

## POLITISCHE KOMMUNIKATION IN DER MEDIENGESELLSCHAFT - AM BEISPIEL DER INITIATIVE VERDE PENTRU BICICLETE IN TEMESWAR

Tanja BECKER

University of the West, Timisoara

**Zusammenfassung:** Der Akteur *Verde pentru Biciclete* agiert seit Herbst 2008 in der politischen Landschaft von Temeswar. Dabei fiel er vor allem durch sehr öffentlichkeitswirksame Aktionen in den Medien auf. Dieser Beitrag macht es sich zur Aufgabe, die konkrete Vorgehensweise dieser Initiative mit Hilfe der aktuellen theoretischen Konzepte der politischen Kommunikation in der Mediengesellschaft zu analysieren. Dabei wird festgestellt, dass die Initiative sehr professionell vorgeht und offenbar genau über die Bedeutung der Medien bei der Durchsetzung ihrer Ziele Bescheid weiß.

**Schlüsselwörter:** Politische Kommunikation - Mediengesellschaft – Akteur

### 1. Politische Kommunikation

Seit Herbst 2008 gibt es in Temeswar eine Initiative für mehr Fahrradwege und für die Propagierung der Fortbewegung mit Hilfe des Fahrrads namens *Verde pentru Biciclete*.<sup>i</sup> Dieser Beitrag macht es sich zur Aufgabe herauszufinden, wie sich dieser Akteur in der politischen und in der Medienlandschaft Temeswars positioniert hat. Dabei gehen wir von einem Begriff der politischen Kommunikation aus, der politische Kommunikation selbst als Politik betrachtet. „Politische Kommunikation ist der zentrale Mechanismus bei der Formulierung, Aggregation, Herstellung und Durchsetzung kollektiv bindender Entscheidungen. Insofern ist politische Kommunikation nicht nur Mittel der Politik. Sie ist selbst auch Politik.“<sup>ii</sup>

Diese politische Kommunikation findet nun, wie von einer ganzen Reihe von Politikwissenschaftlern<sup>iii</sup> behauptet wird in einer von einer ständigen Mediatisierung betroffenen Gesellschaft statt. Dabei kann Mediatisierung (oder synonym Medialisierung) im Kontext politischer Kommunikation dreierlei bezeichnen: „(1) die wachsende Verschmelzung von Medienwirklichkeit und politischer sowie sozialer Wirklichkeit, (2) die zunehmende Wahrnehmung von Politik im Wege medienvermittelter Erfahrung sowie (3) die Ausrichtung politischen Handelns und Verhaltens an den Gesetzmäßigkeiten des Mediensystems“.<sup>iv</sup>

Wie positioniert sich nun der Akteur *Verde pentru Biciclete* in der politischen Landschaft Temeswars? Für Akteure und Akteurshandeln sind dabei fünf Faktoren von zentraler Bedeutung:

- „1. Ein Akteur hat Interessen und verfolgt Ziele.
2. Ein Akteur hat Orientierungen (Wertorientierungen, kognitive Muster, etc.).
3. Ein Akteur verfügt über Ressourcen, um seine Ziele verfolgen zu können (Mitglieder, Unterstützer, Geld, Personal, Einfluss, Macht, etc.)

4. Ein Akteur verfügt über eine Strategie, die es ihm ermöglicht, Mittel und Ziele miteinander zu kombinieren.
5. Ein Akteur versteht sich selbst als Akteur und wird von anderen als solcher anerkannt.“<sup>v</sup>

