Auch wurden die alten Widerlager übernommen und mit Beton ummantelt. Zugleich musste bei der Festlegung der Unterkante des Brückenträgers das maximale Durchflussprofil des Rheins mit einer Höhenkote 483,6 m respektiert werden. Daraus ergab sich ein günstiger, steifer Brückenquerschnitt mit H-Querschnitt und einer 3 m breiten, tief liegenden Fahrbahn, unter welcher die Werkleitungen eingezogen werden konnten, während die 2 m hohen seitlichen Versteifungsträger gleichzeitig die Brüstungen bilden (wodurch man sich erst noch die Kosten eines separaten Geländers sparen konnte, vgl. Abb. 7b und 7d). Pfeilerzahl und Stützweiten wurden so festgelegt, dass man einerseits mit möglichst wenigen Flusspfeilern auskam (die unweigerlich den Durchfluss einengen,

dem Anprall von Treibgut sowie der Gefahr der Auskolkung der Flusssohle ausgesetzt sind). Andererseits sollten die Auflagerkräfte auf den alten Widerlagern niedrig gehalten, weshalb man eine entsprechend grössere Stützweite von 58,6 m für das mittlere Brückenfeld wählte, während die Randfelder geringere Stützweiten von je 31,35 m haben (vgl. Abb. 7a und 7c). Um dem allem zu genügen, wurde das Brückentragwerk konsequent als selbsttragender, längs vorgespannter Durchlaufträger über 121,3 m Länge ausgelegt. Die kleine Rheinbrücke Mäls-Trübbach übernimmt heute kaum mehr Motorfahrzeugverkehr und spielt im Verkehr, der die angrenzenden Siedlungen verbindet, nurmehr eine bescheidene Rolle. Mit dem Wachstum der Verkehrsströme hat damit auch der historische Rheinübergang am Schollberg seine Funktion wohl endgültig abgegeben.

#### Literatur

- Ackermann, Otto: Die Schollbergstrasse bis zum Ende der Landvogtszeit. Verkehrspolitik und Strassenbautechnik am Beispiel der «Via Mala» des Alpenrheintals. In: Werdenberger Jahrbuch 10. Jahrgang 1997: Strassen und Verkehr. Buchs 1996, S. 43–59.
- Biedermann, Klaus: Das Rodfuhrwesen im Fürstentum Liechtenstein: eine verkehrsgeschichtliche Studie mit besonderer Berücksichtigung des späten 18. Jahrhunderts. In: Traverse, Zeitschrift für Geschichte, 6. Jahrgang. 1999 Heft 2, S. 55–68.
- Boller, Max: Vom Bau der Nationalstrasse N 13. In: Werdenberger Jahrbuch 10. Jahrgang 1997, Buchs 1996, S. 199–211.
- Brunhart, Arthur (Hrsg.): Bausteine zur liechtensteinischen Geschichte. Studien und studentische Forschungsbeiträge, Band 1: Vaduz und Schellenberg im Mittelalter. Zürich 1999.
- Büchel, Franz: Gemeinde Balzers, Beiträge zur Geschichte. Balzers 1987.
- Die Melioration der Saarebene, Schlussbericht 1978. [St. Gallen, 1978]
- Die neue Rheinbrücke Trübbach Balzers, Technische Berichte und Geschichte zur Eröffnung 23. November 1968. [Vaduz 1968]
- Doswald, Corneli: Die alte Schollbergstrasse – vom archäologischen Befund zum regionalen Wanderweg. In: Wege und Geschichte 2014, S. 32–38.

