

Liechtensteiner Volksblatt

AZ — FL-9494 Schaan, Mittwoch/Donnerstag, 2./3. Febr.

Erscheint Dienstag/Mittwoch/Donnerstag/Samstag

Mit den amtlichen Publikationen aus Liechtenstein

105. Jahrgang — Nr. 17

Vor 50 Jahren

Zitate aus dem
«Liechtensteiner Volksblatt»

Samstag, 21. Jänner 1922

Von Schundschriften

Es ist bei uns jetzt hie und da der Fall, in einem oder dem anderen Hause, das sich sonst wirklich katholisch im schönsten Sinne des Wortes nennen kann, Schundromane aufliegen zu sehen. Es sind dies Bücher, wie sie vielleicht auch in dieser oder jener Buchhandlung ausgegeben, namentlich aber auf den Bahnhöfen an den Zeitungsständen feilgeboten und verkauft werden.

In letzter Zeit wurde von unsern Leuten viel gereist, jeder wollte und mancher musste seine Geschäfte machen. Dass man, um sich auf der Reise zu unterhalten, nach einem Buche greift, ist ebenso schön als empfehlenswert. Ganz verwerflich aber ist es, dass man sich mit dem erstbesten Buch zufrieden gibt, vielleicht sogar durch einen vielversprechenden Titel blenden lässt. Es gibt eben Bücher, die uns in der Ueberschrift eine herrliche Rose mit bezwingendem Geruche bieten, uns aber im Inhalte mit einer desto tüchtigeren Portion Abortgasen die Nase vollstopfen.

Besonders ist jetzt gang und gäbe von einer gewissen Seite, mit allen literarischen Machtmitteln gegen die Aristokratie vorzugehen. Dass von solchen Schriftstellern oder besser Schriftverstellern ganz besonders verhängnisvolle Liebesromane gewählt werden, dass gerade solche Romane als krasses Ausbeutungsmittel der arbeitenden Klassen benützt werden, um irgend einem Schmutzian die Taschen zu füllen, ist ebenso wahr als gemein. Es gab in der früheren Aristokratie mancher Staaten gewiss nicht ganz einwandfreie Liebesgeschichten. Wenn sich diese Adelige nun noch katholisch nannten, ist die Angriffsfläche für eine aufreizende, demagogische Feder entsprechend grösser. Uebrigens gibt es im sozialdemokratischen Staatswesen immer wieder dieselben unschönen Wechselfälle. Solche Tatsachen überlassen wir lieber der Geschichte, als sie in Büchern festzunageln, um heute oder morgen ein jugendliches Herz in Zwiespalt oder vielleicht sogar auf die schiefe Bahn zu bringen. Wollen wir ein Buch kaufen, lenken wir unsere Schritte womöglich einer katholischen Buchhandlung zu. Es gibt in unserer katholischen Literatur wunderschöne Romane, die uns hinter einer edlen Liebesgeschichte die nützlichste Nahrung für jugendliche und reifere Geister bieten.

Namentlich seien auch Eltern auf die Bücherführung ihrer heranwachsenden Kinder aufmerksam gemacht. Reichen wir einem Jugendlichen ein Buch nicht, bevor wir es selbst gelesen haben oder von zuverlässiger Seite als unschädlich bezeichnet bekommen haben.

Bevölkerungsstruktur

Auf dem Weg zum Volk von Arbeitnehmern?

Vor kurzem publizierten wir die Zahlen des Amtes für Statistik über die Wohnbevölkerung und deren gesellschaftspolitische Schichtung in unserem Land. Beim Vergleich diesen Angaben mit den Werten der Volkszählung des Jahres 1960 und die Gegenüberstellung mit den Ergebnissen der schweizerischen Volkszählung, die ebenfalls im Jahre 1970 durchgeführt wurde, lassen sich interessante Entwicklungen und Tendenzen ablesen.

