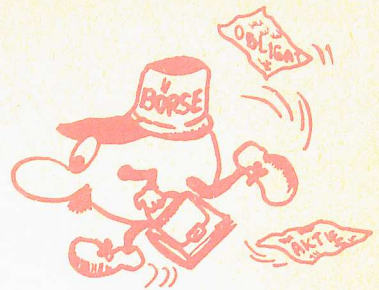


DER ROTE BÖRSENKRACH



NACHRICHTEN AUS LEHRE, INDUSTRIE UND FINANZ

Nr. 9 SS 1979
Pfingsten 1979

Bös geht

Am Tag nach dem Bekanntwerden des Wahlergebnisses für die Fakultätsvertretung, das einen eindrucklichen Erfolg der LILI brachte, war zu vernehmen, daß Prof. Bös nun endgültig bereit sei, einem Ruf nach Bonn zu folgen. Aufgrund Bös' Mittelmäßigkeit als Wissenschaftler, seines durch einen wenig ersprießlichen Opportunismus gemilderten politischen Konservatismus und seiner noch weniger ersprießlichen Lehr- und Prüfungstätigkeit sehen wir an dieser Stelle von irgendwelchen Bekundungen des Bedauerns ab.

Es ist zu hoffen, daß es bei den kommenden Berufungsverhandlungen gelingen wird, einen didaktisch versierteren und wissenschaftlich innovativeren Mann (Frau?) nach Wien zu verpflichten. Wie bei den vergangenen Berufungen werden der Börsenkrach und die Fakultätsvertretung bestrebt sein, gemeinsam mit den Student(inn)en einen möglichst akzeptablen Kandidaten durchzusetzen.

Mandel aus Frankreich abgeschoben
Aufgrund eines seit 1972 bestehenden Einreiseverbotes wurde derin diesem Sommersemester an der Uni Wien als Gastprofessor tätige Trotzki Ernest Mandel aus Frankreich Abgeschoben. Abgesehen davon, daß solche bürokratischen Schikanen Ausdruck eines merkwürdigen Verständnis vom liberalen Rechtsstaat sind, zeugen sie von einer geradezu pathologischen Überschätzung der Möglichkeiten Mandels, dessen - fast ist man geneigt zu sagen - Harmlosigkeit u.a. auch dem Hörer seiner wiener Vorlesungen offenkundig sein muß.

NICHT NUR LÖCHER GRABEN

Der interessierte Student der Ökonomie wird sehr bald mitbekommen, daß das Ausmaß staatlicher Eingriffe in die Wirtschaft einer der Lieblingsstreitpunkte dieser Wissenschaft ist. Bald wird er lernen, den Buchstaben G im System der vielen anderen Buchstaben zu deuten, wird auch die passenden Worte assoziieren lernen - Keynes, Multiplikator, oder auch "Econometrica 1937" - je nach der Ebene des Bluffs.

Wofür der Staat Ausgaben tätigt, damit beschäftigt sich kaum jemand. Diese banale Frage wird dem "Alltagswissen" der Studenten überlassen. Denn vor lauter Sorge darüber, wieviel "Staat die Wirtschaft ertragen" könne, (Bös-Buchtitel) und angesichts der anspruchsvollen Aufgabe, die Finanzierungsprobleme und ihre Wirkungen auf die Portefeuillestruktur der Wirtschaftssubjekte angemessen zu untersuchen, erscheint die Frage, ob der Staat sein Geld mehr oder weniger sinnvoll ausgeben kann, viel zu banal. Sinnvoll ist, was der Wirtschaft nützt - wer braucht sich dazu schon mehr überlegen!

Sollte es aber trotzdem einige Unbelehrbare geben, die sich mit dem Spielchen: "Wie groß ist der Staatsausgabenmultiplikator wirklich?" nicht zufrieden geben, sondern in die Niederungen des politischen Alltags herabsteigen wollen, um zu erfahren, wofür staatliche (bzw. kommunale) Ausgaben getätigt werden - oder werden könnten, und wer zu diesem Thema Material sucht, dem empfehlen wir eine Studie, die vor einiger Zeit in der Reihe "In Sachen" erschienen ist, und den Titel

WIENER MÄNGEL

trägt. Die Motivation zu dieser Studie war natürlich eine andere, als die gerade geschilderte. Die Autoren sind keine Ökonomen, sondern Leute, die sich mit Kommunalpolitik befassen - sie brauchen daher auch keine besonderen Umwege zu machen, um zu der Frage zu kommen, welche sozialen Dienstleistungen die Bewohner einer Stadt brauchen, und wofür es sich daher lohnte, Geld auszugeben.

Das Ergebnis der Studie ist im Titel vorweggenommen - es gibt keine ausreichende Versorgung mit kommunaler Infrastruktur, die im alltäglichen Leben gebraucht wird. Ein Ergebnis, das Leute überraschen müßte, die meinen, in einer reichen Gesellschaft wie der unseren seien die materiellen Bedürfnisse der Menschen gesichert und die das Kriterium für Erfolg oder Mißerfolg der Rathauspolitik in der Ästhetik des Kärntnerstraßenbrunnens sehen. Offenbar kann es den perfekt ausgebauten "Sozialstaat" (in dem Fall die "Sozialkommune") doch nicht geben, solange er dazu dient, "Reibungsverluste" des Kapitalismus

auszugleichen.

Eine Studie über infrastrukturelle Versorgung steht vor dem Problem, Normen zu finden, an denen die vorhandenen Einrichtungen quantitativ und qualitativ gemessen werden können. Das Ziel der Studie war es auch, solche Normen aufzustellen (bzw. vorhandene zu überprüfen), um mit einer öffentlichen Diskussion über Fragen des Bedarfs an Schulen, Wohnungen, Kindergärten, Ambulatorien,.... zu beginnen und es nicht länger den Technokraten zu überlassen, ihre Standarts in Fachzeitschriften (mehr oder weniger folgenlos) darzulegen. Daß sich Lebensqualität letztlich doch nicht messen läßt, war den Autoren sicher bewußt.

ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE:

Grünflächen:

Es gibt im dichtbebauten Stadtgebiet so wenig Grünflächen (bzw. sind diese so schwer erreichbar), daß ca. 220.000 Menschen unterversorgt sind und zur Abdeckung dieses Feglstandes 100 ha Grünfläche notwendig wären, das entspricht der 10-fachen Fläche des Stadtparks.

Kindergärten und Kindertagesheime:

Für Kinder zwischen 0 und 6 Jahren fehlen 9.000 Plätze, nimmt man die gesamte Altersgruppe von 0 - 14 Jahren, sind es überhaupt 60.000.

Schulen:

gibt es auch zu wenig und viel zu kleine. 30 ha Schulgrundstücke wären notwendig. Würde man die Schülerdurchschnittszahl auf 25 pro Klasse senken, bräuchte man noch 9.000 zusätzliche Klassen.

Sozialleistungen für Kinder und Jugendliche:

Von den 13.000 Kindern, die derzeit sozial betreut werden, leben über 50 % in Großheimen außerhalb Wiens, wo sie isoliert "aufbewahrt" werden, eine tatsächliche Förderung ihrer psychischen und physischen Entwicklung aber nicht zu erwarten ist.

Jugendzentren:

Wer sich noch an die Ereignisse um die Arena erinnern kann, dem braucht dazu nicht mehr viel gesagt werden.² Der quantitative Mangel von 13 Jugendzentren mit je 1.400 m² Nutzfläche sollte lieber nicht mit weiteren Häusern der Begegnung oder ähnlichem ausgeglichen werden. Auch in der Volksbildung scheitert es eher in der Qualität des Angebotenen - was am mangelnden Interesse der Leute auch sichtbar wird.

Altenversorgung:

Bei Alterspflegeheimen ist erst ein Drittel des Bedarfs gedeckt, bei Altenwohnheimen nur 20 %. Es gibt keine dezentrale, auf den lokalen Bedarf abgestellte Verteilung von Altersheimen - die Leute werden aus ihrer gewohnten Umgebung herausgerissen und in Aufbewahrungsanstalten untergebracht. Die Lage solcher Heime (wie auch der Kinderheime und psychiatrischen Anstalten) ist nicht zufällig am Stadtrand - sie entspricht der sozialen Situation aller dieser Menschen abseits der Gesellschaft.

Gesundheitswesen:

Die Möglichkeit, mit Ambulatorien einen Ausgleich zu der - nach den Interessen der Ärzte ausgerichteten - medizinischen Versorgung zu schaffen, wird nicht wahrgenommen. Der Bau von zentralistischen Rieseneinrichtungen (sichtbar im Monstrum AKH) die von keinem anderen als einem Bürokratischen Gesichtspunkt aus brauchbar sind, kann die Unterversorgung am Stadtrand auch nicht beheben.

Wohnungen:

Geht man davon aus, daß jede Person einen Raum zum Wohnen braucht, fehlten 1978 220.000 Wohnungen. 1986 werden es noch 160.000 und 400.000 werden sanierungswürdig sein. Von einem gesättigten Wohnungsbedarf kann daher keine Rede sein.

Verkehr:

Über das Verkehrschaos regen sich zwar genug Leute auf, wobei aber weniger vom öffentlichen Verkehr die Rede ist, als von den Problemen der Autobesitzer. Daß die Leute mit dem Auto fahren, ist jedoch unvermeidbar, solange 35 % der Bevölkerung mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterversorgt sind. Ca. 23.000 Wiener haben keine Möglichkeit, ihre Wohnung mit einem öffentlichen Verkehrsmittel zu erreichen, ohne lange Fußwege in Kauf nehmen zu müssen.

VERTEILUNG DER INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN IM STADTGEBIET

Erwartungsgemäß sind nicht alle Gebiete gleich gut bzw. schlecht versorgt. Besonders schlecht dran sind die Gebiete, die aus der Gründerzeit stammen - einer Zeit, in der die Renditen hoch waren, das Elend der Leute, das sie ermöglichte, aber bis heute sichtbar blieb.

Und bis heute wohnen in diesen Gebieten die sozial Schwächeren - in immer noch miesen Wohnungen, Zinshäusern ohne Licht, mit wenig Schulen, Parks, Kindergärten... Dabei wären gerade Leute mit wenig Geld stärker auf kommunale Einrichtungen angewiesen, da ihnen Kompensationsmöglichkeiten (Auto, Haus am Land,...) fehlen.

Die Nobelbezirke am Abhang des Wienerwaldes sind dagegen mit Infrastruktur ausgezeichnet versorgt - Beispiel einer Einkommensverteilung nach oben.

Die Politik der Gemeinde in der Zwischenkriegszeit war Vorbild eines reformsozialistischen Projekts, das versuchte, im Reproduktionsbereich ein Gegengewicht zu den Gesetzen des Kapitalismus zu schaffen, den zu beseitigen 1919 nicht gelungen war. Die Leistungen des "Roten Wien" im Wohnungsbau, Schul- und Gesundheitswesen konnten sicherlich einen Teil der krassen Mißstände beseitigen. Umso schlimmer, daß Gemeindebauten, Kinderfreibäder, .. aus dieser Zeit immer mehr den Charakter von Museen bekommen.

Was die schlechte Versorgung anbelangt, reihen sich die Stadtrandgebiete, für deren Planung die Gemeindepolitik nach dem 2. Weltkrieg verantwortlich ist, würdig in die Gruppe der unterversorgten Stadtteile aus der Gründerzeit ein. Zwar sind die Wohnungen dort besser, der Grünanteil naturgemäß höher, nur fehlt es an jeder anderen Versorgung mit Infrastruktur.

FINANZPOLITIK DER GEMEINDE :

Eine kurze Analyse der Finanzpolitik bildet den abschließenden Teil der Untersuchung. Waren in der 1. Republik die Ausgaben für soziale Infrastruktur der Hauptanteil am Gemeindebudget, so nehmen sie seit den 50-iger Jahren auffallend ab, dafür wird mehr Geld für Technische Infrastruktur (Straßen, Brücken ..seit 66 U.Bahn) ausgegeben.

