

LISTE

GAB

BLITZ

Sozial-Ökologische Plattform

SOMMERNUMMER

NACH-

Verlagspostamt 1070

An einen Haushalt P.b.b.

## FEUER IN DEN ALPEN

Badfeste gibt es ja leider nicht mehr, aber wir feiern trotzdem.

Am 8. 8. 1992 gab es auf der gablitzter Ram, als Teil einer internationalen Aktion, ein Fest unter dem Titel "Feuer in den Alpen". Ein Mahnfeuer gegen Müllberge, Umweltzerstörung, Verkehrslawine, Waldsterben,...

Dafür ist es der LISTE GABLITZ gelungen auch Teile der SPÖ und der Jungen ÖVP-Gablitz zum Mitmachen zu bewegen.

Es war ein wunderschöner Abend, lauschig, sommerlich, fast Vollmond, liebe Leute (ca. 300), diskrete südamerikanische Musik, Essen und Trinken in Hülle und Fülle, Stimmung und ein beeindruckendes Feuer (4m hoch). Besonders freuten wir uns darüber, daß viele Familien mit Kindern die Gelegenheit zum Grillen und Feiern nutzten. Und bis lange nach Mitternacht hat es gedauert, unser aller Fest.

Folgende Geschäftsleute haben unsere z. T. eigenwilligen Bestellungen erledigt: Kaufhaus Jahnel (Vroni und Ingrid Kraus), Fleischerei Pfennigbauer, Kaufhaus Gstöttner, Kaufhaus Schober, Bioladen "Kornmühle" Purkersdorf.

Wir danken noch folgenden Damen und Herren, Madeln und Ruam für die Mithilfe und Spenden: Freiwillige Feuerwehr Gablitz (diverse Wasserspiele), Hr. Ondrej-kovits - Fa. Anglo Elementar (Veranstaltungsversicherung), Fr. Dr. Kummer - Österreichische Müll-plattform (Pressearbeit), Kloster Gablitz, Fam. Nolz, Poldi Rainer (Grundeigentümer und Pächter der Ram).

Fritzi

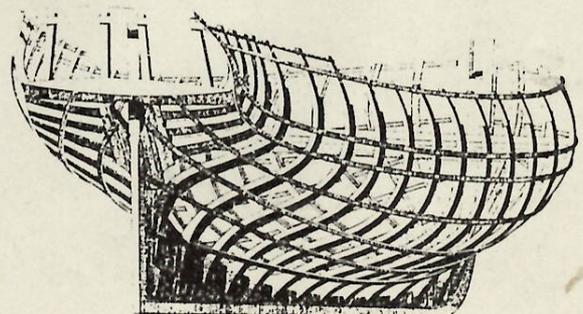
## EISENBAHN HL - AG ABSTRUS

Noch ist es erlaubt davon auszugehen, daß es nicht Aufgabe des Ministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ist, das soziale Gefüge der 2. Republik derart zu deformieren, daß durch immer größer werdende Ungleichheit am Sektor des Verkehrs (insbesondere Individualverkehr versus Öffentlicher Verkehr) zwangsläufig der Klassenunterschied unter den BürgerInnen immer deutlicher wird. Das Konzept der österreichischen Hochleistungs- und Hochgeschwindigkeitsbahnen fährt aber genau auf dieser Schiene der Fehlentwicklung.

3 kurze Essays von Ivan Illich aus dem Jahr 1973 zu dieser Thematik sollen den LeserInnen die Augen öffnen, daß 20 Jahre danach in Österreich, mit Blickrichtung EG-Beitritt, unglaublicherweise mit ungeheurem politischen Druck die Weichen in das Jahr 2000 falsch gestellt werden sollen.

Welche Bedeutung und Stellenwert haben eigentlich für Herrn Minister KLIMA die drei Millionen FußgängerInnen in Österreich?

Kurt



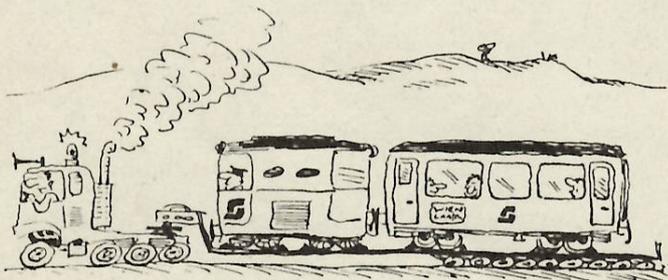
### I. Das Tempo lähmt die Phantasie

Jenseits einer gewissen Schwelle des Energiekonsums diktiert die Transportindustrie die Gestaltung des sozialen Raumes. Die Fahrbahnen dehnen sich aus, sie treiben Keile zwischen städtische Nachbarn und trennen den mexikanischen Bauern weiter von seinen Feldern, als er zu Fuß gehen kann. Durch den Ambulanzwagen rückt das Sprechzimmer in Brasilien in weitere Ferne, als man ein krankes Kind zu tragen vermag. Der Arzt kommt in New York nicht mehr ins Haus, denn das Fahrzeug macht das Krankenhaus zum einzigen Ort, wo man krank sein darf. Sobald schwere Lastwagen ein hoch in den Anden gelegenes Dorf erreichen, verschwindet ein Teil des lokalen Marktes. Später, wenn gleichzeitig mit dem befestigten Highway die Oberschule an der Plaza Einzug hält, wandern immer mehr junge Leute in die Stadt ab, bis es keine Familie mehr gibt, die sich nicht nach einem Wiedersehen mit irgend jemandem sehnt, der Hunderte Kilometer entfernt drunten an der Küste lebt.

Wie unterschiedlich das oberflächliche Bild auch sein mag, wirken sich gleiche Geschwindigkeiten für reiche wie für arme Länder doch gleich zerstörerisch auf die Wahrnehmung von Raum, Zeit und Kraft aus. Überall prägt die Transportindustrie einen neuen Menschentypus, der auf Schienen paßt und nach Fahrplänen läuft.

