

S C H U L G E O G R A P H I E

FRITZ AURADA:

DIE ATLASBEILAGE ZUR WIRTSCHAFTSKUNDE ÖSTERREICHS — EIN NEUER WEG SCHULKARTOGRAPHISCHER DARSTELLUNG (mit einer Beilage)

Dem neuen Schulatlas für Hauptschulen und Unterstufen der Höheren Schulen des Verlages Freytag-Berndt und Artaria wurde erstmals eine Wirtschaftskunde Österreichs beigelegt. Im Folgenden soll nun versucht werden, die Gründe darzulegen, welche zur Beilage „Wirtschaftskunde Österreich“ führten und Darstellung, bzw. Methodik dieser Seiten umreißen.

Durch die Erweiterung der Schulgeographie zum Fach „Geographie und Wirtschaftskunde“ und dem Aufbau eines neuen, z. T. sehr unkonventionellen Lehrplanes ergab sich für eines der wichtigsten Lehr- und Lernmittel, dem Schulatlas, die Notwendigkeit und Möglichkeit, aus seinem bisher etwas engen Rahmen herauszutreten. Wieweit dies im Atlas selbst erfolgt ist, zeigt die Besprechung von F. PRILLINGER im Heft II/III 1966 (S. 315—324).

Mit der Beilage zur Wirtschaftskunde ist der Schritt aus der kartographischen Ebene der „thematischen Karten“, welche in den Schulatlanten mit Recht immer mehr tonangebend werden, in eine andere Darstellungsebene versucht worden. Ein Schritt, der — so konsequent — erstmalig ist und die Möglichkeit bietet, das dem Geographieunterricht neu zugeordnete Fachgebiet der Wirtschaftskunde in dieser Form am ehesten zu erschließen.

Da die Wirtschaftskunde ein „s ch u l a u t o n o m e s F a c h“ (H. KLIMPT) darstellt, umfaßt sie nicht nur Teile der Volkswirtschafts- und Betriebswirtschaftslehre, sondern besitzt einen gewichtigen Anteil aus der Soziologie und ist wesentlich in der Wirtschaftsgeographie verankert. Darüber hinaus wird von A. MEIER im Kommentar zum österreichischen Hauptschullehrerplan in den einführenden Worten zum Fach Geographie und Wirtschaftskunde besonders betont, daß es mit der bisherigen Wirtschaftsgeographie nicht getan ist, allerdings die Wirtschaftskunde vorläufig noch einer Systematik entbehrt. Dies und der berechtigte Wunsch (H. KÄFER), daß sich die Wirtschaftskunde — einmal in den neuen Lehrplan eingeführt — auch bald im Lehrbuch und anderen Lehrmitteln manifestiere, mußte folgerichtig zum Versuch führen, auch mit bisher ungewöhnlichen Mitteln einen neu aufgebauten Schulatlas in stand zu setzen, den methodischen und inhaltlichen Wünschen gerecht zu werden.

Eine Sichtung der bisher dazu erschienenen Bücher und Zeitschriftenaufsätze läßt — wie zu erwarten — zwei Richtungen erkennen: Einerseits das Bemühen, die Lehrkräfte in die noch nicht gefestigte Methodik des erweiterten Faches einzuführen: Z. B. F. PRILLINGER, Geographie und Wirtschaftskunde als Wissenschaft und Unterrichtsfach, Erziehung und Unterricht 1964/7; Geographie und Wirtschaftskunde, Österr. Pädagogische Warte 1965/5—6; H. KÄFER u. R. BAMMER, Unterrichtsmodell zum Gegenstand Geographie und Wirtschaftskunde, Österr. Volkswirt. Gesellschaft. Andererseits die Versuche, in steigendem Maße Informationsmaterial über Teilgebiete des

INHALTSGLIEDERUNG DER BEILAGE

- Energiewirtschaft**
 Primärenergieverbrauch
 Elektrizitätserzeugung
 Stromerzeugung u. -verbrauch 1966
 Stromerzeugung (internat. Vergleich)
 Verbrauch der elektrischen Energie
- Industrie**
 Industrie-Index (Entwicklung)
 Entwicklung der Industrieproduktion (internat. Vergleich)
 Erzeugung ausgewählter Industriegüter
- Verkehr**
 Anteil der Verkehrsträger am internat. Güterverkehr
 Durchfuhrverkehr auf Strecken der ÖBB 1966
 Frachtaufkommen der Bahnhöfe 1966
 Ölleitungen und Raffineriestandorte in und um Österreich
 Donau-Güterverkehr
 Luftfrachtverkehr
 Passagierverkehr der österr. Flughäfen
 Internat. Flugverkehr 1966 (Wien-Schwechat)
 Flugplatz-Verkehr (europäischer Vergleich)
 Motorisierung
- Fremdenverkehr**
 Fremdenverkehr — Übernachtungen (Entwicklung)
 (Inländer — Ausländer)
 Fremdenverkehr — gemeldete Fremde (Entwicklung)
 (Inländer — Ausländer)
 Fremdenverkehr — Übernachtungen 1965/66 in den Bundesländern
- Außenhandel**
 Einfuhr nach Herkunftsländern
 Ausfuhr nach Bestimmungsländern
 Einfuhr nach Warengruppen
 Ausfuhr nach Warengruppen
 Seehäfen des Außenhandels
 Außenhandelsbilanz
- Nationalprodukt und Volkseinkommen**
 Entstehung des Volkseinkommens
 Das Bruttonationalprodukt
 Das Bruttonationalprodukt (internat. Vergleich)
 Das Volkseinkommen
 Volkswirtschaftlicher Kreislauf
- Lage und Größe**
 Österreich und seine Nachbarn
 Die Bundesländer
 Anteil Österreichs an den Großlandschaften
- Bevölkerung**
 Altersaufbau 1910—1961
 Mittlere Lebenserwartung der Neugeborenen
 Entwicklung der Gemeindegrößen
 Bevölkerungsbewegung in den Bundesländern
 Geburten-, Sterbe- und Eheschließungsrate
 Zu- und Abnahme der Bevölkerung 1951—1961
 Sprachliche Minderheiten (Kärnten, Burgenland)
- Bevölkerung im Wirtschaftsleben**
 Wirtschaftliche Zugehörigkeit der Bevölkerung
 Anteil der Berufstätigen an der Gesamtbevölkerung
 Sozialstruktur der Berufstätigen
 Arbeitslose und Arbeitslosenrate (März 1934, März 1967)
 Saisonalbeitslosigkeit (Land- u. Forstwirtschaft)
 Wien — Einpendler
 Burgenland — Auspendler
 Fremdarbeiter
- Land- und Forstwirtschaft**
 Betriebsgrößen der Landwirtschaft
 Flurbereinigung (Kommassierung)
 Bodennutzung
 Mechanisierung in der Landwirtschaft
 Getreideanbau u. -ernte
 Hackfruchtanbau u. -ernte
 Viehhaltung
 Fleischwirtschaft
 Milchwirtschaft
 Deckung d. Lebensmittelverbrauches durch Inlandproduktion
 Holzanschlag (Holzausfuhr)
 Anteil der Holzarten
- Bergbau**
 Eisenerzabbau u. -verbrauch
 Graphitabbau u. -ausfuhr
 Magnesitabbau u. -ausfuhr
 Weltförderung (Magnesit, Graphit)
 Kohlenabbau
 Erdöl- u. Erdgaswirtschaft
 Verbrauchergruppen (Kohle, Heizöl, Erdgas)