Am deutlichsten ist dieser Trend bei den Investitionen, wo es im sozialen Bereich nur mehr ganz geringe Zuwachsraten gibt. Seit 77 machen die Investitionen für Grünanlagen, Schulen, Kindergärten, Pflegeheime ..nicht einmal 10 % aller Bauinvestitionen aus. Riesige Summen verschlingen dafür Großprojekte wie AKH, UNO-City, U-Bahn..... deren Wert zur Steigerung der Lebensqualität der Bevölkerung mehr als zweifelhaft ist. Zwischen 61 und 76 wurden dafür 19 % des gesamten Investitionsvolumens ausgegeben, seit Anfang der 70-iger Jahre stieg der Anteil auf 30 %. Für 1978 - 82 sind 44 % geplant, davon allein 20 % für das AKH. Kein Wunder, daß für kleinräumige soziale Infrastruktur nur mehr 6 % des Investitionsvolumens übrig bleiben.

Eine Behebung der in der Studie aufgezeigten Mängel ist mit einer derartigen Finanzpolitik, die in 1.Linie an Prestigeprojekten interessiert ist, nicht denkbar.

ERST EIN ANFANG.....

Eine selbstaufgelegte Beschränkung der Studie bestand in einem weitgehenden Verzicht auf die Analyse der aufgezeigten Mängel. Es ist sicher kein Schaden, wenn der sonst so oft gebrauchte Holzhammer : " derkapitalismusistanallemschuld " fehlt.

Es ging vor allem um eine Kritik an der Kommunalpolitik der Wiener SP, die immer noch von den Reformen der 1.Republik

profitiert, obwohl sie schon seit Jahrzehnten den Weg in eine andere Richtung eingeschlagen hat - indem sie sich meilenweit von den Bedürfnissen der Bevölkerung entfernt hat und die Ergebnisse ihrer Politik nur mehr Nebenprodukte ihres eigentlichen Ziels - der Erhaltung ihrer Macht - sind. So sind Prestigebauten für das Selbstverständnis der Gemeindeverwaltung kennzeichnend geworden, ebenso wie der Versuch, bevölkerungsnahe Einrichtungen wieder auf den freien Markt abzuschieben.

Insofern haben die "Wiener Mängel" ihren Zweck durchaus erreicht. (Und die Kritik scheint getroffen zu haben - was aus der empörten Reaktion mancher SP-Bürokraten zu entnehmen war.

Trotzdem blieb uns nach dem Lesen der Studie einige Unbefriedigtheit. Den Anspruch, der in Teilen der SP noch vorhanden sein mag an der Realität der Rathauspolitik zu messen, kann erst der Anfang einer Diskussion über fortschrittliche Kommunalpolitik sein - dort wo die "Wiener Mängel" aufhören, müßte die Diskussion innerhalb der Linken beginnen. Denn auch der Sozialdemokratische Anspruch muß in dem Stellenwert, der ihm heute zukommt, überprüft werden.

Sollte man ihn formulieren, so könnte er lauten:

Wir leben in einer Wirtschaft, die nach dem Prinzip des Profits aufgebaut ist. Das können wir kurzfristig nicht ändern; wir können dem aber entgegenstellen eine mächtige, gut organisierte Partei, die unsere Interessen vertritt. Diese Partei hat dafür zu sorgen, daß den Ungerechtigkeiten und sozialen Ungleichheiten, die durch dieses System entstehen, entgegengewirkt werden soll. Sie soll Institutionen schaffen, mit Hilfe derer den Unterprivilegierten geholfen werden kann, sie "gleiche" Chancen bekommen,...

Eine positive Einstellung sozialstaatlichen Einrichtungen gegenüber und somit die Forderung nach ausreichender Versorgung mit solchen Einrichtungen kann jedoch desto weniger alleiniges Ziel fortschrittlicher Politik sein, ja mehr solche Einrichtungen den Charakter " obrigkeitlicher " Versorgungsinstitutionen bekommen. Wenn sie also von o b e n zur Verfügung gestellt werden, ohne daß die Leute diese sozialen Einrichtungen als Produkt ihrer eigenen Arbeit erleben, das sie sich kollektiv aneignen. Der Inhalt staatlicher Maßnahmen ist auch davon bestimmt, welche Stellung die davon Betroffenen zur Verwaltung, die diese Maßnahmen trifft, einnehmen. Es ist nicht mehr möglich, einfach zu fordern, die Kommunalpolitik der 1. Republik solle heute fortgesetzt werden. Was im Roten Wien von der Arbeiterschaft - gegen den Widerstand der Bourgeoisie - erkämpfte Errungenschaften waren, die bewußt aus den Steuern der Reichen finanziert wurden und tatsächlich gemeinschaftliche Einrichtungen waren, ist im Verblieben-Blaßrosa Wien Sozialpolitik zum Ausgleich der Klasseninteressen. Daß man diesen Unterschied den Gemeinbauten von damals und heute ansieht, ist kein Zufall.

Daraus soll nicht der falsche Schluß gezogen werden, die Forderung nach ausreichender Versorgung sei abzulehnen, weil sie nicht " links " genug sei, weil dadurch Klassengegensätze zugedeckt würden usw, Sowas wäre billiger Zynismus (von Inte-

lektuellen, denen es eh nicht schlecht geht) Natürlich ist die quantitativ ausreichende Versorgung der Bevölkerung notwendige Voraussetzung einer fortschrittlichen Kommunalpolitik, nur kann sie nicht ausschließliches Ziel sein.