#### DIE NEUE BAHN: VORSCHLAG ZUR RETTUNG DER NEBENBAHNEN

- erhält Arbeitsplätze bei der Bahn
- schafft Arbeitsplätze bei den Frächtern
- schont Schienen und rollendes Material
- spart Strom



Das Produkt der Transportindustrie ist der beförderungssüchtige Gewohnheitspassagier. Er ist aus jener Welt vertrieben, in der die Menschen sich noch immer aus eigener Kraft fortbewegen, und er hat das Gefühl verloren, im Mittelpunkt seiner Welt zu stehen. Dem Gewohnheitspassagier ist die sich verschärfende Zeitknappheit bewußt; sie rührt aus dem täglichen Angewiesensein auf Autos, Busse, U-Bahnen und Aufzüge her, die ihn zwingen, im Schnitt 30 Kilometer täglich zurückzulegen, wobei seine Wege sich häufig in einem Radius von weniger als 5 bis 10 Kilometern überschneiden. Er hat den Boden unter den Füßen verloren und ist auf das Rad geschnallt. Ganz gleich, ob er die U-Bahn oder ein Flugzeug benutzt, er kommt sich langsamer und ärmer als die anderen, schnelleren vor, und er ist neidisch auf die Abkürzungen, die sich die wenigen Privilegierten, die den Frustrationen des Verkehrs zu entgehen wissen, leisten können. Wenn er an den Fahrplan seines Pendelzuges gefesselt ist, träumt er von einem Auto. Wenn die „rush-hour“ ihn erschöpft, ist er neidisch auf das Tempo, mit dem der „Kapitalist“ in der Gegenrichtung des Verkehrsstroms fährt. Wenn er sein Auto aus eigener Tasche bezahlen muß, dann weiß er nur zu genau, daß jene, die über Firmenfuhrparks gebieten, ihre Benzinrechnung als Spesen einreichen und den Leihwagen als Geschäftskosten abschreiben. Der Gewohnheitspassagier sitzt täglich stundenlang am unteren Ende der Skala zunehmender Ungleichheit, Zeitknappheit und persönlichen Ohnmacht, aber er sieht keinen anderen Weg aus dieser Zwangslage, als noch mehr vom Immergleichen zu fordern: besseren Verkehr durch schnellere Beförderung. Er drängt auf technische Änderungen in der Planung von Fahrzeugen, Straßen und Fahrplänen; oder aber er wirbt für eine Revolution, die schnellen Massentransport durch die Verstaatlichung der Transportmittel herbeiführen soll. In keinem Fall kalkuliert er den Preis für die Beförderung in eine bessere Zukunft. Er vergißt, daß er selbst es ist, der – in Form von Gebühren oder Steuern – die Rechnung für weitere Beschleunigung bezahlt. Er übersieht die indirekten Kosten die Ablösung der privaten Autos durch gleich schnelle öffentliche Transportmittel. Er ist nicht mehr fähig, sich den Vorteil der Muskelkraft gegenüber dem Kraftfahrzeug vorzustellen.

Der Gewohnheitspassagier ist also nicht imstande, den Unfug eines überwiegend auf Transportmitteln beruhenden Verkehrs zu durchschauen. Seine überkommene Wahrnehmung von Raum, Zeit und persönlichem Tempo sind industriell deformiert. Er hat die Freiheit verloren, sich selbst außerhalb der Rolle des Passagiers zu sehen. Seine Sucht, sich fahren zu lassen, läßt ihn die Kontrolle über die physische, soziale und psychische Kraft verlieren, die den Füßen des Menschen innewohnt. Der voll ausgebildete Transport-Konsument erlebt sich als Körper, der durch den Raum gejagt wird. Als Kraftfahrer lenkt, beschleunigt und bremst er auf vorgeschriebenen Bahnen ohne Sinn für leibhaftige Macht über Land und Boden. Sich selbst überlassen, ist er unbeweglich, verlassen, heimatlos.

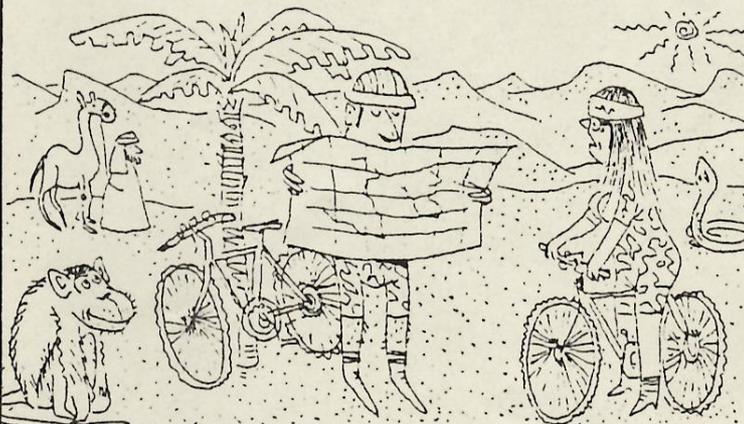
Der zur Fracht gewordene Mensch spricht eine neue Sprache. Sich „treffen“ heißt für ihn, durch Fahrzeuge zusammengebracht werden, oder über das Mikrophon zu sprechen; Bewegungsfreiheit, das Recht, sich befördern zu lassen. Wenn die Sprache so schrumpft, sind die Füße politisch entmachteter. Politische Betätigung setzt so den Verbrauch von warenhaften Dienstleistungen voraus. Was der Mensch sich wünscht, ist daher nicht: mehr Freiheit für den Bürger, sondern bessere Dienstleistung für den Kunden. Er verfißt nicht seine Freiheit, sich fortzubewegen und mit anderen zu sprechen, sondern sein Recht, befördert und informiert zu werden. Er wünscht eine bessere Ware statt der Freiheit von der Versklavung durch diese. Lebenswichtig wäre es für ihn, zu erkennen, daß die Akzeleration seiner Ansprüche auf ihn selbst zurückschlägt und daß sie zum Niedergang von Freiheit, Muße und Selbständigkeit führen muß.

### Unterentwicklung, Überentwicklung und technologische Reife

Die Kombination von Transport und Transit, die den Verkehr konstituiert, bot uns ein Beispiel für einen gesellschaftlich optimalen Energieverbrauch pro Kopf und für die Notwendigkeit, diesem politisch definierte Schranken aufzuerlegen. Der Verkehr ist auch ein Modell für die Konvergenz weltweit gültiger Entwicklungsziele und ein Kriterium, an Hand dessen sich die Länder, die bedrückend untertechnisiert sind, von denen unterscheiden lassen, die zerstörerisch überindustrialisiert sind.

