

# e D I T O R I A L

liebe/r raumplanerinkolleginodersonstirgendwieanraumplanunginteressierter

Das Sommersemester neigt sich langsam dem Ende zu und ich bin auch sicherlich nicht der einzige, der sich über die nahenden Sommerferien freut. ☺ Also die letzte Energie sammeln und nochmals Vollgas geben. So lässt sich der Sommer auch mit ruhigem Gewissen genießen!

Dem letzten Aufruf sich am ST.U.P.I.D. zu beteiligen sind einige gefolgt, was mich sehr gefreut hat. Nicht zuletzt deswegen gibt es wieder zahlreiche interessante Artikel rund ums Studium!

Ganz neu eingerichtet wurde ein Kummerkasten, der als Freiraum für Studierende fungiert, sowie für LVA-Feedbacks dient und Platz für sonstigen Kummer bietet. Weitere Infos zum „Kasten“ finden sich auf Seite 23!

Besondere Freude hat uns der Leserbrief von Prof. Bökemann bereitet, da dies der erste Leserbrief überhaupt ist, sofern ich mich jetzt recht entsinne. Da wir natürlich gerne positives Feedback bekommen, würden wir uns über weitere Leserbriefe freuen und sind jetzt schon gespannt was die nächsten Ausgaben unserer heiß geliebten Fachschaftszeitung zu bieten hat.

Für die Redaktion

*Fabian Fessler*

fabian fessler  
fabianfessler@gmx.at

## Inhalt 02/2006

01 <b>Editorial</b> liebe/r raumplanerinkolleginodersonstirgendwiean raumplanungsinteressierter	19 <b>Infrastrukturelle Grundversorgung</b> Leistungs- & Kontrollverantwortung
02 <b>Studierende führen Bewerbungsgespräche</b> mit KandidatInnen für die SRF Professur	21 <b>Zurück in die Zukunft der Planung</b> Stadtentwicklungsplan 2005
04 <b>Das ProfessorInnen-Profil</b> Heiner Hierzegger	23 <b>Freiraum</b> Eine neue Rubrik!
07 <b>Der offizielle Hamburg-Test</b> PlanerInnentreffen in Hamburg	24 <b>Leserbriefe</b> Univ.-Prof. Dr. Bökemann
09 <b>PIT Hamburg Impressionen</b> Clusters!	25 <b>Bahnhofsserie</b> Maribor
12 <b>Der Neoliberalismus</b> und das Auslandsstudium	29 <b>Sudoku-Rätsel &amp; Fun-Zone</b>
15 <b>Verkehr in Italien III</b> Der Versuch einer Ehrenrettung: Individualverkehr	32 <b>Impressum</b>

# Studierende führen Bewerbungsgespräche mit KandidatInnen für die SRF Professur

---

Eine Berufungskommission wird an einer Fakultät bzw. Studienrichtung einberufen, wenn eine Stelle als ProfessorIn neu zu besetzen ist. Speziell in unserer Studienrichtung werden derzeit bzw. demnächst einige wichtige Stellen neu besetzt. Eben neu ausgeschrieben wurden je eine halbe Stelle in den Bereichen Projektentwicklung und -management sowie Örtliche Raumplanung (Nachfolge von H. Hierzegger). Kurz vor dem Abschluss steht die Berufung eines/r Professors/in für Stadt- und Regionalforschung (Nachfolge von D. Bökemann).

Mit dem Universitätsgesetz von 2002 wurden zwar die Mitsprachemöglichkeiten der Studierenden an der Universität stark eingeschränkt, ein geringer Anteil an Studierenden in Berufungskommissionen (die zu anfangs generell gestrichen werden sollten) aber beibehalten. Nach UG 2002, § 98, Absatz 4, hat der der Senat eine Berufungskommission einzusetzen, in der UniversitätsprofessorInnen mehr als die Hälfte der Mitglieder stellen und Studierende mindestens eines.

Dass außerhalb des UG 2002 die studentische Meinung allerdings sehr wohl von Interesse ist, zeigte uns die Durchführung der SRF-Berufungskommission. Neben zwei studentischen Mitgliedern in der offiziellen Kommission wurde uns die Möglichkeit geboten, eigene Bewerbungsgespräche abseits der offiziellen Vorstellungen und Interviews der acht KandidatInnen zu führen. Um den Aufwand entsprechend zu würdigen, wurde uns vom Studiendekan ermöglicht die Bewerbungsgespräche im Zuge einer eigenen, von den Studierenden organisierten Lehrveranstaltung abzuhalten.

Teilgenommen an den Bewerbungsgesprächen und damit an der LVA haben mehrheitlich Studierende die nicht in der Fachschaft aktiv sind. Für jeden der acht KandidatInnen standen rund 60 min Zeit zu Verfügung. Unser Anliegen war es, die KandidatInnen weniger von ihrer fachlichen Eignung als vielmehr von ihrer sozialen Kompetenz Studierenden und dem Lehrbetrieb zu betrachten. Ein Leitfaden für die Gespräche wurde im Vorhinein gemeinsam ausgearbeitet.

Die Gespräche waren in vier Blöcke eingeteilt: Zuerst sollte der/die KandidatIn eine kurze PowerPoint-Präsentation zu den eigenen Ambitionen am Fachbereich, Department etc. auf einem von uns zur Verfügung gestellten Laptop verfassen und danach kurz, wenn möglich in Englisch, präsentieren. Um den/die KandidatIn besser kennen zu lernen, wurde im Anschluss eine Fragerunde mit fachlichen als auch nichtfachlichen/persönlichen Fragen abgehalten die den Großteil der gemeinsamen Zeit in Anspruch nahm. Darauf wurde der/die

KandidatIn zu einem Wordrap eingeladen um Spontaneität, Kreativität und Anteilnahme aufzuzeigen.

Als Abschluss konfrontierten wir den/die KandidatIn mit einer kurzen Bastelaufgabe bei der ein/e Studierende/r dem/der KandidatIn zur Seite stand. Hier ging es nicht um das beste Ergebnis sondern um die Interaktion mit dem/der Studierenden und die Herangehensweise bei einer ungewöhnlichen Aufgabe.



Insgesamt haben 18 Studierende an der LVA teilgenommen



Bastelaufgabe als Abschluss des Gesprächs

Rückblickend hat unser Konzept gut funktioniert und seinen Zweck erfüllt. Für zukünftige, ähnliche Veranstaltungen, die bei den anstehenden Berufungen sicherlich zweckmäßig und aus Sicht der Studierenden wünschenswert wären, sollten die gewonnenen Erfahrungen in eine Überarbeitung einzelner Teile einfließen. Inhaltlich ist das Konzept jedoch ausreichend besetzt und sollte nicht weiter detailliert werden, um einen gewissen Spielraum innerhalb der begrenzten Zeit zu zulassen.

Unsere Beobachtungen wurden in einem Bericht zusammengefasst der als Abschlussbericht für die LVA als auch als Entscheidungsgrundlage für die Studierenden in der offiziellen Berufungskommission und als Anregung für die anderen Mitglieder dient.

Die Weiterführung des Konzepts ist natürlich auch von seiner Nachwirkung, also der Berücksichtigung der studentischen Meinung in der offiziellen Berufungskommission, abhängig. Die endgültige Entscheidung zur Besetzung wird übrigens im Sommer getroffen.

Falls wir bei zukünftigen Berufungskommissionen wieder die Möglichkeit eigener Bewerbungsgespräche bekommen und in Anspruch nehmen, sind natürlich alle Studierenden wieder herzlich eingeladen mitzumachen und sich aktiv zu beteiligen.

# Das ProfessorInnen-Profil

## Heiner Hierzegger



<i>Name</i>	Heiner Hierzegger O. Univ. Prof. Arch. Dipl.-Ing. Dr. techn.
<i>Geboren</i>	01.08.1938
<i>Familienstand</i>	verheiratet
<i>Kinder</i>	2 Töchter
<i>Studium</i>	Architektur u. Hochbau in Graz, durch Arbeit mit u. Vorträge v. Prof. Hubert Hoffmann (Städtebau) erste Berührung mit Raumplanung, 14 Jahre Ass. am Institut f. Städtebau in Graz
<i>Institutsangehörigkeit</i>	Institut f. örtliche Raumplanung, TU Wien
<i>Arbeits- und Forschungsschwerpunkt</i>	Soziale Bauten (Krankenhäuser, Bauten f. Behinderte u. Betagte), betreibt eig. Büro f. Architektur/Städtebau/Raumplanung; momentan: Bau e. Werkstätte f. Behinderte in OÖ, Planung e. Multifunktionsgebäudes d. Caritas in Graz, Arbeit an Projekt ü. Betreutes Wohnen f. Betagte, ständige Arbeit an Projekten auch außerhalb d. universitären Rahmens (v. a. in Graz tätig)
<i>Die persönliche Entwicklung prägende Ereignisse</i>	Seit Beginn d. Studiums nutzte er d. Möglichkeit bei e. Freund s. Mutter in e. Architekturbüro in Düsseldorf zu arbeiten u. erwarb so einen sehr weiten Blickwinkel auf die Belange der Architektur, sowie d. Raumplanung, auch über die österr. Grenzen hinaus
<i>Lebensphilosophie, -motto</i>	Nicht lügen, Nicht Beziehungen ausnutzen, Fairness, Ernst nehmen anderer Meinungen u. derer die sie vertreten

