

Liechtensteiner Volksblatt

Bezugspreise: Inland und Schweiz jährlich Fr. 14.50, halbjährlich Fr. 7.30, vierteljährlich Fr. 3.70. Ausland halbjährlich Fr. 13.50, jährlich Fr. 27.—. Postamtlich bestellt halbjährlich Fr. 12.—, ganzjährlich Fr. 24.—. Bestellungen nehmen entgegen: Die nächstliegenden Postämter, die Verwaltung des Volksblattes in Vaduz, in der Schweiz auch die Buchdruckerei Au (Rhtl.) Tel. Nr. (071) 731 60. Verwaltung: Vaduz Tel. (075) 221 43 Redaktion: Vaduz, Telefon Nr. 2 13 94. Postcheck Nr. IX / 2988

Organ für amtliche Kundmachungen

Anzeigenpreise: die 1spalt. mm-Zeile Anzeigen Reklame
Inland 8 Rp. 21 Rp.
Angrenz. Rheintal (Sargans bis Sennwald) 10 Rp. 23 Rp.
Uebrig Schweiz 11 Rp. 25 Rp.
Ausland 13 Rp. 29 Rp.

Anzeigenannahme für das Inland:
Verwaltung des Blattes in Vaduz, Telefon 2 21 43
Für das Rheintal, Schweiz und übrige Ausland:
Schweizer Annoncen A.-G.
St. Gallen, Tel. 22 26 26; und übrige Zweiggeschäfte

Vom Gemeinsamen Markt zum Gemeinsamen Verkehr

Europäische Einheit auf Schienen, Straßen und Flüssen

Vorwort der Redaktion:

Aus Bonn ging uns nachstehender Artikel zu, der als wertvoller Beitrag zum Thema «Gemeinsamer Markt» angesehen werden darf. Wir geben dieser deutschen Stimme deshalb Raum, weil sie das Thema «Gemeinsamer Verkehr» behandelt.

Das Hauptziel der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft ist die Schaffung eines einheitlichen europäischen Marktes und die Beseitigung der Zollschränken. Der Vertrag umfaßt aber auch die Maßnahmen, die die Schaffung eines großen einheitlichen Wirtschaftsraumes erleichtern können. Hier spielt natürlich auch der Verkehr eine wesentliche Rolle. Die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft, soweit sie sich auf den Verkehr erstreckt, befaßt sich nur mit dem Binnenverkehr, also Eisenbahn-, Straßenverkehr und Binnenschifffahrt. Luftverkehr und Seeverkehr sind nicht auf den europäischen Raum beschränkt und werden daher im Vertrag nicht behandelt. Aber der Rat der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft kann auch hier besondere Bestimmungen erlassen.

Wegen seiner Besonderheiten, die für die Wirtschaft und die Landwirtschaft keine Gültigkeit haben, wird der Verkehr im Vertragswerk nicht als Teil des Gemeinsamen Marktes behandelt, die Bestimmungen hierüber sind in sehr allgemeiner Form gehalten. Auch sind für die Schaffung einer gemeinsamen Verkehrspolitik im Gegensatz zu anderen Bestimmungen des Vertrages, wie für die Errichtung des Gemeinsamen Marktes und für die Bildung einer gemeinsamen Agrarpolitik, keine besonderen Fristen vorgesehen.

Ist eine Koordinierung möglich?

Entsprechend seiner Wesensart kommt der Verkehr ohne gewisse staatliche Lenkungsmaßnahmen nicht aus. Diese Lenkungsmaßnahmen sind historisch bedingt. Bis etwa zum ersten Weltkrieg hatten die Eisenbahnen in allen Ländern eine Monopolstellung. Die schnelle Entwicklung der Technik hat jedoch für die Eisenbahnen im Güterkraftverkehr einen Konkurrenten entstehen lassen, der immer stärker in die ehemaligen Bereiche der Eisenbahnen eingedrungen ist. Dieses sich ständig steigernde Konkurrenz-Verhältnis hat in fast allen Ländern zu erheblichen Disproportionen geführt, die meist ein Defizit der Eisenbahnen zur Folge hatten. Zur Milderung dieses Konkurrenz-Verhältnisses haben viele europäische Staaten Koordinierungsmaßnahmen zwischen Schiene und Straße eingeleitet.