## 2. Kurze Geschichte der Initiative

*Verde pentru Biciclete* existiert seit Oktober 2008 und geht auf die Initiative des Geschäftsmannes und Gründers der Bega-Stiftung<sup>vi</sup> Emil Cristescu<sup>vii</sup> zurück, der seit den letzten Kommunalwahlen im Frühjahr 2008 parteiloses Mitglied des Stadtrates und innerhalb des Stadtrates des Verkehrsausschusses ist. Hinter der Initiative steht keine politische Partei. Beteiligt sind vielmehr als freiwillige Helfer Mitglieder des Eco Clubs Timișoara ([www.ecotimisoara.ro](http://www.ecotimisoara.ro)) und des Clubul Sportiv Gratzu ([www.cs.gratzu.ro](http://www.cs.gratzu.ro)). Die erste große und sehr medienwirksame Aktion von *Verde pentru Biciclete* war eine Fahrraddemonstration am 25. Oktober 2008 unter dem Titel „Numerotare bicicletelor“<sup>viii</sup>, der eine Debatte zu diesem Thema an der Universität am 24. Oktober 2008 vorausging.

Am 25. Oktober 2008 wurden vor dem Stadion „Dan Paltinișeanu“ Nummern an die Teilnehmer der Demonstration ausgegeben, die anschließend im Konvoi etwa 9 km<sup>ix</sup> durch die ganze Stadt fahren – laut Veranstalter auf einer Strecke, in die alle bereits existierenden Fahrradwege einbezogen waren, ebenso wie die Straßen, an denen sie absolut notwendig wären. Die Organisatoren hatten offenbar mit wesentlich weniger Teilnehmern gerechnet und nur 250 Nummern vorbereitet. Nach der Aktion sprachen sie von ca. 700 Demonstranten. Die lokalen Medien berichteten intensiv über dieses Ereignis. Den Abschluss bildete eine Unterschriftenaktion auf einem Banner auf dem Parkplatz hinter dem Hotel Timișoara. Bei dieser Gelegenheit wurden auch E-Mail-Adressen der Teilnehmer gesammelt, um eine Yahoo-Group zu bilden und über weitere Aktionen von *Verde pentru Biciclete* zu informieren. Da viele Teilnehmer enttäuscht waren, weil sie keine Nummer bekommen hatten, entstand eine neue Aktion. Am Samstag, den 22. November 2008, wurden an wichtigen Kreuzungen in der Stadt<sup>x</sup> weitere Nummern und Informationsbroschüren über richtiges Verhalten im Straßenverkehr verteilt. Interessierte, die auch dort keine Nummern bekommen hatten, konnten sich in der Touristeninformation der Stadt Temeswar in der Alba-Iulia-Straße eine laufende Nummer abholen.

Ausschließlich über die Yahoo-Group und über die Homepage von *Verde pentru Biciclete* wurden Interessierte auf einen Literaturwettbewerb „Fahrradgeschichten“ aufmerksam gemacht.

Bis Oktober 2009 sind weitere Aktionen geplant, die von den Organisatoren über die Presse, die Yahoo-Group und die Homepage bekannt gegeben werden.

Geplant ist beispielsweise eine Informationsveranstaltung der Verkehrspolizei zum Thema „Sicherheit im Straßenverkehr“ an zehn an dem Projekt interessierten

Schulen – einschließlich einem theoretischen und einem praktischen Wettbewerb. Weitere Fahrraddemonstrationen sind ebenfalls in Planung.

### 3. Akteursqualitäten von *Verde pentru Biciclete*

Wenn man nun die Medienkampagne, die diese Aktionen begleitete, ansieht, kann man feststellen, dass mit sehr einfachen Mitteln sehr effizient gearbeitet wurde. Der Demonstration ging eine Pressekonferenz<sup>xi</sup> voraus, im Rahmen derer ein vorbereitetes Kommuniké verteilt wurde. Die örtliche Presse kündigte daraufhin die Veranstaltung an. Über die Veranstaltung selbst erschienen sechs Fernsehberichte und acht Zeitungsberichte<sup>xii</sup>. Des weiteren wurden Flugblätter verteilt, einige Banner an wichtigen Stellen in der Stadt platziert und Plakate beispielsweise an der Universität und in den Schaukästen des Bürgermeisteramtes aufgehängt. Die stets aktualisierte, professionell betreute Homepage wird laut den Veranstaltern fast 250mal täglich aufgerufen und die Yahoo-Group umfasst 180 Mitglieder.