<i>Lieblingsbuch, -autorIn</i>	Die Deutschstunde (Siegfried Lenz), Der menschliche Makel (Philip Roth), Die Strudelhofstiege (Heimito von Doderer), Heinrich Heine Gedichte
<i>Regelmäßig gelesene Tages- oder Wochenzeitungen</i>	Presse (Abo), Standard (Kaffeehaus), Grazer Kleine Zeitung
<i>Letzter Urlaub</i>	Vor 2 Wochen in Cres (Kroat. Insel), anlässlich d. 40 Jahre glücklicher Ehe
<i>Freizeit / Hobbies</i>	Lesen, Wandern, Gemüsegärtner, Skifahren, Malen, Kultur – Theater u. Konzerte („alles mit Maß“)
<i>Lieblingskaffeehaus in Wien</i>	Café Sperl, Café Bräunerhof („auf d. Spuren v. Thomas Bernhard“)
<i>Automarke</i>	Citroen Évasion, d. v. d. Frau gefahren wird, „fühle mich im Auto nicht wohl, fahre lieber Zug, sogar wenn meine Frau den gleichen Weg fährt, kommt es vor, dass ich parallel im Zug fahre, weil ich da in Ruhe arbeiten oder Lesen kann“
<i>Netzticket der Wiener Linien?</i>	Nicht notwendig, geht zu Fuß von Spittelberg zur Arbeit, in Graz auch zu Fuß unterwegs
<i>Welches Buch sollte jedeR RaumplanerIn gelesen haben, das nicht von einem Angehörigem der Studienrichtung geschrieben wurde und warum?</i>	Das Bild der Stadt (Kevin Lynch), Die unsichtbaren Städte (Italo Calvino), belletristische Literatur, die s. mit Stadt beschäftigt, über die Fachliteratur hinweg
<i>Raumplanung ist für mich ...</i>	... der Versuch gesellschaftl. Entwicklungen vorzusehen u. zu beeinflussen, unter Mitwirkung derer, die davon letztlich betroffen sind. Raumplaner als Helfer für die Träger von Entscheidungen. Bewirken von Veränderungen (Bsp. Werte – Freizeitgesellschaft, Erlebniskultur), die sich auf d. Raum auswirken
<i>Die Fachschaft Raumplanung ist für mich ...</i>	Spricht von durchwegs positiver Erfahrung mit der Mitwirkung v. Vertretern d. Studierenden, lobt die effiziente Arbeit der Mitglieder diverser Gremien
<i>Wünsche an die Studierenden / ProfessorInnen</i>	Prof. arbeiten sehr oft hauptsächlich daran ihren persönlichen Herrschaftsanspruch abzustecken anstatt an konstruktiver Zusammenarbeit; Bereitschaft zu Veränderung; Ausbruch aus dem „Reservat Universität“ um mehr zu sehen und zu verstehen auch über die österr. Grenzen hinweg -> Internationalität; Zusammenarbeit sowohl untereinander (als RPLer), als auch mit anderen Berufsgruppen (v. a. mit Architekten)

<p><i>Rückschau auf die eigene Zeit an der TU Wien</i></p>	<p>„habe mich viel mit d. Lösung v. internen Problemen beschäftigt und bin wenig darüber hinaus gegangen“;          „durch Beschäftigung mit zwei Studienplänen, kaum Zeit genommen, sich mit d. Außenwirkung d. RPL zu auseinandersetzen“;          „habe sehr viele sehr interessante Persönlichkeiten kennen gelernt“;          „viel produktive Arbeit geleistet“</p>
<p><i>Was der Nachfolger bringen sollte</i></p>	<p>Aufgeschlossenheit, Engagement, Internationalität, Öffentlichkeitsarbeit für die RPL leisten</p>
<p><i>Freut sich auf ...</i></p>	<p>Veränderung durch die neue Situation;          Möglicherweise Zeit zu haben für andere Dinge wie das Malen;          Wird TU aber schon sehr vermissen</p>

---

# Der offizielle Hamburg-Test PlanerInnenentreffen in Hamburg

---

Hamburg ist nach Berlin die zweitgrößte Stadt Deutschlands. Sie ist obwohl nur einen Deut einwohnerstärker als Wien, flächenmäßig viel größer. Kommt man vom Flughafen, taucht man erst einmal in kleinstädtisch anmutendes Ambiente ein. Wohngegenden mit standardmäßig vierstöckiger, zeilenförmiger Bebauung säumen die S-Bahn, die in kurzen Abständen hält. Die Verbindung vom schwach frequentierten Flughafen ins Zentrum ist nicht direkt. 110-S1-U3 lautet die Formel mit der wir zu unserem Quartier kommen. Kontrastierend zu dem provinziellen städtischen Charakter, begegnen wir zahlreichen Schwarzen in den öffentlichen Verkehrsmitteln.

Auffallend oft sind Spendenaufrufe wohltätiger Organisationen an Plakatwänden zu sehen. Diese Häufung mag daran liegen, dass wir uns in einem der reichsten Gebiete Deutschlands befinden. Das merkt man auch beim Besuch der Shopping Center in den innenstädtischen Arkaden. Darin befinden sich teure und teuerste Geschäfte aller Art. Da diese aber geschlossen sind am Sonnabend, wie der Sonntag hier schon am Morgen heißt, zieht es uns in die wenigen Lokale der Altstadt. Die zehrende Kälte setzt sich aber über die Glasfronten bis ins Innere fort. Der Frost ist wegen der feuchten Luft beißend. Das einzige Mal, dass mich in den drei Tagen wohlige Wärme durchzieht ist in einem Lokal mit Kamin. Wir sitzen zu unserem Glück direkt daneben. Es wird ständig eingeheizt, weil andere Anwesende frieren, weil sie neben den Glasfronten sitzen, durch welche die beißende Kälte dringt.

Der Hamburger an sich ist ja ein Binnenländer. Die Nordsee ist hundert Kilometer entfernt. Die Elbe welche sich in Ost-West-Richtung durch die Stadt schlängelt und die Alster, welche im Stadtzentrum in sie mündet verleihen dem Ort aber einen leicht maritimen Flair. Die Alster ist aufgestaut und mit sogenannten Fleeten, also Kanälen mit der Elbe verbunden. Diese spaltet sich in eine Norderelbe und eine Süderelbe und hat zahlreiche Hafenbecken in denen rege Schifffahrt betrieben wird. Wasser spielt also eine gewisse Rolle und man kann die Gezeiten mit freiem Auge auch am Flussniveau ablesen. Es gibt eine Reihe von Geschäften nahe den sogenannten Landungsbrücken, wo man vom Segelboot in der Flasche bis hin zu einfachen nautischen Geräten in Gold allen möglichen Kitsch zum Thema Seefahrt erwerben kann. Vom riesigen Hamburger Hafen aus wird ein Grossteil des deutschen Überseehandels mit Schiffen betrieben. Der Hamburger hat also eine mehr oder weniger berechnete Nahebeziehung zum Meer. Und so kam es, dass in den letzten Siebzigerjahren das Weltschmerz-Seemannsliedgut Freddy Quinns, ehemals Wiener Kriegskind und späterer Schlagerevergreen, hier auf fruchtbaren Boden fiel.

Für Stadtplaner hat Hamburg auch einiges zu bieten. Alles in den Schatten stellt hier das ganz große Prestigeprojekt Nummer eins: die Hafencity. Das ist ein Hafentransformationsprojekt bei dem ein Gebiet von 100 Hektar bebaubarer Fläche, nächst zur Innenstadt, in einen prestigeträchtigen Arbeits- und

Wohnbezirk umgewandelt wird. Wer sich im Mai auf zum PlanerInnentreffen macht, kann sich schon selbst ein Bild von dem Projekt machen. Denn es wird nicht nur geplant, sondern es stehen schon seit einem Jahr die ersten schön designten Baukörper. Renomierte Architekten vor allem aus deutschen Landen und Holland hatten hier Gelegenheit sich zu verwirklichen. Die Ansprüche an die Architektur sind hoch und der Mitteleinsatz seitens der zahlreichen Projektentwickler bzw. Immobilieninvestoren ist es auch. Die Stadt Hamburg steht da nicht zurück und versorgt das Entwicklungsgebiet großzügig mit Infrastruktur. Dementsprechend teuer ist das Terrain.

Stefan Fritzsche, Raumplanungsstudent in Hamburg verbindet persönliche Erfahrungen mit der neuen Hafencity: Sein derzeitiges studentisches Entwurfsgebiet befindet sich am Standort. In einem netten Gespräch verrät er mir schon vor der offiziellen Präsentation von seinen eigenen Planungen. Bodenständige Gewerbenutzung lautet sein Rezept, damit das hochtrabende Projekt nicht an Bodenhaftung verliert. Auch wenn diese Idee von der betrauten Planungsgesellschaft unberücksichtigt bleiben sollte, ist es schon einmal gut, wenn sich die Studenten mit dem Thema Hafencity befassen. Schließlich soll ihr Studienzweig in eine Universität an den exponierten Standort ausgelagert werden.

Es ist also was los im Norden, der mit den günstigen Verbindungen über Bahn oder mittels Flugzeug leichter denn je von Wien aus erreichbar ist. Wem das Planungsgebiet der neuen Hafencity zu nüchtern ist, kann sich ja alternativ dazu einen Besuch auf der berüchtigten Reeperbahn gönnen. Dieses Unterfangen ist aber nicht unbedingt an einem Montag Nachmittag im Hochwinter zu empfehlen. Da hat sie nicht wirklich den Reiz eines verruchten Vergnügungsviertels, sondern höchstens den Spielcasino-Flair des Wettbüros um die Ecke.

Mehr zum Projekt Hamburg Hafencity gibt es vom Autor dieses Artikels in der ÖIR-Zeitschrift RAUM, Ausgabe 1 oder 2/06.