Ein Land muß dann als untertechnisiert bezeichnet werden, wenn es nicht in der Lage ist, jedem Bürger das für ihn geeignete „Fahrrad“ zu Verfügung zu stellen. Es ist untertechnisiert, wenn es nicht gute „Fahrradstraßen“ bereitstellen kann und karg bemessene, kostenlos verwendbare Hilfsmotoren. Es gibt keinen technischen, ökonomischen oder ökologischen Grund, warum wir uns im Jahr 1975 irgendwo auf der Welt mit einer solchen Rückständigkeit abfinden sollten. Es wäre eine Schande, wenn die natürliche Beweglichkeit der Menschen gegen ihren Willen auf einer niedrigeren Stufe als der optimalen stagnieren müßte.

#### Kurzurlaub



„... aber du woast scho, daß i am Montag wieder im Büro sei muaß ...“

Ein Land ist als überindustrialisiert zu bezeichnen, wenn sein gesellschaftliches Leben von einer Transportindustrie beherrscht wird, welche die Macht besitzt, Klassenprivilegien zu statuieren, den Zeitmangel zu akzentuieren und die Menschen straff an Fahrpläne und Fahrpläne zu fesseln. Untertechnisierung und Überindustrialisierung scheinen heute die beiden Pole möglicher Entwicklung zu sein. Aber jenseits ihres Spannungsfeldes liegt doch noch die Welt reifer Technik, der Raum post-industrieller Effektivität, in der die karge Bemessung der Technik die würgend knappe Warenteilung überwindet, die das notwendige Resultat technischer Hybris ist. Reife Technik setzt dem Motor die Grenzen, außerhalb derer er zum Herrn wird; reife Ökonomie setzt industrieller Produktion jene Schranken, innerhalb derer sie die autonomen Formen der Produktion stärkt und ergänzt. Auf den Verkehr übertragen ist das die „Welt des Fahrrades“ und der langen Reise, der anarchischen, aber modernten Effizienz, der offenen Welt und der freien Begegnung.

Untertechnisierung ist für den heutigen Menschen ein Grund, sich machtlos den Gewalten von Natur und Gesellschaft ausgeliefert zu fühlen. Überindustrialisierung nimmt dem Menschen die Macht, wirkliche Entscheidungen zu treffen über alternative Arten der Produktion, der Politik und des Lebens. Überindustrialisierung diktiert den sozialen Beziehungen ihre technischen Merkmale. Die Welt der technologischen Reife läßt eine Vielzahl von politischen Alternativen und Kulturen zu. Diese Vielfalt schwindet selbstverständlich, sobald die Gesellschaft der Industrie ein Wachstum auf Kosten der autonomen Produktion von Nutzwerten gestattet.

Wie schon gesagt, kann die Theorie allein keinen exakten Maßstab für das Niveau der einer konkreten Gesellschaft angemessenen post-industriellen Effektivität und technischen Reife bieten. Sie kann beiläufig die Dimensionen des Bereichs angeben, dem diese technischen Merkmale sich einfügen müssen. Es muß einer ihre eigene Politik betreibenden historischen Gesellschaft überlassen bleiben zu entscheiden, wann die Programmierung, die Zerstörung des Raumes, die Zeitknappheit und die Ungerechtigkeit nicht mehr dafür stehen. Die Theorie kann die Geschwindigkeit als kritischen Faktor des Verkehrs bestimmen. Sie kann die Notwendigkeit für karg bemessene Technik beweisen. Sie kann nicht politisch durchführbare Schranken festsetzen. Das Kugellager fordert entweder ein neues politisches Bewußtsein, das die Werkzeuge der Gesellschaft in Maßen hält, oder es beschwört techno-faschistische Diktatur herauf.

Es gibt zwei Wege zur Erreichung der technologischen Reife: der eine ist die Befreiung vom Überfluß; der andere die Befreiung vom Wunschtraum des Fortschritts. Beide Wege führen zu demselben Ziel: der sozialen Rekonstruktion des Raumes, die jedem einzelnen die immer wieder neue Erfahrung vermittelt, daß dort, wo er steht, geht und lebt, der Mittelpunkt der Welt ist.

Die Befreiung vom Überfluß muß auf den Verkehrsinseln der Großstädte beginnen, wo die „Überentwickelten“ übereinander stolpern. Die Reichen lassen sich von hier aus mit hoher Geschwindigkeit von einem solchen Treffpunkt zum anderen katapultieren und leben in der Gesellschaft von Mitreisenden, von denen jeder woandershin unterwegs ist. Die Armen im reichen Land werden unentwegt innerhalb der eigenen Stadt verschifft und verfrachtet auf Kosten ihrer Mühe und Geselligkeit. Der Neger und der Manager, der Fabrikarbeiter und der Kommissar werden so durch Beförderungsverbrauch vereinsamt. Diese Einsamkeit des Überflusses, an der Arm und Reich leiden, kann sich nur lösen, wenn die Verkehrsinseln innerhalb der Großstadt sich allmählich ausdehnen, und wenn transportmittelfreie Zonen den Menschen helfen, ihre angeborene Macht über den Raum wiederzuentdecken. So können in der ausgelaugten Umwelt der Industriestädte Anfänge der sozialen Rekonstruktion enthalten sein, und jene, die sich heute reich nennen, werden die Fessel des übereffizienten Transports an dem Tag zerbrechen, an dem sie den nunmehr voll erblühten Horizont ihrer Verkehrsinsel schätzen und häufige Verfrachtungen in die Fremde fürchten lernen.

Die Befreiung vom Wunschtraum der Bereicherung setzt am anderen Ende ein. Sie durchbricht die Beengtheit von Dorf und Tal und führt aus der Langeweile enger Horizonte und der lähmenden Bedrücktheit einer in sich abgeschlossenen Welt hinaus. Die Erweiterung des Lebens über den Umkreis der Tradition ist ein Ziel, das jedes arme Land binnen weniger Jahre erreichen könnte, doch dieses Ziel wird nur von denen erreicht werden, die das im Namen einer Ideologie des unbegrenzten Energiekonsums ergangene Angebot einer unkontrollierten industriellen Entwicklung aus schlagen.