So stieg die Wohnbevölkerung in den vergangenen 10 Jahren (von 1960 bis 1970) um 28 Prozent oder von 16 628 auf 21 350 Personen. Die Zuwachsrate ist damit grösser als jene der Schweiz. Durch den Ausbau der Industrialisierung im vergangenen Jahrzehnt geht im Zeichen vermehrter Mobilität der Arbeitskräfte der Anteil der Liechtensteiner gegenüber den Ausländern zurück. Er verminderte sich von 75 auf 67 Prozent. Andererseits stieg der Anteil der Ausländer von 25 auf 33 Prozent und ist damit nahezu doppelt so hoch wie in der Schweiz. Unter den Ausländern stehen die Schweizer, Oesterreicher und Deutschen an der Spitze, so dass zumindest nicht von einer sprachlichen Ueberfremdung die Rede sein darf.

Ein weiterer Hinweis auf die Internationalisierung unserer Wirtschaft zeigt die Aufgliederung der Wohnbevölkerung nach Konfessionen. In unserem einst völlig katholischen Land

reduzierte sich der Anteil der katholischen Einwohner seit 1960 von 92.3 auf 90.2 Prozent. Die Protestanten erhöhten ihren Anteil von 6.8 auf 8.8 Prozent oder 1873 Personen.

Die wirtschaftliche, und daraus resultierende bevölkerungspolitische Umstrukturierung unseres Landes belegen die Angaben über die Berufstätigkeit. Die Anzahl der Berufstätigen stieg in Liechtenstein von 45.6 Prozent vor 10 Jahren auf 48 Prozent der Bevölkerung Ende 1970. Gleichzeitig verschob sich dadurch das Verhältnis der Arbeitgeber zu den Arbeitnehmern. Als Zeichen und Folge der Industrialisierung nahm nicht nur die aktive Bevölkerung sondern auch die Zahl der unselbständig Erwerbstätigen zu. Aus dieser unmissverständlichen Entwicklung unseres Landes zu einem Volk von Arbeitnehmern müssen auch die notwendigen politischen und vor allem sozialpolitischen Konsequenzen gezogen werden. Von den Berufstätigen fallen nur noch 3 Prozent auf die Land- und Forstwirtschaft. Deren Anteil hat sich innerhalb von 10 Jahren halbiert. Trotz der unterschiedlichen wirtschaftlichen und politischen Bedeutung von Industrie, Gewerbe und Baugewerbe werden diese Wirtschaftsgruppen in den statistischen Angaben leider als Sammelposten aufgeführt. Der Anteil dieses Wirtschaftsbereiches erhöhte sich innerhalb von 10 Jahren von 25.5 auf 27.2 Prozent.

Das wohl bemerkenswerteste Ergebnis der Industrialisierung in den vergangenen zehn Jahren war die Verlagerung von der Sekundärwirtschaft (Grossgewerbe, Industrie) zum Tertiärsektor (Dienstleistungsbetriebe). Der Anteil des Dienstleistungsgewerbes hat sich von 1960 auf 1970 mehr als verdoppelt und erhöhte sich von 7.4 auf 17.9 Prozent. Dies ist eine Entwicklung, die alle industrialisierten Länder verzeichnen, die sich aber beispielsweise in der Schweiz langsamer vollzieht als bei uns.

Einmal mehr kann in diesem Zusammenhang auf die rasch vollzogene wirtschaftliche Umstrukturierung unseres Landes verwiesen werden, die einen rasch erarbeiteten Wohlstand bewirkte. Auf Grund der Kleinheit unseres Landes, der Ausschöpfung des Arbeitskräftepotentials und der weit fortgeschrittenen Rationalisierung der Wirtschaft dürfte der Industrialisierungsgrad heute jedoch seine natürliche Grenze erreicht haben.