Tipps für den Hamburg-Besucher:

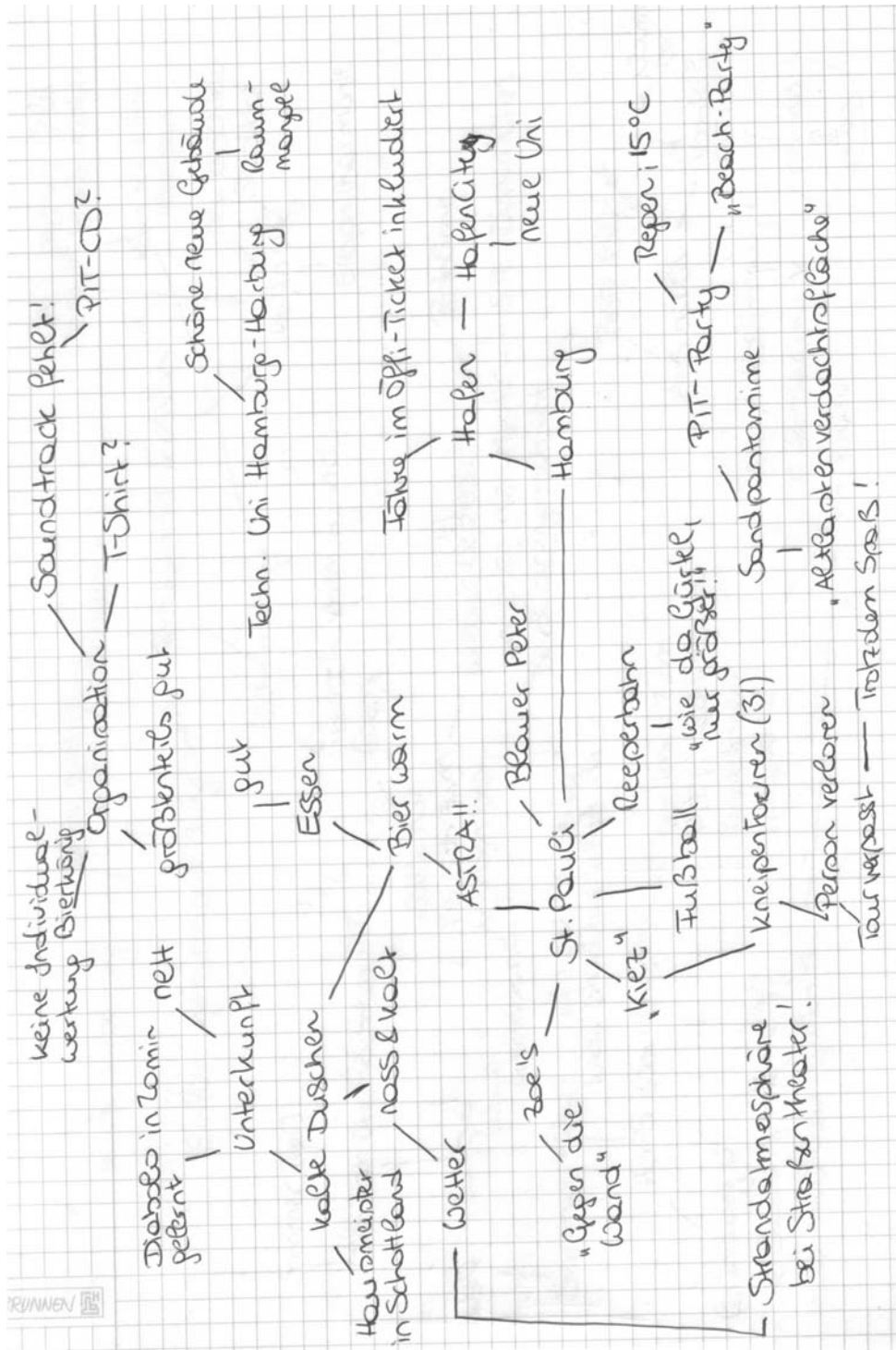
- Hamburg Card: mit Partnerfunktion billiger
- Besuch im Modellbauwunderland: für das Kind im Mann
- Chilehaus: Zwischenkriegsarchitekturhandelshaus
- Schanzenstern: kein Schispringerstar sondern Ausgehviertel
- Linie 62: fährt nicht von Hietzing nach Rodaun, sondern ist ein Schiff der Hamburger Verkehrsbetriebe
- Bergfeste Schuhe: wegen der teilweise schiefen Pflastersteine
- Deutschkurs für Österreicher: Zündhölzer werden z.B. lieber Streichhölzer genannt

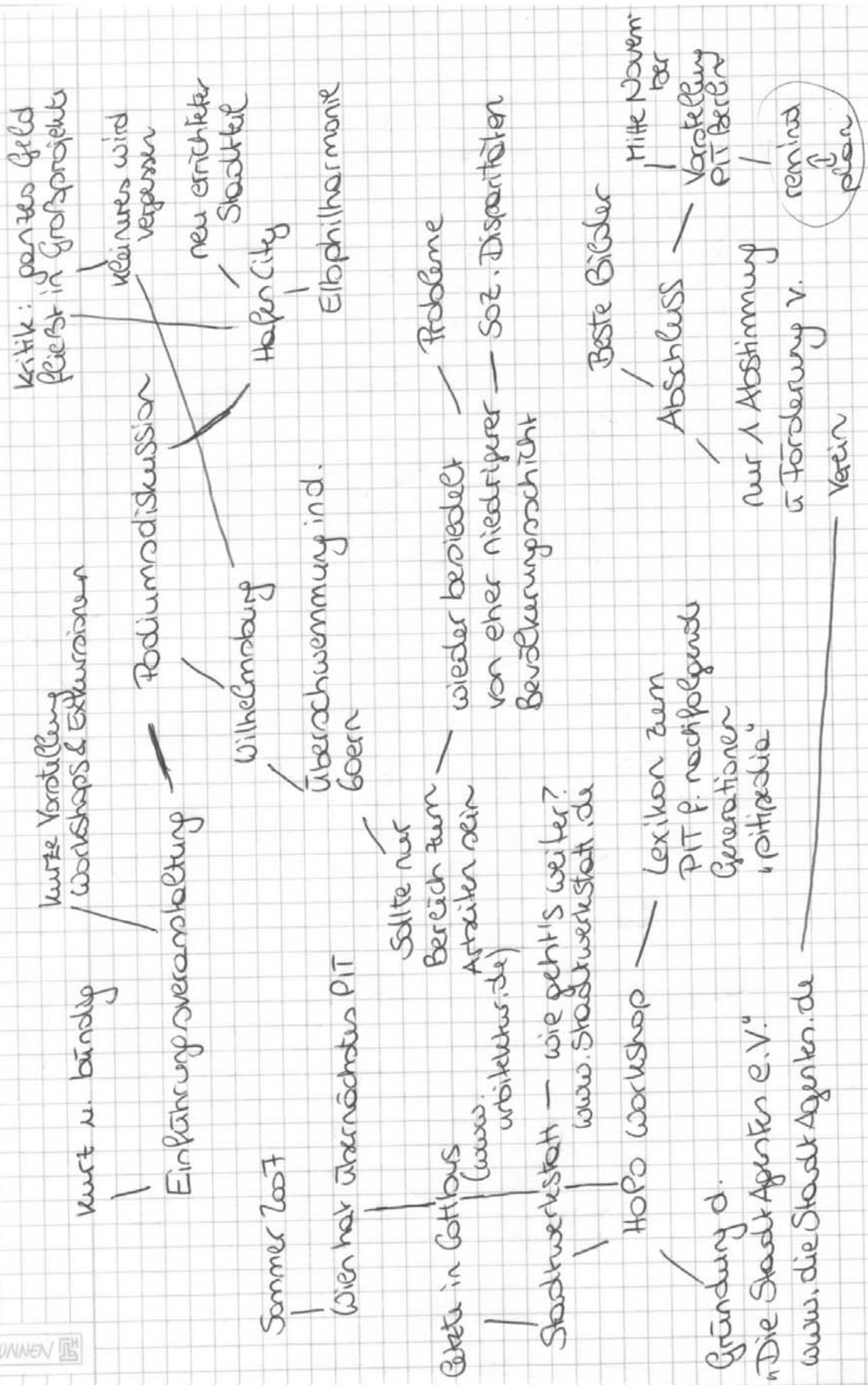


# PIT Hamburg Impressionen

## Clusters!

Mein erstes ~~Mal~~ Pit





## Workshops

- Republica Banana — Ehemaligen-Workshop  
— Stand d. Planung im Dt. Sprachraum  
— Chancen v. Planern
- Uni in d. Hafen City
- Sprung ü. d. Elbe — ÖV in Hamburg u. Zukunftsaussicht  
— Beamten („beambeter Bereich“)
- HoPo
- Metropoly HH — auf Basis v. Monopoly Spiel f. Hamburg entwickeln
- Straßentheater — Bewusstmachen d. Grenzen d. Nutzung v. Bereichen im öff. Raum
- Learning from Monopoly & Co — Spiele mit Raumplanungsbezug ausprobieren

## Exkursionen

- Konsum-Welten
- Paddel-Tour — Entdecken v. Hamburgs Villenvierteln u. deren Hinterparten mit Paddelbooten
- Stadt-Land-Fluss
- Radel-Tour Wilhelmsburg
- Badstraße bis Schlossallee — Wohngebiete nach Bildern für d. Monopoly-Spiel durchforsten
- Mr. X  
↳ Mr. X im ÖPNV v. Hamburg verlieren u. wiederfinden — Gruppe mit 50% Wieneranteil Sieper!!

