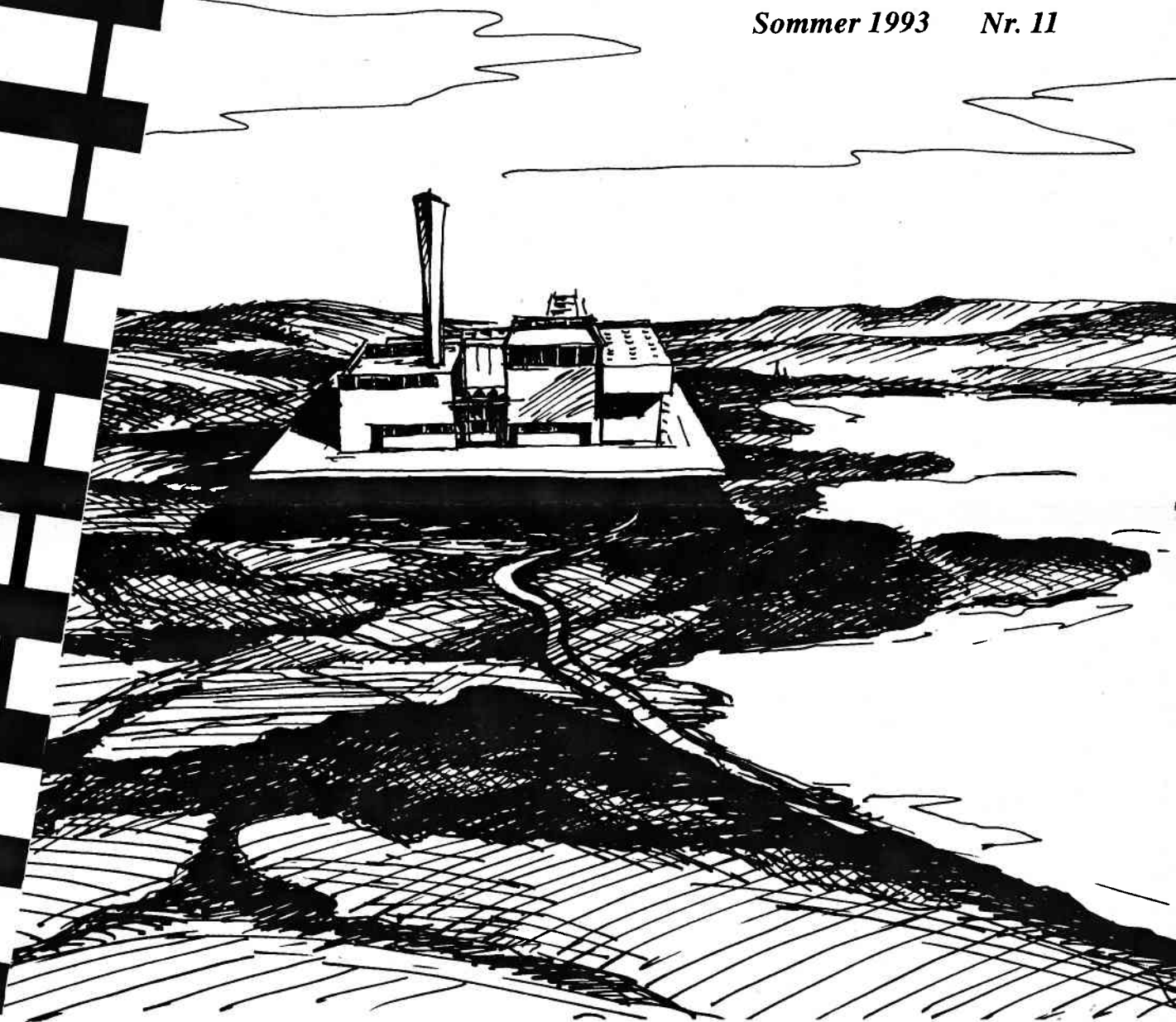


BARRIERE

Zeitung der Politischen Arbeitsgruppe Risch
GLEIS 3

Sommer 1993 *Nr. 11*



Rischer Idylle aus Rigi-Perspektive

Editorial

Die Barriere Nr. 11 liess lange auf sich warten!

Nicht dass wir uns nach der Ablehnung des Zonenplanes vom letzten September in Passivität üben wollten oder gar sprachlos geworden wären.

Nein, im Gegenteil! Aber das letzte halbe Jahr war für uns äusserst arbeitsintensiv. Wir versuchten vor allem durch eine konsequente und beharrliche politische Arbeit im Kantonsrat, im Gemeinderat und in den Kommissionen unsere Ideen einzubringen und zu verwirklichen. Dies gelang uns nicht immer in dem Ausmass, wie wir es uns vorgestellt hatten. Vor allem besteht zur Zeit die Gefahr, dass der abgelehnte Zonenplan 1992 verschlimmbessert werden könnte, da teilweise Eigeninteressen gegenüber den Interessen, die dem Wohl der Allgemeinheit dienen, im Vordergrund stehen.

Dies wollen wir unter allen Umständen verhindern.

Deshalb wird der Inhalt unserer Zeitung ein weiteres Mal von der Revision der Ortsplanung bestimmt.

Diese Ortsplanung ist für uns gegenwärtig "das Thema", denn wir wissen nur zu gut, dass die zukünftige Zonen- und Nutzungsplanung die Lebensqualität in unserer Gemeinde massgeblich bestimmen wird.

Wir konnten uns mit einigen schwerwiegenden Inhaltspunkten (siehe Barriere Nr. 10) der Ortsplanung 1992 nicht einverstanden erklären und lehnten damals die Ortsplanung als Ganzes ab.

Gerade deshalb wollen wir weiterhin Verantwortung mittragen und durch unsere aktive Mitarbeit -- zusammen mit andern verantwortungsbewussten Rischer/innen -- eine Ortsplanung er-

arbeiten, welche mehr Wohnlichkeit und Lebensqualität zum Ziel hat. Mit dem Artikel in dieser Barriere erläutern wir unsere Schwerpunkte und Anliegen bei der laufenden Ortsplanungsrevision und möchten Denkanstösse für neue Ideen und Visionen geben.

Ein weiterhin "brennendes" Thema bleibt für uns selbstverständlich die geplante Abfallentsorgungsanlage im Fänn bei Küssnacht. Unser Kantonsrat U. Hausherr informiert über den Stand der Planung, über Referendum und Alternativen zur Kehrichtverbrennungsanlage.

Weitere Themen wie Autoteilet, verdichtetes Bauen und Arbeitslosigkeit sollen Gewähr bieten, dass es beim Lesen der neuesten Ausgabe unserer Barriere niemandem langweilig wird.

Josef Kaufmann

Inhalt

<i>Editorial</i>	<i>Josef Kaufmann</i>	2
<i>Ortsplanung Risch-Rotkreuz</i>	<i>Edüth Stocker</i>	3
<i>Verkehrskonzept für Rotkreuz</i>	<i>Josef Kaufmann</i>	5
<i>Autoteilet</i>	<i>Edüth Stocker</i>	8
<i>Verdichtetes Bauen</i>	<i>Thomas Hauser</i>	10
<i>Ungereimte Gedanken zur Arbeitslosigkeit</i>	<i>Joseph Bürgler</i>	11
<i>KVA Fänn Referendum</i>	<i>Urs Hausherr</i>	12
<i>Rotkreuzer Märt</i>	<i>Thomas Hauser</i>	14
<i>Sammelaktion Guatemala</i>	<i>Gisela Hauser-Trösch</i>	15
<i>Letzte Seite</i>		16

Impressum

Barriere Nr. 11
Rotkreuz, Juni 1993

Auflage:
2000 Exemplare, 2-3 mal pro Jahr

Herausgeber:
Vorstand GLEIS 3

Titelbild:
Rigi-Perspektive

Meldungen und Anregungen:
Politische Arbeitsgruppe Risch
GLEIS 3
6343 Rotkreuz
Telefon 64 19 24 oder 64 35 42

Spendenkonto:
Raiffeisenbank Rotkreuz:
PC 60-5726-6, Konto GLEIS 3

Ortsplanung Risch-Rotkreuz

Gedanken aus der Rigi-Perspektive

Durch die Ablehnung der Ortsplanungsrevision im letzten September haben wir die Chance erhalten, uns nochmals über die Weiterentwicklung unserer Gemeinde Gedanken machen zu können. In einer Klausurtagung auf der Rigi hatsich der Vorstand von Gleis 3, unterstützt von beigezogenen Fachleuten, eingehend mit dem Thema befasst.

