Zeitschrift: Jahrbuch der Schweizerischen Naturforschenden Gesellschaft. Wissenschaftlicher und administrativer Teil = Annuaire de la Société Helvétique des Sciences Naturelles. Partie scientifique et administrative

Herausgeber: Schweizerische Naturforschende Gesellschaft

Band: 162 (1982)

Artikel: Beiträge zur Stadtgeographie Zürichs 1978-1981

Autor: Itten, Klaus I.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-90878

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Beiträge zur Stadtgeographie Zürichs 1978–1981

Klaus I. Itten

Zusammenfassung

Im dynamischen Wirkungsgefüge der Stadt versuchen Geographen problembezogene Systeme, Teilsysteme und Prozesse zu erkennen, zu untersuchen, zu erklären und Wege zu deren Verbesserung aufzuzeigen. Es werden neuere Diplomarbeiten mit den Ansatzpunkten Wohnen, Wohnumfeld, Arbeitsplatz-Standort und Verkehrs- und Raumerschliessung vorgestellt. Anstelle eines sektoralen Vorgehens sind sie stichprobenartig im Gesamtkontext auf spezifische Probleme angesetzt worden. Trotzdem lässt sich eine generelle Schwerpunktverschiebung in der Stadtgeographie in Richtung Perzeptions- und Motivationsforschung, Problemerkennung und Bewusstseinsbildung erkennen.

Résumé

Dans le système dynamique de la ville la géographie urbaine essaie de reconnaître des systèmes, des systèmes partiels ou des processus. La recherche scientifique tente de les comprendre et de les améliorer selon leur necessités. Des projets ont été réalisés dans les directions de recherche suivantes: habitation, environment de l'habitation, site de travail, trafic et dévelopement spatial. Au lieu d'un procédé sectoral, des études exemplaires sont poursuivies, strictement reliées à des problèmes effectifs. Malgré cela on peut noter un déplacement des recherches urbaines vers des études en perception, motivation, connaissance des problèmes et prise de conscience.

Einleitung

Den Stadtgeographen stellen sich in unseren Städten des ausgehenden 20. Jahrhunderts enorm viele Ansatzpunkte. Besonders die Verlagerung in der Hauptzielrichtung der Geographie von einer Raumwissenschaft zu einer Gesellschaftswissenschaft hat den Geographen in die Lage versetzt, im sozial-räumlichen Dschungel unserer Städte einen wichtigen Forschungsbeitrag zur Lösung dringendster Probleme zu leisten. Ziel dieser Übersicht hier ist eine Vorstellung von Diplomarbeiten, die in den Jahren 1978–1981 am Geographischen Institut der Universität Zürich über Zürichs Stadtgeographie entstanden sind.

Will man eine Region wie die Stadt Zürich bearbeiten, so ergeben sich folgende Möglichkeiten: Man konzentriert sich sektoral auf einen gewissen Bereich, z.B. Funktionalwandel in der Innenstadt etc., oder man versucht auf der Basis von aktuellen Problemstellungen mosaikartig in den verschiedenen Bereichen zu wirken. Dieser zweite Weg wurde trotz limitierter personneller Möglichkeiten gewählt in der Absicht, Schwerpunkte nur dann und dort zu bilden, wo sie sich durch aktuelle Probleme anbieten oder aufdrängen. Dies hat gegenüber dem sektoralen Vorgehen auch den Vorteil, motivationsfördernd auf den Bearbeiter zu wirken. Es wird versucht, diese Fallstudien einzelnen Bereichen oder Ansätzen zuzuordnen, um damit das Konzept klar werden zu lassen.

Figur 1 zeigt das Verknüpfungsschema eines Teils städtischer Lebensbereiche und die gewählten Ansatzpunkte der einzelnen Projekte. Es geht daraus hervor, dass im genannten Zeitraum die Bereiche Wohnen, Wohnumfeld, Arbeitsplatzstandort, Verkehrs- und Raumerschliessung bearbeitet wurden. Methodisch wurden vor allem funktionale Elemente resp. Beziehungen untersucht. Sei es nun basierend auf amtlichen oder privaten Statistiken, eigenen Messungen und Erhebungen und vermehrt auf Interviews. Beim Arbeiten mit solchen Daten wird man ge-