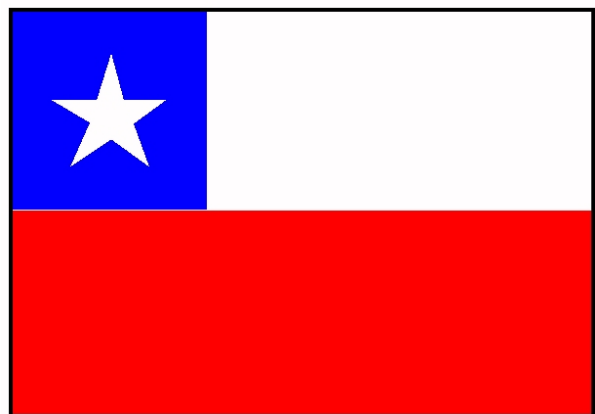


---

# Der Neoliberalismus und das Auslandsstudium

---

Chile, 18 Millionen Einwohner, über 4000 Kilometer lang und dabei höchstens 240 km breit, bietet viele Extreme, einer davon ist das Wirtschaftssystem. Seit dem Staatsstreich 1973, bei dem die Militärs unter Führung Pinochets die Macht im Land übernahmen und bis 1990 inne hatten, verfolgt das Land einen so extrem neoliberalen Kurs, dass es oft als neoliberaler als das Mutterland des Neoliberalismus (die USA) bezeichnet wird. Gut, darüber jetzt eine theoretische Abhandlung zu schreiben würde an dieser Stelle wohl niemanden interessieren, aber hier möchte ich schildern, wie das mein Dasein als ausgetauschter Raumplanungsstudent in Santiago berührt.



## Der Neoliberalismus in der Infrastruktur

*„... ja die Metro ist ja auch privat!“*

*„Was? Die U-Bahn gehört einer privaten Firma?“*

*„Ja sicher, die bauen sie und betreiben sie!“*

Gut, nach diesem Gespräch in einer meiner ersten Wochen in Santiago war ich leicht irritiert. Der Staat hat sich in Chile so weit zurückgezogen, dass eigentlich alle Infrastrukturinvestitionen von Privaten getätigt werden. Sei es der Flughafen, die Müllhalden, die Gefängnisse, das Trinkwassersystem, die Autobahnen, die Busse und, wie gesagt, das U-Bahnsystem der Hauptstadt, alles ist fest in privater Hand. Wie das funktioniert? Der Staat vergibt die Konzession zum Bau und Betrieb z.B. einer Autobahn, der Betreiber, der den Zuschlag erhält, darf dann als Gegenleistung Maut für deren Benutzung verlangen. Im Bussystem ist es so, dass der Verdienst eines jeden Chauffeurs davon abhängt, wie viele Personen er befördert. Das führt dann immer wieder zu abenteuerlichen Szenen, wenn ein Bus mittels

wahnwitzigen Überholmanövern den vor ihm fahrenden Bus seiner Linie überholt, um ihm dadurch einige Passagiere wegzuschnappen. Es führt aber auch dazu, dass Busse in der Früh oft nicht an Haltestellen halten, an denen eine größere Schülergruppe steht. Warum? Schüler zahlen nur ein Drittel des Normalpreises, und nehmen dem Bus so wertvollen Platz für voll zahlende Kunden weg.

## **Der Neoliberalismus im Universitätssystem**

Die Bildung hier ist ein Geschäft, ein Geschäft an dem viele Geld verdienen wollen. Wir sind aus den Wiener U-Bahnen ja schon die Dr. Roland Plakate gewohnt, nichts gegen das, was hier in Santiago abgeht. Die U-Bahn-Waggons sind fast schon tapeziert mit Werbungen für Universitäten, im Radio wird für die „besten“ Ausbildungsstätten geworben, ja sogar im Fernsehen in der Halbzeit des Stadtderbys wollen dich glückliche Studenten überzeugen, an ihrer Uni zu studieren: „Bei uns erhältst du mehr als einen Titel, du erhältst eine Zukunft“ – meine Lieblingswerbung. In Chile ist es jedem erlaubt, der gewisse Minimalauflagen erfüllt, eine Schule oder eine Universität zu betreiben, deshalb herrscht eine enorme Konkurrenz unter den Bildungsstätten, Studenten zu bekommen, die brav für ihr Studium zahlen. So kostet z.B. an meiner Universität hier – der Pontificia Universidad Catolica – das Architekturstudium 800 Dollar im Monat, billigere Studien wie Biologie sind schon ab 400 Dollar im Monat zu haben. Dies führt unweigerlich zu einem enormen Niveauverlust der Bildungstitel, da eine Privatuni ja ungern einen Studenten verliert, der brav jedes Monat seine Rechnung zahlt, und ihn so schon irgendwie zum Abschluss durchbringt. Öffentliche Unis? Ja, gibt es, zumindest 2 mir bekannte, die kosten aber dasselbe Geld...

Wie soll sich dann jemand, der nicht gerade zur Oberschicht Chiles gehört, sein Studium leisten können? Kein Problem, diese Frage stellt sich meist gar nicht, da ein armer Chilene schon im Schulsystem soweit ausselektiert wird, dass er keine Chance auf eine Uni hat...

## **Der Neoliberalismus und das Schulsystem**

Öffentliche Schulen sind ja eigentlich gratis. Sind sie auch wirklich. Jedoch ist die Ausbildung darin meist so schlecht, dass die Chance auf ein Unistudium relativ gering ist, muss man für die Unis ja einen landesweit standardisierten Aufnahmetest machen und dort auch eine gewisse Punktezahl erreichen. Unterbezahlte und dadurch unmotivierte Lehrer, die ohne Zweitjob nicht überleben könnten, schlechte infrastrukturelle Ausstattung der Schulen, Schüler, die einen Nachtjob haben - als das führt dazu, dass der einzige Weg zu einer guten Ausbildung zurzeit mittels enormen Kapitaleinsatz über die zahlreichen Privatschulen geht. Als Beispiel für die schlechte Ausstattung mancher öffentlicher Schulen sei hier ein Schülerstreik an einer öffentlichen Schule im Süden der Stadt, an der ich

einen Tag die Woche Englisch unterrichte, erwähnt: Forderungen waren u.a., dass das Mittagessen warm serviert wird, und dass die Klassenzimmer endlich Fenster bekommen. Eine Heizung zu fordern, wissen die Schüler, wäre so und so utopisch, obwohl es im Winter Temperaturen um die 5 Grad hat und jeder den Unterricht in seiner Winterjacke verfolgt.

Aber die Hoffnungen in Chile sind derzeit enorm groß, dass sich im Bildungssystem entscheidendes ändert. 600.000 Schüler und Studenten sind mobilisiert, Schulen sind besetzt, die Straßen der größten Städte sind gefüllt mit Demonstranten. Alle haben nur das eine Ziel, dass das Schulsystem, dessen Grundzüge am letzten Tag der Regierung Pinochets beschlossen wurden, entscheidend reformiert wird. Nur meine Fakultät hat sich bis jetzt nicht den Streikenden angeschlossen. Warum auch, wer sich ein Studium um 800 Dollar im Monat leisten kann, hat wohl wenig Lust auf eine Veränderung des Systems. Aber im Allgemeinen bewundere ich den Aktionismus der Schüler, etwas, das in Österreich letzten Jahrzehnten wohl verloren gegangen ist.

### **Das Positive am Neoliberalismus Chiles**

Argument Nummer Eins und auch Grund dafür, warum ein Grossteil der Chilenen Pinochet nicht so recht hassen kann, ist der Wirtschaftsaufschwung: hatte die sozialistische Regierung Salvador Allendes in ihren letzten Monaten vor dem Staatsstreich Pinochets mit einer Inflationsrate um die 700 Prozent zu kämpfen, so schafften es die Neoliberalisten Chiles Wirtschaft Wachstumsraten zu bescheren, die durchschnittlich in den letzten 30 Jahren weit besser als die der EU ausfielen.

Als weiteres Argument fällt mir dann noch die geringe Korruption im Lande ein – Chile findet sich im jährlichen Korruptionsranking von Transparency International auf Platz 21 wieder, und somit noch vor Ländern wie Japan, Portugal oder Spanien.

Dann gibt's da noch die gelungenen Infrastrukturinvestitionen wie die U-Bahn Santiagos, die trotz Gewinnorientiertheit Takte von eineinhalb Minuten zustande bringt und in Punkto Sauberkeit der Wiener U-Bahn ein Vorbild sein kann - allein in meiner Stamm-U-Bahnstation sind den ganzen Tag 3 Leute am Putzen.

Negativbeispiele, wo der Neoliberalismus nicht funktioniert, gibt es neben den schon dargebrachten Lücken im Bildungssystem und neben der ungerechten Einkommensverteilung zu Häuf, aber, da soll sich dann der, den es interessiert, selbst ein Bild davon machen! Ich verbleibe in der Hoffnung, dass der Trend zur Privatisierung der Bildung in Österreich nicht weiter verfolgt wird, damit wir uns nicht eines Tages in Chilenischen Zuständen wieder finden.