Eigentlich hätten wir das Ganze gemeinsam mit den anderen Parteien machen wollen, das Projekt hat sogar schon einen Arbeitstitel gehabt: "Zukunftswerkstatt Risch 2001". Gemeinsam mit interessierten Rischerinnen und Rischern aller Parteien und Altersklassen wären wir den Fragen nachgegangen: Aus welchen Gründen hat die Bevölkerung unserer Gemeinde den Zonenplan letztes Jahr abgelehnt? Wie stellen wir uns unsere Gemeinde in 10 Jahren vor? Wie stark, wie schnell wollen wir wachsen? Wie soll die Lebensqualität in unserer Wohn- und Arbeitsgemeinde erhalten bzw. gesteigert werden?

Die Resultate aus dieser "Werkstatt" hätten Grundlage sein können für die Arbeit an der erneuten Revision. Leider konnten wir die anderen Parteien nicht für dieses Vorgehen gewinnen, sodass die Arbeit jetzt von einer elfköpfigen Kommission und dem Gemeinderat abgewickelt wird – ohne mit einem in der Bevölkerung breit abgestützten Leitbild und ohne im Detail zu wissen, was eine Mehrheit der Einwohner/innen zur Ablehnung der Revision bewogen hat. Der Vorstand von Gleis 3 hat des-

halb beschlossen, sich eingehend mit dem Thema zu befassen und seine Vorstellungen auf diesem Wege in den laufenden Prozess einfließen zu lassen. Welcher Ort eignet sich besser für eine solche Standortbestimmung als die Rigi: Genug Nähe, um unsere Gemeinde noch von Ferne erblicken zu können und den Kontakt mit ihr nicht zu verlieren. Genug Distanz, um aus der Weite den Blickwinkel zu überprüfen, vielleicht sogar zu ändern.

Menschenfreundliches Wachstum

Zunächst befassen wir uns damit, welche Ziele wir eigentlich verfolgen bezüglich Entwicklung unserer Gemeinde. In weiten Teilen der Bevölkerung macht sich schon seit längerem ein Unbehagen breit über das Mass und die Geschwindigkeit des Wachstums. Unüberhörbar kommt in letzter Zeit aber auch der Ruf nach sogenannter Deregulierung und Ankurbelung der Bauwirtschaft in dieser rezessiven Zeit. Beides verständliche Anliegen, beides gleichzeitig gefordert, manchmal sogar von den gleichen Leuten. Eine differenzierte, umfassende Lagebeurteilung ist deshalb wichtiger denn je. Hier, glauben wir, ist eine langfristige Betrachtungsweise nötig. Auch in der Privatwirtschaft kennen wir die Erscheinungen, welche mit einem rasanten Wachstum einhergehen: Neue Angestellte können nicht mehr richtig ins Team integriert werden, der Infrastrukturausbau hinkt hinten nach, die

Struktur stimmt nicht mehr. Genau das gleiche passiert in einer rasch wachsenden Gemeinde. Aus diesem Grund setzen wir uns ein für ein langsames, kontinuierliches, "menschenfreundliches" Wachstum der Wohn- und Arbeitsbevölkerung.

Mehr Wohnqualität in Rotkreuz

Zwei Umfragen der Umwelt- und Verkehrskommission haben deutlich gezeigt, dass die Wohnqualität an verschiedenen Orten stark gesunken ist und deren Verbesserung erste Priorität haben muss: **Verkehrsaarm und damit ruhiger, fussgänger- und velofreundlicher, attraktive Einkaufsmöglichkeiten, "wohnlische" Gestaltung und Architektur, viel Grünes.**

Verbindung der Dorfteile Nord und Süd

Heute wird Rotkreuz "gespalten"! Die Bahn teilt das Dorf in zwei Teile. Damit sich die Bevölkerung dieser zwei Teile als Einheit verstehen kann, sind verbindende Elemente einzubauen. Dies können attraktive Bahn-Passagen sein, aber auch eine infrastrukturelle Aufwertung des Nordteils. Wieso nicht z.B. auf der "Käsimatte" Einkaufsmöglichkeiten schaffen?

Bringt uns der abgelehnte Zonenplan diesen Zielen näher?

Wenn alle eingezonten Wohn-, Gewerbe- und Industrieflächen

überbaut sind, werden wir in Rotkreuz bei gleichbleibender Verkehrsentwicklung zwei bis drei Mal mehr Verkehr haben. Die Wohnqualität wird ohne Massnahmen massiv schlechter: Die Luft, welche aufgrund von Messungen bereits heute Schadstoff-Überschreitungen aufweist, belasten wir nochmals erheblich. Die Verkehrszunahme, zusammen mit den noch unabsehbaren

Tabelle zeigt den Vergleich für die nächsten 15 Jahre zwischen der von uns als sinnvoll erachteten Entwicklung, den Vorgaben des Kantons (Kant. Richtplan) und der Kapazität gemäss Zonenplan 1992:

Fachleute sind sich deshalb einig, dass unsere Gemeinde mehr eingezontes Land hat, als diese in den nächsten 15 Jahren braucht.

Ansiedlung von verkehrsinintensiven Firmen, z.B. Verteilzentren vorzusehen. Nähe Bahnhof/Dorfkern Erstellen von Dienstleistungsfirmen mit vielen Pendlern, damit Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln vorgeschrieben werden kann. Die Zone V-Zug müsste verbindlich mit einem Geleiseanschluss vorgesehen werden.

Bauordnung

Für die Erreichung unserer Ziele, Verbesserung der Lebensqualität, Vermeidung von Luftverschmutzung und Lärm, "wohnliche" Gestaltung - sind wenig verbindliche Lenkungsinstrumente in der Bauordnung vorhanden. Uns wäre lieber, viele, für die Bauherren einschränkende Details nicht zu reglementieren und dafür ein paar wenige, aber wichtige Gesetze zu erlassen. Um die Verkehrszunahme auch nur einigermaßen in den Griff zu bekommen, können folgende Massnahmen in der Bauordnung getroffen werden:

1.

Via Firmen-Parkplätze kann die Gemeinde stark Einfluss nehmen auf die Verkehrsentwicklung. Das Musterparkplatz-Reglement des Kantons ist (bis auf einen Paragraphen) im wahrsten Sinne des Wortes mustergültig. Darin wird die maximal zulässige Parkplatzzahl bestimmt. Die immer noch zwingend vorgeschriebenen Minimalzahlen wollen wir tief ansetzen, damit ein möglichst grosser Spielraum entsteht.

2.

Eine Parkplatz-Bewirtschaftung durch die Firmen soll zwingend vorgeschrieben werden. Diese

	<i>Sinnvolles Wachstum</i>	<i>Kant. Richtplan</i>	<i>Zonenplan 1992</i>
	120 EW/Jahr	240 EW/Jahr	320 EW/Jahr
<i>Zunahme Einwohner</i>	+ 1'800	+ 3'600	+ 4'800
<i>Arbeitsplätze</i>	+ 900	+ 1'800	+ 4'100-5'000
<i>Verhältnis Arb.Plätze/EW</i>	0.5	0.5	0.65-0.88

Folgen der NEAT, Huckepack und Bahn 2000, bewirkt eine starke Zunahme des Lärms, was die Lebensqualität noch weiter sinken lässt.

Wie können wir einen mehrheitsfähigen Zonenplan, eine transparente Bauordnung erarbeiten und gleichzeitig die Wohnqualität steigern?

1.

Das Raumplanungsgesetz erlaubt so viele Einzonungen, wie mutmasslich -- aufgrund der Vergangenheit -- die nächsten 15 Jahre gebraucht werden. Als Basis für ein vertretbares Wachstum in unserer Gemeinde betrachten wir die Entwicklung zwischen 1970 - 1990. Die Bevölkerungszahl hat in diesen 20 Jahren um rund 2'400 Einwohner/innen zugenommen, also 120 pro Jahr. Die folgende

Es ist aus diesen Gründen auch klar, dass wir **keine zusätzlichen Einzonungen** unterstützen. Rückzonungen sind aus rechtlichen und politischen Gründen fast nicht mehr durchsetzbar.

2.