neuen Fachgebietes der Schule zur Verfügung zu stellen. Dies erfolgt einerseits in den Fachzeitschriften wie „Erziehung und Unterricht“ oder „Österr. Pädagogische Warte“, andererseits in den Veröffentlichungsreihen, wie „Die Wirtschaft geht jeden an“ (Verlag für Geschichte und Politik, Wien), den seit 1958 erscheinenden „Geographischen Informationen“ (Verlag Freytag-Berndt) oder der Zeitschrift „Österreich in Geschichte und Literatur“ (Institut für Österreichkunde). Darüber hinaus bemühen sich die Österreichischen Kreditinstitute in ihren Monatsberichten, an Hand von Zahlenmaterial und Text, seit neuestem auch in Form von Diagrammen, Material zu liefern, das — nach entsprechender Sichtung — die Unterrichtsvorbereitung zweifellos erleichtert. Außerdem sind die „Monatsberichte d. Österr. Institutes für Wirtschaftsforschung“ und die „Statistischen Nachrichten“ des Statistischen Zentralamtes Fundgruben an Zahlenmaterial. Vereinzelt gibt es Veröffentlichungen, welche versuchen, das Kartogramm und Diagramm, bzw. die Bildstatistik in den Vordergrund der Darstellung zu stellen: Hierher gehören die „Harms-Arbeitsmappen“ und zwar Österreich, Österreich in der Welt, Fremde Erdteile (Paul List Verlag 1966), „Kennst Du Österreich“, herausgegeben vom Österr. Statistischen Zentralamt (Österr. Bundesverlag, 1956 u. 1966) und „Österreich, Land — Volk — Wirtschaft“ bearbeitet von L. SCHEIDL u. H. LECHLEITNER (Hirts Stichwortbücher, 1967).

Obwohl die verhältnismäßig große Zahl verschiedenster Veröffentlichungen die Bedeutung der Wirtschaftskunde besonders unterstreicht, bestehen in Verbindung mit der Herausgabe von Schulatlanten bisher kaum mehr als tastende Versuche, sich des neuen Stoffgebietes anzunehmen: So z. B. wenige Karten im Österreichischen Mittelschulatlas (Verlag Ed. Hölzel) seit 1961, wobei es sich zumeist um wirtschaftsgeogr. Angaben handelt und ein unkonventioneller Versuch, Karte, Blockbild und Diagramm zu kombinieren im Atlas „Unsere Welt, Atlas für Schulen“ (Verlag Velhagen und Klasing, Schroedel 1964) in der Bundesrepublik Deutschland.

Die hier umrissene Entwicklung in Lehrplan und Lehrstoff stellt weit gespannte Forderungen an den Schulatlas, die er offensichtlich in der herkömmlichen Form des Aufbaues allein nicht mehr zu lösen vermag. Der Verfasser hat bereits 1966 in einer Arbeit über „Bedeutung und Eigenständigkeit der thematischen Kartographie im Rahmen der Schulatlanten“ angeregt, Diagramm, Kartodiagramm und Kartogramm mit zur Darstellung wirtschaftlicher Sachverhalte in einer Atlasbeilage heranzuziehen. Mit der vorliegenden Beilage zur „Wirtschaftskunde Österreichs“ betrat der Verlag Freytag-Berndt durchaus Neuland, sowohl was die Methodik als auch die Darstellungsart und Inhaltsgestaltung betrifft. Zielsetzung mußte es sein, in engster Verbindung mit den zahlreichen thematischen Karten des Atlases durch den Einsatz auch anderer visuell einprägsamer Mittel die Wirtschaftskunde Österreichs dem Unterricht erschließen zu helfen.

Die Beilage zur Wirtschaftskunde Österreichs — das sei vorweggenommen — kann und soll nur den Rahmen zum Unterricht im Fach Wirtschaftskunde geben und damit die wesentlichen Grundtatsachen für Lehrer und Schüler vor Augen führen. Eine vollständige Erfassung der wirtschaftskundlichen Faktoren ist aus Umfanggründen weder möglich noch erwünscht, da sie den Unterricht leicht in enge, vorgeschriebene Bahnen zwingen könnte. Eine zusätzliche Schwierigkeit besteht darin, daß der Bereich des Faches abgetastet, aber keineswegs noch endgültig festgelegt ist.

Der Aufbau der Wirtschaftskunde-Beilage wird von eini-

gen Grundsätzen bestimmt, welche auch die Darstellungsmethode festlegen: Die Beilage ermöglicht es, über den Atlasrahmen hinaus — ohne methodischen Bruch in der kartographischen Darstellung — auf einer „zweiten graphischen Ebene“ die Faktoren Zeit und Entwicklung mit einzubeziehen. Damit rückt die Dynamik des Wirtschaftsgeschehens Österreichs in den Vordergrund. Im Atlas selbst wird die Darstellung in den thematischen Karten vom „Lageprinzip“, kombiniert mit Quantitätsangaben, bestimmt. Damit wird die topographische Lage einer Wirtschaftsaussage maßstabentsprechend festgehalten; das bedeutet aber, daß nur stark schematisierte Bildsignaturen oder geometrische Signaturen Verwendung finden können. In der Wirtschaftskunde-Beilage ergibt sich nun die Möglichkeit, über diesen vorgezeichneten Rahmen hinaus, auch auf andere Darstellungsarten überzugehen und das Diagrammprinzip heranzuziehen. Diagramm, Kartodiagramm und Kartogramm sind es, welche uns wirtschaftskundliche Sachverhalte in graphischer Form näherbringen und damit neue Dimensionen erschließen. Dabei bedarf es kaum eines zusätzlichen Textes.

Aus unterrichtsmethodischen Gründen führt dies zur Form der „Beilage“. Nur so erscheint es möglich, miteinander eng verknüpfte und sich ergänzende Sachverhalte von thematischer Atlaskarte und Beilage einander gegenüberzustellen und damit die länderkundliche und wirtschaftskundliche Zusammenschau zu erleichtern, wenn nicht manchmal überhaupt erst zu gewährleisten.

Die Beantwortung einer Reihe von Fragen ermöglicht am ehesten näheren Einblick in die Darstellungsmethoden:

1. Warum beschränkt sich die Beilage auf Österreich?

Bei einem Umfang von 16 Seiten konnten zwei Wege der Darstellung gewählt werden: Einerseits von jedem etwas zu bringen, d. h., Österreich und seine Nachbarn sowie Europa nur in wenigen Beispielen zu behandeln und die Weltwirtschaft zu streifen und damit ein mehr als lückenhaftes Bild zu vermitteln; diese Methode wäre so wenig wirklich „exemplarisch“, wie ein Unterricht in Geographie und Wirtschaftskunde, der aus Zeitnot in letzter Minute dem Schüler nur „exemplarische Bruchstücke“ vermittelt. Oder aber zu versuchen, die Wirtschaftskunde Österreichs in wesentlichen Tatsachen ohne schwerwiegende Lücken darzustellen. Man hat diesen zweiten Weg gewählt, da er es ermöglicht, ein Wirtschaftsgefüge in seinen „Bausteinen“ geschlossen vor Augen zu führen. Darüber hinaus wird laut Lehrplan Österreich wiederholt unterrichtet und seine wirtschaftskundlichen Aspekte verdienen — im Sinne einer intensivierten Heimatkunde — besondere Beachtung.