Die Befreiung vom radikalen Monopol der Industrie und die frohe Wahl einer kargen Technologie ist nur dort möglich, wo die Menschen an einem politischen Prozeß teilnehmen, der auf der Gewährleistung eines optimalen Verkehrs beruht. Diese wiederum verlangt die Anerkennung von sozialkritischen Energiequanten, auf deren Vernachlässigung die Industriegesellschaft fußt. Diese Energiemengen reichen aus, um diejenigen, die gerade so viel, aber nicht mehr verbrauchen, in ein technologisch reifes post-industrielles Zeitalter zu bringen.

Diese für die Armen so billige Befreiung wird die Reichen teuer zu stehen kommen, aber sie werden diesen Preis jedenfalls entrichten müssen, wenn die Beschleunigung der Transportsysteme den Verkehr zusammenbrechen läßt. Eine konkrete Analyse des Verkehrs enthüllt also die der Energiekrise zugrunde liegende Wahrheit: Die Auswirkung industriell verpackter Energiequanten tendiert zu Zerstörung, Erschöpfung und Versklavung, und diese Folgen werden noch schneller eintreten als die Gefahren der physischen Umweltvernichtung und der Ausrottung der menschlichen Gattung. Wenn „Beschleunigung“ erst einmal entzaubert wäre, dann stünde die Entscheidung offen, gemeinsam im Süden und im Norden, auf dem Land und in der Stadt, in Ost und West modernem Werkzeug jene Grenzen zu setzen, innerhalb deren es zur Befreiung beitragen kann.



### Zeitraubende Geschwindigkeit

Wir sollten nicht übersehen, daß Spitzengeschwindigkeiten für einige Wenige einen anderen Preis fordern als hohe Geschwindigkeiten für alle. Die soziale Klassifikation nach Geschwindigkeitsstufen erzwingt einen Netto-Transfer von Macht: Die Armen arbeiten und bezahlen, nur um zurückzubleiben. Aber wenn die Mittelklassen einer beschleunigten Gesellschaft vielleicht versucht sind, diese Diskriminierung zu ignorieren, können sie doch nicht die wachsenden Kosten unbegrenzt ertragen. Umweltzerstörung und die militärisch unterstützte Ausbeutung begrenzter Rohstoffe sind Kosten, die derzeit in die Augen springen. Sie könnten leicht einen noch fundamentalen Preis der Beschleunigung verdecken. Hohe Geschwindigkeiten für alle bedeuten, daß jedem weniger Zeit für sich selbst bleibt, da die gesamte Gesellschaft einen wachsenden Anteil der verfügbaren Zeit für die Beförderung von Menschen aufwendet. Fahrzeuge, welche die kritische Geschwindigkeit überschreiten, haben nicht nur die Tendenz, Ungleichheit zu diktieren, sondern sie schaffen auch notwendig eine sich selbst genügende Industrie, die ein zweckwidriges Beförderungssystem unter dem Anschein technologischer Raffinesse verbirgt. Ich bin der Meinung, daß eine Geschwindigkeitsbegrenzung nicht nur zur Wahrung der Gerechtigkeit notwendig ist; ebenso ist sie eine Bedingung für die Wirksamkeit der Verkehrsmittel: für die Steigerung der in einer Gesellschaft zurückgelegten Gesamtdistanz und für die Verringerung der in einer Gesellschaft für Ortsveränderungen aufgewandten Zeit.

Die Auswirkungen der Fahrzeuge auf das 24-Stunden-Zeitbudget von Individuen und Gesellschaften sind kaum erforscht. Verkehrsstudien liefern uns Statistiken über den Zeitaufwand pro Kilometer, über den in Dollars gemessenen Wert der Zeit oder über die Reisedauer. Doch diese Statistiken sagen nichts über die verborgenen Transportkosten – darüber, wie der Verkehr an der Lebenszeit nagt, über die Vervielfachung der durch die Existenz von Fahrzeugen notwendig gewordenen Reisen, über die Zeit, die direkt oder indirekt für die Vorbereitung von Ortswechseln aufgewandt wird. Ferner gibt es keinen Maßstab für die noch tiefer verborgenen Kosten des Transportwesens, etwa höhere Mieten in Gegenden, die günstig an den Verkehrsstrom angeschlossen sind, oder die Kosten für den Schutz dieser Gebiete vor dem durch Fahrzeuge verursachten Lärm, Schmutz und vor den Gefahren für Leib und Leben. Das Fehlen einer Kostenrechnung zum gesellschaftlichen Zeitbudget sollte uns jedoch nicht zu der Annahme verleiten, daß eine solche Berechnung unmöglich sei, noch sollte sie uns davon abhalten, aus dem wenigen, das wir wissen, Schlüsse zu ziehen. Unsere beschränkten Informationen zeigen, daß überall auf der Welt, nachdem ein Fahrzeug die Geschwindigkeitsbarriere von 25 km/h überschritt, der verkehrsbedingte Zeitmangel zunahm. Nachdem die Industrie diese Schwelle des Pro-Kopf-Ausstoßes erreicht hatte, machte der Verkehr den Menschen zu einem Heimatlosen neuen Typus: einem Geschöpf, das dauernd seinem Bestimmungsort fern ist und ihn aus eigener Kraft nicht erreichen kann, doch täglich erreichen muß. Heute arbeiten die Menschen einen erheblichen Teil des Tages, um das Geld zu verdienen, das sie brauchen, um überhaupt zur Arbeit zu kommen. Seit zwei Generationen wächst in Industrieländern die für den Arbeitsweg verwendete Zeit viel schneller an, wie die am Arbeitsplatz verbrachte Zeit schrumpft. Die Zeit, die eine Gesellschaft für den Transport aufwendet, wächst proportional zur Geschwindigkeit ihres schnellsten öffentlichen Verkehrsmittels. Auf beiden Gebieten liegt Japan heute vor den USA in Führung. Die Lebenszeit wird angefüllt mit durch den Verkehr erzeugten Aktivitäten, sobald die Fahrzeuge die Schranke durchbrechen, welche die Menschen vor Entfremdung und den Raum vor Zerstörung bewahrt.