An geeigneten Standorten können Industrie- und Gewerbebezonen in Wohnzonen oder gemischte Gewerbe-/Wohnzonen umgewandelt werden. Dies gibt ein besseres Verhältnis Wohn-/Arbeitsbevölkerung und eine angestrebte Durchmischung. Bei einer Umzonung z.B. der "Käsimatte" könnten dort Einkaufsmöglichkeiten geschaffen werden. Damit hätten wir zwei Ziele erreicht: Entlastung des Dorfkerns vom Einkaufsverkehr und eine Verbindung vom Dorfkern Süd zum Nord-Teil.

3.

Durch die Art der Zonennutzung könnte der Verkehr gesteuert werden. In der Autobahnnähe sind

Regelung erwägen momentan auch andere Gemeinden (z.B. Stadt Zug). Das heisst zum Beispiel, dass nur Angestellte einen Parkplatz erhalten, die nicht innert zumutbarer Zeit mit einem öffentlichen Verkehrsmittel anreisen können. Oder für die Parkplätze werden Gebühren verlangt. Dieses Geld leitet die Firma an Angestellte weiter, welche ohne Auto kommen. Damit erreichen die Firmen eine Reduktion der benötigten Parkplätze und damit des Verkehrs.

Die Wirtschaft ruft heute nach weniger einengenden Bestimmungen, damit sie günstiger bauen kann. Auf der anderen Seite stellen die Firmen den Angestellten Parkplätze zur Verfügung, die sie je nach Landpreis, Verkehrsflächenanteil und Verzinsung durchschnittlich beachtliche 3000 Franken pro Jahr und Platz kosten. Im Klartext schenken sie also einem Autopendler 3000 Franken im Jahr und benachteiligen damit die um-

weltfreundlichen Velo-, Bus-, Bahn- und Fusspendler/innen, die gar nichts oder viel weniger erhalten.

Verkehrsstudie

Es kommt klar hervor, dass unsere grösste Sorge dem zu erwartenden massiven Mehrverkehr gilt. Der Gemeinderat hat dies ebenfalls erkannt und eine Verkehrsstudie in Auftrag gegeben. Unserer Meinung nach ist es nun von grösster Wichtigkeit, dass auch die Erkenntnisse aus dieser Studie in die laufenden Arbeiten der Ortsplanungsrevision einfließen. Nur so können wir Massnahmen an der Quelle treffen und müssen nicht Korrekturmassnahmen am Ende der Kette in die Wege leiten, wenn alles viel schwieriger und teurer geworden ist. Rotkreuz soll in den nächsten Jahren nach innen wachsen. Der Kern soll nutzungsmässig und auch gestalterisch verdichtet und aufgewertet werden, damit wir alle

gerne im Dorf wohnen und arbeiten. Es stehen dazu noch genügend unüberbaute Flächen in Zentrumsnähe zur Verfügung.

Nachhaltige Entwicklung

Wir schliessen ab mit einer letzten "Rigi-Perspektive": Das Prinzip des "nachhaltigen Wachstums" (leben und handeln auf unserer Erde, ohne vom lebenswichtigen Kapital Boden, Wasser, Luft zu viel zu zehren), wird heute von ökonomisch und ökologisch denkenden und handelnden Wirtschaftsvertretern als nötiger erachtet. Massgebliche Kreise haben heute erkannt, dass der Einbezug der Prinzipien der nachhaltigen Entwicklung langfristig auch unser ökonomisches Überleben sichert und damit die Grundlagen für eine gesunde Wirtschaft bildet, in der alle Arbeit finden.

Der Vorstand der Politischen
Arbeitsgruppe Gleis 3
Edith Stocker

Verkehrskonzept für Rotkreuz - gibt es eine Patentlösung?

Es muss festgehalten werden, dass es äusserst schwierig ist, die Verkehrsprobleme in Rotkreuz befriedigend zu lösen. Doch es lohnt sich, diese Probleme ernst zu nehmen und sie an der Wurzel anzupacken. Denn mit dem Verkehr steigt oder fällt die Lebensqualität in unserer Gemeinde.

Eine vom Gemeinderat in Auftrag gegebene Verkehrsstudie, welche aufgrund des 1992 abgelehnten Zonenplanes erstellt wurde, kommt zum Ergebnis, dass bei gleichbleibendem Verkehrsver-

halten und aufgrund des möglichen Wachstums die Verkehrsmenge sehr stark zunehmen wird und unsere Lebens- und Wohnqualität nachhaltig beeinträchtigt wird.

In dem pragmatisch erstellten Verkehrs-Grobkonzept empfiehlt zwar der Verkehrsplaner, dass aufgrund der Zonenplanung und bei einem allfälligen Vollausbau eine Erweiterung des Strassennetzes (Autobahnausfahrt, Querung der SBB-Gleise im Osten) sinnvoll und notwendig wäre. Da jedoch die Erfahrung zeigt, dass zusätzliche Strassen auch zusätzlichen

Verkehr erzeugen, muss alles Erdenkliche unternommen werden, damit der Individualverkehr reduziert werden kann und ihm nicht noch mehr Platz zur Verfügung gestellt wird.

Deshalb sollen in erster Linie Erkenntnisse aus der Verkehrsstudie von der Planungskommission aufgenommen werden. Wenn wir verhindern wollen, vom Verkehr in ein paar Jahren erdrückt zu werden, müssen heute die Weichen richtig gestellt und Massnahmen (vor allem zur Reduktion des individuellen Motorfahrzeugverkehrs)

vorgesehen werden, damit das bestehende Strassennetz allen Verkehrsteilnehmern (Auto, Velo, Fussgänger, öffentlicher Verkehr) ausreichend Platz bietet. Die Verkehrsproblematik muss für die Planungskommission unbedingt zum zentralen Thema werden und die Ziele und Vorgaben des Raumplanungsgesetzes (RPG), der Luftreinhalteverordnung (LRV) und der Lärmschutzverordnung (LSV) dürfen in keiner Phase der Planungsarbeit aus den Augen verloren werden.

a) Restriktive Zonenplanung

Bei der Zonenplanung hat das Wohl der Gesamtbevölkerung absolut im Vordergrund zu stehen.



Privatinteressen haben sich der Gesamtplanung unterzuordnen. Die Vorgaben des Eidg. Raumplanungsgesetzes müssen eingehalten werden (z.B. Rücksicht auf Umwelt, Ausscheidung von Bauzonen für max. 15 Jahre). Die Luftreinhalteverordnung -- für deren Vollzug der Kanton

zuständig ist -- hält z.B. bezüglich Massnahmen beim Verkehr ausdrücklich fest, dass die Behörden die erforderlichen baulichen, betrieblichen, verkehrslenkenden oder beschränkenden Massnahmen treffen müssen, falls die vorsorglichen Emissionsbegrenzungen bei Fahrzeugen und Verkehrsanlagen nicht ausreichen. Es müssen Entwicklungsziele formuliert werden, damit die Entwicklung nicht nur durch Boom- oder Rezessionsjahre in der Wirtschaft beeinflusst wird (kontinuierliches Wachstum). Zudem sind die Auswirkungen der vorgenommenen Nutzungsplanung auf die Bevölkerung und die Umwelt zu prüfen. Gemäss Verordnung zum

Raumplanungsgesetz ist von der Gemeinde ein Bericht zuhanden der zuständigen Behörden zu verfertigen, welcher Auskunft darüber gibt, inwieweit der Umweltschutzgesetzgebung zum Durchbruch verholfen wird.

b) Reduktion der Parkplätze via Bauordnung/Parkplatzbewirtschaftung

Wie bereits Seite 4 ausführt, müssen in der Bauordnung verbindliche Lenkungsinstrumente vorgesehen werden. Da die Anzahl der Parkplätze massgeblich ist für die Menge des Verkehrs, soll die grösstmögliche Reduktion vorgenommen werden. Möglichkeiten zur Parkplatzbewirtschaftung sind vorzusehen. Gleichzeitig müssen aber gesetzliche Grundlagen zur Durchsetzung der Parkplatzbewirtschaftung geschaffen werden (Kantonsparlament).

c) Bauliche verkehrsberuhigende Massnahmen / Tempobeschränkungen

Es soll ein Massnahmenkonzept zur Verkehrsberuhigung erstellt werden. Ueberall da, wo Konfliktpunkte bestehen, sind Massnahmen zur Hebung der Lebensqualität und der Sicherheit zu ergreifen. Den "schwächeren" Strassenbenützer wie Kinder, ältere Menschen, Velofahrer oder Fussgänger sind mehr Rechte einzuräumen. Durch Tempobeschränkungen sowie bauliche Massnahmen (Strassengestaltung), wird die Bewegungsfreiheit der ansässigen Strassenbenützer grösser. Solche Massnahmen können zügig vorangetrieben werden und bringen punktuell rasche Verbesserungen.