Ein Vergleich mit den oben genannten fünf Faktoren des Akteurshandelns ergibt Folgendes:

Zu 1. Die Interessen und Ziele gehen teilweise aus der oben zusammengefasst Geschichte der Initiative hervor. Der Akteur propagiert die Einrichtung von Fahrradwegen als einen Lösungsansatz für die Probleme im Temeswarer Straßenverkehr. Explizit wird außerdem ein Anstieg der Benutzung des Fahrrads innerhalb einer Jahres, in dem die Aktionen stattfinden, um mindestens 20% genannt<sup>xiii</sup>.

Zu 2. Was die Wertorientierungen und Ziele betrifft betrachten wir zunächst ein Zitat von Emil Cristescu:

„Una dintre soluțiile circulației în Timișoara este mersul pe bicicletă. Eu merg pe bicicletă de la vîrstă de 7 ani. Zi de zi, până la 19 ani, am mers cu bicicleta. Timișoara se preteaza la așa ceva. E foarte mică iar distanța de la un capăt în altul al orașului poate fi acoperită în 6 km. Prin această acțiune, vrem să determinăm autoritățile să construiască o rețea de piste pentru biciclete și să determinăm pe ceilalți participanți la trafic să ne respecte. Scopul final acestui proiect este să avem în Timișoara un număr din ce în ce mai mare de bicicliști.“<sup>xiv</sup>

Der wohlhabende Geschäftsmann Emil Cristescu bezeichnet sich selbst als Fahrradfahrer und konterkariert damit das gemeinhin in der rumänischen Öffentlichkeit vorhandene Bild vom armen Fahrradfahrer, der gezwungen ist, dieses Verkehrsmittel zu verwenden, weil er sich kein Auto leisten kann. Wie sich Emil Cristescu tatsächlich in Temeswar fortbewegt, spielt dabei keine Rolle. Uns interessiert in diesem Zusammenhang die Darstellung nach außen.

Zu 3. Der Akteur *Verde pentru Biciclete* verfügt über Ressourcen, um seine Ziele verfolgen zu können. Die Finanzierung erfolgt durch die Bega-Stiftung. Freiwillige für Flugblattaktionen werden bei den beiden Vereinen Eco-Club Timisoara und Gratzu-Sportclub rekrutiert, und der Initiator des Projekts Emil Cristescu verfügt auch über den nötigen politischen Einfluss in Temeswar.

*Verde pentru Biciclete* verfolgt gegenüber der Bevölkerung zwei Strategien: einerseits die Informationsstrategie (Übermittlung von Daten und Fakten) und andererseits die Persuasionsstrategie (Überredung von Ansprechgruppen). Gegenüber den Behörden wird daneben auch eine Verhandlungsstrategie (Aushandlung von Kompromissen) vertreten. Trotz des sehr geringen Institutionalierungsgrads des Akteurs im Vergleich zu anderen sogenannten „Neuen sozialen Bewegungen“ verfügt er über ausreichende finanzielle Ressourcen, die sehr geschickt eingesetzt werden. So gibt es beispielsweise eine festangestellte Arbeitskraft, die die Homepage professionell betreut, weil dieser strategisch eine große Bedeutung zur Erreichung der Ziele beigemessen wird.

Der Slogan „*Verde pentru Biciclete*“ spielt zum einen auf grüne Ampeln und damit freie Fahrt für Fahrräder an, zum Anderen ist grün ganz allgemein die Farbe der Ökologiebewegung. Der Ursprung des Slogans ist mir nicht bekannt – er scheint von PR-Strategen entwickelt, ebenso wie die Verteilung von Nummern auf der Demonstration, die eine psychologische Bindung der Teilnehmer an die Aktion fördert und die auch durch ein Belassen am Fahrrad weiterhin die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit erregt.