Wenn die Autoren als ihr Ziel im letzten Satz der "Wiener Mängel" schreiben, daß die Verwaltung zur Bevölkerung kommen müsse, so scheint für sie die Vorstellung, die Menschen könnten ihre Angelegenheiten selbstständig in die Hand nehmen, im weite Ferne gerückt. Wie soll denn eine Verwaltung das bewerkstelligen, die antikapitalistische Ziesetzungen (so sie noch welche hat) zu verheimlichen sucht, die "für alle da sein " will, die eben wegen ihrer Funktion, den Ausgleich der Interessen herbeizuführen, die Widersprüche der Produktion zu ihren eigenen Widersprüchen werden läßt. Fortschrittliche Politik könnte diese Verwaltung ja nur gemeinsam mit einer aktiven sozialistischen Bewegung machen. Da eine derartige Bewegung zur Zeit nicht existiert, ist der Appell an die Verwaltung, sich zum Volk zu bewegen, höchstens an einige (vielleicht vorhandene) fortschrittliche Kräfte innerhalb der SP gerichtet und würde für diese nichts als die Fortsetzung einer Politik des aufgeklärten Absolutismus bedeuten - in der etwas abgewandelten Form des bekannten Satzes : " Auch wenn das Volk selber nicht will, alles für das Volk."

So "bürgernah" zu werden, daß eine tatsächliche Mitbestimmung und Mitarbeit der Leute innerhalb der Institutionen möglich wäre, kann sich die Wiener Stadtverwaltung auf keinen Fall leisten, ohne ihre Funktion völlig in Frage zu stellen. (die Bürokratie müßte schon den Wunsch haben, aus Einsicht in ihre inhumane Existenz, sich selbst aufzulösen.)

Stattdessen erschiene es uns notwendig, die Diskussion um fortschrittliche Kommunalpolitik über jene Ansätze zu führen, in denen Leute außerhalb der Institutionen versuchen, ihre Bedürfnisse selbstständig zu organisieren. Auch wenn Basisinitiativen in Österreich nicht gerade zahlreich sind, kaum selbstorganisierte Kindergärten, Schulen, alternative Produktionen, usw. existieren und auch wenn die sogenannte Alternativszene ebensoviel Anlaß zu Zustimmung wie zu Kritik bietet, scheinen uns hierin Perspektiven fortschrittlicher Politik zu liegen, die nicht übersehen werden dürfen. Eine Diskussion darüber könnte zugleich eine Öffentlichkeit über die doch existierenden Projekte schaffen und Anregung zu weiteren Basisinitiativen geben.

=====

Impressum: Eigentümer, Herausgeber, Verleger, Vervielfältiger
und für den Inhalt verantwortlich: Kurt Langbein, 1100 Wien,
Weigandhof 5

In der Diskussion über das Verhältnis zwischen Technologie und Politik nimmt die Warnung vor dem "Atom-Staat" einen breiten Raum ein. Im Mittelpunkt steht dabei die Behauptung, die Atomenergie führe notwendigerweise zu einer Einschränkung demokratischer Freiheitsrechte. In den letzten Jahren wurden zunehmend Anhaltspunkte sichtbar, die diese These unterstützen. Spätestens seit Harrisburg sehen selbst Politiker, die die Kernenergie befürworten, Schwierigkeiten in der politischen Durchsetzbarkeit des Atomprogramms. Damit wird die Gefahr deutlich, daß man zur politischen Durchsetzbarkeit auch zu anderen Machtmitteln als bisher Zuflucht nehmen könnte. Was das für die Entwicklung der Demokratie bedeuten würde, führen uns jene Staaten vor Augen, in denen die Atomtechnologie "problemlos" durchgesetzt wird - vom Brasilien bis zur Sowjetunion gibt es genügend Beispiele.

In diesem Sinne kann bei Atomkraftbefürwortern eine zumindest unterentwickelte Sensibilität für Probleme der Demokratie vermutet werden. Nehmen wir als bezeichnendes Beispiel keinen geringeren als den Chefredakteur der "Solidarität", der 1,6 Millionen-Auflage-Illustrierten des Österreichischen Gewerkschaftsbundes, Winfried Bruckner.

Bruckner ist erfahrener Pro-AKW-Propagandist und fungiert in diesem Sinne auch in der neugegründeten "Gesellschaft für Energiewesen", deren Zeitschrift, das "Energie Bulletin", unlängst erschien, und die "nichts davon hält, alternative Energieformen, darunter auch die Kernenergie, zu verdammen, weil das Neue, Unerprobte auf Widerstand stößt." Unter Widerstand werden dabei "Meinungsschwankungen von Politikern", "Agitationsversuche gewisser Journalisten" und "staatspolitisch riskante Aktionen eigennütziger Gruppen" genannt. Wären letztere aus "staatspolitischen" Gründen vielleicht zu verbieten? Die Volksabstimmung vom 5. November bzw. das Kernkraft-Verbotsgesetz fehlen in dieser Aufzählung.

Bruckner zeigt großes Interesse für die Zukunft ("Wer Zukunft sagt muß auch Energie sagen"), und das nicht nur im "Energie Bulletin". Auch in der Mai-Nummer der "Solidarität", auf scheinbar ganz anderem Gebiet, entdecken wir Zukunftsweisendes. Und auch hier wird uns so einiges an seinem Demokratieverständnis klarer.

In seinem Artikel "Autos der Zukunft" lesen wir:

"Sie liegen in feuerfesten Tresoren und werden so scharf bewacht wie die britischen Kronjuwelen. Sie tragen nur eine Codenummer, und ihre Existenz ist nur einer Handvoll Menschen bekannt: die Konstruktionspläne jener Autos, die Ende der achtziger Jahre über die Highways schnurren werden, die im chaotischen Verkehr der Großstädte stecken und auf denen Rücksitz einmal Teenager ihre ersten Liebeserfahrungen machen werden, die heute noch Kinder sind. ... Was da im Tresor liegt, ist die Revolution unserer Straßen. Das Auto von morgen und übermorgen."

Daß die Wirtschaft in einer Weise organisiert ist, daß "Konstruktionspläne strengstens bewacht werden", "geheimste Kommandosache" sind, stört Bruckner nicht im geringsten. Die Genauigkeit der Geheimhaltung bezeichnet er bloß als "jungfräulich zimperlich".