2. Warum wurde eine graphische Ausdrucksform gewählt?

Texte und reine Zahlenangaben sind bewußt in den Hintergrund gedrängt, da sie zur Festlegung wirtschaftskundlicher Aussagen wohl anwendbar, aber der visuellen Darstellungskraft von Diagramm und Kartogramm bei weitem unterlegen sind. Die Umsetzung umfangreicher, oft unübersichtlicher Zahlentabellen in graphische Darstellungsformen führt wesentlich rascher zur Erfassung des Wesentlichen. Von 84 Einzeldarstellungen sind 52 Diagramme (62%), 17 Kartogramme, bzw. Kartodiagramme (20%). Nur 15 Tabellen (18%) ergänzen die graphischen Darstellungen. Dabei sind die Diagramme vorwiegend der Wiedergabe von Wirtschaftsfakten des gesamten Staatsgebietes vorbehalten. Kartogramm und Kartodiagramm ermöglichen es einerseits, die wirtschaftlichen Sachverhalte der einzelnen Bundesländer darzustellen, andererseits, die Ver-

kehrssituation Österreichs zu kennzeichnen. Die tabellarischen Angaben werden zumeist zu Vergleichen mit dem Ausland herangezogen oder dann verwendet, wenn damit Zahlenangaben leicht überschaubar bleiben.

Darüber hinaus wird so zweckentsprechend mit der graphischen Darstellung der Wirtschaftskunde-Beilage die kartographische Darstellung der thematischen Atlaskarten unterstützt und in ihrer Aussage ergänzt.

3. Wieweit konnten eng zusammengehörige Sachverhalte gemeinsam zur Darstellung gebracht werden?

Diese Forderung nach „begrifflicher Kombination“ — ein Postulat, das ebenso für die thematische Atlaskarte gilt — scheint im Wesentlichen erfüllt zu sein. Typische Beispiele finden sich, um nur einige zu nennen, in der Kombination von Erwerbstätigen und den erhaltenen Personen bei der wirtschaftlichen Zugehörigkeit der Bevölkerung (Seite 4), in den Betriebsgrößen der Landwirtschaft nach Anzahl und Fläche (Seite 6), in der Koppelung der Anzahl der land- und forstwirtschaftlichen Arbeiter mit der Mechanisierung der Landwirtschaft (Seite 7), in der Verknüpfung des Holzeinschlages mit der Holzausfuhr (Seite 9), der Verbindung von Graphit- bzw. Magnesitabbau mit ihren Ausfuhrbildern (Seite 9), im Kohlenabbau und seiner Beschäftigtenzahl, in der Erdöl- und Erdgasförderung, kombiniert mit der inländischen Raffinerieproduktion (Seite 10), in der Verbindung der Industriegesamtproduktion mit der Arbeitsproduktivität (Seite 11) oder der Verknüpfung von Motorisierung und im Straßenverkehr verunglückter Personen (Seite 14).

4. Wie weit ist die Forderung nach exemplarischer Darstellung erfüllt?

Als Voraussetzung jeder beispielhaften Wiedergabe mußte gelten, daß es sich einerseits um besonders typische Erscheinungen handelt, andererseits eine vollständige Gesamtdarstellung nicht durchführbar erscheint. Einige Beispiele dazu: Sprachliche Minderheiten, Kärnten, Burgenland (Seite 4), Einpendler und Auspendler am Beispiel Wien und Burgenland (Seite 5), Flurbereinigung Aderklaa, N.Ö. (Seite 6), Stromerzeugung und -verbrauch im Rahmen eines Jahres und Verbrauchsbild der elektrischen Energie (Seite 10), Sitzplatzangebot und Ausnutzung des internat. Flugverkehrs Wien-Schwechat (Seite 13).

5. Wie weit wurde der föderalistischen Struktur Österreichs Rechnung getragen?

Soweit die einzelnen Bundesländer im Rahmen des Wirtschaftslebens besondere Eigenart und Eigenständigkeit besitzen, mußte dieser Sonderstellung Rechnung getragen werden. In solchen typischen Fällen wird die Darstellung Österreichs durch zusätzliche Kartogramme oder Diagramme der Bundesländer ergänzt und so die Individualität der einzelnen Länder in den Vordergrund gestellt. Einige Beispiele dazu: Altersaufbau der Bevölkerung (Seite 2), Entwicklung der Gemeindegrößen und Bevölkerungsbewegung (Seite 3), Wirtschaftliche Zugehörigkeit der Bevölkerung (Seite 4), Betriebsgrößen der Landwirtschaft (Seite 6), Bodennutzung (Seite 7), Viehhaltung (Seite 8), Holzeinschlag (Seite 9), Flughäfen Österreichs (Seite 13), Fremdenverkehr (Seite 14).

Abgesehen von den miteinander in enger Beziehung stehenden graphischen und tabellarischen Darstellungen der Beilage selbst, kann — wie bereits erwähnt — die volle Aussagekraft erst erreicht werden, wenn engste Sachverbin-

Luftbilder

Vergletscherte Zentralalpen
Kalkhochplateau (Seite 6)
Flyschalpen
Mittelgebirge (Seite 7)
Westl. Alpenvorland (Seite 10)
Steirisches Hügelland
Pannonisches Tiefland (Seite 11)
Granit-Gneishochland (Seite 12)

Beilage zur Wirtschaftskunde

Lage und Größe (Seite 2)

Österreich u. seine Nachbarn

Die Bundesländer

Anteil Österreichs an den Großlandschaften

Bevölkerung (Seite 2—4)

Altersaufbau
Bevölkerungsbewegung
Geburten-, Sterbe-, Eheschließungs-
raten
Zu- und Abnahme der Bevölkerung

Sprachliche Minderheiten
(Kärnten, Burgenland)

Land- u. Forstwirtschaft (Seite 6—9)

Bodennutzung
Mechanisierung d. Landwirtschaft
Getreide u. Hackfrucht (Anbau u.
Ernte)

Viehhaltung, Fleisch- und
Milchwirtschaft

Themat. Atlaskarten

Mitteleuropa, Bevölkerungsdichte
(Seite 56)
Mitteleuropa, polit. Gliederung 1914,
1937, 1945 (Seite 56)

Österreich, polit. Gliederung
(Seite 39)
Österreich, Territorialentwicklung
(Seite 38)

Österreich, Geologie (Seite 30—31)
Österreich, Oberflächenformen
(Seite 40)