Heute ist die Ordnung im Verkehr die schwierigste und wichtigste Aufgabe der Verkehrspolitik in allen europäischen Ländern und ohne gewisse staatliche Eingriffe nicht zu lösen. Die technischen und betrieblichen Unterschiede zwischen der Binnenschifffahrt, dem Straßenverkehr und den Eisenbahnen sind groß, ihre Verkehrsleistungen infolgedessen nach Art, Bedienung und Kosten keineswegs gleichartig. In allen Gruppen gibt es Großbetriebe und Kleinbetriebe, deren Interessen recht verschieden gelagert sind. Der freie Unternehmer konkurriert mit dem nach gemeinwirtschaftlichen Grundsätzen geführten Kommunalbetrieb oder mit den ebenfalls gemeinwirtschaftlich ausgerichteten Riesenbetrieben der Eisenbahnen.

Aus diesem Grunde unterliegt der Verkehr in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft gewis-

sen staatlichen Einflüssen, die auf die Ordnung des Wettbewerbs der Verkehrsträger gerichtet sind. Die Grundprinzipien der Verkehrspolitik weichen in den einzelnen Ländern zum Teil stark voneinander ab. Die Gründe hierfür liegen vor allem in der Verschiedenheit der geographischen Verhältnisse und der Wirtschaftsstruktur der Länder.

So sind in den Niederlanden die Interessen weniger als bei großen Industriestaaten auf die Bedürfnisse des eigenen Binnenmarktes als vielmehr auf eine möglichst große Liberalisierung des Verkehrs mit den Nachbarländern ausgerichtet. In Frankreich liegen die Verhältnisse ähnlich wie in der Bundesrepublik, deshalb fand Deutschland auch dort bei den Verhandlungen die stärkste Unterstützung. In Italien sind die Verhältnisse anders gelagert als in der Bundesrepublik. Dieses Land verfügt über keine so weitverzweigte Industrie und besitzt keine Binnenschifffahrt.

Aus diesen Gründen wurden in den Vertragsbestimmungen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft die Grundlinien für eine gemeinsame europäische Verkehrspolitik auch noch nicht festgelegt. Vielmehr soll das oberste Organ der Gemeinschaft, der Ministerrat, erst eine gemein-

same Verkehrspolitik entwickeln. Bei den Verhandlungen hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, daß es unzweckmäßig ist, nationale Verkehrsordnungen, die historisch gewachsen und den wirtschaftlichen und geographischen Verhältnissen der einzelnen Länder angepaßt sind, innerhalb kurzer Frist zu beseitigen. Vielmehr müssen erst die Voraussetzungen hierfür durch ein Zusammenwachsen des europäischen Wirtschaftsraumes geschaffen werden. Die Grundsätze der gemeinsamen Verkehrspolitik können vom Ministerrat in der ersten Etappe nur einstimmig, in einer weiteren Etappe mit qualifizierter Mehrheit entschieden werden. Diese Bestimmung bedeutet einen gewissen Schutz für die Bundesrepublik, aber auch für andere europäische Länder. Sie verhindert ein zu frühzeitiges Einreißen der so mühsam errichteten Gebäude der nationalen Verkehrsordnungen.

Den besonderen deutschen Bedürfnissen trägt die sogenannte Deutschland-Klausel Rechnung. Sie ist auf die Verhältnisse abgestellt, die sich durch die Zweiteilung Deutschlands ergeben. Diese in Artikel 82 verankerte Schutzklausel wird besonders für die deutschen Nordseehäfen, die durch den Verlust ihres Hinterlandes schwer getroffen sind, von Bedeutung sein. Der Seeverkehr ist zwar vom Vertrag nicht unmittelbar betroffen, für die Seehafenpolitik spielen jedoch die Fragen der Tarifgestal-

Im Kampf gegen die Verkehrsunfälle

Seit einigen Tagen sieht man überall im Kanton Transparente über wichtigen Verkehrsstraßen. Mit dem Slogan „Ueberholen... im Zweifel nie“ mahnen sie die Automobilisten zur vermehrten Vorsicht. Es handelt sich um den Beginn der diesjährigen Verkehrserziehungskampagne, die ganz in den Dienst der Unfallbekämpfung gestellt ist.