d) Förderung des öffentlichen Verkehrs

Der öffentliche Verkehr muss auch in Zukunft weiter gezielt gefördert und verbessert werden (Netz- und

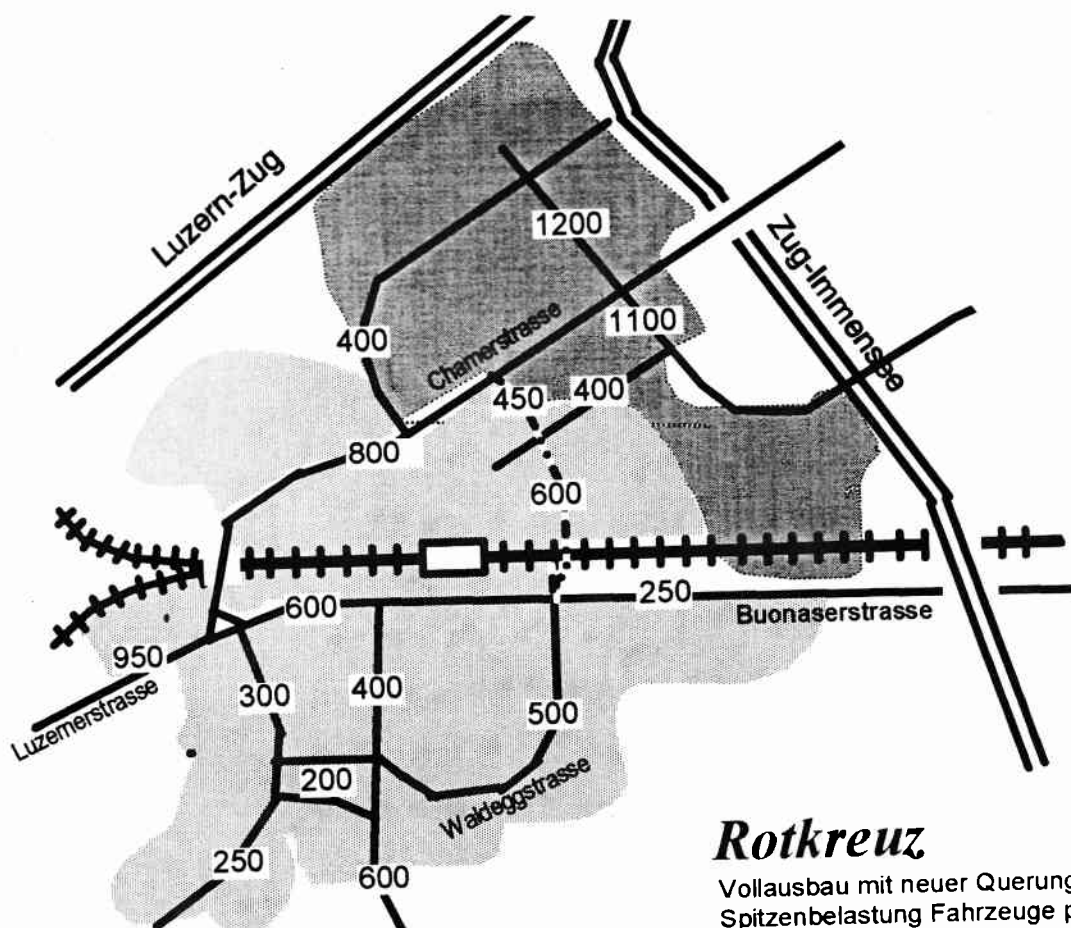
SBB-Querung Ost -- eine Lösung, die keine ist!

Mit einer zusätzlichen Ost-Querung erhoffen sich einige eine Entlastung des Dorfkerns Süd vom belastenden Motorfahrzeugverkehr. Aufgrund von ersten Berechnungen eines Verkehrsplaners dürfte der Verkehr bei Vollausbau und in Spitzenzeiten an der Luzernerstrasse z.B. mit einer zusätzlichen Querung um rund 25 % geringer sein als ohne Querung. In absoluten Zahlen heisst dies, dass die Luzernerstrasse ohne Querung in Spitzenzeiten dannzumal von ca. 15 Fahrzeugen pro Minute (d.h. alle vier Sekunden ein Fahrzeug), mit

Querung von ca. 11 Fahrzeugen (d.h. alle 5 bis 6 Sekunden ein Fahrzeug) befahren würde. Sicher, dies sind Zahlenspiele-ereien! Es ist auch sehr schwierig, zukünftige Verkehrsmengen zahlenmässig verlässlich vorherzusagen. Aufgrund von Erfahrungen -- stellvertretend für unzählige Beispiele sei hier auf die Verkehrsbelastung Cham, auch nach der vielgepriesenen Autobahneröffnung hingewiesen -- können wir jedoch annehmen, dass diese zusätzliche Strasse das Verkehrsaufkommen in Rotkreuz nicht reduzieren wird.

Fahrplangestaltung, Fahrkomfort etc.). Aufgrund der 1991 in Risch durchgeführten Verkehrsumfrage wären fast die Hälfte der motorisierten Zu- und Wegpendler bereit, auf die öffentlichen Verkehrsmittel umzusteigen, wenn diese gegenüber dem Privatverkehr attraktiver würden. Die öffentlichen Verkehrsmittel müssen deshalb mehr auf die regionalen Bedürfnisse ausgerichtet werden und längerfristig in der Lage sein, einen wesentlichen Teil des motorisierten Individualverkehrs zu übernehmen.

Josef Kaufmann



Autoteilet - ein Gewinn für Umwelt und Geldbeutel

Steht Ihr Auto auch mehr in der Garage als auf der Strasse? Haben Sie auch schon gedacht, ein Auto mit mehreren Personen zu teilen? Frisst Ihnen ein eigenes Auto zuviel vom Budget weg? Dann lesen Sie hier, wie das Autoteilen einfach und problemlos funktionieren kann.

In den letzten drei Jahren sind im Kanton Zug bereits fünf Filialen der Stanser ATG (Autoteilet-Genossenschaft) gegründet worden – und funktionieren mit gutem Erfolg. Wir möchten, dass in Rotkreuz eine weitere Filiale entsteht. Um mehr über das Funktionieren des Autoteilens zu erfahren, haben wir ein Mitglied der Steinhauser Filiale, Agathe Rüttschi-Blattmann, befragt:

Gleis 3:

Wieso haben Sie mitgemacht bei der Autoteilet Steinhausen?

Agathe Rüttschi-Blattmann:

Unser Auto ist vor zwei Jahren ausgestiegen und wir taten uns

schwer, ein neues anzuschaffen. Darum stiegen wir gleich ein, als in Steinhausen eine Filiale der ATG gegründet wurde. Diese Lösung ist ja so bequem, man muss sich nicht um Anschaffung, Unterhalt, Reparaturen, Autowaschen kümmern -- mit dem Kilometergeld und einer Stundengebühr ist das alles abgedeckt.

Gleis 3:

Aber wer macht dann die ganze Arbeit?

A.R.:

Bei der Gründung wird eine Filialeiterin oder ein Filialeiter gewählt und eine Person als Wagenchef/in, welche sich um das Technische und um die Reinigung kümmert. Beide bekommen ein Entgelt für ihre Arbeit.

Gleis 3:

Für welche Gelegenheit brauchen Sie das Auto?

A.R.:

Wir brauchen es für Besuche bei der Schwiegermutter in Aarau,



damit wir mit ihr auch mal ausfahren können, da sie gehbehindert ist.

Dieses Auto ist auch für den Transport von sperrige Gegenständen ideal, weil es eine grosse Ladefläche hat. Im Winter brauchen wir es auch hin und wieder für Besuche bei Kollegen, die mit den öffentlichen Verkehrsmitteln nicht erreichbar sind oder wenn es mit dem Velo allzu mühsam wird. Ideal ist das Autoteilen auch für Kleingewerbler, kinderreiche Familien, Studenten oder ältere Leute, die ab und zu fahren wollen, die Anschaffung eines eigenen Autos sich aber nicht lohnt.

Gleis 3:

Gibt es keine Schwierigkeiten untereinander, wenn mehrere Teilnehmer gleichzeitig das Auto brauchen wollen?