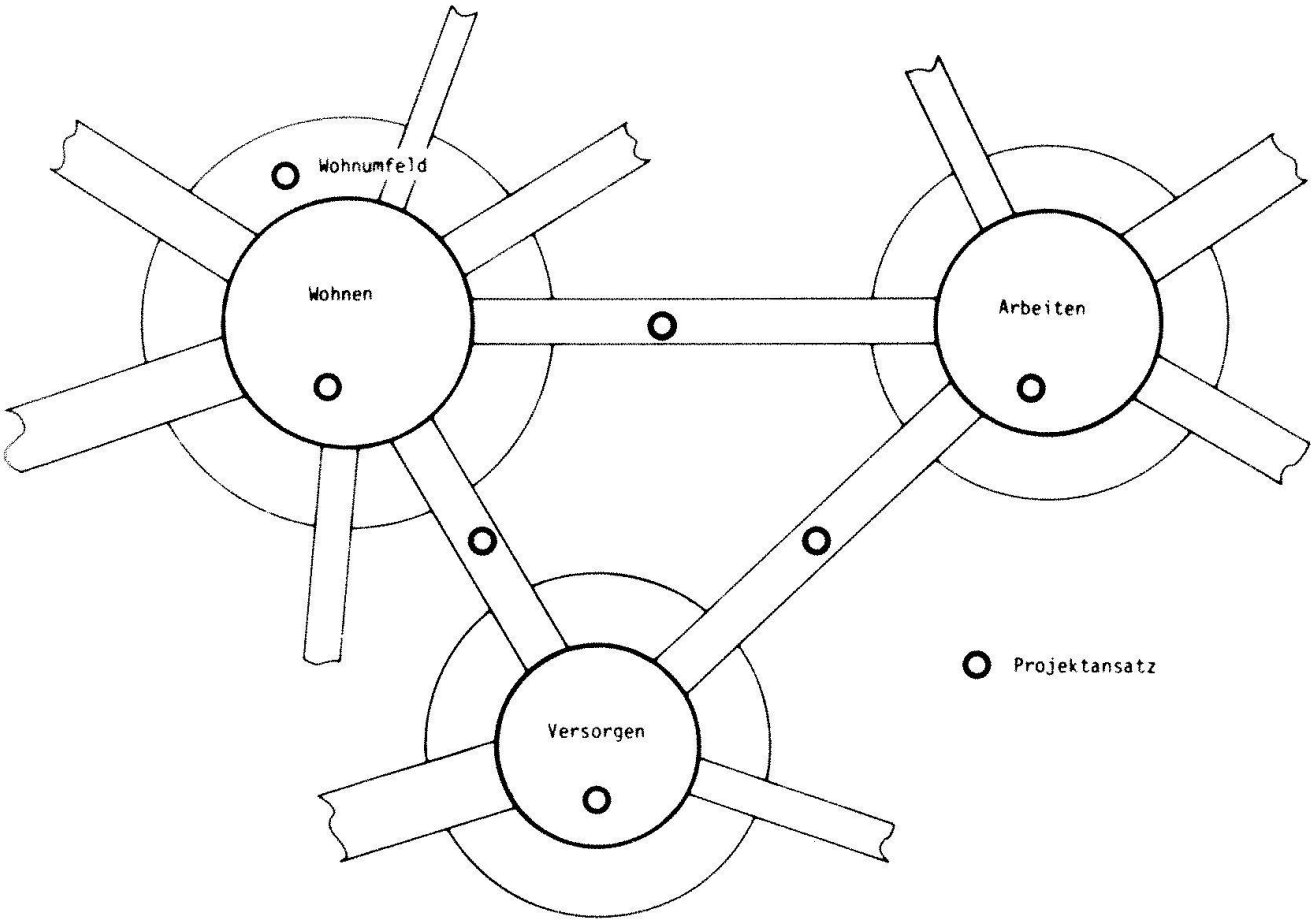

Fig. 1. Gewählte Ansatzpunkte im Verknüpfungsschema eines Teils städtischer Lebensbereiche.

wahr, wie oft Allgemeinplätze verdrängt werden müssen, Statistiken bewusst oder unbewusst beeinflusst interpretiert worden sind, Nebeneffekte ausgewiesen werden müssen oder unökonomisches Handeln aufgezeigt werden kann. Dadurch wird man bestärkt dem Geographen ein grosses Potential zuzuordnen in der Bearbeitung aktueller städtisch raumrelevanter Probleme. In der Folge sei ein Überblick gegeben über die einzelnen Ansatzpunkte und Arbeiten.