Die Presse war gestern nachmittag vom st. gallischen Aktionskomitee zu einer instruktiven Fahrt eingeladen, an welcher die Bedeutung der Aktion ins richtige Licht gerückt und einige allgemein interessierende Auskünfte erteilt wurden. Der st. gallische Polizeihauptmann, Herr F. Bürgler, begrüßte die Männer der Feder aus dem Kt. St. Gallen und dem Fürstentum Liechtenstein und bewillkommte speziell auch die Behördenvertreter.

Einleitend wurden zwei aufschlußreiche Verkehrsfilm vorgeführt. Der erste zeigte, wie gefährlich es ist, wenn der Fahrer eines Motorfahrzeuges sich nicht ständig seiner Verantwortung bewußt ist und Verkehrsregeln mißachtet. Der zweite orientierte über die großzügige Umfahrung von Murg, als Musterbeispiel, wie die Gefahren des Verkehrs aus einer Ortschaft gebannt werden können.

Dann setzten sich die Konferenzteilnehmer in einem bequemen Car, der vom „Automobilclub“ freundlich zur Verfügung gestellt worden war, und nahmen auf der Fahrt nach Rorschach und durch das Rheintal bis Altstätten persönlich die neuen Sicherheitslinien in Kurven und auf Kreuzungen in Augenschein, denen eine zunehmende Bedeutung zukommt. Sicherheitslinien (ausgezogene weiße Striche) und Leitlinien (gestrichelte Linien) gab es schon lange. Sie wurden aber anfänglich nicht immer sachgerecht angebracht und deshalb nicht durchwegs beachtet. Das Straßeninspektorat läßt nun im ganzen Kanton einheitliche und auf das Notwendigste beschränkte Markierungen anbringen, welche Arbeit Anfangs nächsten Monats beendet ist. Von jenem Zeitpunkt an sollen alle Fahrer, welche eine Sicherheitslinie überfahren, un-nach-sicht-lich wegen Gefährdung des Verkehrs gebüßt werden. Neu ist, wie wir schon einmal berichteten, daß hier und da Sicherheitslinien und Leitlinien parallel geführt werden. In einem solchen Falle darf der

Automobilist oder Motorfahrer, der sich auf jener Seite befindet, wo die Leitlinie verläuft, über die Markierung fahren, aber selbstverständlich nur, wenn die Strecke frei ist. Für den Fahrer auf der andern Seite besteht absolutes Ueberfahrverbot.

Auf der Strecke zwischen St. Gallen und Rheineck wurde die Presse auch auf das Verbot aufmerksam gemacht, Velo- bzw. Fußgängerstreifen mit Autos zu befahren. Auch wer sein Fahrzeug anhält, muß außerhalb dieses Streifens bleiben. Ein Automobilist, welcher dies nicht glauben wollte, und gegen die Polizeibüße bis ans Bundesgericht rekurrierte, mußte schließlich allein an Anwaltskosten über 1000 Fr. bezahlen.

Die gegebenen Aufklärungen waren so klar und überzeugend, daß von Seiten der Presse keine weiteren Auskünfte verlangt wurden. Man fand sich daher früher als geplant bei einem vorzüglichen Bünderteller im Hotel „Frauenhof“ in Altstätten ein, wo der neue Präsident des Automobilklub, Hr. Dr. Binder, als Gastgeber noch das Wort ergriff und auf die Wichtigkeit hinwies, daß nicht nur die Motorfahrzeugführer, sondern sämtliche Passanten sich an die Verkehrsregeln halten müssen, wenn der Erfolg der Verkehrsaktion hundertprozentig sein soll. Möge dies so sein! s.

Aus dem Knigge der Landstraße

Dem Tapferen gehört die Welt — aber nicht im Straßenverkehr! Dein Recht, schneller zu fahren als andere, sei Dir unbenommen; vergiß aber nicht, daß das Ueberholen keine Frage des Mutes, sondern eine solche des kühlen Verstandes ist.