- Hägeli, Benno: Brückenschlag ins Liechtensteinische. In: Staatsarchiv des Kantons St. Gallen (Hrsg.): St. Gallen à la carte, S. 12–13. St. Gallen 2013.
  - Hager, Arthur: Aus der Zeit der Zoll- und Wirtschaftsunion zwischen Österreich und Liechtenstein von 1852–1919. In: Jahrbuch des Historischen Vereins für das Fürstentum Liechtenstein, Band 61. Vaduz 1961, S. 25–58.
  - Kruse, Svenja: Die Rheinebene vor dem Bau des heutigen Rheindammes im Gebiet der Gemeinde Wartau. Maturaarbeit Kantonsschule Sargans, 2015. Mediathek Kantonsschule Sargans G 949.49.
  - Peter, Oskar: Wartau. St. Gallen 1960.
  - Picker, Andreas (mit Beiträgen von Julia Kopf, Johannes Pöll und Thomas Stehrenberger): Römerzeit – Barriere und Bindeglied. In: Archäologie Schweiz 31. Jahrgang 2008 Nr. 2, S. 40–51.
  - Reich, Hans Jakob: Von den alten Landstrassen und dem Bau der Kantonsstrassen. In: Werdenberger Jahrbuch 10. Jahrgang 1997. Buchs 1996, S. 60–88.
  - Rheinbrücke Trübbach–Mäls, Eröffnung 7. Juni 1975. [Balzers FL, Wartau SG, 1975]
  - Schatzmann, Dominik: Die Rodordnung von 1499 mit ihren Ergänzungen. Das Transportwesen im Mittelalter im Gebiet des heutigen Fürstentums Liechtenstein. In: Brunhart Arthur (Hrsg.), Bausteine zur liechtensteinischen Geschichte. Studien und studentische Forschungsbeiträge, Band 1: Vaduz und Schellenberg im Mittelalter. Zürich 1999, S. 211–237.
  - Vogt, Paul: Furten, Fähren und Brücken zwischen Werdenberg und Liechtenstein. In: Werdenberger Jahrbuch 3. Jahrgang 1990, Buchs 1989, S. 154–164.
  - Werdenberger Jahrbuch 3. Jahrgang 1990: Der Rhein. Buchs 1989.
  - Werdenberger Jahrbuch 10. Jahrgang 1997: Strassen und Verkehr. Buchs 1996.
  - Widmer, Maja; Ackermann, Otto: «Die Strasse ze machen»: Zur Wiederherstellung der alten Schollbergstrasse. In: Werdenberger Jahrbuch 26. Jahrgang. Buchs 2013, S. 328–346.
- 7 Ackermann 1996, S. 55 f.
  - 8 Biedermann 1999, S. 56.
  - 9 Ackermann 1996, S. 57 f.
  - 10 Ackermann 1996, S. 55; Büchel 1987, S. 164–172.
  - 11 Biedermann 1999, S. 58–60. – Die «Deutsche Strasse» und die Zubringerstrasse zum Fahr Trübbach waren die einzigen Strassen in Liechtenstein, die vor dem 19. Jahrhundert zu Fahrstrassen ausgebaut wurden.
  - 12 Für den Umschlag der Güter, die über den Rhein geführt wurden. Sie erscheint erstmals zusammen mit drei kleineren Häusern auf der Karte der Schollbergstrasse von Stedelin 1771 (Ackermann 1996, S. 57; Widmer, Ackermann 2012, Abb. 22), dürfte aber wesentlich älter sein, da das Bedürfnis spätestens nach dem Einsetzen der Salztransporte über die Schollbergstrasse bestand.
  - 13 Peter 1960, S. 554;
  - 14 Erstmals erwähnt im Brandis-Urbar von 1507 (Büchel 1987, S. 269), dann im Fährtarif 1654 (Peter 1960, S. 554) und noch 1865/66 (Büchel 1987, S. 269).
  - 15 Büchel 1987, S. 269. – Gemäss Hager 1961, S. 57, Anm. 12 soll das Fahr zu ungenannter Zeit vom Kaiser an die Herren von Brandis verliehen worden sein; hier handelt es sich wohl um eine Verwechslung mit dem Zoll am Fahr.
  - 16 Peter 1960, S. 552.
  - 17 Vgl. die topographisch aufschlussreiche Darstellung des Zürcher Ingenieurs Pestalozzi von 1818 in Widmer, Ackermann 2012, Abb. 3.
  - 18 Ältere Eidgenössische Abschiede, Band 7/2, Sargans Nr. 306 gemäss freundlicher Mitteilung von Otto Ackermann, Fontnas.
  - 19 Zusammenfassend zur Entwicklung der Siedlung Kruse 2015, S. 7 f.
  - 20 Hofer 1985, S. 88.
  - 21 Zahlreiche Einzelheiten zum Betrieb des Trübbacher Fahrs und der benachbarten Fähren finden sich in Peter 1960, S. 552–557; Vogt 1989, S. 155–157; Hofer 1985, S. 87–91.
  - 22 Vogt 1989, S. 154.
  - 23 Reich 1996, S. 78–80.
  - 24 Vogt 1989, S. 157.
  - 25 Rheinbrücke Trübbach–Mäls, S. 9.
  - 26 In der Folge entstanden in nur zwölf Jahren zwischen 1867 und 1879 zwischen dem Bodensee und Trübbach 13 Strassen- und zwei Eisenbahnbrücken, wo zuvor keine einzige bestanden hatte! (Vogt 1989, S. 158)
  - 27 Weitere Informationen zur Baugeschichte und zum Betrieb der ersten Rheinbrücke finden sich in Büchel 1987, S. 269–272; Hägeli 2013; Rheinbrücke Trübbach–Mäls, S. 9–13; Vogt 1989, S. 161.
  - 28 Rheinbrücke Trübbach–Mäls, S. 12 f.
  - 29 Boller 1996, S. 203 f.
  - 30 Vgl. Die neue Rheinbrücke Trübbach Balzers, Kapitel: Die Zufahrten.
  - 31 Vgl. Die Melioration der Saarebene, S. 79–83.
  - 32 Dazu der ausführliche Baubeschrieb in: Rheinübergang Trübbach–Mäls, S. 14–23.