Ob das auf der Landstraße dahinrasende Fahrzeug dem Staat oder dem einzelnen gehört, ist kaum von Belang für die mit jeder Geschwindigkeitssteigerung anwachsende Zeitknappheit und Überprogrammierung. Um einen Menschen über eine gegebene Entfernung zu befördern, benötigen Omnibusse nur ein Drittel der Treibstoffmenge, die PKWs verbrennen. Pendelzüge sind bis zu zehnmal leistungsfähiger als Autos. Sie verbrennen auch nicht pro Woche den Sauerstoff, den ein Mensch für ein Jahr braucht. Beide könnten noch wirksamer und weniger umweltschädigend eingesetzt werden. In öffentlichem Eigentum und mit rationalem Management müssen sie so geplant und betrieben werden, daß die Privilegien, die sie gegenwärtig in privatem Besitz und bei inkompetenter Organisation schaffen, erheblich beschnitten werden könnten. Doch solange irgendein Fahrzeugsystem sich unserer Gesellschaft durch seine unbeschränkte Spitzengeschwindigkeit aufdrängt, ist die Öffentlichkeit vor die Wahl gestellt, mehr Zeit aufzuwenden, um die Beförderung

von mehr Menschen von Tür zu Tür zu bezahlen, oder mehr Steuern zu zahlen, damit einige in der Lage sind, in kürzerer Zeit viel weiter zu reisen als andere. Die Größenordnung der innerhalb eines Transportsystems zugelassenen Spitzengeschwindigkeit bestimmt, welchen Anteil ihres Zeitbudgets eine Gesellschaft für den Verkehr aufwendet.

IVAN ILLICH 1973  
LEITER DES CENTER  
FOR INTERCULTURAL  
DOCUMENTATION (CIDOC)  
CUERNAVACA, MEXIKO

## VERKEHRSBERUHIGUNG

Alle reden davon, aber in Gablitz passiert es!!

Seit mehr als einem Jahr haben wir die Möglichkeit sogenannte Beruhigungsmaßnahmen für den Individualverkehr im 1 : 1 Versuch im ganzen Ortsgebiet zu erleben.

Durch die umfassenden, undurchschaubaren und langwierigen Strassenbauvorhaben, welche über unsere schöne Wienerwaldgemeinde hereingebrochen sind, ist eine merkliche Verlangsamung der Geschwindigkeiten der Fahrmaschinen (Bernd Lötsch) zu verzeichnen. Ein paar Verrückte, die trotzdem mit 80 - 100 km/h durch das Ortsgebiet brettern gibt es natürlich schon noch. Aber im Großen und Ganzen ist die Situation deutlich entspannter, zumindest aus der Sicht der FußgängerInnen und RadfahrerInnen.

Ist ihnen auch schon aufgefallen, daß es auch viel weniger ermordete, plattgewalzte und zu Brei gefahrene Tiere im Strassenbild gibt?

Die Gemeinde Gablitz ist daher dringend aufgefordert, aus der jetzigen Situation für die Zukunft zu lernen. Eine einmalige Chance, sehr geehrte GemeinderätInnen!! Ein umfassendes Verkehrskonzept, welches mehr beinhaltet als ein paar Blumentröge zur Gestaltung von Wohnstrassen (was immer die zuständigen Damen und Herren darunter verstehen) und nicht kontrollierte Geschwindigkeitsbegrenzungen ist dringend notwendig.

Der Rückbau der B 1 ist ein Schritt in die richtige Richtung. Aber es ist noch viel zu tun. So wird z. B. der Bereich der Radwegeausweisung noch schwer vernachlässigt. Es steht natürlich auch zu befürchten, daß nach Beendigung der Bauarbeiten, wenn es wieder einen schönen glatten Asphalt gibt, unsere Strassen wieder zu Rennstrecken verkommen.

Schade, schade..., wie bereits gesagt, es bestünde jetzt eine einmalige Chance. Weil ja angeblich die nächsten 10 Jahre nix mehr passieren wird auf den Gablitzter Straßen.

Fritzi

## WERBUNG

Wir leben heute in einer Welt in der Reklame und Werbungen in fast allen Medien eine enorm wichtige Rolle spielen. Es ist eigentlich nicht mehr möglich dem Werbeteror zu entkommen.

Die Wirtschaft und ihre PR-Agenturen haben ein starkes Interesse daran, allen Menschen dieser Gesellschaft und dieser Welt, mit mehr oder minder subtilen Methoden Dinge einzureden, die sie gar nicht brauchen oder auch Bedürfnisse zu wecken, welche nicht unbedingt im Sinne der KonsumentInnen sind, sondern vor allem der Wirtschaft immer höhere Profite einbringen. Und das oft auch auf Kosten der (unser aller) natürlichen Ressourcen.

Was wäre die Welt ohne Werbung ?

Stellen wir uns doch vor, es gäbe keine lila Kühe, sprechende Klodeckel und weiße Riesen mehr und wir würden nicht mehr zwischen Kriegsnachrichten und dem Wetter von grenzdebilen Slogans belästigt.

Produkte des täglichen Lebens müßten dann wieder durch Qualität bestehen und nicht durch schreiende und/oder psychologisch ausgetüftelte Verpackung. Wir könnten uns so z. B. viele unnötige Mogelpackungen sparen und den Müllberg verkleinern (z. Z. beträgt die Abfallmenge pro Person in Österreich ca. 400 kg/Jahr, davon ist gut die Hälfte Verpackungsmaterial, Tendenz steigend).

Weiters würde weniger Werbung auch eine gravierende Verbilligung vieler Produkte bedeuten, da immense Kosten wegfallen. Heute werden von der Wirtschaft in Österreich 55 Milliarden S jährlich für Werbung investiert, das sind S 8.000,-- für jede/n von uns!!

Diese Verbilligung würde vor allem den nicht so gut situierten MitbürgerInnen zu Gute kommen. Ein Wegfall der Werbung bedeutet aber sicher auch ein Durchbrechen des Teufelskreises immer das Neueste und den "dernier cri" zu besitzen und sei es noch so unnötig. Besonders Kinder, aber auch Erwachsene können sich schwer abgrenzen, fallen immer wieder in die "Werbefallen" und lassen sich zu fragwürdigem Konsumverhalten verleiten, weil es der/die NachbarIn auch schon hat.