---

# Verkehr in Italien III

## Der Versuch einer Ehrenrettung: Individualverkehr

---

Man soll den Tag nicht vor dem Abend loben: Noch während der Chefredakteur an der letzten Ausgabe dieser Zeitschrift feilte, in dem an dieser Stelle das Image des italienischen ÖV aufge bessert werden sollte, wurde der Autor dieser Serie bei einer abendlichen Zugreise von Bologna nach Mailand wieder auf den Boden der Realität geholt: Für diese Zugfahrt, die laut Fahrplan, also nie, rund zwei Stunden dauert, waren dieses Mal etwas über vier Stunden notwendig, doch damit nicht genug. In Mailand angekommen und nach etwa 20 langen Warteminuten an der Bushaltestelle war der Pächter eines nahe gelegenen Paninostandes (das italienische Äquivalent unseres Würstelstandes) so freundlich uns Wartenden mitzuteilen, dass seit etwa 21:00 Uhr ein Streik im Gange sei. Das kam überraschend, denn als mit allen Wassern gewaschener Nutzer italienischer Verkehrsmittel, der den offiziellen Streikkalender des italienischen Infrastrukturministeriums als Startseite des Browsers eingerichtet hat und somit täglich liest, war dem Autor dieser Zeilen nichts dergleichen bekannt. Nach einem letzten verzweifelten Versuch, am Bahnhofsvorplatz ein Taxi zu ergattern, was sich im Angesicht einer etwa 300 Meter langen Warteschlange als illusorisch erwies, endete der Abend schließlich mit einem etwa einstündigen Spaziergang. Der dabei auf halbem Wege einsetzende Platzregen war im Endeffekt auch kein Drama, schließlich bewirkte er eine halbwegs rasche Gehgeschwindigkeit.

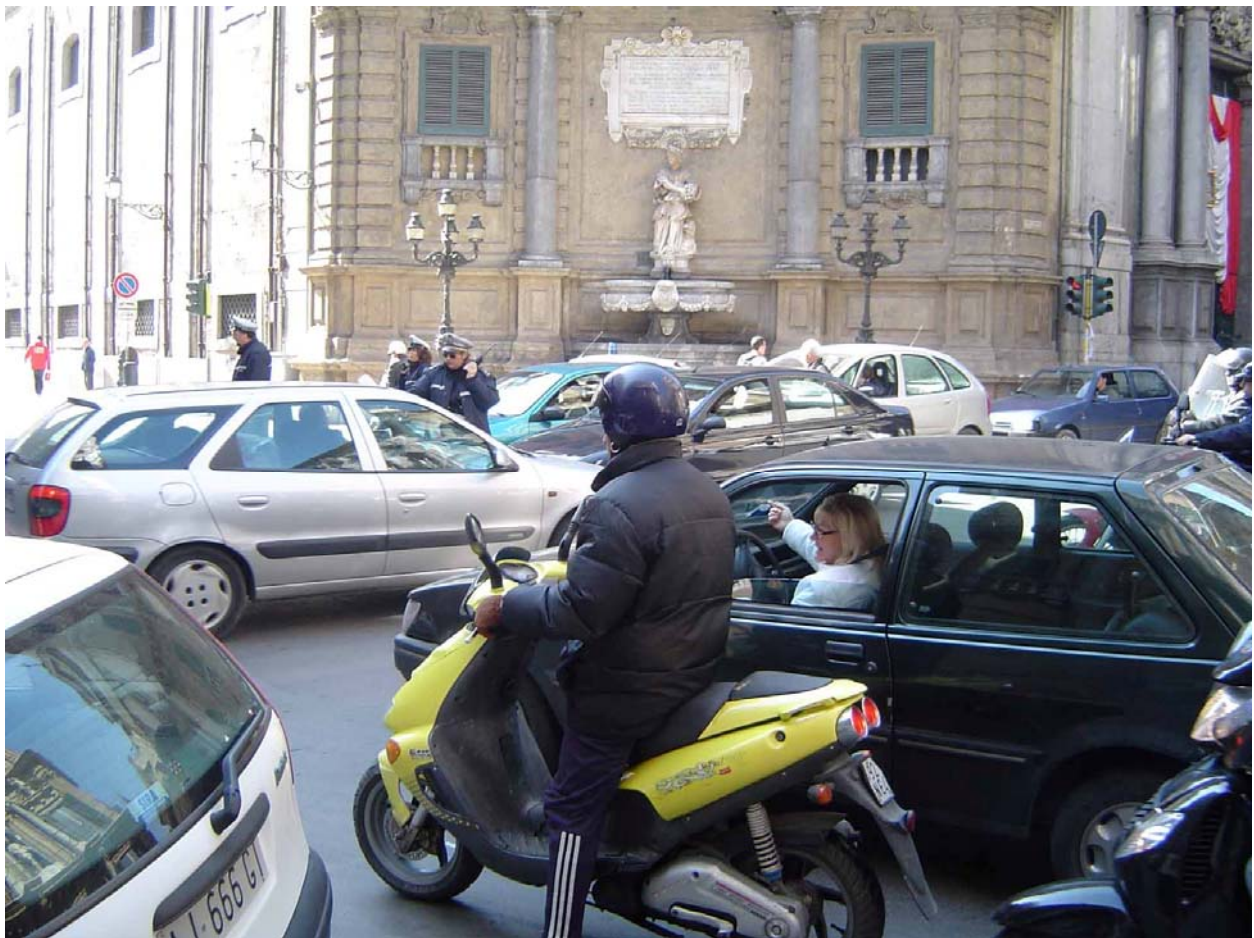
Im Angesicht dieser Erfahrung fällt es nun natürlich leicht, diesmal dem Individualverkehr (IV) etwas Positives abzugewinnen. In der Tat ist es aber so, dass Italien, nebst seiner Rolle als Schlusslicht in vielen Bereichen des IV (Verkehrstote, Feinstaub,...), punktuell auch im Positiven glänzt.

Italien versucht beispielsweise durch die folgenden zwei Maßnahmen, wenn auch nur als „Kosmetik“ und „Tropfen auf dem heißen Stein“ zu beurteilen, der Verschmutzungsproblematik entgegenzuwirken: Einerseits wird die Verwendung von GPL gefördert, andererseits wird in den größeren Städten sonntags regelmäßig ein Fahrverbot für zweispurige motorisierte Privatfahrzeuge erlassen.

GPL ist die Abkürzung für gas propano liquido (ital.: flüssiges Propangas), kostet pro Liter etwa die Hälfte von Normalbenzin und verbrennt in Benzinmotoren, so heißt es, vergleichsweise sauber. Das Vertriebsnetz ist sehr gut ausgebaut und eine Umrüstung des eigenen Autos um wenig Geld möglich. Davon profitieren vor allem die BesitzerInnen der zahllosen uralten FIATs und LANCIAAs, die durch eine Umrüstung auf GPL den teureren Einbau eines Katalysators umgehen können. Dieser auch in den Niederlanden und z. T. in Norddeutschland verbreitete Kraftstoff ist in Österreich praktisch unbekannt und daher auch nur an etwa zehn Vertriebsstellen österreichweit erhältlich (meist am Gelände von Heizöl- und Gashändlern in zwielichtigen Industriegebieten). Da es sich bei GPL in den Augen der meisten ItalienerInnen um einen

unglaublich umweltfreundlichen Kraftstoff handelt (tatsächlich ist es ein fossiler Brennstoff), wird GPL in der Umgangssprache auch als gas ecologico (ital. soviel wie: Ökogas) abgefeiert.

Die autofreien Tage fallen, so beachtlich sie auch grundsätzlich in einem Land wie Italien sind, wenig sinnvoll auf den einzigen Wochentag, an dem die Feinstaubmenge nicht regelmäßig und flächendeckend über den EU-Limits liegt, nämlich auf Sonntag. Betroffen sind davon nur die BewohnerInnen der Großstädte. Ausgenommen sind davon z. B. GPL-Fahrzeuge und natürlich alle Einsatzfahrzeuge mit Blaulicht, von denen es ja, wie im ersten Teil dieser Serie erläutert, sehr viele gibt. Gepaart mit überschaubar strengen Kontrollen der Einhaltung kann das dann dazu führen, dass es z. B. in der Innenstadt von Palermo auch an autofreien Sonntagen regelmäßig zu Staus kommt (das Foto zeigt den Platz „Quattro Canti“ in Palermo).



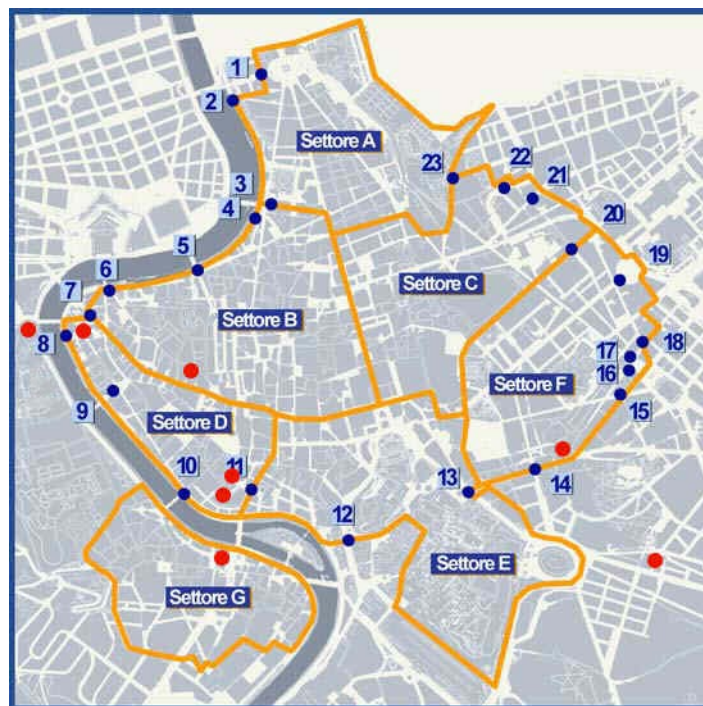
Es gibt aber auch „Errungenschaften“, die einer kritischen Betrachtung standhalten und die in Österreich schon bei der Erwähnung ihrer Bezeichnungen zu allergischen Reaktionen führen: Die leistungsabhängige Maut auf Autobahnen und sehr restriktive Beschränkungen der Zufahrt in die Zentren vieler Städte.