Nebenbei bemerkt fällt auf, daß Bruckner sich häufig treffender Bilder aus dem Sexualleben zu bedienen weiß. So meint er im "Energie Bulletin", um Sachlichkeit in Energiefragen bemüht, man solle sich nicht in eine bestimmte Energieform "verlieben". "Allerdings, eines hat das Problem schon mit der Liebe zu einer Frau gemeinsam: Der Gegenstand (!) sollte greifbar sein."

Aber es interessiert uns ja ein anderer greifbarer Aspekt im Werk des Winfried Bruckner: Wie kann ein Journalist der Gewerkschaftspresse über das Thema Geheimhaltung, Lenkung, Zurückhaltung von technischem Fortschritt berichten, ohne kritisch darauf einzugehen, daß hier wirtschaftliche Entscheidungsprozesse in einer Weise gehandhabt werden, die allen gewerkschaftlichen Forderungen nach offener Information, Mitbestimmung, Demokratie am Arbeitsplatz diametral entgegengesetzt sind? Wenn die Reute entwickelten "Autos der Zukunft" in Tresoren versperrt sind, so ist dies nur ein Beispiel, wie undemokratisch und völlig unkontrollierbar über unsere Lebens- und Arbeitsbedingungen entschieden wird, wie wenig Macht über Produktion die Produzierenden selbst haben. Machtverhältnisse zu ändern, den Fortschritt im Sinne der Selbstbestimmung zu nutzen, gehörte stets zu den Zielen der Gewerkschaftsbewegung.

Bruckner hingegen begeistert sich an ökonomischen Vorgängen, die hinter dem Rücken der Betroffenen durchgesetzt werden, am

einer technisch verkleideten autoritären Zukunftsgesellschaft, die heute bereits reale Formen annimmt. Die Illustrationen des Artikels im Perry Rhodan-Stil passen erschreckend gut dazu.

In einer Gewerkschaftszeitung ist das ganze nichts anderes als ein Skandal. Nur leider kein zufälliger; womit wir wieder bei der Atomenergie wären. Denn wem bei Fragen der Forschung, der Produktentwicklung, des technischen Fortschritts nicht auffällt, welche gesellschaftspolitisch problematischen Macht- und Entscheidungsverhältnisse damit verbunden sind, dem muß es auch schwer fallen, die Atomenergie anders als bloß technisch zu betrachten. Der meint, wertfrei über Sicherheit und Energieverbrauch zu argumentieren, während er bereits ein bestimmtes Gesellschaftsmodell vertritt. Der spricht, wie Bruckner, vom "Hoffnungsschimmer", den die Forschung verspricht, ohne zu fragen, wer forschen läßt.

Heute kann man weniger denn je von Fortschritt sprechen, ohne zu fragen, wer über die Richtung entscheidet, und ob er einer Demokratisierung der Gesellschaft dienen kann. Außer man vertritt die reaktionäre Utopie eines "Technokratie-Staates", der jedes technisch begründete Verwertungsinteresse zum allgemeinen Interesse erklärt, wenn es sein muß auch mit Gewalt. Die gewerkschaftliche Forderung nach Demokratie in der Wirtschaft würde dann der Vergangenheit angehören.

PS: Ein an die "Solidarität" gesandter kritischer Leserbrief zu Bruckners "Zukunftsaußs" ist in der Juni-Nummer nicht erschienen.

=====

"MITBESTIMMEN!"

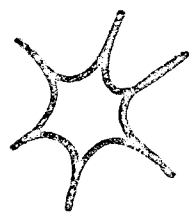
"Natürlich gibt es zwischen uns und der Regierung Differenzen, aber die tragen wir nicht öffentlich aus, sondern bereinigen sie in sachlichen Diskussionen!"

AK-Präsident Czettel
(Kronen Zeitung 27.5. 79)

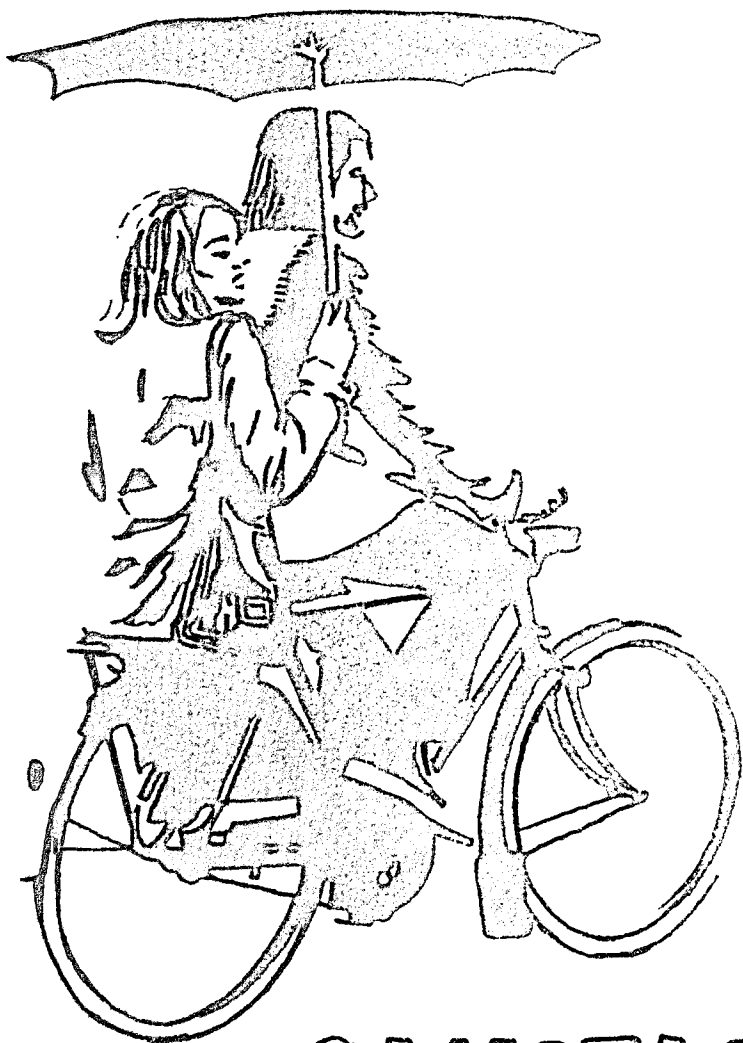
=====

Impressum: Eigentümer, Herausgeber, Verleger, Vervielfältiger
Und für den Inhalt verantwortlich: Kurt Langbein, 1010 Wien
Weinandhof 5

FAHRRAD - STERNFAHRT



+ STADTWANDERUNG



ABSCHLUSSFEST ^{AM} RADHAUSPLATZ

MIT MUSIK, INFORMATIONEN-
STÄNDEN, AUSSTELLUNG, WAS
ZU ESSEN UND TRINKEN
UND UND UND.....