#### Anmerkungen

- 1 Für ihre freundliche Unterstützung bedanke ich mich bei Alt-Regierungschef Hans Brunhart, Balzers, Mathias Bugg, Sargans, Svenja Kruse, Trübbach, Gemeindepräsident Beat Tinner, Wartau, und den Mitarbeitenden des Staatsarchivs des Kantons St. Gallen.
- 2 Vgl. Picker u.a. 2008.
- 3 Biedermann 1999, Schatzmann 1999.
- 4 Dazu ausführlich Ackermann 1996 und Widmer, Ackermann 2012.
- 5 Ackermann 1996, S. 55 f.; Widmer, Ackermann 2012, S. 342–344.
- 6 Doswald 2014.

#### Hans Brunhart

### Balzers – kein zweites Fläsch

Der Standort der neuen, am 23. November 1968 dem Verkehr übergebenen neuen Rheinbrücke zwischen Balzers und Trübbach und die entsprechenden Zufahrtsstrassen führten in Balzers zu erheblichen Diskussionen. Nachdem man sich in langwierigen Verhandlungen zwischen den Regierungen Liechtensteins und des Kantons St. Gallen im Einverständnis mit den betroffenen Gemeinden auf eine Lösung geeinigt hatte, verlangten 111 Unterzeichner die Einberufung einer Bürgerversammlung zwecks Beschlussfassung über ihr «Initiativbegehren bezüglich Rheinbrücke und Strassenführung».

Die von Land und Gemeinde vorgeschlagene Variante «Seidenbaum» sah neben der dann gebauten und heute bestehenden Rheinbrücke mit Autobahnanschluss die Realisierung einer Rheinbrücke für den Lokalverkehr auf der Höhe des Schollbergs vor. Gleichzeitig wurde mit dem Land eine für die Gemeinde günstige finanzielle Abmachung betreffend die Umfahrungsstrasse (Strasse «Gagoz») getroffen, welche auch die damals geplante Landesumfahrungsstrasse dem Rhein entlang berücksichtigte. Nach dem Brand der alten Holzbrücke 1972 und dem Bau der Fussgängerbrücke am gleichen Standort wurde das Projekt der zweiten Brücke nicht mehr weiter verfolgt.

Das Initiativbegehren hatte folgenden Inhalt: «Um die am Verkehr interessierten und davon abhängigen Balzner Bürger nicht zu gefährden, sowie eine rasche und billigste Lösung der vorgesehenen Strassenplanung zu gewährleisten und den heute so wertvollen Boden

zu sparen, verlangen die Initianten, dass die geplante Strasse auf dem Trasse der bisherigen Landstrasse durch die beiden Ortschaften Balzers und Mäls nach Trübbach der Rheinstrasse entlang geführt wird und sofort mit dem Bau einer neuen Rheinbrücke für unbeschränkten Lastenverkehr am Standort der heutigen Rheinbrücke oder im Gebiet der Schifflände begonnen wird. In diesem Sinne wird der Anschluss an die Autostrasse im Seidenbaum abgelehnt.»

Das Initiativbegehren wurde durch eine engagierte Aussendung der Gemeinde sowie durch ein Flugblatt mit dem Titel «Balzers – kein zweites Fläsch» und eine Gegendarstellung der Initianten öffentlich abgehandelt. Einigkeit bestand darüber, dass Eile geboten war, nachdem die Gewichtsbeschränkung beziehungsweise teilweise Schliessung der Holzbrücke für den Schwerverkehr zunehmend Probleme zur Folge hatte. Eine früher vertretene Variante mit einem direkten Anschluss nach Sargans spielte in der Diskussion keine Rolle mehr. Ein besonderes Problem bildete der Autobahnanschluss, der einer Variante am bisherigen Standort mitten im Dorf Trübbach besonders entgegenstand. Es ging aber auch um den Verkehr durch das Dorf: Während die Gemeinde argumentierte, bereits 1963 hätte man an einem Sonntag stündlich 700 Fahrzeuge gezählt und die Situation sei unhaltbar und gefährlich, schrieben die Initianten, es sei eine «Erfahrungstatsache, dass blühende Dörfer immer an Strassenzügen gebaut» worden seien.

Die Bürgerversammlung am 21. April 1967 lehnte das Initiativbegehren mit 89 Ja- Stimmen und 278 Nein-Stimmen deutlich ab. Offensichtlich konnten die Balzner (die Meinung der Balznerinnen war ja damals noch nicht gefragt) mit einer Zukunft als zweitem Fläsch gut leben.

*Quellenangabe: Gemeindearchiv Balzers)*