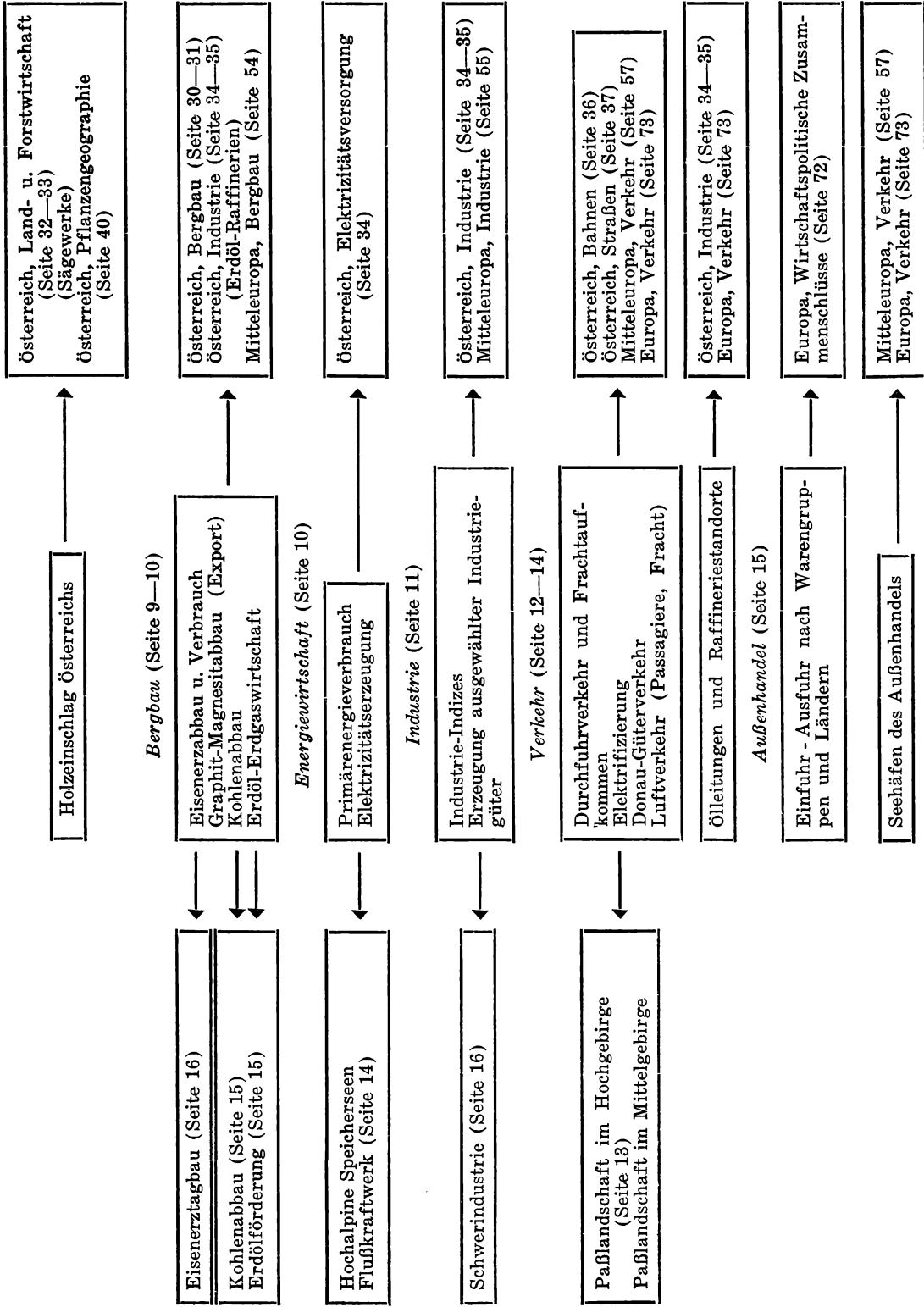
Österreich, Bevölkerungsdichte
(Seite 34—35)

Mitteleuropa, Sprachen (Seite 57)

Österreich, Land- u. Forstwirtschaft
(Seite 32—33)

Österreich, Land- u. Forstwirtschaft
(Seite 32—33)
Verteilung d. Rinderrassen (Seite 32)

Bei nahezu allen Luftbildern Hin-
weise auf Land- u. Forstwirtschaft,
Nutzung des Raumes, Betriebs- u.
Flurformen, bzw. vorherrschende An-
baufürchte



dung zwischen Beilage und Atlas hergestellt wird. Diese inhaltlichen Querverbindungen zu den Atlaskarten scheinen so wesentlich, daß sie in schematischer Form hier kurz umrissen werden. Die Beispiele erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sondern weisen nur auf Möglichkeiten hin. Dabei ergeben sich nicht nur Querverbindungen zu den thematischen Karten des Atlas, sondern auch zu den Luftbildern österr. Landschafts- und Wirtschaftsräume.

Nach wie vor aber muß es Aufgabe des Lehrers sein, entsprechend seiner persönlichen Lehrmethode, der zur Verfügung stehenden Stundenanzahl und im Hinblick auf die ihm anvertrauten Schüler das vorgelegte und sachlich aufbereitete Material zu verwenden. Dabei werden eigene Schwerpunkte zu setzen, anderes in den Hintergrund zu schieben oder einige Sachverhalte in ihrer Darstellung zu erweitern sein. Es kann nicht Aufgabe der Beilage zur Wirtschaftskunde sein, dem Unterricht eine „Zwangsjacke“ anzulegen. Es soll vielmehr mit diesem methodisch aufgegliederten Material einerseits eine echte Hilfestellung für die Unterrichtsstunde, andererseits ein „exemplarisches Beispiel“, ein Grundkonzept, zur wirtschaftskundlichen Betrachtung anderer Länder oder Großräume gegeben werden.

Literatur (Auswahl)

(Die Angaben beziehen sich auf den gesamten Komplex Atlas-Karten und Beilage-Darstellung, da sie in der Literatur oft nicht voneinander getrennt werden können.)

- ARNBERGER, E.: Die Signaturenfrage in der thematischen Kartographie. Mitteilungen der Österr. Geogr. Gesellschaft. Bd. 105, 1963, Heft I/II. S. 202—234.
- Das topographische, graphische, bildstatistische und bildhafte Prinzip in der Kartographie. Internat. Jahrbuch für Kartographie. Bd. IV, 1964. S. 30—52.
- Die Grundprinzipien kartographischen Ausdruckes. In ARNBERGER, E.: Handbuch der thematischen Kartographie. Wien, F. Deuticke, 1966. S. 183—200.
- AURADA, F.: Moderne Haus- und Schulatanten — die kartographische Länderkunde der Gegenwart. Kartographische Nachrichten. 11. Jg., 1961, Heft 5. S. 129—140.
- Bedeutung und Eigenständigkeit der thematischen Kartographie im Rahmen der Schulatanten. Mitt. d. Österr. Geogr. Gesellschaft. Bd. 108, 1966, Heft I. S. 110—123.
- Eine neue „kartographische Landeskunde“ von Österreich. In: Österreich in Geschichte und Literatur. 11. Jg., 1967, Heft 5. S. 267—279.
- BORMANN, W. u. WEYGANDT, H.: Gedanken um die Entwicklung und Zukunft der Atlas-kartographie. Petermanns Geogr. Mitteilungen. 105. Jg., 1961, 3. Heft. S. 219—235.
- CREUTZBURG, N.: Zum Problem der thematischen Karten in Atlaswerken. Kartographische Nachrichten. 3. Jg., 1953, Heft 3—4. S. 11—12.
- FRENZEL, K.: Zur Frage des optischen Gewichtes von Signaturen für thematische Karten. Erdkunde. Bd. XIX, 1965, Heft 1. S. 66—70.
- HENNINGER, W.: Bildstatistik, ihre Bedeutung und Methoden. Allgemeines Statistisches Archiv. 24. Bd., 1934/35. S. 385—397.
- HEYDE, H.: Die Ausdrucksformen der Angewandten Kartographie. Kartographische Nachrichten. 11. Jg., 1961, Heft 6. S. 185—188.
- IMHOF, E.: Thematische Kartographie, Beiträge zu ihrer Methode. Die Erde. 93. Jg., 1962, Heft 2. S. 73—116.
- IMHOF, E.: Heutiger Stand und weitere Entwicklung der Kartographie. Kartographische Nachrichten. 12. Jg., 1962, Heft 1. S. 1—10.
- KÄFER, H.: Leitfaden zur Wirtschaftskunde II. Wien, Österr. Bundesverlag, 1967. S. 10.
- KLIMPT, H.: Einführung in die Volkswirtschaft. In: Einführung in die Grundlagen des Wirtschaftskunde-Unterrichtes. Pädagog. Inst. f. Niederösterreich, Wien 1966, S. 31.
- KRALLERT, W.: Die Karte, Beiträge zur Begriffsbestimmung und Abgrenzung. Internat. Jahrbuch f. Kartographie. Bd. III, 1963. S. 39—53.
- LOUIS, H.: Zum Problem der Wirtschaftskarte. Erdkunde. Bd. XIII, Heft 3. S. 231—234.
- MEIER, A.: Geographie und Wirtschaftskunde. In: Kommentar zum Österr. Hauptschullehrplan. Wien, Österr. Bundesverlag.
- MEINE, K. H.: Geographie und Kartographie bei der Gestaltung neuer Oberstufen-Atlanten. Kartographische Nachrichten. Jg. 1955, Heft 3. S. 12—18.
- Thematische Karten — Ausdruck angewandter Graphik. Der Polygraph. Jg. 1962, Heft 15. S. 1135.
- Zur Atlasgestaltung in Österreich. Allgem. Vermess. Nachrichten. 70. Jg., 1963, Heft 9. S. 356—373.
- MEYENEN, E.: Bauregeln und Formen des Kartogramms. Geogr. Taschenbuch 1951/52. S. 422—434.
- Einheit von Form und Inhalt der thematischen Karte. Geogr. Taschenbuch 1958/59. S. 534—540.
- Kartographische Ausdrucksformen und Begriffe thematischer Darstellungen. Kartographische Nachrichten. 13. Jg., 1963, Heft 1. S. 11—19.
- OGRISSSEK, R.: Die optische Wirkung von Signaturen in thematischen Karten. Vermessungstechnik. 15 Jg. Leipzig 1967, Heft 2. S. 71—75.
- OTREMBIA, E.: Kartographische Probleme der Kulturgeographie. Kartographische Nachrichten. 8. Jg., 1958, Heft 2. S. 41—46.
- Die Bezugsgrundlagen zur Darstellung wirt-