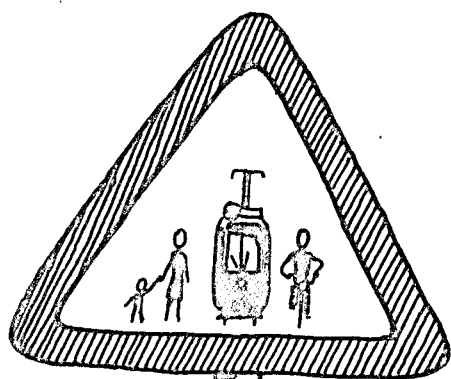
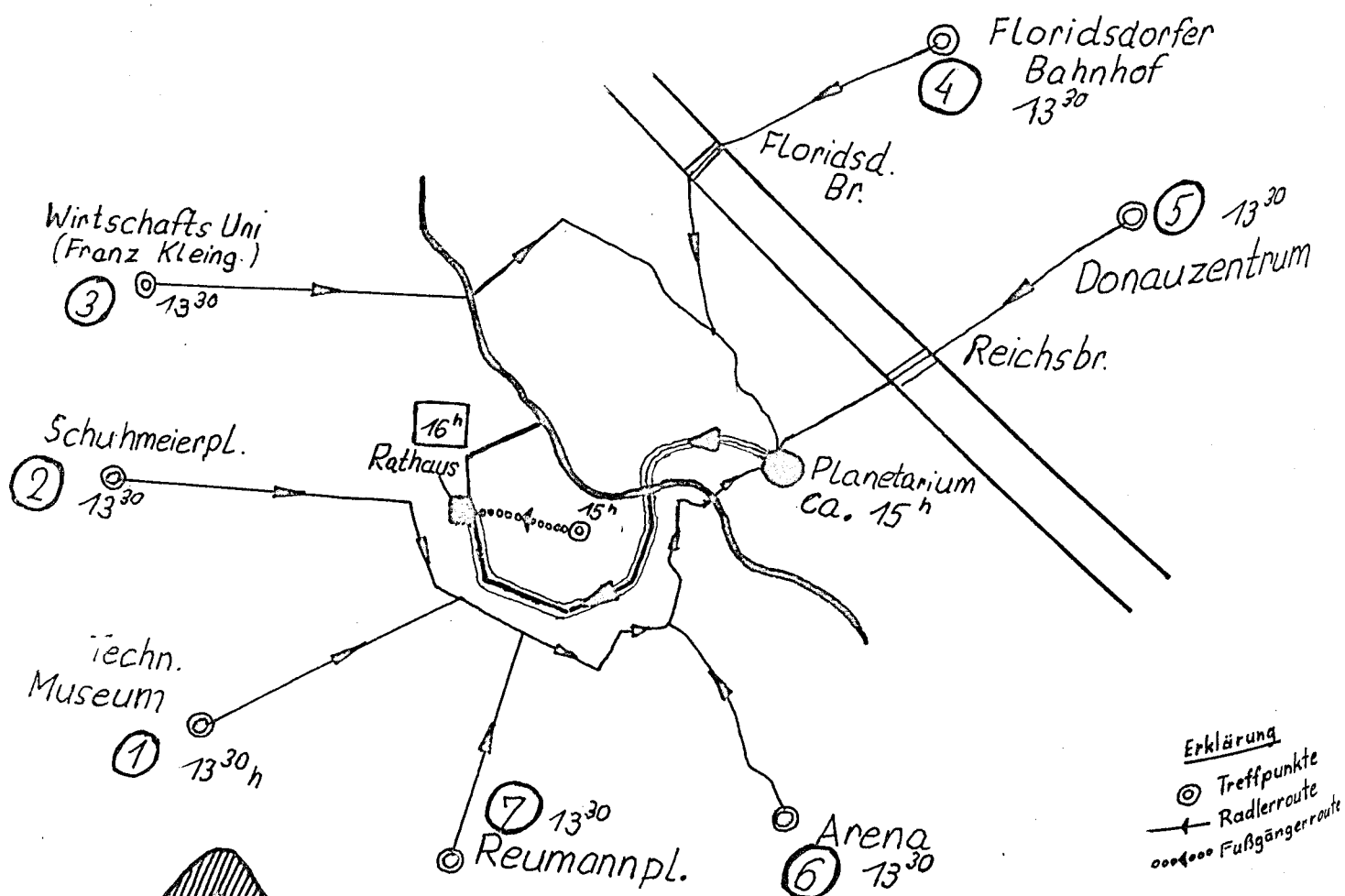
SAMSTAG, 9. JUNI NACHMITTAGS

WER KEIN RADL HAT, FÜR DEN GIBT'S EINE STADTWANDERGRUPPE - AUCH FÜR KINDER AUF DREIRADLERN, ROLLSCHUHFÄHRER UND ALLES WAS DIR SONST NOCH EINFÄLLT - UND BEIM ABSCHLUßFEST AM RATHAUSPLATZ GIBT'S FÜR JEDEN ETWAS.

WIR WOLLEN MEHR RADWEGE UND RUHIGE, BEGRÜNTE ZONEN, WIR WOLLEN BESSERE STRASSENBAHNEN UND BUSSE UND HABEN WAS GEGEN ZU VIELE AUTOS, DIE STINKEN UND LÄRMEN UND JEDEN PLATZ VERSTEILEN.