A.R.:

Ich habe es noch nicht erlebt, dass ich kein Auto zur Verfügung hatte. Dabei hilft natürlich, dass wir auch die Autos der anderen Filialen im Kanton Zug (Cham, Zug, Baar/Inwil), überhaupt alle 44 Filialen in der ganzen Schweiz benützen können. In Zukunft soll es sogar einen europäischen Verbund geben.



Das Steinhauser Auto und einige Mitglieder

Gleis 3:

Was kostet für Sie das Autoteilen im Monat?

A.R.:

Letztes Jahr sind wir fast 3000 km gefahren, das macht also rund 160 Franken im Monat.

Gleis 3:

Das ist ja nicht mehr viel Geld im Verhältnis zu den Kosten für ein eigenes Auto! Wieviele Personen machen mit in Steinhausen?

A.R.:

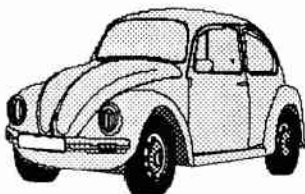
Wir sind im Moment 15 Personen. Falls unsere Filiale stark anwachsen würde, könnten wir einen zweiten Wagen anschaffen. Wichtig ist hier, dass der Standplatz für alle schnell zugänglich ist, also in der Dorfmitte mit Bushaltestelle.

Gleis 3:

Kann man das Auto auch für die Ferienbrauchen oder regelmässig an einem bestimmten Tag in der Woche?

A.R.:

So etwas regeln wir über die Filialeiterin oder an einer Sitzung mit allen Mitgliedern. Wenn alle einverstanden sind, geht das problemlos. Ueberhaupt sind es nach meiner Erfahrung überwiegend flexible, offene Leute, die



bei sowas mitmachen. Man fährt auch mal mit dem Bus nach Cham, um das Auto von dort zu benützen, weil das Steinhauser besetzt ist...

Agathe Rütschi-Blattmann, wir danken Ihnen für das aufschlussreiche Gespräch!

Sind Sie interessiert?

Wenn man bedenkt, dass ein Mittelklassewagen heute alles in allem, Amortisation mitgerechnet, ab 600 Franken im Monat kostet, so lohnt es sich, über die Alternative des Autoteilens nachzudenken. Die Mobilität ist Teil unserer Lebensweise. Der Verkehr unterstützt und bestimmt stark die soziale und wirtschaftliche Struktur unserer

Gesellschaft. Das ist eine Realität. Die Idee des Autoteilens beweist, dass sich diese Mobilität in ökologisch vertretbarer Weise betreiben lässt. Falls Sie mehr Informationen wünschen oder sich konkret für eine Mitgliedschaft interessieren, melden Sie sich bitte bei

Edlth Stocker, Giebelweg 13a, 6343 Buonas, Tel. 64 33 20.

**Das System in Kürze**

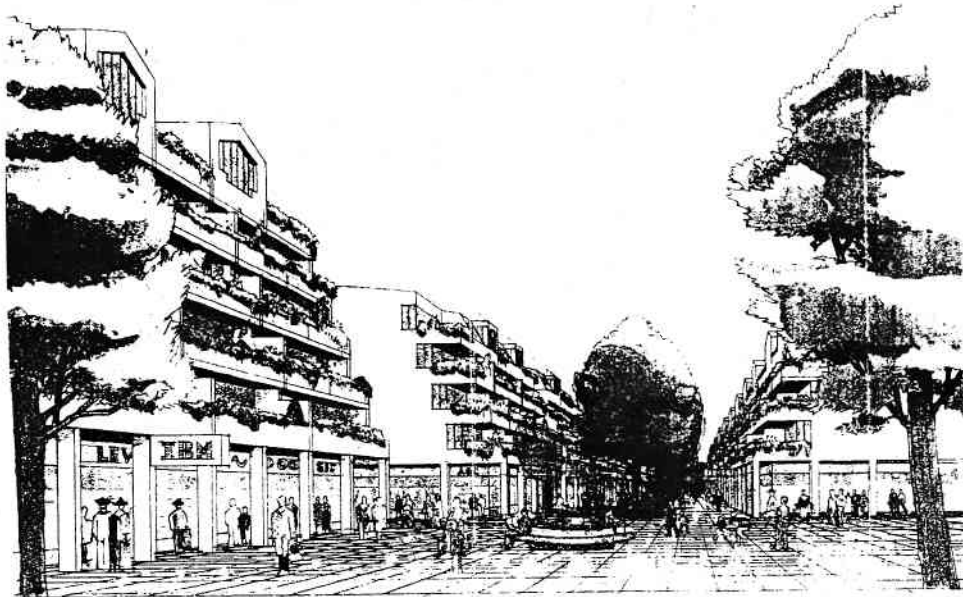
Eine Filiale kann gegründet werden, wenn mindestens 10 Personen Mitglied werden möchten.

Beitrittskosten:

Genossenschaftsanteil von 1000 Franken, für die zweite Person in der gleichen Familie 100 Franken. Zusätzlich kommt pro Person eine Eintrittsgebühr von 200 Franken dazu. Bei Austritt wird der Genossenschaftsanteil wiederausbezahlt. Sämtliche Kosten für Benzin, Unterhalt, Steuern, Vollkaskoversicherung, Reparaturen, Amortisation, Gehalt Filialeitung und Wagenchef/in sind mit dem km-Preis von momentan 45 Rappen plus 2 Franken pro Stunde Miete abgegolten (zwischen 23 und 7 Uhr keine

Stundengebühr). Via Filialeiter/in erfolgt von der Geschäftsstelle alle zwei Monate die Abrechnung an die Genossenschaftler/innen. Neben dem Standplatz des Autos steht ein Kasten, wo sich Wagenschlüssel und Reservationsliste befinden. Die Reservation des Autos erfolgt über eine zentrale, täglich besetzte Telefonnummer. Momentan sind als Erstautos Opel Kadett Caravan im Einsatz. Wenn eine Filiale wächst, wird je nach Bedürfnis zusätzlich ein Kleinwagen (evtl. Solar- oder Gaswagen) angeschafft. Die Mitgliedschaft eines Vereins oder einer Firma ist ebenfalls möglich.

Verdichtetes Bauen



Sie kennen es bestimmt:
Knappe Baulandreserven, hohe Grundstückpreise, wenig oder gar keine freie Wohnungen und zu all dem kommen noch die Probleme des Verkehrs, wie z.B. die ständig steigende Zahl der Fahrzeuge, deren Emissionen

**- sowohl Lärm wie auch Abgase
- und mit der Sicherheit stehts auch nicht zum Besten. Oder fühlen Sie sich wohl, wenn Sie mit einem Spurt die Dorfstrasse am Kreuzplatz überqueren müssen?**

Unter dem Namen "Märkische Strassen" wurde in Brandenburg (D) dieses Jahr ein Projekt gestartet, mit welchem die Bauherrschafterhofft, die meisten dieser Probleme zu beseitigen. Im Vergleich zu Rischer Verhältnissen ist dies eine gigantische Angelegenheit. Auf einer Fläche von ca. zwei Quadratkilometer werden innerhalb der nächsten zwei Jahre 1350 Wohnungen erstellt. Überschlüssig bedeutet dies ein Heim für rund 4000 bis 5000 Ein-

wohner, also beinahe so gross wie die ganze Gemeinde Risch.

Und trotz der "abschreckenden" Grösse dieser Überbauung scheint mir der hinter diesem Grossprojekt stehende Konzeptansatz recht interessant.

Beim Betrachten dieses Ansatzes oder bei Gesprächen mit dem Architekten- und Ingenieur-Team stellt man schnell fest, dass der Mensch die zentrale Rolle im Projekt spielt. Sein Drang zur Natur, sein Suchen nach Erholung wurde in verschiedenen Studien untersucht. Daraus abgeleitet entstand eine Wohnlandschaft mit parkähnlichen Grünanlagen, durch welche Spazierwege führen, ein Weiher und ein Hügel angelegt ist. Die Häuser sind ab dem zweiten Geschoss in treppenartiger Form gebaut, wobei sämtliche Balkone begrünt sind. Die parkähnlichen Anlagen und die begrünt Balkone geben den Eindruck von "Wohnen im Grünen", obwohl man sich mitten in der Stadt befindet. Die Hauptachsen der Wohnüber-

bauung sind ein wenig breiter und als Einkaufsstrassen gestaltet. Der ganze Verkehr wurde in die im Untergrund gelegenen Garagen integriert. Die Zu- bzw. Wegfahrt ist seitwärts angeordnet.