Mit Vorbehalten darf auf die erfreuliche Feststellung verwiesen werden, dass die vollzogene Entwicklung in unserem Land ohne bemerkenswerte sozial- und gesellschaftspolitische Konflikte vor sich ging. Mit Vorbehalten deshalb, weil wir mit den eigentlichen Problemen einer Industriegesellschaft, mit den Fragen der Sozialen Sicherheit, der Wohnbaupolitik oder der Altersvorsorge erst in den kommenden Jahren in vollem Ausmass konfrontiert werden. Es gilt also der Entwicklung ein wachsames Auge zu schenken, die notwendigen Konsequenzen aus den Gegebenheiten zu ziehen und die Probleme rechtzeitig aufzufangen.

Verkehrsplan: Kompromisse sind nötig

Nur durch rechtzeitige Planung sind die Verkehrsprobleme zu lösen (Schluss)

Anhaltspunkte über das zukünftige Strassennetz liefern Verkehrsprognosen, die aufzeigen, zwischen welchen Punkten sich der Verkehr abspielen wird (Wunschlinien) und wie gross die Belastung dieses künftigen Verkehrsnetzes sein wird.

Anhand der Wunschlinien ist nun das neue Strassennetz aufzubauen, wobei folgende Grundsätze zu beachten sind: Die zu planenden Verkehrslinien sind (grundsätzlich) von öffentlichem Interesse; anzustreben ist ein Strassenetz, in dem jede Strasse die ihr zugewiesene Funktion innerhalb des Netzes erfüllt. Die einzelnen Strassentypen dieses hierarchisch aufgebauten Strassennetzes sind:

- Hochleistungsstrassen, regionale Sammelschienen, dem Autoverkehr vorbehalten
- Hauptstrassen als Träger des gemischten Ortsverkehrs
- Sammelstrassen, die den Verkehr aus den Anliegerstrassen sammeln und ihn an ausgewählten Punkten dem Hauptstrassennetz übergeben.

Die Sammelstrassen sind für die Gemeinde von zentraler Bedeutung, auf ihnen spielt sich der gemeindeinterne Verkehr ab. Planung, Projektierung, Bau und Unterhalt obliegen denn auch ausschliesslich der Gemeinde. Gelingt es, sie richtig anzulegen, so tragen sie Entscheidendes bei zur Verkehrssicherheit innerhalb der Gemeinde, zu deren Entwicklung und Wohnlichkeit.

- Erschliessungsstrassen (Quartierstrassen), die die einzelnen Bauparzellen erschliessen

Die einzelnen Strassentypen werden von verschiedenen Instanzen geplant, sie sind aufeinander abzustimmen, diejenigen Strassen von lokaler Bedeutung sind auf diejenigen von regionaler Bedeutung auszurichten.

Diese Strassen sind entsprechend ihrem Typ und ihrer Verkehrsbedeutung auszubauen. Hochleistungsstrassen zum Beispiel richtungsgetreunt, kreuzungsfrei, anliegerfrei. Sammelstrassen zum Beispiel mit einer minimalen Fahrbahnbreite von 6 m, eventuell Parkstreifen, mindestens einem Gehweg. Zusätzlich sind entlang diesen Strassen Baulinien zu ziehen. Mit den Baulinien wird beidseits der Strasse derjenige Raum abgegrenzt, der aus hygienischen und verkehrstechnischen Gründen im Interesse der Anwohner und Strassenbenützer freigehalten werden muss.

Dadurch, dass nur bis zur Baulinie gebaut werden darf, sind die Bauten von der Strasse abgerückt und den Lärm- und Geruchmissionen der Strasse weniger ausgesetzt.

Durch das Abrücken der Bauten vom Strassenrand wird der Sichtraum grösser und die Verkehrssicherheit erhöht, ein allfällig notwendiger Strassenausbau kann später ohne Abreissen von Bauten und ohne weitere Schwierigkeiten durchgeführt werden.