- schaftlicher Sachverhalte in Atlanten und Wirtschaftskarten. Kartographische Nachrichten. 11. Jg., 1961, Heft 3. S. 69—73.
- PFROMMER, F.: Der Begriff des Exemplarischen in der Schulgeographie. Kartographische Nachrichten. 11. Jg., 1961, Heft 1. S. 9—14.
- Der Beitrag der Atlaskartographie zur Vermittlung geogr. Wissens in unserer Zeit. Kartographische Nachrichten. 13. Jg., 1963, Heft 3. S. 83—84.
- Kartographische Probleme des ganzheitlich ausgerichteten Unterrichtes in der Schulgeographie. Kartographische Nachrichten. 16. Jg., 1966, Heft 6. S. 232—236.
- RUNGALDIER, R.: Wirtschaftskarten in Heimat- und Schulatlanten. *Mittel. d. Geogr. Ges. Wien.* Bd. 94, 1952, Heft 9—12. S. 334—339.
- SCHÄFER, O.: Die statistischen Verfahren und Darstellungsweisen in der Erdkunde und ihre pädagogische Bedeutung. *Geogr. Anzeiger.* 38. Jg., 1937, Heft 4. S. 73—78.
- SCHIEDE, H.: Wirtschaftliche Probleme und politische Ereignisse im Kartenbild. *Kartographische Nachrichten.* Jg. 1954, Heft 4. S. 16—20.
- SLANAR, H.: Die Methodik des österr. Mittelschulatlases. *Mittel. d. Geogr. Ges. Wien.* Bd. 94, 1952, S. 320—324.
- STOCKS, Th.: Fragen der thematischen Kartographie. *Petermanns Geogr. Mitteilungen.* 1955, 4. Heft. S. 309—317.
- WAGNER, J.: Zahl und graphische Darstellung im Erdkundeunterricht. *Geogr. Bausteine.* Heft 19. Gotha, Justus Perthes, 1931.
- Die Bildkarte: ein neues, wertvolles geogr. Lehrmittel. *Geogr. Rundschau.* 5. Jg., 1953, Heft 5. S. 198—199.

WALTER STRZYGOWSKI:

DISKUSSION MIT VERTEILTEN ROLLEN, VORGEFÜHRT AM THEMA „TRASSE DER AUTOBAHN SÜD“

(ein Beitrag zur Gestaltung eines modernen Arbeitsunterrichtes).

Die nachfolgenden Ausführungen stellen einen Vorschlag für Übungen in Geographie und Wirtschaftskunde, zugleich in Staatsbürgerkunde, Einfühlungsvermögen in verschiedene Denkweisen und berufliche Stellungen, demokratisches Verhalten und zur Schulung der Redegewandtheit, Mimik und Schlagfertigkeit dar. Im Seminar des Verfassers für Wirtschaftsgeographie und Raumordnung an der Hochschule für Welthandel haben sich Diskussionen mit verteilten Rollen gut bewährt. Solche Übungen lassen sich gewiß auch in den obersten Klassen der höheren Schulen veranstalten. Man braucht dazu ein aktuelles Thema, das schon vorher im Unterricht dargelegt wurde, dann ein bis zwei Stunden Zeit und etwas Vorbereitung von Seiten des Lehrers. Den Hergang der Übung können wir am besten an einem Beispiel schildern.

Der Lehrer hängt eine Wandkarte von Europa auf und heftet die Blätter 2 und 3 von Hölzels Straßenkarte 1 : 200 000 an eine an der Wand befestigte Dämmplatte. In dieser Karte hat der Lehrer die Varianten der Autobahn Süd mit verschiedenfarbigen Kabeln aus Plastik mittels Stecknadeln aufgesteckt. Jeder Schüler hat Seite 26/27 des Österreichischen Mittelschulatlases aufgeschlagen.

Der Lehrer verteilt nun die Rollen an die Schüler-Experten. Dabei nützt er die ihm wohlbekannten Begabungen und Interessen, vielleicht auch die Herkunft seiner Schüler entsprechend aus:

- Nr. 1 spielt den Landeshauptmann von Niederösterreich,
 2 den Landesplaner des Burgenlandes,
 3 den Leiter des Landesverkehrsamtes der Steiermark,
 4 den Bürgermeister von Mönichkirchen,
 5 einen Geschäftsmann aus Hartberg,
 6 einen Pfarrer aus Fürstenfeld,
 7 einen Badearzt aus Bad Tatzmannsdorf,
 8 einen Hoteldirektor vom Plattensee,
 9 einen Abgesandten der kroatischen Regierung in Zagreb,
 11 einen Abgeordneten zum Nationalrat aus Wien,
 12 einen Ministerialrat aus dem Finanzministerium in Wien.

Jeder dieser Herren ist verpflichtet, sich im Folgenden Notizen zu machen und später so gut als möglich seine Rolle zu spielen, indem er zu den Problemen Stellung nimmt. Jeder Redner ist verpflichtet, sich im ersten Satz seinen Zuhörern vorzustellen, indem er den Satz mit „Als ...“ beginnt. Zunächst übernimmt der Lehrer die Rolle eines österreichischen Ministers und spricht die folgende Einleitung, die wir hier gekürzt wiedergeben:

„Sehr geehrte Herren, als Mitglied der österreichischen Bundesregierung darf ich Sie zunächst herzlich begrüßen. Wie Sie alle wissen, wurde schon 1950 in Genf der Ausbau der Europastraße 7 von der Ostsee nach Italien beschlossen. Dann hat die Österreichische Bundesregierung den Entschluß gefaßt, diese Straße zunächst von Wien bis zur italienischen Grenze bei Tarvis in Form einer Autobahn auszubauen. Das Stück bis Wiener Neustadt ist fertig, weitere Stücke sind in Bau. Nun sind in letzter Zeit über den besten Verlauf der noch nicht festgelegten Teile der Autobahn Süd verschiedene Meinungen aufgetreten. Wir haben uns deshalb erlaubt, Sie, meine sehr verehrten Herren, zu dieser Aussprache auf dem Grazer Schloßberg einzuladen, damit wir heute aus berufenem Munde die verschiedenen Standpunkte und Interessen erfahren. Ich möchte namentlich die Herren aus den befreundeten Nachbarländern Ungarn und Jugoslawien besonders begrüßen und Ihnen für Ihr Erscheinen danken. Selbstverständlich dient diese Aussprache in erster Linie der gegenseitigen Information. Ich bin beauftragt, die Ergebnisse an die zuständigen Stellen in Wien weiterzugeben.“

Ehe wir die Diskussion beginnen, darf ich nochmals die Probleme kurz schildern: Wie bekannt, ist die Autobahn von Wien bis südlich von Graz in Bau. Sie finden die Orte Gleisdorf und Mooskirchen in Ihren Karten eingetragen. Die Strecke von Mooskirchen nach Klagenfurt wird gegenwärtig im Gelände festgelegt, dann ist das Stück bis Villach in Bau, den weiteren Verlauf über Tarvis und Udine bis Palmernova sehen Sie in dieser Europakarte hervorgehoben. Wie Sie sehen, habe ich das Stück zwischen Wiener Neustadt und Gleisdorf offen gelassen. Nur mit diesem Stück wollen wir uns heute beschäftigen. Es bestehen mehrere Planungen, diese Lücke zu schließen. Wir haben die verschiedenen Vorschläge in dieser Straßenkarte durch farbige Schnüre eingetragen. Wir wollen die Trasse durch Niederösterreich nach ihrer Farbe blau benennen, die östliche führt durch das Burgenland über den Sattel von Sieggraben, sie ist hier grün eingetragen. Zwischen der blauen und der grünen Trasse führt eine dritte, hier braun eingetragene Route über Hochneukirchen. Schließlich mehrern sich in letzter Zeit die Stimmen aus dem In- und Ausland, die eine Trasierung durch Ungarn befürworten.

Wir haben hier rote Schnüre vorbereitet, wollen aber unseren verehrten Gästen aus Ungarn nicht vorgreifen, sondern Sie bitten, die roten Schnüre selbst in der Karte dort zu befestigen, wo Sie die Autobahn vorschlagen und ausbauen wollen.“

Während der folgenden Sätze erhebt sich zuerst der Vertreter Ungarns wortlos und steckt eine rote Schnur von Katzelsdorf an Sopron vorbei, dann östlich Steinamanger, nördlich Fürstenfeld nach Gleisdorf. Nun kommt der Vertreter von Kroatien und steckt eine andere rote Schnur von Graz nach Maribor. Der Vorsitzende fährt inzwischen fort und schildert die verschiedenen Vor- und Nachteile der einzelnen Trassen. Er schließt mit der Aufforderung an die Zuhörer, ihre Bemerkungen möglichst kurz zu fassen. Nun erheben sich die Experten, treten, wenn nötig, an die Karte und sagen ihre Meinung. Diese

Meinungen soll der Lehrer vorher nicht mit seinen Schülern besprechen. Auf die Gefahr hin, daß einer entgleist oder aus der Rolle fällt, müssen hier eigene Leistungen der Schüler zur Geltung kommen. Wohl aber hat der Lehrer die Schüler schon vorher ermutigt, ihre Rollen nicht nur dem Inhalt, sondern auch der Form nach mit möglichster schauspielerischer Vollkommenheit zu spielen, es ist alles erlaubt, was zur Rolle gehört. Wir bringen Beispiele für gut und schlecht gespielte Rollen.

1. „Herr Minister, meine sehr geehrten Herren! Als Landeshauptmann von Niederösterreich stimme ich selbstverständlich für die blaue Trasse durch die Bucklige Welt. Angesichts der großen Schönheit der Alpenlandschaft und der erstklassigen Möglichkeiten einer künftigen Entwicklung des Fremdenverkehrs im Sommer und Winter kann kein Zweifel bestehen, daß die blaue Trasse den Vorzug verdient! Zwar wird der Höhepunkt Mönichkirchen, ein aufstrebender Wintersportplatz, nicht berührt. Dort haben wir ja schon vor Jahren dem Ausbau einer Umfahrung zugestimmt. Wir werden freilich im engen Pittental viele Opfer bringen müssen, dennoch bitte ich Sie, für die blaue Trasse zu stimmen, sie ist auch strategisch besser, weil sie vom Eisernen Vorhang entfernt führt.“

2. „Als Landesplaner des Burgenlandes muß ich meinem verehrten Vorredner widersprechen. Warum soll man die Autobahn in Niederösterreich auf 900 m Höhe hinaufziehen, wenn man im Burgenland wenig weiter östlich 600 m nicht zu übersteigen braucht? Zweck dieser Autobahn ist doch die Schnellverbindung der Ostsee mit der Adria, nicht die Erschließung der Buckligen Welt! Die Tieflage der grünen Trasse im Burgenland ist ein unschätzbare Vorteil. Denken Sie, wieviel Schneeräumgeräte eingesetzt werden müssen, um die Wechselstraße offen zu halten, wieviel Gefahren für alle Benützer würden künftig heraufbeschworen! Außerdem ist es ein Vorteil, wenn Schwerlastler und Fernfahrer die Erholungsräume umfahren und dabei zugleich 300 m „verlorene Steigung“ eingespart werden.“

3. „Als Sprecher des Landesverkehrsamtes der Steiermark möchte ich nicht für einen meiner geschätzten Vorredner Partei ergreifen, vielmehr halte ich es für notwendig, darauf aufmerksam zu machen, daß auch die bestehende Bundesstraße 17, die altberühmte und meist frequentierte Triesterstraße über den Semmering in Zukunft nicht ausgeschaltet, sondern zügig weiter ausgebaut werden soll. Das Burgenland verfügt ohnehin über die neu ausgebaute Eisenstädter Bundesstraße Nr. 50, die bisher keineswegs überlastet ist. Die Möglichkeiten zum Ausbau des Fremdenverkehrs reichen vom Semmering über den Wechsel bis nach Ungarn. Es erschiene mir dann richtiger, nicht möglichst viel Verkehr auf einer einzigen Autobahn zusammenzufassen, sondern jede der drei bestehenden Routen modern auszubauen. Die Autobahn reißt ihre Benützer im hundert-Kilometer-Tempo in die Ferne. Ein Fremder entschließt sich schwer, sie zu verlassen, zumal die Anschlußstellen nur weit verteilt sein können. Wir brauchen in unseren Erholungsgebieten eher Panoramastraßen mit vielen Zufahrten zu Unterküften und Gaststätten, Bergbahnen und Höhenstraßen. Die Autobahn für den Fernverkehr würde vielleicht gar nicht die erwarteten Vorteile bringen.“

4. „Als Bürgermeister von Mönichkirchen möchte ich zunächst unserem verehrten Herrn Landeshauptmann für die Erwähnung der Interessen meiner Gemeinde danken. Unser Ort nimmt in den letzten Jahren einen großen Aufschwung. Durch den Ausbau der Umfahrung haben wir die Erholbarkeit wieder hergestellt. Durch den Ausbau von Sessellift, Autostraße und künftig vielleicht

auch Bergbahn wird das Wechselgebiet immer wichtiger, jedes Jahr kommen mehr Deutsche zu uns. Daher sind wir auf die Erschließung durch die Autobahn angewiesen, sonst können wir unsere neuen Anlagen nicht amortisieren.“

5. „Meine Herren, ich bin nur ein einfacher Geschäftsmann aus Hartberg. Früher hat man Gemischtwarenhandlung gesagt, heute nennen sich viele Supermarket. Mir kann es eigentlich gleich sein, ob die blaue oder die grüne Trasse ausgebaut wird, denn beide gehen ja nahe von Hartberg wieder zusammen. Wichtig ist aber, daß wir von dieser Stelle hier — er zeigt auf den Bogen bei Hartberg — eine ordentliche Zufahrt zu unserer Stadt bekommen, sonst haben wir von der Autobahn nur den Lärm und Gestank, aber keine Vermehrung der Besucher unserer Stadt, an der wir dringend interessiert wären. Wir haben doch viele Sehenswürdigkeiten zu bieten, zum Beispiel den berühmten romanischen Karner ...“

Der Vorsitzende unterbricht ihn und erteilt durch eine Handbewegung dem nächsten das Wort.