Ansatz Wohnbereich

Fallstudie «Wohnwert und Mietzins»
(Sommer M., 1978)

Ausgangspunkt dieser Arbeit bildete eine Ungewissheit darüber, wie Mietzinse und der Wohnwert im idealistischen Sinne zusammenhängen. Dies in einer Zeit zunehmender Wohnungsknappheit und anziehender Mietzinse. Neben Ausstattungsmerkmalen erschien es zunächst logisch, dass Lage und Umweltfaktoren die Preise vor allem bestimmend beeinflussen. In einer Umfrage mit standardisierten Fragebogen wurden 3- und 3½-Zimmer-Wohnungen der letzten 15 Jahre Erstellungsdatum nach Geo-Faktoren, Kosten-Faktoren und Wohnqualitäts-Faktoren untersucht und damit ein Kalkulationsschema für Mietzinse entwickelt. Aus den Faktorgruppen ergaben sich Indikatoren und aus jenen 32 Variablen, die in einer multiplen schrittweisen Regression an der abhängigen Variablen Mietzins hochgerechnet wurden. Aus 107 Beobachtungen wurden in 9 Schritten 86% der Gesamtstreuung erklärt. Die erstaunlichen Resultate sagen aus, dass neben den Baukosten vor allem die Ausstattungen der Wohnungen (Cheminée, Einstellraum, Geschirrwaschmaschine, Spannteppich) neben der Wohnfläche wichtig erscheinen, und dass Lufthygiene und Erreichbarkeit mit dem privaten Verkehrsmittel als Umwelt-und Lagefaktoren erst an 6. und 7. Stelle rangieren. Offensichtlich liegen heute die Ansprü-

che an die Wohnungseinrichtung und damit innere Qualitätsmerkmale höher als die zunächst als wichtig eingeschätzten Standortfaktoren. Vielleicht widerspiegeln die Resultate dieser Arbeit aber auch ein städtisches Dilemma, dass wegen Boden-und Wohnungsknappheit eine Wahl der Standort- und Lagefaktoren gar nicht mehr möglich und wegen dem erhöhten Mobilitätsgrad der Bevölkerung auch gar nicht mehr so wichtig sind.

Fallstudien «Wohnungsbau, Bevölkerungsentwicklung und -struktur» (Bösch R., 1981, Haldimann H., 1981)