Damit ist es gelungen, die ganze Fläche innerhalb der Wohnlandschaft für Fussgänger oder Velofahrer frei zu halten.

Auch der Ansatz innerhalb eines Wohngebäudes ist sehr interessant. Durch das beidseitig treppenartige Ansteigen der Gebäudefassade entsteht eine Kernzone, welche wegen der Lichtverhältnisse nicht als Wohnraum genutzt werden kann. In dieser Zone sind neben den technischen Räumen wie Sanitär, Heizung etc. auch allgemeine Räume untergebracht. Dort findet man z.B. innenliegende Schwimmbäder, Tennis- oder Squashspielplätze, Kegelbahnen, Bastelräume, Disco etc. Auf den höchsten Wohnhäusern ist zusätzlich ein aussenliegendes Swimmingpool vorgesehen.

Die Wohnungen, welche sich an

der Randzone der Gebäude befinden, sind als Zwei-, Drei- oder Vierzimmer-Appartement zum Teil zweigeschossig gebaut. Durch eine geschickte Grundrissgestaltung fühlt sich der Bewohner wie in einem eigenen Einfamilienhaus.

Im weiteren umfasst die Siedlung neben den Wohnungen und den bereits erwähnten Ein-

kaufsgassen auch mehrere Schulen und einen Kindergarten. Damit die Überbauung nicht als Trabantenstadt erscheint, ist die Höhe der Bauten der Umgebung angepasst und steigt sanft gegen das Zentrum an.

Alles in allem werden die Grundbedürfnisse wie Naturnähe, soziale Kontakte, Geborgenheit und

Sicherheit auf eine ganz elegante Art gelöst.

Übrigens ist das "Verdichtete Bauen" überhaupt nichts Neues: Ähnliche Ansätze wurden vormehr als 50 Jahren vom Schweizer Architekten Le Corbusiers entworfen und zum Teil in Frankreich verwirklicht.

Hauser Thomas

Ungereimte Gedanken zur Arbeitslosigkeit

Wer arbeitslos ist, braucht mehr als nur Geld. Er braucht Arbeit. Gerechtigkeit besteht darin, dass alle, die viel haben, mit denen, die nichts oder zu wenig haben, teilen. Auch die Arbeit.

Umverteilung der Arbeit könnte durch Solidarität aller geschehen. Da aber unsere Wirtschaft mehr auf Eigenprofit als auf Miteinander ausgerichtet ist, sind zur Verteilung der Arbeit politische Massnahmen notwendig.

Wer profitiert von der Arbeitslosigkeit? Alle jene Arbeitgeber oder Verwaltungsräte, welche durch tiefe Löhne der Arbeiter/innen mehr persönlichen Profit erwirtschaften. Menschen, die Angst haben, lassen sich besser regieren.

Geschieht deshalb nichts Wirksames gegen die Arbeitslosigkeit, weil die Mehrheit der National- und Ständerät/innen von der Arbeitslosigkeit profitieren?

Warum wird die Arbeit nicht rationiert, wenn sie knapp wird?

Solange die Arbeitslosen schweigen und sich ducken, solange sie sich übersehen lassen, werden sie nicht beachtet werden.

Wenn sie aber ihre Umgebung dazu bringen, sie als konkrete Mitmenschen wahrzunehmen und

nicht als eine Prozentzahl, besteht Aussicht auf Solidarität.

Wer eine/n Arbeitslose/n übersieht oder die Arbeitslosigkeit verdrängt, hilft mit, die Probleme zu verharmlosen und Lösungen zu verhindern.

Wer Arbeitslose bedauert, ohne ihnen konkret zu helfen oder ihnen nicht einen kleinen Teil seiner

Arbeit überlässt, trägt mit dazu bei, dass der heutige ungerechte und gefährliche Zustand erhalten bleibt.

Arbeitslosigkeit ist weder normal noch notwendig; aber sie ist eine logische Folge der zur Zeit dominierenden menschenverachtenden Wirtschaftsweise.

Joseph Bürgler

ZALT

So heisst der Treff für Arbeitslose, der von einer Initiativgruppe, die zum Teil selber aus Arbeitslosen besteht, kürzlich in Zug geschaffen wurde. Der Treff findet jeden Dienstag vormittag von 9 - 12 und Donnerstag nachmittag von 14 - 17 Uhr in der Freizeitanlage im Schulhaus Loreto in Zug statt. Ein wichtiges Ziel der Initianten besteht darin, dass die Arbeitslosen ihre Bedürfnisse selber anpacken können und nicht von aussen vorgeschrieben bekommen, was für sie wichtig ist. Der Start zu diesem Treff war ein Erfolg: aus den meisten Gemeinden des Kantons kamen Arbeitslose. Von den Anwesenden wurde an der ersten Zusammenkunft ein Arbeitsprogramm mit vier Schwerpunkten erarbeitet, zu denen nun Arbeitsgruppen gebildet werden sollen:

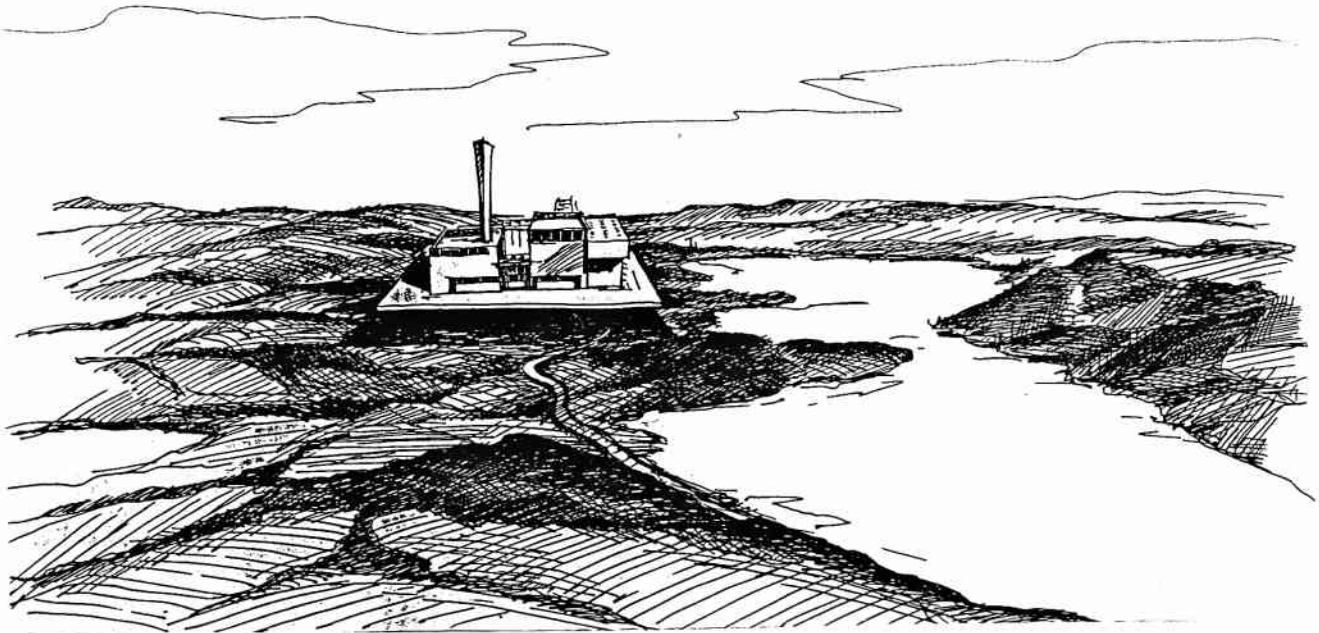
1. Geselligkeit: Gespräch und gegenseitige Information
2. Politische Anliegen, z.B. Verbesserung des Versicherungsschutzes
3. Weiterbildung und Beratung
4. Öffentlichkeitsarbeit: z.B. Mitgefühl und Solidarität wecken, auch bei nicht direkt Betroffenen und weitere Kreise zu konkreten Verbesserungsaktivitäten veranlassen. Einige Arbeitslose, die beim ersten Treff erschienen waren, erklärten sich zudem bereit, als Mitarbeiter/innen weiter beim Treff aktiv zu sein.

Die Finanzierung dieser Aktion ist noch nicht gesichert. Daher sind Spenden sehr notwendig und erwünscht!