6. „Verzeihen Sie, daß ich als Pfarrer von Fürstenfeld in dieser illustren Versammlung von Sachverständigen auch das Wort ergreife. Ich muß ehrlich gestehen, daß ich froh bin, wenn die Autobahn zehn Kilometer von Fürstenfeld entfernt — er zeigt die Stelle — in das Tal der Ilz einbiegen soll. Eine Autobahn ist doch nicht nur für die Fremden da, sondern auch das ganze Jahr lang für die Einheimischen. Die Folge ihres Ausbaues wird sein, daß noch mehr Menschen aus der Oststeiermark und dem Südburgenland nach Wien und Graz fahren werden. Zuerst nur über das Wochenende, aber später werden sie abwandern, wie schon viele andere vor ihnen. Der Autobahnbau mag im Großen gesehen ein Segen sein, für unser armes Grenzland sollte man sich nicht zuviele Vorteile davon versprechen. Mit der fortschreitenden Motorisierung denken die Leute doch nur mehr an ihren Lebensstandard. Jeder will ein Auto, keiner denkt mehr an höhere Güter.“

7. „Als Arzt in Bad Tatzmannsdorf stimme ich Ihnen, Hochwürden, zu. Zwar hat ein Heilbad größtes Interesse am Ausbau der Autobahn Süd, die uns zusätzliche Badegäste aus der Ferne bringen wird, aber auch wir haben ein Interesse daran, daß diese Straße nicht zu nahe an Tatzmannsdorf vorbeiführt, damit der Kurbetrieb nicht gestört wird. Eine gute Verbindung zu einer nahen Anschlußstelle ist unser Hauptwunsch.“

8. (Spricht mit ungarischem Akzent.) „Der Balaton See ist das wichtigste Erholungsgebiet in Ungarn. Wir haben dort großes Interesse an guten Verbindungen mit Wien und Deutschland, auch mit Graz und Italien. Vergessen Sie nicht, meine Herren, daß noch vor 60 Jahren ein großer Teil der Gäste aus Ungarn nach der Steiermark und nach Kärnten kam, über Bahnen und Straßen entlang den Ufern des Balaton. Sie werden sagen: ja, aber jetzt haben Sie den Eisernen Vorhang! Meine Herren, Eisen rostet! Warum wollen Sie Österreicher eine europäische Fernverbindung durch die Alpen bauen, wo jeder Kilometer das dreifache bis zehnfache kostet, im Vergleich zu den Baukosten in der ungarischen Ebene? Wir in Ungarn würden die Autobahn gerne von der Grenze bei Sopron weiterführen, wie ich hier durch die rote Linie in der Karte gezeigt habe und sie über Szombathely — Sie sagen Steinamanger, nicht wahr? — wieder zurückleiten nach Graz. Daß wir dann bei Körmend eine Autobahn zum Plattensee anschließen, kann für die benachbarten Alpenländer nur günstig ein. „Durch die Alpen zum Balaton“ kann ein Werbeslogan werden in der Zukunft, bitte schön. Außerdem brauchen sie in der ungarischen Ebene keine Sorge zu haben

mit Schnee und Eis, auch nicht wegen strategischer Lage. Sie ersparen auch viel Geld, wenn Sie diese Strecke hier von Ungarn bauen lassen, es wird bei uns viel weniger kosten. Vor ein paar tausend Jahren ist schon die Bernsteinstraße diesen Weg gegangen und dann die Römerstraße von Aquileia über Savaria—Steinamanger — nach Vindobona! Ich danke, meine Herren!“

9. „Herr Präsident, meine sehr geehrten Herren! Ich danke für die freundliche Einladung zu dieser Diskussion. Die Regierungen der Volksrepubliken Kroatien und Slovenien sind an der Trassierung der künftigen Autobahn E 7 von der Ostsee über Wien zur Adria sehr interessiert. Bedenken Sie, daß die erste moderne Straße in dieser Richtung, die Triesterstraße über Graz, Maribor, Ljubljana nach Triest gebaut wurde, später dann die Bahnlinie Donau—Sava—Adria. Von diesen beiden Verkehrslinien wurden später die ersten modernen Wege nach Kärnten gebaut. Die natürlichen Bedingungen für den Bau von Transeuropa-Straßen sind im Osten viel besser als in den Alpen, das hat man in Österreich seit seiner engeren Verbindung mit dem Westen nun vergessen.

Österreich will jetzt ein Arrangement mit der EWG treffen, wir suchen aber ebenfalls enge Verbindungen mit dieser Wirtschaftsgemeinschaft. Seit man ohne Paßvisum nach und durch Jugoslawien fahren kann, nehmen schon jetzt viele Autofahrer von Graz nach Klagenfurt nicht den beschwerlichen Weg über die fast 1200 Meter hohe Packalpe, sondern sie fahren über Maribor in etwa 300 Meter Höhe! Wir sind sehr daran interessiert, daß wir eines Tages eine Autobahn von Graz nach Maribor bekommen. Ich habe in dieser Karte die rote Linie ausgesteckt und habe sie auch verlängert bis an die Sava. Diese Linie trifft an der Sava auf unseren „Autoput“ von Beograd nach Zagreb und Ljubljana, den wir bald bis zur italienischen Grenze bei Goriza fortsetzen werden. Er überschreitet die Ausläufer der Alpen an der niedrigsten Stelle bei Postojna — sie sagen Adelsberg — in nur 693 Meter Höhe und führt weiter als Autobahn durch die ganze Poebene bis Milano und Torino. Diese große Magistrale südlich der Alpen ist das eigentliche Ziel ihrer Autobahn Süd, es ist nicht notwendig, sie über drei hohe Alpenpässe zu führen. Wir haben auch großes Interesse an Ihrer Tauernschnellstraße. Sie könnte von Klagenfurt weiterführen entlang der Drau bis Maribor. Von dort erreicht man dann auf unseren Autobahnen alle Küsten der Adria. Wir rechnen damit, daß der Fremdenverkehr an der Adria in den nächsten Jahrzehnten auf das achtfache steigen wird. Für diesen großen Strom von Fremden müssen wir gemeinsam mit Österreich große Fernstraßen bauen. Sagen Sie nicht, die Gäste werden dann nur durch Österreich durchfahren, ohne Aufenthalt. Die Urlaube werden immer länger und werden halben Urlaub an der Adria gewesen ist, wird dann die zweite Hälfte gerne in den österreichischen Alpen bleiben. Alle ihre Alpenstraßen werden eines Tages mit Gästen überfüllt ein, deshalb sollten Sie die große Fernverbindung lieber außerhalb der Alpen in Ungarn und Jugoslawien errichten lassen. Die roten Linien in dieser Karte sind für Österreich ein Vorteil, kein Nachteil. Ich danke!“