Zu 4. *Verde pentru Biciclete* versteht sich selbst als soziale Bewegung, die in Temeswar agiert. Allerdings kann man sie nur bedingt als Bürgerinitiative bezeichnen, da ihr Initiator ein Lokalpolitiker ist und die beiden mitbeteiligten Organisationen bereits etablierte Vereine sind, die eigene Ziele verfolgen. Bürgern, die sich beteiligen wollen, steht diese Option offen. Die Aktionen von Oktober 2008 bis Oktober 2009 sind allerdings bereits geplant, sodass zunächst Entscheidungen der Führungsebene wenig beeinflusst werden können. Im Übrigen werden Mitglieder der Yahoo-Group, aber auch andere Interessierte durchaus aufgefordert, selbst aktiv zu werden und sich beispielsweise an die Stadt Temeswar zu wenden und für die Einrichtung von mehr Fahrradwegen zu plädieren.<sup>xv</sup>

Zu 5. *Verde pentru Biciclete* versteht sich selbst als eine Initiative und damit als ein Akteur und wird in der politischen und in der Medienlandschaft von Temeswar als solcher anerkannt.

#### **4. Strategie der Initiative gegenüber den Behörden**

In einem Gespräch mit der Autorin des Beitrags am 12.01.2009 sagte die Projektkoordinatorin Loredana Orhei, *Verde pentru Biciclete* wolle das Bewusstsein der Bevölkerung wecken und nicht die lokalen Behörden anklagen, dass es zu wenig Fahrradwege gäbe. Dies ist ein Vorgehen, das aus der westlichen Perspektive der Autorin dieses Beitrags außergewöhnlich scheint. Normal erschiene ein Forderungskatalog an die städtischen Behörden, angesichts des Verkehrskollapses endlich mehr für die Nutzung des Fahrrads in Temeswar zu tun – was quasi automatisch zu einer Gegenreaktion der Behörden führen würde. Ein Konflikt würde entstehen. Eine Verteilung weiterer Nummern für die Fahrräder durch ein städtisches

Touristenbüro wäre damit im Westen äußerst unwahrscheinlich. Gründe für diese unterschiedliche Vorgehensweise sind, wie zu vermuten ist, mentalitätsgeschichtlicher und soziokultureller Art. Die rumänische Gesellschaft ist eine eher am Konsens orientierte, während im Westen oder zumindest in Deutschland Lösungen für Probleme aus Konflikten entstehen, bei denen beide Seiten nur äußerst ungern nachgeben. Sollte man als Erklärungsansatz die vielzitierte Hirtenmentalität der Rumänen heranziehen?<sup>xvi</sup> Dies ist sicher nicht ausreichend, aber eine Herde lässt sich nur durch Konsens lenken. Der Hirte muss mit den Hunden kooperieren und umgekehrt und auch die Schafe müssen durch sanften Druck die vorgegebene Richtung akzeptieren. Auch die im Volk verbreitete Idee, die Dinge müssten ihren Lauf nehmen und Veränderungen müssten im Einklang mit der Natur und den Gegebenheiten stattfinden trägt zu einer an Konsens orientierten Vorgehensweise bei.<sup>xvii</sup> An dieser Stelle sei noch einmal ausdrücklich betont, dass ich jeglichen Kulturchauvinismus weit von mir weise, und dieser Erklärungsansatz, der auf Thesen der rumänischen Kulturphilosophen Lucian Blaga und Ernest Bernea beruht, nicht die Abwertung einer Mentalität bedeutet.

Ein anderer Erklärungsansatz wäre, dass die rumänische politische Kultur noch nicht reif ist für Initiativen von „Unten“ ohne eine Unterstützung von Lobbyisten in Machtpositionen. Formen demokratischen Engagements, wie reine Bürgerinitiativen, können nicht von heute auf morgen entstehen, sondern müssen erlernt werden. Dieser Prozess findet derzeit statt, aber bis nachfolgende Generationen, die entsprechend sozialisiert sind, in der Gesellschaft aktiv werden, wird es vermutlich noch einige Jahre dauern.