WIR WOLLEN WIEDER IN DER STADT "L E B E N " KÖNNEN!

VON 7 TREFFPUNKTEN WIENS GEHT'S ZUM PRATERSTERN (HAUPTALLEE - BEIM PLANETARIUM), DANN GEMEINSAM WEITER ÜBER PRATERSTRASSE UND RING ZUM RATHAUSPLATZ, WO'S EIN RIESEN FEST GIBT!



**ARGUS
ARBEITSGEMEINSCHAFT
UMWELTFREUNDLICHER
STADTVERKEHR**

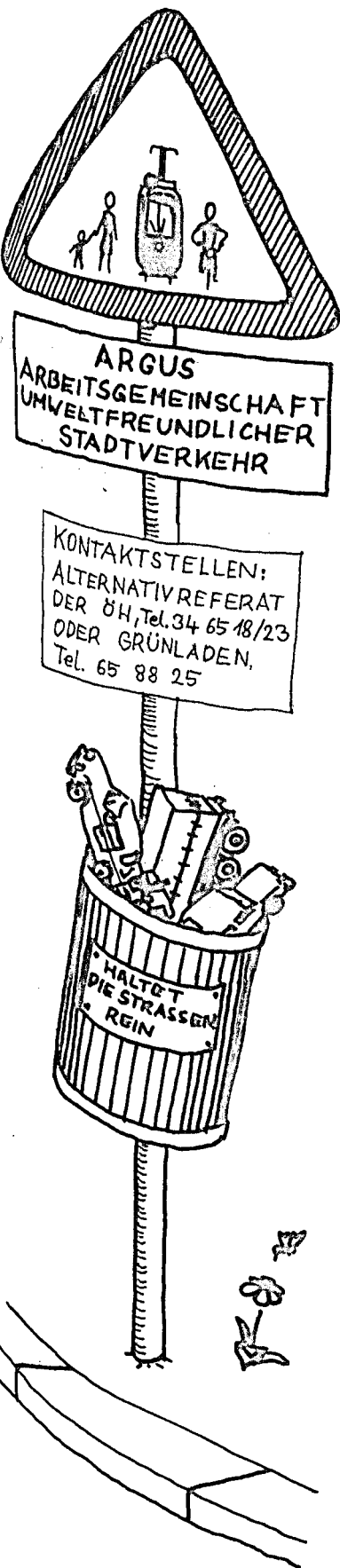
KONTAKTSTELLEN:
ALTERNATIVREFERAT
DER ÖH, Tel. 34 65 18/23
ODER GRÜNLADEN,
Tel. 65 88 25

GENAUE ROUTEN DER BEZIRKSGRUPPEN

- ① Platz vor dem techn. Museum - Mariahilferstr. - 2er Linie - Lotharstr. - Heumarkt - Vd. Zollamtstr. - Ob. Weißgerberstr. - Franzensbr. - Praterstern - Prater Hauptallee - Planetarium.
- ② Schuhmeierpl. - Thaliastr. - Liebhartsg. - Gablenzg. - Burgg. - 2er Linie - ... weiter wie Route eins.
- ③ Haupteingang vor der WU (Franz-Kleing.) - Phillipovichg. - Billrothstr. - Döblinger Hauptstr. - Nußdorferstr. - Viriotg. - Liechtensteinstr. - Alserbachstr. - Wallensteinstr. - Rauscherstr. - Am Tabor - Nordbahnstr. - Praterstern - ... weiter wie Route eins.
- ④ Floridsdorfer Bahnh. - Schöpfleitnerg. - M.J. Str. - Floridsd. Hauptstr. - Floridsd. Brücke - Friedrich Engelspl. - Marchfeldstr. - Dresdnerstr. - Nordbahnstr. - Praterstern - ... weiter wie Route 1.
- ⑤ Vor dem Donauzentrum - Wagramerstr. - Reichsbr. - Engertstr. - Wachauerstr. - Vorgartenstr. - Hillerstr. - Obermüllnerg. - Molkereistr. - Prater - Planetarium.
- ⑥ Arena-Inlandschlachthof - Baumg. - Landstrs Hauptstr. - Vd. Zollamtstr. - Ob. Weißgerberstr. - ... weiter wie Route 1.
- ⑦ Reumannpl. - Quellenstr. - Laxenburgerstr. - Favouritenstr. - Schleifmühlg. - Wiedner Hauptstr. - Karlspl. - ... weiter wie Route 1.

Fußgänger: Stephanspl. - Graben - Kohlmarkt - Michaelerpl. - Heidentor - Ring - Rathausplatz.

ARBEITSGEMEINSCHAFT UMWELTFREUNDLICHER STADTVERKEHR (ARGUS)



Die Planung für den Autoverkehr hat in den letzten 20 Jahren das Leben von Millionen Menschen in Stadt und Land beeinflusst. Kaum ein Ort ist verschont geblieben von den schlimmen Folgen falsch geplanten Autoverkehrs. Hohe Unfallziffern, dauernde Lärm- und Abgasbelastungen, asphaltierte und zugeparkte Plätze und Gehsteige, für Verkehrszwecke vernichtete Grünanlagen, Vorgärten und Alleen sind allgegenwärtig.

Verkehrspolitikern haben das Auto jahrelang als Inbegriff der Freiheit und des wirtschaftlichen Aufschwungs bezeichnet. Die Verkehrsingenieure haben die Autoflut als Sachzwang deklariert, gegen den man nichts tun könnte. Diese Windschutzscheibenperspektive hat ihnen den Blick dafür verstellt, daß auch heute noch in den Städten der Fußgängerverkehr und der Radfahrverkehr sowie der öffentliche Personennahverkehr die weitaus größten Anteile des Verkehrsaufkommens ausmachen.

Trotz dieses durch vielfältige Untersuchungen gesicherten Tatbestandes blieben Politik und Planung auf das Auto fixiert.