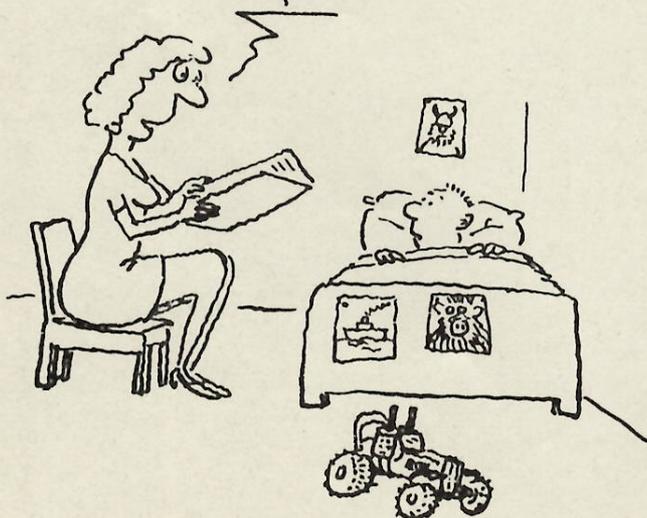
Leider wird es den paradiesischen Zustand der werbelosen Gesellschaft nicht geben. Der ORF plant sogar, wie bereits in den USA schon lange üblich, Fernsehsendungen für einzelne Einschaltungen zu unterbrechen.

Da hilft nur noch individueller Widerstand, z. B. abschalten des Fernsehgerätes, konsequentes Überblättern der Werbeseiten in Zeitungen, Einkauf von qualitativen Produkten, Information über die Strategien der Werbebranche und vor allem Nachdenken über unseren Konsumwahnsinn, der Beitrag ist für das Elend in anderen Teilen dieser Welt.

Um Günther Anders zu zitieren: Es ist fraglich ob wir alles dürfen, wozu wir in Stande sind es zu tun.

Mischa

Es war einmal ein kleiner Junge,  
dessen Eltern waren so arm,  
daß sie nicht einmal genug  
Geld hatten, ihrem Sohn Spiel-  
programme für den P.C.  
zu kaufen



**IMPRESSUM:** M., H., V.: Alternative Liste Niederösterreich. Hermannsg. 25/2/18, 1070 Wien

**REDAKTION:** Kurt Horvath, Dagmar + Gottfried Lamers, Li Reitmeier, Fritzi Weiss - Tel. 32102

Aufgabepostämter: 1150, 3300; Verlagspostamt: 1070

## DIE BAHN IST AM ZUG

Weißt du wie viele Züge ziehen?

Über 300 täglich durch Purkersdorf, Tendenz steigend.

Nur fahren diese Züge viel zu langsam. 200 km/h sind angesagt. Da staunt der Technikfreak. Da bin ich ja um ganze 5 min. früher in St.Pölten - nur auf den Anschluß warte ich dann halt eine viertel Stunde länger.

An diesem Beispiel wird deutlich wie sinnlos die 200 km/h werden, wenn rundherum die Regionalanschlüsse behindert und Nebenbahnen und Autobuslinien eingeschränkt und abgedreht werden. Typisch auch, daß auf solche prinzipielle Fragen bei der BürgerInnenversammlung nicht eingegangen wurde.

Überreich das Land der Wahnsinnsprojekte, aber wir wollen ja schließlich EG-reif werden. Kein Bahn- oder Strassenprojekt ohne ordentliche Untertunnelung (Semmeringtunnel, Wildschweintunnel, Burgenland usw.). Nach den letzten großen Alpentunnels müssen ja die stillstehenden Maschinen wieder Gewinn abwerfen und die Tiefbaulobby steht Bagger bei Fuß. Sollen wir bei diesem Wahnsinn wirklich tatenlos zusehen und zulassen, daß unsere Berge mit unermeßlich, kaum kontrollierbar fließenden Steuermilliarden durchbohrt werden?

Motto "Wien ist anders". Du fährst in die Stadt und dir geht das Licht auf. Diese Planer sind wohl noch nie mit der Bahn gefahren, für sie ist Reisen nur das Überbrücken von Entfernungen.

Die Bahn mit ihren IC- und EC-Zügen geht diesen Weg genauso konsequent. Die Fenster der neuen Waggons werden aus Sicherheitsgründen nicht mehr geöffnet - alles voll klimatisiert. Da pfeif ich auf's Bahnfahren! Und auf die halbe Stunde Fahrzeitgewinn nach Salzburg.

Bahnfahren ist eine sinnliche Reiseform, Begegnungen von Menschen untereinander, mit Gegenden und Ländern. Bahnfahren ohne Möglichkeit die Fenster zu öffnen ist wie Laufen im warmen Sand - mit Gummistiefeln!

An langsamen Streckenabschnitten halte ich meine Nase in den Wind, freier Blick auf's Land, ein Gefühl für Geschwindigkeiten. Heckenrosen, Weinstöcke und Tümpel ziehen vorüber. Das ist alles bald vorbei.

Plant nur ihr Hochleistungsstreckenplaner, kauft schnellere Loks und abgedichtete Waggons. Wir treffen uns in den Bummelzügen wieder (und bei Demonstrationen gegen euren Größenwahn).

Tintifax

## RUNDUM XUND ??

Antwort auf den gemeindeinternen Artikel, abgedruckt im Gablitzter Volksblatt Nr. 2/1992, Seite 4 und 5.

Wer fürchtet sich vor der xunden gablitzter Gemeindefinanzpolitik?

Xund ist genau das Gegenteil von krank. Aber wer oder was ist schon ganz xund? Ehrlich gefragt wie besetzen wir jetzt unser gablitzter Budget?

Ist es jetzt krank oder nur xund?

Mir wird schon beim Schreiben ganz schwindelig vor so vielen Fragezeichen. Voller Ernst bedanke ich mich jedoch beim Verfasser des Artikels, weil er offen ausgesprochen hat, womit (Gebühren) und von wem (allen redlichen GablitzterInnen) langfristig gesehen unser Gemeindebudget hoffentlich wieder gesunden wird.