GZB Genossenschaftliche Zentralbank Zug

Konto-Nr. 574889.290053-4 Vermerk: Initiativgruppe ZALT

KVA Fänn Referendum



Alternative Gruppierungen und die SVP des Kantons Zug haben beschlossen, das Referendum gegen den Kantonsratsbeschluss zur Gründung einer KVA Fänn AG zu ergreifen. Von alternativer Seite wird das Referendum von der Bunte Liste Zug, vom Forum Oberägeri, der Frischen Brise Steinhausen, dem Gleis 3 Risch, dem Kritischen Forum Cham und der SGA Kanton Zug getragen. In der Gemeinde Risch hat auch die Liberale Partei beschlossen, das Referendum zu unterstützen.

Worum geht es beim KVA Fänn-Referendum?

Es geht darum, dass die Bevölkerung bei diesem Abfall-Grossprojekt nicht ausgeschaltet wird, sondern entscheiden kann. Würde das Referendum nicht zustande

kommen, dann hätten Kantonsrat und Bevölkerung nichts mehr zu diesem Projekt zu sagen. Die Zuger Gemeinden würden verpflichtet, sich an der KVA Fänn AG zu beteiligen; alle weiteren Entscheidungen würden von dieser Aktiengesellschaft allein getroffen. Der wichtigste Entscheid, die Verfahrenswahl, ist noch offen. Der Kantonsrat hat beschlossen, dass alternative Verfahren noch einmal geprüft werden. Die Ingenieur- und Planungsfirma Basler und Hoffmann wurde beauftragt, eine Vergleichsstudie zwischen dem bisher geplanten Rostofen- und den neuen alternativen Verfahren anzustellen.

Bis es zu diesem Beschluss kam, brauchte es eine grosse Anstrengung von verschiedenen Perso-

nen und interessierten Kreisen, denn der Baudirektor Paul Twerebold und seine Gefolgsleute waren fast nicht von ihrer Haltung abzubringen. Sie fanden, der Rostofen sei so oder so die einzig mögliche Lösung, weitere Abklärungen seien deshalb nicht mehr nötig. Nun, es kam doch anders....

Ich konnte in der vorberatenden Kommission des Kantonsrates mitarbeiten. Diese Kommission und später auch die Mehrheit des Kantonsrates haben sich für die erweiterte Verfahrensevaluation entschieden. Die Unsicherheit, ob der geplante Rostofen heute nicht doch technisch überholt und zudem auch noch viel zu teuer ist, war gross genug; neue Verfahren sind sehr vielversprechend.

Alternative Verfahren

Als Alternativen standen zunächst das Schwel-Brenn-Verfahren der Firma KWU-Siemens und das Thermoselect-Verfahren im Vordergrund. Bekanntlich hat ein Teil der vorberatenden Kommission im letzten Sommer die Anlage in Verbania/Italien besucht und unter dem positiven Eindruck dieser Besichtigung entschieden, die Beratungen noch einmal aufzunehmen. So stiegen wir im letzten Herbst in die zweite Runde.

Pyrolyse-Verfahren

Bei den oben erwähnten Alternativen handelt es sich um das sogenannte Pyrolyse-Verfahren. In einem ersten Schritt werden die Abfälle homogenisiert und entgast. Beiden Verfahren gemeinsam ist die anschliessende Hochtemperatur-Verbrennung bei 1'200 bis 1'300°C bzw. sogar über 2'000°C bei Thermoselect. Dabei schmelzen die Abfälle und es entsteht ein glasartiger Stoff, welcher natürlichen Gesteinen weitgehend entsprechen soll. Diese Reststoffe können nach den neusten Untersuchungen z.B. als Kiesersatz oder in der Zementindustrie verwendet werden. Im Rostofen würde bei solchen Temperaturen auch der Metallrost durchschmelzen. Deshalb wird der Verbrennungsprozess bei herkömmlichen Verfahren vorher unterbrochen, was bekanntlich dazu führt, dass ein Drittel des angelieferten Kehrichts als schadstoffbelastete Schlacke anfällt und damit in speziellen Deponien gelagert werden muss!

Die Vorteile der neuen Verfahren liegen aber auch noch beim viel geringeren Abgasvolumen, bei der sehr wirkungsvollen Rauchgasreinigung und damit bei der we-

sentlichen Verminderung der Luft- und Gewässerbelastung. Im Detail unterscheiden sich die neuen Verfahren, der Effekt bei beiden ist aber sehr ähnlich. Von der Realisierbarkeit her im Vorsprung scheint heute das Thermoselect-Verfahren zu sein, denn davon existiert ja bereits eine Anlage im grossen Massstab, während bei Siemens erst kleinere Pilotanlagen funktionieren.

Sieh an, die Grünen werden zu Technokraten und setzen auf high tech!

Ich persönlich und auch der Vorstand von Gleis 3 stehen dazu: Für eine neue Entsorgungsanlage in der Region kommt nur ein wirklich modernes, dem Stand der Technik entsprechendes Verfahren in Frage. Wir akzeptieren die Tatsache, dass heute noch keine Abfallbehandlung ganz ohne Verbrennung möglich, d.h. einigermaßen umweltverträglich ist. Es bleibt bei allen Verfahren ein Teil, der verbrannt werden muss. Wir haben uns aber von Anfang an dafür eingesetzt, dass dieser Teil so klein wie möglich wird. Die Anlage darf nicht zu gross dimensioniert werden. Wir haben also unser Hauptanliegen in der Abfallfrage, das Vermindern und Vermeiden, nicht vergessen.

In der vorberatenden Kommission habe ich mich gemeinsam mit Monica Feuz von der Frischen Brise Steinhausen, mit den SP-Vertretern Hans Schaufelberger und Othmar Birri und mit Andreas Bossard von der CVP dafür eingesetzt, dass auch die Möglichkeit der Vorsortierung geprüft wird. Dies entspricht

übrigens einem wesentlichen Postulat in der Vernehmlassung des Rischer Gemeinderates zur KVA Fänn Vorlage. Wir sind froh, dass diese zukunftssträchtigste Strategie, nämlich die Vorsortierung und stoffliche Wiederverwertung, nach einer ersten Niederlage doch noch auf die Traktandenliste und damit in die erweiterte Verfahrensevaluation aufgenommen wurde. Es wird sich also zeigen, ob beim heutigen Stand der Technik eine Vorsortierung, allenfalls in Kombination mit einem der oben beschriebenen Verfahren, sinnvoll ist.

RVA System

Ohne die RVA-Leute hätten wir das nicht geschafft, nicht zuletzt deshalb will ich hier auch diese Alternative kurz beschreiben, obwohl darüber schon viel geschrieben wurde. Die Reststoff-Verwertungs-Anlage wird von verschiedenen CVP - Leuten, z.B. Peter Rust und U.B. Wyss, gemeinsam mit der SVP des Kantons Zug als die einzig mögliche Alternative angeboten. Das RVA-System findet auch in alternativen Kreisen einige Sympathie und dies aus folgenden Gründen: Das RVA System verspricht eine optimale Energieverwertung und damit wesentliche wirtschaftliche Vorteile. Zudem ist eine dezentrale Lösung mit verschiedenen kleineren Anlagen zur Sortierung, Behandlung und Aufbereitung des Abfalls zu Brennstoff möglich, was wesentliche Transportvorteile mit sich bringen würde. Eine Teillösung nur für den Kanton Zug ist denkbar. Das Ziel der ersten Verfahrensstufe ist es, nicht brennbare Stoffe aus dem Kehricht auszuscheiden und wenn möglich

für die Wiederverwertung bereitzustellen. Aus den organischen Anteilen soll ein möglichst schadstoffarmer Brennstoff hergestellt werden, welcher in Industrie-feuerungen verbrannt würde und so als Ersatz für andere Energieträger dienen könnte.

Gerade bei der zweiten Stufe, der eigentlichen Verbrennung, welche nach dem Vorschlag der Initianten allenfalls auch in einem grossen thermischen Kraftwerk mit Wirbelschichtofen möglich wäre, muss ich einige Fragezeichen setzen. Trotzdem finde ich es gut,

dass auch dieses System von den Ingenieuren der Firma Basler und Hoffmann geprüft wird.

Keine Alibiübung

Wichtig ist nun aber, dass dieser Vergleich nicht zu einer Alibiübung gerät. Diese Befürchtung ist sicher nicht ganz unbegründet, erinnern wir uns doch daran, wie lange und hartnäckig sich der Baudirektor gegen eine vertiefte Verfahrensevaluation gewehrt hat. Mit dem Referendum wollen wir erreichen, dass der Kantonsrat sich nicht um eine klare

Haltung zum technischen Verfahren herum drücken kann. Eine unverbindliche Kenntnisnahme wie vorgesehen genügt nicht. Die Argumente für und gegen die verschiedenen Verfahren müssen auf den Tisch.