### 5. *Verde pentru Biciclete* als System

Wenn man den Akteur *Verde pentru Biciclete* nach der Systemtheorie von Luhmann<sup>xviii</sup> bzw. anderen makrotheoretischen Ansätzen als System betrachtet, kann man sie in ein von Parsons entwickeltes AGIL-Schema<sup>xix</sup> einordnen.

1. Adaptation: Anpassung an die Umwelt
2. Goal-Attainment: Ausrichtung der Handlungen auf individuelle und kollektive Ziele
3. Integration neuer Ereignisse in die innere Ordnung
4. Latent pattern-maintenance: Aufrechterhaltung grundlegender Orientierungsmuster (Strukturerhaltung)

Zu 1. Die Initiative *Verde pentru Biciclete* entwickelt eine Kampagne ausgehend von den Realitäten vor Ort und passt sich damit an die Umwelt an. Die Zielgruppe bereits fahrradfahrender Bürger wird aufgefordert ihre Art der Fortbewegung zu demonstrieren und damit zu propagieren. Dabei werden die lokalen Behörden einbezogen und an der Verteilung weiterer Nummern für die Fahrräder beteiligt.

Zu 2. Die Handlungen der Initiative sind auf das kollektive Ziel der Einrichtung neuer Fahrradwege gerichtet.

Zu 3. Die Tatsache, dass weitere Nummern für Fahrradfahrer benötigt werden, führt zu einer Folgeaktion am 22. November 2008.

Zu 4. Die grundsätzlichen Orientierungsmuster der Initiative werden aufrechterhalten und die Ziele durch weitere Aktionen verfolgt. Das System *Verde pentru Biciclete* kann in diesem Zusammenhang als relativ geschlossen angesehen werden, da ein beschränkter Zugang der Aktivisten zur Konzeptions- und Führungsebene besteht.

## 6. Schlussbemerkung

In jedem Fall scheint es interessant zu beobachten, wie sich diese Initiative im weiteren Verlauf ihrer Aktivitäten in der politischen Landschaft positioniert und mit welchen Strategien der politischen Kommunikation sie weiterhin agieren wird. Die Medienwirksamkeit der geplanten Aktionen entspricht dabei den aktuell vorhandenen Tendenzen in der Mediengesellschaft, nämlich der Ausrichtung des politischen Handelns auf die Gesetzmäßigkeiten des Mediensystems.

## Literatur

1. Jarren, Otfried, Donges, Patrick, 2006, *Politische Kommunikation in der Mediengesellschaft*, Wiesbaden: Verlag für Sozialwissenschaften.
2. Sarcinelli, Ulrich, Mediatisierung, In: Jarren, Otfried, Sarcinelli, Ulrich, Saxer, Ulrich, (Hrsg.), 1998, *Politische Kommunikation in der demokratischen Gesellschaft. Ein Handbuch mit Lexikonteil*, Wiesbaden: Opladen.
3. Blaga, Lucian, 1982, *Vom Wesen der rumänischen Volksseele*, Bukarest: Minerva Verlag.
4. Siehe: Bernea, Ernest, 1997, *Spațiu, Timp și Cauzalitate la poporul Român*, Bukarest: Humanitas.
5. Luhmann, Niklas, 1984, *Soziale Systeme. Grundriss der allgemeinen Theorie*, Frankfurt/M.: Suhrkamp.
6. Parsons, Talcott, 1976, *Zur Theorie sozialer Systeme*, Opladen.