Obwohl seinerzeit der Ö3-Vignettenman gemeinsam mit der Kronenzeitung erfolglos gegen die Einführung der Vignette in Österreich gekämpft hat, ist jeder Durchschnittsprolo seit jeher kommentarlos dazu bereit, für eine einzelne Urlaubsfahrt zum Hausmeisterstrand an der Adria und retour rund 40 € italienische Autobahngebühr, also mehr als die Hälfte der Kosten der



österreichischen Jahresvignette, zu bezahlen. Die Einkünfte aus der italienischen Maut decken einen guten Teil der Baukosten sowie Betrieb und Erhaltung ab und sind offensichtlich so bemessen, dass z. B. niemand auf die Idee käme, mit dem Auto von Mailand nach Rom oder Venedig zu fahren. Voraussetzung dafür ist natürlich ein vernünftiges Angebot der Bahn. Ab etwa fünf Stunden Fahrzeit mit der Bahn treten allerdings zahlreiche (Billig-)Fluglinien auf den inneritalienischen Strecken als Konkurrentinnen zu Bahn und Auto auf.

Zahlreiche italienische Städte (von Rom abwärts bis zu vielen Provinznestern, vorwiegend links regierte Städte) haben ihre Innenstädte, etwa einen Bereich, der dem Wiener 1. Bezirk entspricht, als zona di traffico limitato (ital.: Bereich mit eingeschränktem Verkehr), kurz ZTL, ausgewiesen (die Abbildung zeigt den römischen ZTL-Zonenplan).



Zufahrtberechtigt sind AnwohnerInnen, der ÖV (inklusive Taxis), der Lieferverkehr, Einsatzfahrzeuge und einspurige Fahrzeuge (also auch die in Italien sehr wichtigen Mopeds). Die Überwachung erfolgt elektronisch und die Strafen sind abschreckend, so zahlt man z. B. in Rom 150 €. Der Unterschied zur Citymaut à la London, die von der europäischen Öffentlichkeit unbemerkt auch Bologna eingeführt hat, ist der Umstand, dass man sich eben nicht durch eine für sozial Schwache nicht leistbare Maut freikaufen kann und wirklich tolle Erfolge zu beobachten sind. Da kann Ursula „Atom-Uschi“ Stenzel nur neidvoll gen Süden blicken!

Neben dem bis hierher exemplarisch angeführtem Wirken der öffentlichen Hand gibt es natürlich einen zweiten und viel wichtigeren Faktor, der einigen der Unterschiede zwischen dem IV in Italien und Österreich zugrunde liegt: Die italienische Mentalität beim Übertreten von Verkehrsregeln. Möchte man das noch präzisieren, so könnte man mit dem Begriff „kollektive Intelligenz“ einen vorsichtigen Schritt in diese Richtung wagen.

Während der/die österreichische VerkehrssünderIn stets exzessiv und vor allem ohne Rücksicht auf andere sündigt, achtet der/die italienische

Gesinnungsgenosse/Gesinnungsgenossin (also: alle) meist penibel darauf, innerhalb gewisser Konventionen das Gesetz zu brechen. So ist es wichtig, andere nicht oder höchstens in jenem Ausmaß zu behindern oder zu gefährden, das ebenso von diesen zu erwarten ist. Dem gesamten System liegt eine in Österreich ungekannt hohe Aufmerksamkeit aller VerkehrsteilnehmerInnen zu Grunde. Zwei Beispiele sollen diesen Gedanken stützen:

In Mailand gibt es zahlreiche Straßenzüge mit „unnötig“ breiten Gehsteigen. In vielen dieser Straßen hat es sich durchgesetzt, zusätzlich zum „offiziellen“ Parkstreifen am Fahrbahnrand eine zweite Reihe von parkenden Autos direkt daneben auf dem Gehsteig zu bilden. Die Zufahrt erfolgt über den eben „unnötig“ breiten Gehsteig unter Berücksichtigung des „Hausherrenrechts“ der FußgängerInnen. Befinden die „Hausherren“ einen Straßenabschnitt für nicht teilenswert (also nicht „unnötig“ breit), so werden die wenigen „Eindringlinge“, die sich das nicht schon selbst gedacht haben, durch ein kompromissloses Abbrechen und Verbiegen von Seitenspiegeln, Antennen und Scheibenwischern ihrer Autos bestraft. Diese Strafmaßnahmen werden von den AutobesitzerInnen fast nie angezeigt und fast schon als gerecht empfunden.

Auf Überlandstraßen halten alle VerkehrsteilnehmerInnen ihr Fahrzeug so weit rechts wie möglich, wodurch zwischen den beiden Fahrstreifen in gegensätzlicher Richtung eine in beiden Richtungen nutzbare Überholspur entsteht. Gefährlich wird es lediglich dann, wenn AusländerInnen in Unkenntnis dieser „Regel“ in der Mitte der eigenen Spur fahren. Nicht umsonst ist die Staatsstraße zwischen Venedig und Ravenna einer der gefährlichsten Straßenabschnitte Italiens, denn hier sind vor allem im Sommer viele mittel- und nordeuropäische UrlauberInnen unterwegs.

Ähnliche Beispiele lassen sich mit der nur selektiven Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkungen und der für Außenstehende lediglich als „Sauhaufen“ erkennbaren koordinierten (Un-)Ordnung im Verkehrsfluss und in den Stauräumen vor Kreuzungen anführen.

Dass dieser kollektive Ungehorsam tatsächlich, wie in Italien oftmals behauptet, in der Bewältigung eines sehr hohen Verkehrsaufkommens und bei der Vermeidung von Staus der punktuell aber exzessiv zuwidergehandelten Obrigkeitshörigkeit (gepaart mit Egoismus) in Österreich überlegen ist, bleibt zu beweisen. Ob weiters der hohe Blutzoll auf Italiens Straßen durch die Fahrweise oder das wesentlich höhere Durchschnittsalter der Fahrzeuge zu erklären ist, bleibt ebenso unklar.

Die größte Unsicherheit herrscht jedoch bezüglich der Fortsetzung dieser Serie, denn ihr Autor beendet mit Monatsende sein Erasmusjahr in Italien. Gestärkt durch viele positive Rückmeldungen zu den bisherigen Teilen lässt sich nur der folgende Appell an all jene formulieren, die im nächsten Studienjahr Erfahrungen im Ausland sammeln dürfen: Lasst uns im Rahmen dieser Serie an euren Erfahrungen mit dem „Verkehr“ in eurem Gastland teilhaben!

Abschließend bleibt nur noch all jenen, die im Sommer nach Italien reisen, eine unfall-, komplikations- und streikfreie Zeit zu wünschen!

# Infrastrukturelle Grundversorgung

## Leistungs- & Kontrollverantwortung

---

Österreich ist eine freie Marktwirtschaft. Unternehmen dürfen eine Vielzahl an Produkten und Dienstleistungen frei am Markt anbieten und können dabei über Preise, Mengen und Verkaufsstandorte frei nach eigenem wirtschaftlichem Kalkül entscheiden. Davon ausgenommen sind (bzw. waren) Bereiche der infrastrukturellen Grundversorgung bzw. der so genannten Daseinsvorsorge.

Dabei handelt es sich um Güter, von deren Konsum ein überwiegender Großteil der Bevölkerung zwingend abhängig ist (unelastische Nachfragesituation). Es besteht ein allgemeiner Konsens darüber, dass derartige Güter von der öffentlichen Hand bereit gestellt werden sollten um eine flächendeckende Versorgung zu moderaten Preisen – im Vergleich zu den wesentlich höher angesetzten Monopolrenten eines privaten Anbieters - zu gewährleisten.

Schwieriger ist eine allgemein akzeptierte Einteilung, welche Güter nun genau in diese Kategorie fallen. So ist das mediale Echo sehr groß, wenn in der Peripherie Postämter geschlossen werden. Man stellt die Forderung, dass als infrastrukturelle Grundversorgung jeder Brief bis ins letzte Dorf ausgetragen bzw. auch dort aufgegeben werden kann. Für Lebensmittel oder Medikamente erhebt man diese Forderung nicht, obgleich bei einem direkten Vergleich wahrscheinlich eine Apotheke einen wesentlich höheren Stellenwert als ein Postamt einnehmen würde.

In Deutschland ging man eine Zeit lang davon aus, dass ein Autobahnanschluss zur direkten infrastrukturellen Grundversorgung zähle. Man beschloss, dass kein Ort Deutschlands es weiter als 25km bis zur nächsten Autobahnauffahrt haben sollte. Das Resultat ist ein sehr verästeltes baumartiges und sehr unwirtschaftliches Autobahnnetz.

In Österreich waren in den letzten Wochen vor allem Energieträger durch die angestrebte Fusion von OMV und Verbund in der Diskussion. Energie zählt wohl zu den Paradebeispielen eines Gutes zur Daseinsvorsorge. Man kann zwar leichter weniger Briefe schreiben, wenn Preise und Versorgungsqualität nicht mehr stimmen, heizen wird man weiterhin müssen (Autofahren anscheinend auch). Hier gibt es ein Verfassungsgesetz, dass eine 51% Mehrheit der öffentlichen Hand an den Landesversorgern (Strom) vorschreibt. Offensichtlich wäre eine private Führung dieser Bereiche aus wirtschaftlicher Sicht nicht uninteressant.