Der Strassenplan Eschen

Der sukzessive Ausbau des vorgesehenen Strassennetzes ist der wichtigste Teil all jener Massnahmen, die getroffen werden müssen, um die kommenden Verkehrsaufgaben zu bewältigen:

Durch die Hochleistungsstrassen (z. B. Umfahrungsstrasse) wird das übrige Strassennetz vom Durchgangsverkehr befreit. Eschen wird über die bestehende Landstrasse an diese übergeordneten Hochleistungsstrassen angeschlossen: Im Westen über den Anschluss Bendorf an die N 13, im Osten zwischen Eschen und Nendeln an die Umfahrungsstrasse.

Die bestehende Landstrasse nimmt einerseits den Verkehr aus den Eschner Baugebieten auf und führt ihn auf direktem Weg dem übergeordneten Strassennetz zu. Andererseits bildet die bestehende Landstrasse ein wichtiges Glied des liechtensteinischen Hauptstrassennetzes, das die einzelnen Ortschaften untereinander verbindet.

Das neue Sammelstrassennetz ist auf folgende Ziele ausgerichtet:

- Auf ein verkehrsfreies Zentrum, die Sammelstrassen werden tangential an das Zentrum herangeführt. Von diesen das Zentrum begrenzenden Strassen führen einzelne Zubringer zu den Parkflächen im Zentrum.
- Auf eine bessere Verbindung der unteren Baugebiete mit den Baugebieten in den Hanglagen. Die heutige Verbindung (Schönbühlstrasse), die eine ungünstige Linienführung aufweist (Wendelplatten), die in diesem bereits überbauten Gebiet nicht korrigiert werden kann und bei der auch ein Ausbau keine grosse Verbesserung bringen würde, muss entlastet werden durch weitere neue Sammelstrassen. Diese führen zum Teil durch heute noch unüberbautes Gebiet, werden aber auch den Verkehr aus diesen künftigen Baugebieten aufnehmen.

- Auf bessere Verbindungen zu den Nachbarorten, wobei zum Teil bestehende Strassen auszubauen sind, zum Teil deren Linienführung korrigiert werden muss.

Mit der Festlegung der Sammelstrassen ist das künftige Verkehrsgerüst der Gemeinde gegeben. Darauf sind die Quartierstrassen aufzubauen, die die neuen Quartiere erschliessen. Deren Anschlussstellen an das Sammelstrassennetz müssen bereits heute lokalisiert werden, um sie vor einer Ueberbauung vorsorglich freihalten zu können.

Der vorliegende Strassenplan erhält mit seiner Genehmigung behördenanweisenden Charakter, er dient der Gemeindebehörde als Entscheidungsgrundlage. Unmittelbare Auswirkungen auf den Bodenbesitzer haben die Baulinien, die aufgrund des Strassenplanes festgelegt werden.

Das geplante Strassennetz ist nun Schritt für Schritt, nach einer bestimmten Prioritätsordnung, abgestimmt auf die Finanzkraft der Gemeinde und die Möglichkeiten der Realisierung, in die Wirklichkeit umzusetzen. Nur mit einer rechtzeitigen Planung ist es der Gemeinde möglich, all die bestehenden und kommenden Verkehrsprobleme rechtzeitig zu erkennen und zu lösen.

Mit diesem Beitrag von Verkehrsingenieur R. Büchi, Zürich, schliessen wir die Artikelserie zum Thema der Ortsplanung in Eschen ab. Zusammen mit den vorangegangenen Beiträgen von Forstingenieur Mario Broggi über den Landschaftsplan und von Ing. H. Frommelt über den Siedlungsplan ergibt sich ein abgerundetes Bild über die grundsätzliche Bedeutung und die wesentlichen Aspekte, die bei einer Ortsplanung berücksichtigt werden müssen.



MEINE BANK

Verwaltungs- u. Privat-Bank
Aktiengesellschaft, Vaduz



Jeden Freitag
ABEND-VERKAUF
in Schaan
bis 21 Uhr