Weiters kann man/frau, so meine ich, herauslesen, daß der Verfasser befürchtet, nicht länger alleine die Verantwortung für dieses Budget tragen zu können (oder zu wollen).

Bleibt daher noch die Frage offen wie unser Gemeindevorstand, unser Gemeindeoberamtsleiter und der Gemeindeprüfungsausschuß zur längst fälligen Budgetauslotung stehen.

Oder stimmt die in Gablitz herumerzählte Geschichte, daß die lechte Fraktion immer genau weiß, was die linke gerne hat? Und, daß alle zusammen einschließlich des Solofraktionisten unseren tüchtigen, weil unpolitischen Paul(e) N. sehr gerne haben.

Weitere Meinungen zum Thema wären von unseren redlichen GablitzterInnen in Form von LeserInnenbriefen sehr erwünscht!

Kurt



„Naaja, ich weiß nicht... Doch, klingt ganz gut.“

**BÜCHERTIPS**

**Ida Pfeiffer:** Eine Frau fährt um die Welt, Verlag ProMedia

Eine der Urmütter des Tourismus und bedeutende Weltreisende des 19. Jahrhunderts beschreibt wie sie sich ihre Sehnsucht nach der weiten Welt und fernen Ländern, keine Strapazen und Gefahren scheuend, erfüllte. Aber erst im Alter von 44 Jahren, nachdem die Wiener Kaufmannstochter, welche sich nur schwer in die ihr gesellschaftlich aufgezwungene Rolle gefügt hatte, die Kinder aus dem Haus hatte. Ihre Tagebücher erschienen 1850 unter dem Titel: "Eine Frauenfahrt um die Welt". Der vorliegende Band ist eine gekürzte Fassung der Originalausgabe. Eine witzige Lektüre falls der Urlaub schon vorbei ist, aber auch wenn das Faulenzen am (Pauschal-)Strand noch bevorsteht, ist es interessant zu erfahren was Reisen einmal war.

**Karl-Markus Gauß:** Die Vernichtung Mitteleuropas, Wieser Verlag

Der Autor, welcher auch für die ausgezeichnete Zeitschrift "Literatur und Kritik" als Herausgeber fungiert, geht dem vielbeschworenen Begriff der mitteleuropäischen Kultur nach. Es handelt sich, in Form von Essays, um eine literarische Wanderschaft durch, einst und jetzt zum Verschwinden gebrachte Kulturen in Ungarn, Istrien, Slowenien, Pannonien, im Barnat, Albanien, Wien, Böhmen und Mähren. Alle jene Gebiete die, jedes auf seine spezielle Art und Weise, beigetragen haben, daß es so etwas wie Mitteleuropa gegeben hat und gibt. Aber wie lange noch? Ein Buch zum Nachdenken und (Wieder-)Entdecken vieler, z. T. vergessener mitteleuropäischer Literaturschaffender.

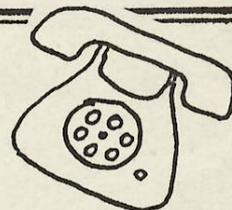
**BIOTANKSTELLE**

**Gaspندانlage:** System, das beim Tanken der Kfz die Benzindämpfe aus dem leeren Tank absaugt, da diese Schadstoffe für Menschen und Umwelt darstellen.

Eine der ersten Gaspندانlagen Österreichs wurde in "unsere" Himmelreichtankstelle eingebaut. Wer glaubt, daß die Benzindämpfe wirklich umweltgerecht entsorgt werden, täuscht sich. Es gibt nämlich in Österreich keine Anlage zur Entsorgung und Verflüssigung des giftigen Gases. Vermutlich wird also das Gas beim Befüllen des Tankwagens im Tanklager (Schwechat) freigesetzt.

Also gut für Gablitz - und Pech für die Leute dort. Ob das viel Sinn macht?

Tintifax

**SERVICE SEITE****\* Frauen:**

- Notruf für vergewaltigte Frauen: 0222/932222
- Frauenhaus Wien: 0222/315656
- Frauenhaus St. Pölten: 0274/2014
- FRIP - Fraueninitiative Purkersdorf: Kontakt: Sabine Stemberger: 3154,
- Ambulatorium für Schwangerenberatung: 0222/5129631
- Frauenministerium: 0222/53115

**\* Kinder:**

- Kindertelefon: 0222/316666

**\* Konsumentenschutz:**

- AK Konsumentenschutzabteilung: 0222/58883
- Verein für Konsumenteninformation: 0222/5878686

**\* Menschenrechte:**

- Amnesty International: 0222/5054320

**\* Soziales:**

- Sozialstation Purkersdorf: Wienerstraße 12  
Telefon: 5810
- Rotes Kreuz: 2144, Notruf 144
- Arbeitersamariterbund: 2244
- Kummernummer (Sozialministerium): 0222/5873587

**\* Sucht:**

- Anonyme Alkoholiker: 0222/438164

**\* Tiere:**

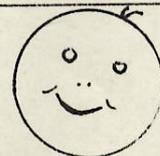
- Bund der Tierversuchsgegner: 0222/7130824

**\* Umwelt:**

- Abfall- und Komposttelefon der NÖ-Landesregierung: 0222/53110/3214
- Gamma-Meßstelle des Ökologie Instituts: 0222/482289
- NÖ-Umweltschutzanstalt: 02236/84541
- Ozon-Telefon: 0222/53110/4444
- Greenpeace: 0222/7130031

**\* Gemeinderatssitzungen:**

- 17. September 1992
- 3. Dezember 1992

**LOB**

Gefreut hat uns, daß die Herren Gemeinderäte Kamauf, Ecker und Hlavaty (SPÖ) und GR Michi Cech, Erwin und Martin Haas (Junge ÖVP), obwohl von Seiten ihrer jeweiligen Fraktionen wenig Unterstützung da war, mit uns gemeinsam ein Sommerfest (Feuer in den Alpen) organisiert haben.