## Webography

[www.pedaleaza.ro](http://www.pedaleaza.ro) (Zugriff 10.01.2009)

[www.fundatiabega.ro](http://www.fundatiabega.ro) (Zugriff 10.01.2009)

[www.emilcristescu.ro](http://www.emilcristescu.ro) (Zugriff 10.01.2009)

<http://www.tion.ro/stiri/timis/articol/la-timisoara-238ncepe-numerotoarea-biciletelor/cn>  
(Zugriff 08.01.2009)

[www.banateanul.ro/ultima-ora/verde-penru-biciclete-la-timisoara-334928](http://www.banateanul.ro/ultima-ora/verde-penru-biciclete-la-timisoara-334928)  
(Zugriff 08.01.2009)

## Noten

---

<sup>1</sup> <http://www.pedaleaza.ro>

<sup>ii</sup> Jarren, Otfried, Donges, Patrick, 2006, *Politische Kommunikation in der Mediengesellschaft*, Wiesbaden: Verlag für Sozialwissenschaften, S. 22.

<sup>iii</sup> Sarcinelli, Donges, Jarren, etc.

<sup>iv</sup> Sarcinelli, Ulrich, Mediatisierung, In: Jarren, Otfried, Sarcinelli, Ulrich, Saxer, Ulrich, (Hrsg.), 1998, *Politische Kommunikation in der demokratischen Gesellschaft. Ein Handbuch mit Lexikonteil*, Wiesbaden: Opladen, S. 678.

<sup>v</sup> Jarren, Otfried, Donges, Patrick, 2006, *Politische Kommunikation in der Mediengesellschaft*, Wiesbaden: Verlag für Sozialwissenschaften, S. 55.

<sup>vi</sup> <http://www.fundatiaibega.ro>

<sup>vii</sup> [www.emilcristescu.ro](http://www.emilcristescu.ro)

<sup>viii</sup> Deutsch: Zählung der Fahrräder (Übersetzung von der Autorin des Beitrags)

<sup>ix</sup> Strecke: Stadion Dan Paltinisănu, Fc. Ripensia, P-ta Leonardo da Vinci, Podul Michelangelo, B-dul. I. C. Brătianu, P-ta Forul Eugeniu Carada, str. Hector, Punctele Cardinale, str. Oituz, P-ta Marasti, Calea Alexandru I. Cuza, P-ta Consiliul Europei, Iulius Mall, Calea Circumvalatiunii, Calea Republicii, str. Garii, B-dul Gheorghe Pop de Basesti, B-dul Iulu Maniu, B-dul Regele Carol I, P-ta Alexandru Mocioni, B-dul 16 dec. 1989, P-ta Sf. Maria, Splaiul Tudor Vladimirescu, str. 20 dec. 1989, B-dul Constantin, Primarie, Catedrala, Hotel Timisoara

<sup>x</sup> Intersectia Michelangelo, Piata Consiliul Europei, Strada Garii, Intersectia Splaiul Tudor Vladimirescu – Strada 20 Decembrie 1989 (UPT). Strada Cluj (Spitalul Judetean).

<sup>xi</sup> Am 21.10.2008

<sup>xii</sup> Angaben der Veranstalter auf ihrer Homepage

<sup>xiii</sup> <http://www.tion.ro/stiri/timis/articol/la-timisoara-238ncepe-numerotoarea-bicicletelor/cn>

Zugriff am 08.01.2009

<sup>xiv</sup> <http://www.banateanul.ro/ultima-ora/verde-penru-biciclete-la-timisoara-334928>

Zugriff am 08.01.2009

Zu Deutsch: „Eine der Lösungen für die Verkehrsprobleme in Temeswar ist die Benutzung des Fahrrads. Ich fahre Rad seit ich sieben Jahre alt war. Bis ich 19 Jahre alt war, fuhr ich täglich mit dem Fahrrad. Temeswar ist dafür sehr geeignet. Die Entfernung von einem Ende der Stadt zum anderen ist sehr gering, sie beträgt sechs Kilometer. Durch diese Aktion wollen wir die Behörden dazu bewegen, Fahrradwege zu bauen und die anderen Verkehrsteilnehmer dazu bringen uns zu respektieren. Das Endziel dieses Projekts ist es, die Zahl der Fahrradfahrer in Temeswar immer weiter zu erhöhen.“ – Übersetzung von der Autorin des Artikels.