10. „Meine Herren, ich habe Österreich beim Europarat in Straßburg zu vertreten, erlauben Sie, daß ich hier meine eigene Meinung sage, auch wenn sie vielleicht nicht mit dem Standpunkt übereinstimmt, den die österreichische Bundesregierung seinerzeit vertreten hat. Die ersten Pläne für den Bau einer Autobahn Süd stammen vom Ende der Dreißigerjahre. Damals entwarf man im „Dritten Reich“ eine Autobahn von Wien über Kärnten nach dem befreundeten Italien, einerseits um den Südosten enger an Mitteleuropa zu binden,

andererseits aus strategischen Gründen. Heute denkt niemand mehr an einen Bruderkrieg zwischen den Nachbarn. Im Gegenteil, die Staaten Europas verständigen sich immer mehr, das hat auch der Besuch von Staatschef Tito in Wien zu Anfang 1967 bewiesen. Der „Eiserne Vorhang“ wird hoffentlich bald der Vergangenheit angehören, wir alle müssen künftig weiträumiger und langfristiger, europäischer denken, sonst gerät Europa gegenüber Amerika und der Sowjetunion ins Hintertreffen.

Die Wechselrede zwischen den Herren aus Niederösterreich, dem Burgenland und der Steiermark ließ mir den Standpunkt durchaus plausibel erscheinen, daß wir innerhalb der Alpen lieber mehrere moderne Panoramastraßen — Parkways sagt man in Amerika — ausbauen sollen. Die europäische Fernstraße für Lastverkehr und schnellen Durchgangsverkehr dagegen wird man vielleicht besser entlang der alten Bernsteinroute führen. Die Zeit steht nicht still und mit ihr wandeln sich alle Pläne. Unsere vor vielen Jahren entworfenen Trassen erscheinen heute schon veraltet und binnen weiteren zehn Jahren wird man vielleicht noch viel europäischer denken als heute. Bis dahin sollten wir noch öfter das Vergnügen haben, solche offene Aussprachen mit unseren Nachbarn zu führen und Pläne zu schmieden unter der Voraussetzung der offenen Grenzen in einem vereinten Europa.“

11. „Nur wenige Worte, meine Herren. Ich komme aus dem Finanzministerium in Wien und kann Sie versichern, daß für weitere Besprechungen noch viel Zeit ist. Zunächst haben wir Sorgen, wie wir die Mittel aufbringen, die begonnenen Straßenstücke fertigzubauen und gleichzeitig die steigenden Kosten der Erhaltung und des Ausbaues des bestehenden Straßennetzes zu tragen. In den Siebzigerjahren wird man weiter sehen, ob man besser bei den bestehenden Planungen bleibt, oder gemeinsam mit den Nachbarn neue Pläne entwirft.

Ich brauche nicht zu erwähnen, wieviele Milliarden von Steuergeldern Österreich für andere Zwecke verwenden könnte, wenn der Bernsteinweg nach den Küsten des Mittelmeeres nicht durch Österreich führt, sondern großenteils von unseren Nachbarstaaten ausgebaut wird. Auch Italien hat soviel Pläne für den Bau von teuren Alpenstraßen, daß mir der Ausbau der überaus teuren Strecke durch das Kanaltal und die Schlucht der Fella nicht vordringlich erscheint. Leider haben wir heute keinen Vertreter Italiens eingeladen, sonst würden sich vielleicht große Meinungsverschiedenheiten zwischen Venetien und der Lombardei ergeben, die Idee einer Autobahn durch Friaul wird namentlich in Udine gefördert, weniger bei den Zentralstellen in Rom.“

Der Vorsitzende, dessen Rolle der Lehrer übernommen hat, wird nun die Diskussion mit einigen Sätzen zusammenfassen und mit der Anregung zur Fortsetzung anderswo beenden. Vielleicht einigt man sich zu einer Besprechung auf der Laibacher Burg im nächsten Jahr.

Damit ist das Rollenspiel beendet, aber jetzt folgt noch ein wichtiger Teil: Zuerst die Kritik der Zuhörer an den Leistungen der einzelnen Darsteller, dann die Kritik des Lehrers, der besonders auf unrichtige Meinungsäußerungen eingehen wird. Er wird etwa die zwei Ausländer loben, den Steirer aber belehren: Seine Landesregierung wäre mit seiner Rede schwerlich einverstanden. Er hat die Bedeutung der Triesterstraße allzusehr betont, in der Steiermark fühlt man sich aber im toten Winkel des „freien Europa“ und ist deshalb an der Trasse über die Pack sehr interessiert. Einigen Rednern wird er sagen, daß man nie mit einer Entschuldigung beginnen soll, anderen wird er Beifall zollen, weil sie geschickt rhetorische Fragen verwendet haben. Schließlich wird er feststellen,

daß zwischen lokalen und weiträumigen Interessen immer ein großer Unterschied ist und daß die Planung von Autobahnen, die sich erst binnen Jahrzehnten bezahlt machen, keineswegs Sache der lokalen Interessenten ist, die damit ihre Geschäfte fördern wollen, sondern daß man eher die künftigen Benutzer der Straßen im In- und Ausland, Automobilclubs, Frächter, Spediteure, unparteiliche Planer aus anderen Staaten oder Kontinenten zu Rate ziehen und ein Schiedsgericht bilden lassen sollte. Diese werden auch nicht über die Strecke Wiener Neustadt—Gleisdorf, sondern über die ganze Planung von Wien bis Rom, Athen und Istanbul ihr Urteil abgeben.

Im Seminar des Verfassers verlaufen solche Diskussionen oft mit Humor und Übermut, den der Lehrer aber nicht bremst. Der eine spricht im Dialekt, verwendet Lokalausdrücke, der andere vertritt seinen Standpunkt sehr impulsiv, um seine Interessen durchzusetzen. Daß eine hitzige Wechselrede bei den Zuhörern mitunter Gelächter hervorruft, tut der guten Sache keinen Abbruch!

Erfahrung: Österreicher sind oft mundfauler als Studenten aus Deutschland oder gar Amerika. Sie halten ihre Meinungen zurück und vertreten nur die in der Zeitung gelesene Ansicht. Schwierige Probleme wollen sie lieber „überschlafen“. Viele haben zwei Meinungen parat: eine für die Öffentlichkeit, eine andere, eigene, muß man mit viel Mühe aus ihnen herausfragen. Wir führen diese Eigenheit auf die einstige Bevormundung durch die k. u. k. Obrigkeit zurück und auf die Wirren der Nachkriegszeiten. Zur Demokratie müssen wir unsere Jugend erst mit viel Geduld erziehen, vor allem zum mutigen Angreifen auch von heißen Eisen. Möglicherweise sind auch einige Leser der Meinung, das „Eisen Autobahn Süd“ sei zu heiß? Das Thema ist vielleicht zu „hoch“, aber jeder Lehrer kennt doch die Probleme, die seine Schüler interessieren und die in ihrem Elternhaus besprochen werden. Da bieten sich in jedem Teil Österreichs andere Möglichkeiten und die meisten Schüler lesen auch die Zeitung!

Literatur: STRZYGOWSKI, W.: Das Problem einer Autobahn Wien—Adria in europäischer Sicht. Berichte zur Landesforschung und Landesplanung. 1959, Heft 4.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1967

Band/Volume: [109](#)

Autor(en)/Author(s): Diverse Autoren

Artikel/Article: [Schulgeographie 441-455](#)