Erst dann soll der Kantonsrat die Gemeinden dazu verpflichten, sich an einer Trägerschaft für eine Abfallbehandlungsanlage zu beteiligen. Nur so behält das Volk in dieser wichtigen Frage das letzte Wort.

Urs Hausherr, Kantonsrat

Rotkreuzer Märt - eine Chance für Kleine

Die Idee nach einem Laden für "3-Welt-Produkte" steckte schon lange in einigen Frauenköpfen von Rotkreuz. Doch die Einstiegsschwelle schien für viele zu hoch, weshalb es vorerst bei der Idee blieb.

Mit der Ankündigung des Wochenmarktes durch die Kulturkommission wurde die Idee wieder aufgegriffen. Mit einem Stand war das Problem des Ladenstandortes für die Startphase ideal gelöst und Dank einem kleinen Zustupf durch die Klausengruppe KAB war der Beginn ermöglicht. Nach den neun Markttagen gehört der bunte Stand mit Artikeln aus Bangladesh, Nepal, Guatemala, Indien und vielen anderen Ländern zum eigentlichen Marktbild wie der Fisch- oder der Gemüsestand.

Was möchte dieser "Fürenand"-Stand mit dem originellen Markt-"Kasten", gefüllt mit Lebensmitteln, Handwerksartikeln und Papeteriesachen?

Wie es der Name "Fürenand" schon sagt, tritt die Gruppe für faire Preise bei den Produzenten ein. Der Kauf der Artikel unterstützt einerseits die Produzenten selber, andererseits werden weitere Selbsthilfeprojekte finanziert.

Mitte der siebziger Jahre wurden in zahlreichen Ländern Projekte gestartet, welche die Kleinproduzenten auf dem Land mit fairen Einkaufspreisen vor den lokalen Händlern schützen sollten.

Zum Beispiel sind Artikel aus Santa Fé / Kolumbien zu haben. Santa Fé ist ein kleines Dorf mit 600 Einwohnern, welches nach einer dreistündigen Jeep-Fahrt und einem zusätzlichen vierstündigen Ritt durch unwegsames, gebirgiges Gelände erreicht wird. Bis 1978 war die kümmerliche Landwirtschaft die einzige Einkommensquelle. Unter der Leitung von zwei Nonnen wurde ein Handwerkszentrum gegründet, in dem 45

Frauen und 3 Männer arbeiten. Die fairen Preise ermöglichen ihnen zum ersten Mal ein regelmässiges Einkommen. Auf Baumwollstoffen werden farbenfrohe Muster appliziert und Szenen aus dem täglichen Leben aus ihrer Sicht dargestellt.

In Shimulia / Bangladesh wurde unter der Leitung der lokalen Kirche ein "Handicrafts Centre" aufgebaut. Neun verschiedene Gruppen, verstreut im nahen Umkreis des Dorfes arbeiten mit dem Zentrum zusammen. Insgesamt profitieren etwa 350 Handwerker und ihre Familien von dieser Arbeit. Für einige ist das Handwerk das Haupteinkommen, für andere ein willkommener und dringend benötigter Nebenverdienst zur Landwirtschaft. Ein Viertel der hergestellten Produkte wird im eigenen Land verkauft, der Rest wird exportiert.

Es gibt noch etliche solche Pro-

Sammelaktion für Guatemala

jekte. Oft dienen diese Zentren auch als Koordinations-, Beratungs- oder Hilfsstelle für die arme ländliche Bevölkerung. Alle Projekte haben das Ziel, den lokalen Handwerkern faire Produktionsbedingungen zu schaffen und sie in einer umfeldgerechten Art zu unterstützen.

Mit dem Kauf dieser farbenfrohen Artikel und Lebensmittel ermöglichen wir indirekt die Existenz vieler Familien in der "Dritten Welt".

Deshalb eine Chance für viele mit "Fürsorge"!

Hauser Tomas

Die Entdecker Amerikas sind wieder in den Hintergrund getreten, um Lateinamerika ist es ruhiger geworden. Nur noch selten dringen Berichte und Nachrichten über die lateinamerikanische Urbevölkerung auf die Frontseiten der Zeitungen vor.

Vereinzelt noch gilt das Interesse der Radio- und Fernsehanstalten den indianischen Bewohnern dieses Kontinentes. Doch der Kampf ums Überleben geht weiter. Mancherorts wurden im Rahmen von "500 Años" Funken der Hoffnung entfacht, endlich

wurden auch die Probleme und Anliegen der Urbevölkerung öffentlich gemacht und ernst genommen. Die Indigenas aus Guatemala haben den Schritt in die Öffentlichkeit gewagt. Jetzt liegt es an uns, diese Hoffnungen nicht zu enttäuschen, die noch junge Beziehung nicht einschlafen zu lassen. Denn eines ist sicher, diese Menschen sind auf zielgerichtete Unterstützung aus den reichen Industrienationen angewiesen.

Dass der in der letzten Barriere beigelegte Einzahlungsschein so rege von Ihnen benützt wurde, hat uns sehr gefreut. **Anfang 1993 konnte unser Kassier den schönen Betrag von Sfr. 2500.- an die Organización Grupo Ak Kastemal in Guatemala überweisen.**

Dank Ihrer Mithilfe war der Sammelaktion ein beachtlicher Erfolg beschert, und wir alle konnten der Grupo Ak Kastemal eine kleine Starthilfe in ihrem Kampf ums Überleben geben. Wir danken allen Spenderinnen und Spendern auch im Namen von Ak Kastemal ganz herzlich!

Im Bewusstsein, wie wichtig eine Unterstützung gerade auch von kleinen Selbsthilfegruppen ist, werden wir vom Gleis 3 bemüht sein, den Kontakt zu Ak Kastemal nicht abreißen zu lassen. Wir hoffen, dass auch weiterhin ab und zu ein Bericht aus Guatemala bis in die Schweiz durchdringt. Wir werden versuchen, Sie über die Ereignisse auf dem Laufenden zu halten.

Gisela Hauser-Trösch



*A propos Wochenmärkt:**Herr M und die Erdnüsse*

Auf einem Markt in Tanzania fiel Herrn M eine junge Frau auf, die Erdnüsse verkaufte. Sie sass neben einem grossen Sack, aus dem sie die Nüsse in Tüten abfüllte und vor sich auf einem grossen Brett sortierte: Grosse, mittlere und kleine Tüten, randvoll mit den goldgelben Früchten, denen es keine Mühe machte, Herrn M's Verlangen zu wecken. Er fragt nach dem Preis der kleinsten Tüte: 10 Cent. Und die Mittlere? 10 Cent. Herr M wurde ganz aufgeregt: Und die - Grossen? Die Frau schaute ihn verwundert an und schrieb eine grosse "10" auf das Papier. Da gab es kein Halten mehr. Herr M rief seinen Begleiter herbei und stapelte ihm 20 der grossen Tüten auf die Arme, bezahlte und ging weiter, stolz über den gelungenen Handel. Doch er hielt nochmal ein, wandte sich zurück und fragte: Sag, wer kauft dir denn eigentlich die ganzen mittleren und kleinen Tüten ab? Die Frau lachte ihn an und rief: Menschen, die nicht einen so grossen Hunger haben wie du!

*Gleis 3**VORSTANDSMITGLIEDER**PRÄSIDIUM*

Bürgler Joseph

Sagenweid 6 64 19 24

Hausherr-Lustenberger Christine

Waldhof 5 64 35 42

VORSTAND

Hauser Thomas, Buonas

Hauser-Trösch Gisela, Buonas

Hausherr Urs, Rotkreuz

Kaufmann Josef, Rotkreuz

Schriber Hanni, Rotkreuz

Stocker Edith, Buonas

Studerus Margrit, Rotkreuz

Zülle Daniel, Rotkreuz

Politische Aktivitäten:

Mitgliederversammlung Gleis3
St. Wendelin-Stube im Dorfzentrum
21. Juni 1993 20 00 Uhr

Vorbereitung der
Gemeindeversammlung im Dorfzentrum
 28. Juni 1993 20 00 Uhr

Politische Arbeitsgruppe Risch

*Sportliches für Jung
und Älter:*

**Einlaufen mit anschliessendem
 Spiel für alle**
 jeden Freitag um 18 15Uhr
 Halle 4 Rotkreuz