Es gibt auch Bereiche in denen Länder Minderheits-Anteile an Unternehmen aus eigenen wirtschaftlichen oder politischen Überlegungen halten. Wien und NÖ haben erst in den letzten Jahren ihre Anteile am Flughafen Schwechat durch eine teilweise Übernahme des Bundesanteils auf 40% erhöht.

Seit gut 15 Jahren wird gerne von einer Informationsgesellschaft gesprochen in der Internet und Telefonverbindungen von hoher Bedeutung sind. Wird mittelfristig jedes Dorf mit einer Glasfaserkabelleitung als infrastrukturelle Grundausstattung ausgestattet sein müssen? In Österreich hat die Telekom (Festnetz) einen österr. Kernaktionär. Mobilfunkbetreiber und Internetanbieter sind in privater Hand.

Die Schienen-Infrastruktur der ÖBB ist in staatlicher Hand. Privatisiert soll hingegen der Güterverkehr werden. Auch im Straßenbau gibt es in Österreich Privatisierungstendenzen. So wird die A5 die nächsten 30 Jahre von einem privaten Konsortium betrieben. Die Asfinag selbst befindet sich zu 100% in öffentlicher Hand.

Zusammenfassend ist der öffentliche Besitz an Infrastruktur bereitstellenden Unternehmungen im Rahmen der staatlichen Leistungs- und Kontrollverantwortung aus rechtlichen (z.B. Sperrminorität), wirtschaftlichen (gewinnbringende Bereiche) und politischen (z.B. Grundversorgung) Argumenten heraus zu begründen.

# Zurück in die Zukunft der Planung

---

## Stadtentwicklungsplan 2005

---

### **Ist der Stadtentwicklungsplan 2005 ein zeitgemäßes Instrument gegenüber neuen Herausforderungen in der Stadtentwicklung?**

Anfang des Jahres nahmen die Chefplaner der Stadt Wien im universitären Rahmen Stellung zum neuen Stadtentwicklungsplan (STEP). So ein ausgeglichenes Maß an wissenschaftlichem Rahmen, studentischer Mitarbeit und stadtplanerischer Anteilnahme findet man selten wie an jenem Abend. Beim Verfolgen der Podiumsdiskussion, an der neben universitären Vertretern diverser Institute aus dem In- und sogar Ausland, vor allem zwei führende Raumplaner von der MA 18, der Abt. für Stadtentwicklung und Stadtplanung der Stadt Wien teilnahmen, konnte der Zuhörer einen Blick in die Planungszukunft der Stadt bekommen.

Im Vorfeld lieferte die Präsentation studentischer Arbeiten einige Anregungen zur aktuellen Stadtentwicklung, ohne wirklich Neues zu Tage zu fördern. Das kann natürlich nicht als Kritik an der Arbeit der Studenten gewertet werden, schon eher als Indiz, dass der Wiener Stadtentwicklungsplan 2005 wenig an Innovativkraft sein eigen nennen darf. Dass derselbe allerdings schon ziemlich anders als seine zwei als gescheitert geltenden Vorgänger ist, war unschwer mitzubekommen. Die beiden Vertreter der Wiener Stadtplanung Thomas Madreiter und Kurt Mittringer ließen keine Gelegenheit aus um den Paradigmenwechsel vor dem anwesenden Planernachwuchs einzuläuten.

Nicht die Ordnungsplanung wäre mehr das Höchste der Gefühle, sondern endlich die Entwicklung voranzutreiben. Natürlich hat Thomas Madreiter recht, wenn er sich beklagt, dass man die traditionelle Festlegung von Bauvorschriften der Wirtschaft nicht leicht als Service verkaufen kann und bald als Verhinderer von ambitionierten Projekten dasteht. Die Analyse einer studentischen Projektgruppe bedenkend, wonach im Weltstadtvergleich mit Paris und Madrid einzig für Wien ein unumschränktes Positionierungsinteresse im weltweiten Standortwettbewerb feststellbar sei, ist die vorsichtige Betrachtung des neuen Planungsgedankens nichtsdestotrotz angebracht.

Wenn Madreiter seine Magistratsabteilung zu gerne in eine Zukunftsabteilung umfirmieren möchte darf man sich denn auch getrost fragen an welchen Kriterien diese zukünftige Entwicklung festgemacht werden soll. Sind die gängigen Planungskriterien schließlich erst einmal „der Zukunft“ geopfert worden, bleibt wenig woran sich die Planung dann noch orientieren kann. Gewiss sind manche Orientierungswerte und Baunormen seit jeher zu technokratisch gehandhabt worden. Allerdings bleibt unklar, was in Zukunft das Maß aller Dinge sein soll.

An diesem Punkt der Diskussion angekommen wird bei der Veranstaltung gern auf den Strategieplan verwiesen, welcher den STEP ergänzen soll. Außerdem ist laut den obersten Städteplanern die Bevölkerung zur Partizipation in Zukunft aufgerufen. Eine eingehende Berücksichtigung lokaler Ideen dürfte nicht zustande kommen, denn es sind regionale Manager vorgesehen, die sich wohl kaum etwas drein reden lassen werden. Diese könnten hingegen bald aus dem Pool der interessierten Zuhörerschaft an Raumplanern jenes Abends hervorgehen.

Vereinzelte Fragen der Orientierungslosigkeit seitens des anwesenden Universitätspersonals nach der Fundierung des neuen STEP wurden mit positiven Wachstumseinschätzungen in quantitativer Hinsicht begegnet. Der Paradigmenwechsel läuft also in Richtung Wachstum und das soll durch eine Orientierung an Großinvestoren, so Kurt Mittringer, erreicht werden: „Schließlich kommt die PR der Stadt bei großen Investoren besser an als bei kleinen und mittleren Unternehmen.“

Darüber, dass der neue STEP auf der Höhe der Zeit wäre, gab es an jenem Abend eigentlich keinen Zweifel. Ob das allerdings nicht das einzige Niveau ist, das mit dem neuen STEP erreicht werden wird, ist hingegen noch mehr als fraglich. Schließlich sind 90 % (in Worten: Neunzig Prozent) aller Unternehmen in unserem Land immer noch kleine und mittlere Unternehmen, zeitgemäß hin oder her.

# Freiraum

Eine neue Rubrik!

---



Liebe Lehrende, Kollegen und Interessierte!

An dieser Stelle soll in zukünftigen Ausgaben unserer netten Zeitschrift eine neue Rubrik entstehen. Unter der Bezeichnung „Freiraum“ können wir uns jetzt vieles vorstellen. Zur Aufklärung des Mysteriums: Diese Seiten sollen zur Verfügung stehen um in Worte gefasste Gedanken auch anderen zugänglich zu machen.

Zur Anregung für die nächste Ausgabe: Alle Beiträge sind uns willkommen. Sei es, dass der Freiraum als Kummerkasten dient, Raum für Konstruktives oder Kreatives bietet, Theoretisches oder Praktisches zu Studium oder der Thematik der Planung allgemein hier stehen wird, ich schränke meinen Ideenfluss zugunsten der Kürze dieser Einführung nun ein. Im Forum auf der FS-Homepage finden sich immer wieder interessante Beiträge. Engagierte Autoren haben jetzt die Möglichkeit sich (auch anonym) etwas formeller Ausdruck zu verschaffen. Reaktionen werden wir auch gerne entgegennehmen und weiterleiten bzw. auf Wunsch veröffentlichen.

Der Aufruf: macht euch Gedanken und schreibt sie uns!

# Leserbriefe

Univ.-Prof. Dr. Bökemann

---

Univ.-Prof. Dr. Bökemanns Reaktion auf den Artikel über seinen verlorenen Zwilling (st.u.p.i.d. 01/06) macht den Anfang der neuen einzigartigen Leserbrief-Rubrik im st.u.p.i.d.

*„Lieber Herr STERNATH,  
liebe Studierende der Raumplanung,*

*für Ihr so nettes Gedenken meines 70. Geburtstags im „stupid 01/06“ bedanke ich mich herzlich. Daß Sie dabei einen mir bisher verborgenen Zwilling ausgeforscht haben, das sehe ich als eine (regional-)wissenschaftliche Leistung erster Ordnung an... wobei ich mich über Ihr Bemühen ebenso wie über das außerordentlich überzeugende Ergebnis Ihrer regio-physiognomischen Analyse gefreut habe.*

*Ich wünsche Ihnen allen, daß Ihnen zukünftig Ihre berufliche Umwelt ebenso viel Spaß macht, wie mir die meine; meine Berufsumwelt, die Sie alle ja wesentlich geprägt haben... und noch immer prägen.*

*Mit herzlichen Grüßen*

*Ihr (alter) Lehrer  
Dieter Bökemann“*

Was jetzt noch fehlt sind weitere Briefe (oder mails), Rückmeldungen, Kritik oder Lob von euch. Worüber bleibt euch überlassen: eine besonders gelungene LVA, schlechte Organisation an der Uni, eine spannende, empfehlenswerte Exkursion, der gute Kaffee in der Fachschaft... Wir freuen uns über jedes Lebenszeichen von euch, also: nehmt kein Blatt vor den Mund und schreibt uns, was euch durch den Kopf geht!

Umfassendere Beiträge und Gedankengänge finden natürlich nach wie vor auch Platz in einem eigenen st.u.p.i.d.-Artikel!!



# Bahnhofsserie

## Maribor

### **Wird die Bahnhofsoffensive den Ostblock jemals erreichen? oder Stunden der Erkenntnis in sozialistischen Prunkbars in Maribor / SLO**

Nach sehr anstrengenden, aber zweifelsohne auch sehr eindrucksvollen und erlebnisreichen Tagen „on the road“ im Rahmen der Exkursion zum P3 „Senza Confini“ im Mai 2006 stand uns mit dem Antritt der Rückreise von Ljubljana nach Wien das schwierigste Unterfangen der gesamten Tour überhaupt bevor: Aufgrund der Notwendigkeit einer etwas früheren Rückreise wurden wir von der uns vertrauten Gruppe getrennt und waren nun allein ... allein der Tristesse und den damit ständig lauernden Gefahren ausgesetzt.