Aufgrund dieser einseitigen Haltung von Politikern und Technokraten müssen wir als Betroffene selber über Alternativen und Verbesserungsvorschläge nachdenken. Hiermit machen wir Vorschläge wie man die schlimmsten Auswirkungen herkömmlicher Verkehrsplanung beseitigen kann und wie man in Zukunft besser mit dem Auto leben kann.

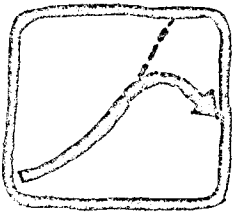
Wir verstehen uns als Bürgerinitiative, die sich vor allem für die umweltfreundlichen Alternativen im Verkehr einsetzt; dazu wollen wir eine Interessensvertretung all jener Verkehrsteilnehmer aufbauen, die derzeit im Verkehrsgeschehen in Österreichs Städten stark benachteiligt werden. Sie sind in den verkehrspolitischen Gremien bisher gar nicht oder nur indirekt vertreten: Fußgänger, Radfahrer, Öffentliche-Verkehrsmittel-Benutzer, Kinder, Betagte, Behinderte und alle von Lärm und Abgas geplagten.

TREFFPUNKT: JEDEN DONNERSTAG 19 UHR im Grünladen
Prinz Eugenstr. 58, Eingang Karolineng.
1040 Wien, Tel. 65 88 25

bitte wenden

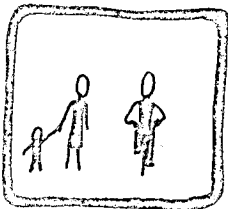
UNSERE ZIELE:

1. WENIGER STATT MEHR VERKEHR



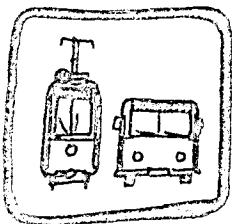
DER VERKEHR IN SEINEM GESAMTAUSMAß SOLL NICHT NOCH MEHR WACHSEN, SONDERN ABNEHMEN. VERRINGERN SOLL SICH VOR ALLEM JENER VERKEHR, DER DURCH ÄUßERE UMSTÄNDE "ERZWUNGEN" IST: BERUFSPENDELVERKEHR, EINKAUFsverKEHR, AUSBILDUNGSVERKEHR USW. DIE STADT SOLL SO GEPLANT WERDEN, DAB WOHNUNG, ARBEITSPLATZ, SCHULE, EINKAUFSMÖGLICHKEIT UND ERHOLUNGSRAUM NICHT WEIT VONEINANDER ENTFERNT LIEGEN UND ZUSÄTZLICHER MOTORISierter VERKEHR ERST GAR NICHT ENTSTEHEN MUß.

2. VORRANG FÜR FUSSGÄNGER UND RADFAHRER



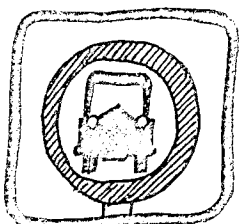
WO INNER MÖGLICH IN DER STADT, SOLLEN DIE "MENSCHLICHSTEN" FORTBEWEGUNGSARTEN, NÄMLICH ZUFUGGEHEN UND RADFAHREN, KLAR BEVORZUGT UND VOR DEM ZERSTÖRERISCHEN MOTORISIERTEN STRAßENVERKEHR GESCHÜTZT WERDEN. DAMIT ZUFUGGEHEN UND RADFAHREN AUCH IN DER STADT WIEDER GEFahrLOS UND SOGAR ERHOLSAM SEIN KÖNNEN, SOLLEN IM DICHT VERBAUTEN STADTGEbiet "GRÜNSTRaßEN" ENTSTEHEN; EIN ZUSAMMENHÄNGENDES NETZ VON Fuß- UND RADWEGEN IN RUHIGEN UND BEGRÜNTEN NEBENGASSEN SOLL ES ERMÖGLICHEN, ABSEITS VON STINKENDEN UND LÄRMENDEN HAUPTSTRaßEN, UIMOTORISIERT JEDES ZIEL IN DER STADT ZU ERREICHEN.

3. VORRANG FÜR ÖFFENTLICHEN VERKEHR



DER ÖFFENTLICHE VERKEHR SOLL NICHT NUR AUF DEM PAPIER, SONDERN AUCH AUF DER STRaßE UNBEDINGTEN VORRANG VOR DEM AUTOMOBIL BEKOMMEN. MIT ZÜGIG DURCHFÜHRTEN BESCHLEUNIGUNGSPROGRAMMEN SOLLEN DIE BESTEHENDEN BENACHTEILIGUNGEN DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS GEGENÜBER DEM MOTORISIERTEN INDIVIDUALVERKEHR ABGEBAUT WERDEN. DER VORWURF EINER "GERINGEN RENTABILITÄT" IM ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHR MUß AUFS ENTSCHEIDENSTE ZURÜCKGEWIESEN WERDEN; DIE SOGENANNTE DEFIZITE SIND KOSTEN, DIE WIE BEI SCHULEN UND KRAKENHÄUSERN WEGEN DES HOHEN GEMEINSCHAFTSMUTZENS VON ALLEN GETRAGEN WERDEN MÜSSEN.

4. VERKEHRSBERUHIGUNG FÜR LKW UND PKW



DIE BENUTZUNG VON LKW UND PKW SOLL IM STADTGEbiet DORT ERSCHWERT WERDEN, WO BEREITS ALTERNATIVEN MÖGLICH SIND UND DIE UMWELTBELASTUNGEN SICH HÄUFEN. DIE STADT ALS MENSCHLICHER LEBENSRAUM DARF DURCH DAS GEWALT DARSTELLEND E AUTOMOBIL NICHT ZERSTÖRT WERDEN UND MUß VOR IHM GESCHÜTZT WERDEN. DAS AUTO WIRD HIER NICHT VERTEUFELT, SONDERN AUF DEN PLATZ IM STADTVERKEHR BESCHRÄNKT, DEN ES AUFGRUND SEINER TECHNISCHEN EIGENSCHAFTEN EINNEHMEN KANN!