<sup>xv</sup> Im Weiteren die Antwort, die ein Mitglied der Yahoo-Group von den lokalen Behörden auf die Frage nach der möglichen Einrichtung von mehr Fahrradwegen bekommen hat:

"Pentru realizarea de piste pentru ciclisti este necesar diminuarea spatiilor verzi, in acest scop se realizeaza documentatii care se depun la Agentia de Mediu, de cele mai multe ori suntem conditionati de realizare de studii de impact, proceduri care intarzie foarte mult lucrarile de proiectare a pistelor pentru ciclisti."

(zu Deutsch: "Für die Einrichtung von Fahrradwegen ist es nötig die Grünstreifen zu verkleinern, zu diesem Zweck werden Erhebungen durchgeführt und bei der Umweltagentur eingereicht. Meist müssen vor der Einrichtung Umweltverträglichkeitsprüfungen durchgeführt werden, Prozeduren, die die Projektierung von Fahrradwegen erheblich verzögern." – Übersetzung von der Autorin des Artikels).

Und hier der Kommentar der betreffenden Person:

se pare ca varianta de a diminua spatiul stradal nici nu intra in considerare. .. sau spatiul pietonal, cel putin pe strazile unde acesta e foarte lat. ma intrabam daca a mai primit cineva un raspuns similar :)

(zu Deutsch: „Es scheint so, als ob die Möglichkeit die Straßen zu verkleinern überhaupt nicht in Betracht gezogen wird...oder die Gehwege, wenigstens an den Straßen, an denen sie sehr breit sind.

Ich frage mich, ob jemand eine ähnliche Antwort bekommen hat:) –Übersetzung von der Autorin des Beitrags.

Daruffhin schaltet sich jemand aus der Führungsebene der Initiative ein:

In ceea ce priveste problema ridicata in mailul anterior, membrii Echipei Verde pentru Biciclete au depus o Declaratie la Consiliul Local prin care am adresat rugamintea de a incepe demersurile necesare pentru a sustine biciclistii din Timisoara, prin realizarea de elemente de infrastructura necesare acestora, in special piste si parcuri de biciclete.

Intr-adevar solutia propusa de d-na Ionescu referitoare la pistele de biciclete sta la indemana fiecaruia dintre noi, ca simpli locuitori ai Timisoarei. De aceea nu ezitati sa va exprimati ideile atat noua, cat si celor care sunt in masura sa ia o decizie concreta in aceasta problema. Va reamintesc linkul <http://www.primaria tm.ro/mesaje.php>

Zu Deutsch: " Was das in der vorhergehenden Mail erwähnte Thema betrifft, haben die Mitglieder von Verde pentru Biciclete dem Stadtrat eine Erklärung übergeben, in der dieser gebeten wird

entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, um die Fahrradfahrer in Temeswar durch die von ihnen benötigte Infrastruktur zu unterstützen.

Die von Frau Ionescu vorgeschlagene Lösung bezüglich der Fahrradwege steht jedem von uns als einfache Bürger von Temeswar offen. Deshalb zögern Sie nicht uns Ihre Ideen mitzuteilen ebenso wie denjenigen, die in der Lage sind, konkrete Entscheidungen, was dieses Problem betrifft, zu treffen. Ich möchte an den Link <http://www.primariatm.ro/mesaje.php> erinnern. - Übersetzung von der Autorin des Beitrags.

<sup>xvi</sup> Blaga, Lucian, 1982, *Vom Wesen der rumänischen Volksseele*, Bukarest: Minerva Verlag, S. 223.

<sup>xvii</sup> Siehe: Bernea, Ernest, 1997, *Spațiu, Timp și Cauzalitate la poporul Român*, Bukarest: Humanitas,

<sup>xviii</sup> Luhmann, Niklas, 1984, *Soziale Systeme. Grundriss der allgemeinen Theorie*, Frankfurt/M.: Suhrkamp, 1984.

<sup>xix</sup> Parsons, Talcott, 1976, *Zur Theorie sozialer Systeme*, Opladen, S.275.