Der erste Überlebenskampf begann bereits auf dem Streckenabschnitt Ljubljana – Maribor, auf welchem wir uns – unter Bedingungen extremer Luftknappheit – der Behändigkeit eines Schaffners ausgesetzt sahen, der sich beständig weigerte, seine Serbokroatischkenntnisse auch nur wachzurütteln ... Doch die multilingualen Fähigkeiten der beiden Metropolitans aus dem ehemaligen Ostblock konnten schlimmeres verhindern und die drohende Gefahr des Abdriftens in den noch tieferen Osten des kleinen Nachbarstaates gerade noch abwenden: Nach dem Wechseln des Waggons war die Weiterreise bis Maribor für unsere beiden Protagonisten lediglich ein Klacks.

Doch dann – gänzlich unverhofft – der Kulturschock: Umgeben von „Betonburgen“ sozialistischen Funktionsbaus der Ära Tito. Der Bahnhof selbst – für alles gewappnet, komme, was wolle: Sage und schreibe neun Schalter, von denen immerhin einer ist besetzt ist. Der obligatorische Kaffeeautomat (aber man geht auch hier auf Nummer sicher und hat ihn vergittert ... denn, wer weiß, was kommt ...). Reges Treiben?! (der Ansturm der Drängenden in den Westen scheint kaum bewältigbar ...) ... nun ja, ein andermal vielleicht ... derzeit stehen unsere beiden Protagonisten ziemlich einsam in den ehrwürdigen Hallen.



Bemerkenswert die Kooperationsbereitschaft der heimischen Wirtschaft: Das Café am Bahnhofsvorplatz – sauber, schnelles Service, junges, äußerst zuvorkommendes Personal, große Cappuccinos, Eissorten, wie sie sich selbst anspruchsvolle Eisschleckermäuler kaum vorstellen können! Und der absolute Clou überhaupt: Zahlung in unterschiedlichen Währungen (Hälfte in Landeswährung SIT, Hälfte in Euro) ist möglich – grenzüberschreitendes Wirtschaften funktioniert also doch!

Der Bahnhofsvorplatz ist zugleich Ort der „Out law“-Verkehrsteilnehmer (Umfahren von roten Ampeln, Gehsteig als Wendehammer, ...) ... informelle Lösungen der örtlichen Verkehrsregelung. Wahrlich, unsere Reise steht unter einem Glücksstern: wir befinden uns unmittelbar am Puls der Stadt!



Modisch on top auch die Zugbegleiter: in ihrer Doppelfunktion als Trendsetter und Bahnbeamte werden sie zu Symbolfiguren der gegenwärtigen und auch kommenden Modesaison. Schnittige in zartem Jasmin gehaltene Uniformen (farblich abgestimmt auf die dezent mintgrünen Vorhänge im Zugabteil). Apropos Zugabteil: Durchaus gewagte Farb- und Materialkombination – das blau-grau der ÖBB wird hier durch eine poppige Melange aus violett-jasmin-flieder-mint ersetzt. Prêt-à-porter, Mailänder Modenschauen und ähnliches werden ihr blaues (oder eher jasminfarbenes?!) Wunder erleben!



Auf jeden Fall als absolut sehenswert einzustufen sind die auf äußerst faszinierende Weise sich selbst bildenden Fresken entlang der prunkvollen und monumentalen Gebäudefront des Bahnhofs, dieser – ohne Frage – zentralen Drehscheibe des transeuropäischen Bahnverkehrsnetzes. Die eben beschriebenen Fresken im Zusammenhang mit den tropfsteinigen Fortsätzen an Stellen, die das Gebäude eigentlich zusammenhalten sollen, und die dem unaufmerksamen Besucher im wahrsten Sinne des Wortes „ins Auge stechen“, machen anderen nationalen Attraktionen, wie z. B. der Grotte von Postojna, ernsthafte Konkurrenz und stellen die junge Stadt somit vor eine wirkliche Zerreißprobe: Kann durch Planerhand die ruinöse Konkurrenz solcher Attraktionen und der damit zusammenhängende abnehmende Grenznutzen des Optionswertes abgewendet werden?!

**Wo das ist:**

Maribor Hauptbahnhof (und einziger Bahnhof?), Slowenien, ca. 15 km vor der österreichischen Grenze

**Umsteigemöglichkeiten:**

nach Ljubljana, Krško, Kranj, ...

**Woher man den Ort sonst kennt:**

Maribor eben ...

---

**Was gut ist:**

endlich allein ... entspannte 60 min bis zum Anschlusszug ..., gänzlich neue Möglichkeiten der Verkehrsabwicklung aufgedeckt ..., nettes Café mit Sack und Pack bestens erreichbar

**Was schlecht ist:**

hm ... eigentlich nichts

---

**Bahnhofslokal:**

nettes Bahnrestaurantsrestaurant mit Appetit anregenden Hotdogs; unsere Empfehlung jedoch, das Café am Vorplatz

**Publikum:**

im Bahnhof ... niemand da ...; im Café: Reisende junge und alte, Einheimische junge und alte ... gute Mischung

---

**Kulinarische Empfehlung:**

der Hotdog muss trotzdem probiert werden; ansonsten natürlich: das Eis!

**Besonderheiten:**

Café akzeptiert Mischwährungen; vergitterter Kaffeeautomat?!

**Öffnungszeiten:**

Immer?!

**Bedienung:**

sehr zuvorkommend, schnell, dynamisch, multilingual bewandert, ...

---

**Sehenswürdigkeiten:**

Tropfsteine und Fresken; ein bisschen Flair aus alten Zeiten

**Einrichtung:**

eher spartanisch – keine Bänke (Stiegen einzige Sitzgelegenheit im Bahnhof), vergitterter Kaffeeautomat, Selecta-Automat, eine Trafik, immerhin: Fahrradständer und Schließfächer

**Absolute „Don'ts“:**

Bahnbeamte um Auskunft bitten

---

# Sudoku-Rätsel & Fun-Zone

**leicht**

	3							
	6		1	5				2
			9				4	
3		2		1			6	9
	1	6			2			
			4					
			2			4		
		4				3		5
2			6		9	8	1	

**mittel**

		5			7			
3		1	2	5				
2				3				9
		6						
				7	9	4		
7		3		4		1		
						2		
				2			1	4
				1		8	3	5

**schwer**

5		4						
2	1				6		4	3
								7
					3	6	2	
				6	8	3	1	5
					4	8		
	8	2			1			
				3		2		
3		1						

**sehr schwer**

						5		
	1	3	5			7		2
		7			4		8	1
	4							
		6					1	
				1	8		6	9
		1	3		7		2	8
	2							
		4	2		5			

Hier die Lösung des Sudoku-Rätsels aus der letzten Ausgabe 01 / 2006

3	6	2	1	5	4	8	9	7
8	7	4	6	9	3	1	5	2
1	9	5	8	2	7	3	4	6
5	3	9	2	1	6	7	8	4
6	1	8	4	7	9	2	3	5
2	4	7	5	3	8	9	6	1
9	2	1	3	6	5	4	7	8
4	5	3	7	8	1	6	2	9
7	8	6	9	4	2	5	1	3





DER TIERSCHUTZ MACHT FORTSCHRITTE.  
NUMMER 30287 HAT FREIGANG



# i M P R E S S U M

*ST.U.P.I.D.*

Studierende und Professoren in Diskussion  
Studienrichtungszeitung der RaumplanerInnen

---

MEDIENINHABER UND VERLEGER  
**HochschülerInnenschaft der Technischen Universität Wien**

HERAUSGEBER  
**Fachschaft Raumplanung**

---

## **REDAKTION**

Chefredakteur: Fabian Fessler  
Verfasser: Camilla Chlebna, Juliane Grosze, Christian  
Fertner, Fabian Fessler, Raphael Linzatti, Peter  
Matzanetz, Stephanie Radon, Leopold  
Schefcik, Felix Sternath, Rainer Tatic, Gregory  
Telepak

---

## **ANSCHRIFT**

ST.U.P.I.D. c/o Fachschaft Raumplanung,  
Wiedner Hauptstraße 8-10, 1040 Wien

## **TELEFON**

01 / 58801 – 49557

## **E-MAIL**

fsrpl@mail.zserv.tuwien.ac.at

## **HOMEPAGE**

<http://www.raumplanung.htu.at>

---

Die Artikel geben die Meinungen der VerfasserInnen wieder, diese sind also selbst Ansprechpartner für Kritik, Lob oder dergleichen.

Die Redaktion setzt sich für jede Ausgabe neu zusammen, grundsätzlich wird jeder Artikel veröffentlicht, sofern er namentlich gekennzeichnet ist und ihn die Redaktionsmitglieder nicht mehrheitlich ablehnen. Die nächste Redaktionssitzung ist wie immer öffentlich und wird rechtzeitig bekannt gegeben.

**ST.U.P.I.D.** ist durch Offenheit nach allen Richtungen, Unabhängigkeit gegenüber Personen und Institutionen sowie der Verpflichtung gegenüber der/m LeserIn bestimmt.

Jede/r, der/die in irgendeiner Weise mit Raumplanung und dem Raumplanungsstudium zu tun hat ist eingeladen und aufgefordert, an der Gestaltung von **ST.U.P.I.D.** teilzunehmen!