Fritzi

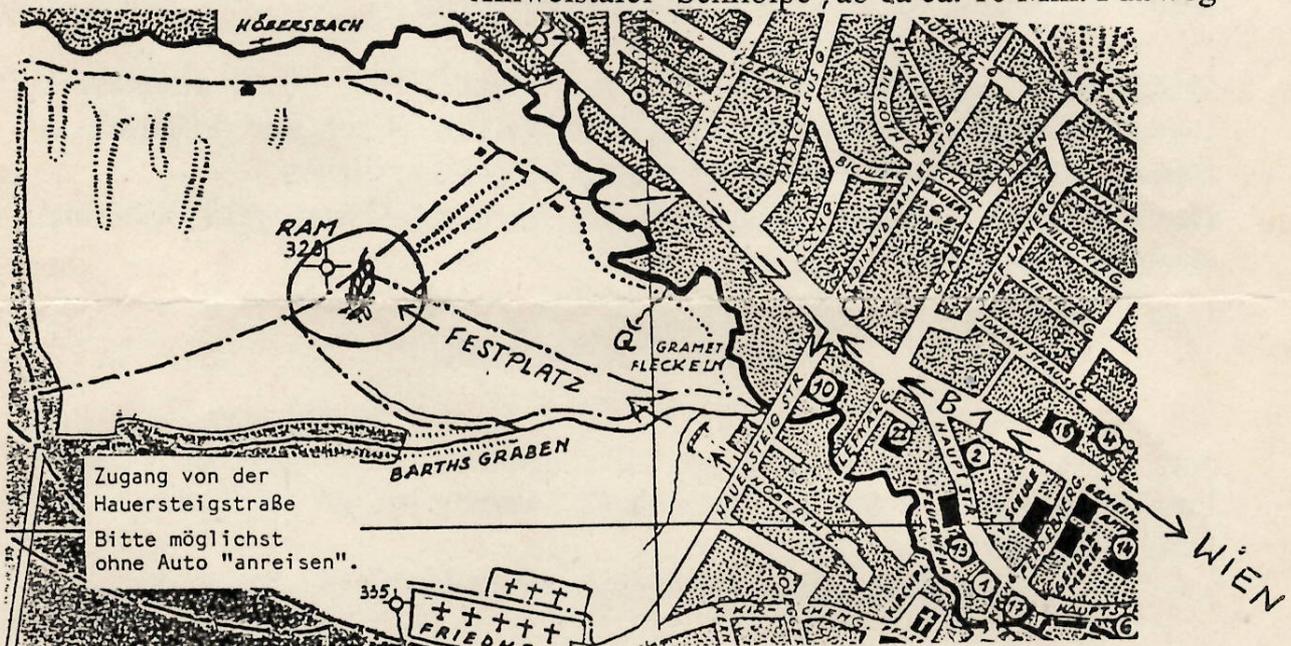
# FEST

# IN DEN ALPEN FEUER

## FEUER + GRILLEN IN DEN GABLITZER BERGEN

**WANN:** 8. 8. 1992, ab 20.00 Uhr, Feuer ab 22.00 Uhr

**WO: Gablitz Ram** Bundesstraße 1 bis Hauerstiegstraße, abbiegen, nach ca. 100 m  
Hinweistafel "Schiloipe", ab da ca. 10 Min. Fußweg



**Für Speisen und Getränke ist gesorgt. Grillen am offenen Feuer!  
Live-Musik gibt es auch!**

**BITTE DECKEN und TASCHENLAMPEN** (für den Nachhauseweg)  
mitnehmen.

**Impressum:** Feuer in den Alpen ist eine internationale gemeinsame Aktion von  
Bürgerinitiativen und Umweltgruppen aus Frankreich, Schweiz, Italien,  
Deutschland und Österreich.

**In Gablitz rufen folgende Gruppen zum Mitmachen auf:**

Liste Gablitz - Sozial-Ökologische Plattform, SPÖ - Gablitz,  
Junge ÖVP - Gablitz, Freiwillige Feuerwehr Gablitz, Müllplatt-  
form österreichischer Bürgerinitiativen, Bürgerinitiative gegen  
die Müllverbrennungsanlage Spittelau - Landtagsabgeordnete  
Hannelore Weber( GA - Wien ), Global 2000, GAL - Purkersdorf.

**FEUER AM DACH!  
8. AUGUST 1992**

# **FEUER IN DEN ALPEN**

**FEST**

**WIR MACHEN MIT**

**FEUER IN GABLITZ**

Schon von altersher war es in den Alpen ein streng geachteter Brauch, in den Zeiten der Gefahr auf den Berggipfeln Signalfeuer anzuzünden. Heute ist es wieder an der Zeit, vor größerer Bedrohung zu warnen!

Müllberge, schrankenloser Verkehr, Ozongefahr, Treibhauseffekt, umweltbelastende Industrieanlagen, Waldsterben, Tiere und Pflanzen in Gefahr, allgemeiner Raubbau an unseren Lebensgrundlagen.

Das halten die stärksten Berge nicht aus. Auch der Wienerwald ist bereits stark geschädigt.

## **Wir wollen warnen!**

Am 8. August 1992 brennen deshalb alpenweit die Signalfeuer - über Frankreich, Italien, Schweiz, Deutschland, Salzburg bis hin zu Tirol, Kärnten und Niederösterreich.

*Auch Gablitz hat noch Anteil an den Alpen.*

Wir wollen ein deutliches Zeichen setzen, daß wir unseren Lebensraum nicht zerstören lassen. Wir haben diese Erde von unseren Eltern geerbt, von unseren Kindern geborgt. Wir sollten mit diesem Erbe, dieser Leihgabe, sehr sorgsam umgehen - im Interesse unserer Kinder, im Interesse unserer Natur und Umwelt.

Diese Bergfeuer sollen ein kräftiges Zeichen unseres konsequenten Widerstandes sein.

**Wir laden alle ein, denen der Schutz unserer Umwelt ein ernstes Anliegen ist, mit uns dieses Feuer zu entfachen und zu feiern.**

---

"Feuer in den Alpen" gibt es, ausgehend von der Schweiz, bereits seit einigen Jahren. 1991 z.B. brannten weit über 1000 Feuer, einige davon auch in Tirol ("Stop Transit" stand auf der Nordkette über Innsbruck). Dieses Jahr sollen, als Zeichen internationaler alpenländischer Verbundenheit, alle Berge leuchten!