Die Sicherheitslinie verdient ihren Namen nur dann, wenn Du sie links liegen läßt; gerät der weiße Strich unter Deine Räder, so dürftest Du früher oder später die unschuldig weiße Farbe der Sicherheitslinie dem Rot Deines eigenen Blutes anpassen . . .

Es mag stimmen, daß der Weg zum Ueberholen in einer Linkskurve denkbar kurz ist — der Umweg über das Spital dürfte sich aber dennoch kaum lohnen!

Bundeskanzler Raab zeichnet liechtensteinische Persönlichkeiten aus

Am vergangenen Montag trafen in Wien verschiedene Persönlichkeiten unseres Landes ein, um aus der Hand von Bundeskanzler Julius Raab Auszeichnungen entgegenzunehmen. Diese Auszeichnungen erfolgten in Anerkennung der Verdienste um die zwischenstaatlichen Abkommen, die von den Parlamenten beider Länder bereits schon ratifiziert wurden.

In Wien wurde folgendes Communiqué veröffentlicht:

Wien, 20. Mai (APA). Bundeskanzler Ing. Raab überreichte heute in Anwesenheit des Bundesministers für die auswärtigen Angelegenheiten Dr. Ing. Figl sowie des Präsidialchefs Sektionschef Dr. Chaloupka und des Generalsekretärs für die auswärtigen Angelegenheiten Botschafter Dr. Schöner einer Reihe von Persönlichkeiten des Fürstentums Liechtenstein die ihnen verliehenen Auszeichnungen.

Prinz Alfred und Prinz Heinrich von und zu Liechtenstein wurden mit dem Großen goldenen Ehrenzeichen am Bande für Verdienste um die Republik Oesterreich ausgezeichnet. Der liechtensteinische Regierungschef Alexander Frick erhielt das Große silberne Ehrenzeichen am Bande, während der Präsident des Landtages Justizrat Dr. Alois Ritter mit dem Großen goldenen Ehrenzeichen mit dem Stern dekoriert wurde. Der Landesgeometer Hermann Ospelt erhielt das Goldene Ehrenzeichen und Landesforstmeister Ing. Eugen Bühler das Silberne Ehrenzeichen für Verdienste um die Republik Oesterreich.

Kabinettsdirektor Dr. Gustav Wilhelm, der mit dem Großen silbernen Ehrenzeichen mit dem Stern ausgezeichnet wurde, und der Vorstand des Landesgerichtes Dr. Hermann Risch, der das Goldene Ehrenzeichen für Verdienste um die Republik Oesterreich erhielt, waren verhindert, die Auszeichnungen persönlich entgegenzunehmen.

Die binneländischen Verkehrsmittel eine erhebliche Rolle. Das Wettbewerbs-Verhältnis der Eisenbahn in Bezug auf den direkten oder gebrochenen Wasserweg nach den Rheinmündungshäfen wird durch den Vertrag zu Ungunsten der deutschen Nordseehäfen nicht verschoben. Es wird das Hauptziel der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft sein, auch auf dem Gebiet des Verkehrs die Beziehungen mit den übrigen europäischen Vertragspartnern zu vertiefen. Hierbei wird sie mit der Konferenz der Europäischen Verkehrsminister, die bereits erhebliche Vorarbeit geleistet hat, enge Verbindung unterhalten müssen.

Fürstentum Liechtenstein

Beim Kreuz in der Dreiländerecke

Am Montag wurden die beim Abschluß der jüngsten Staatsverträge mit Oesterreich beteiligten liechtensteinischen Funktionäre von dem die Geschäfte des Bundespräsidenten führenden österreichischen Bundeskanzler mit Orden ausgezeichnet. Bei dieser Gelegenheit erinnert man sich in Liechtenstein gerne der Uebergabe und der Uebernahme des Grenzzeichens auf der Dreiländerspitze. Die Erstellung des neuen Grenzzeichens war Liechtenstein übertragen worden, die Kosten teilten die drei Länder unter sich.

Am Uebergabeakt vom 17. August 1951 nahm eine schweizerische Delegation unter Führung von Oberstbrigadier Dr. Karl Schneider und eine österreichische unter Führung von Hofrat Dr. Ing. Franz Schiffman vom Eich- und Vermes-