Trotz steigender Wohnungszahl nimmt die Bevölkerungszahl der Stadt Zürich ab. Dieser Wohnungszuwachs wird vor allem durch die Vermehrung von Kleinwohnungen bewirkt, daher sind die reinen Wohnungszahlen nicht aussagekräftig. Mit der starken Zunahme des 1- und 2-Zimmer-Wohnungsbestandes von der Agglomeration Richtung Stadtkern ist logischerweise eine entsprechende Abnahme der Kinderanteile zu verzeichnen. In der Dynamik dieser Vorgänge kann man von einem sozialen Entmischungsprozess sprechen. Haldimann zeigt in seiner Studie über die Effekte von Neubauten auf, dass dadurch mehr Wohnräume entstehen, als durch Abbruch verloren gehen. Qualitativ werden aber durch Abbruch und Neubau durchschnittlich 7½ mal mehr Kleinwohnungen und nur 1,8 mal mehr Grosswohnungen erstellt.
Immer wieder wird argumentiert, dass der Flächenbedarf pro Person stark gestiegen sei. Diese Zunahme (z.B. durchschnittlich 57 m² Bruttowohnfläche pro Einwohner in einem Neubau gegenüber dem städtischen Durchschnitt von 47 m²) ist aber mit Vorsicht zu beurteilen, da der gestiegene Kleinwohnungsanteil automatisch zu höheren Bruttoflächenanteilen führt, braucht doch ein Zimmer in einer 1-Zimmer-Wohnung ca. doppelt soviel Bruttofläche wie ein Zimmer in einer 5-Zimmer-Wohnung.
In städtischen und genossenschaftlichen Neuwohnungen ist der Kinderanteil erhöht, dagegen weist der viel bedeutendere Teil des privaten Wohnungsbaus eine äusserst ungünstige Altersstruktur auf. Die mittleren Jahrgänge zwischen 20 und 60 Jahren sind dort stark übervertreten, bei wenig Kindern und älteren Leuten. Private Ersteller von Neuwohnungen wenden sich offensichtlich der finanzkräftigen Gruppe zu, während die Stadt und die Genossenschaften eher alte Leute und kinderreiche Familien ansprechen können. Der Einfluss dieser Erbauer ist jedoch quantitativ sehr gering und vermag den allgemeinen Trend der fortschreitenden Entmischung nicht aufzuhalten. Räumlich zeigt dieses Phänomen der Verlagerung von Familienwohnungen in die Agglomeration bei gleichbleibender oder noch steigender Arbeitsplatzattraktivität des Stadtzentrums genau die Effekte, die sozial und von der Umweltstruktur her gesehen zu dem führen was keiner will: Soziale Entmischung im Zentrum und Schlafgemeinden im durch grosse Kinderzahl strukturell überforderten Agglomerationsgürtel und als Interaktion grosse immissionsträchtige Pendlerströme.
Von R. Bösch wurde untersucht, ob bei Umbauten oder Zweckänderungen diese für die Erhaltung einer gesunden Bevölkerungsstruktur ungünstige Entwicklung abgeschwächt auftreten würde. Oft wird ja mit dem Schlagwort des Erhaltens von Wohnraum, Renovations- und Umbauprojekten in der öffentlichen Meinung der Vorzug gegenüber Neubauten gegeben. Aber auch hier sind eindeutig Abnahmen der Kinderzahl sowie des Anteils der über 60-jährigen festzustellen. Gewisse Unterschiede zeigen sich bei den verschiedenen Eigentümergruppen, dass z.B. Gesellschaften bei Umbauten zu umfassenderen Änderungen neigen als Private, dass sich ihr Einfluss also auf die Bewohnerstruktur generell schlechter auswirkt.
Zusammenfassend zeigt sich, dass nur durch eine Förderung der Umbautätigkeit gegenüber Neubauten keine positiven Impulse in Richtung gesunde Bevölkerungsstruktur ausgehen würden. Durch gezielte Massnahmen kann allerdings, wie Beispiele von städtischen Siedlungen zeigen, eine bessere soziale Durchmischung erreicht werden. Gesetze wie der Wohnanteilplan oder das Gesetz über die Erhaltung von Familienwohnungen können dagegen den eindeutigen Trend zur Kleinwohnung nicht aufhalten.

Ansatz Wohnumfeld

Fallstudie «Bedeutung innerstädtischer Kleinparks für die Anwohner»
(Keller R., 1982)

In dem mit Grünflächen unterdurchschnittlich ausgestatteten Quartier Aussersihl in Zürich wird untersucht, wie diese Grünflächen von den Anwohnern beurteilt werden, resp. wovon die Beurteilung des Erholungsflächenangebots durch die Quartierbevölkerung abhängt. Es zeigte sich in einem ersten Schritte schnell, dass eine reine Beurteilung ohne die Frage wovon diese abhängig sei, nutzlos wäre. Hier spielen Schlagworte eine zu grosse Rolle, und man würde nicht hinter die wahren Gründe kommen. In einem Hypothesenkatalog wurde eine Vielzahl von abhängigen Variablen wie beispielsweise Alter, Bildungsniveau, Identifikation mit dem Quartier usw. zusammengestellt, um später der abhängigen Variablen «Beurteilung des Erholungsflächenangebots» gegenüber gestellt zu werden. Daraufhin wurden Hypothesen formuliert, wie z. B. «die Beurteilung des Erholungsflächenangebots ist abhängig vom Alter, vom Bildungsstand usw.». In den nächsten Schritten wurden die Variablen operationalisiert und in Fragen umgesetzt. Ein halb standardisiertes Interview schien die geeignetste Methode, in dem bevölkerungsmässig sehr heterogen zusammengesetzten Quartier mit einem sehr grossen Fremdarbeiteranteil, zu einer sinnvollen Stichproben-Menge zu gelangen. Die Resultate, gemäss der Bevölkerungsverteilung gewichtet, ergaben zum Teil ein erstaunliches Bild. In einem ganz offensichtlich schlecht mit Parks versorgten sozialen Problemquartier fanden nur 60 % der Befragten es habe zu wenig Grün, und über 70 % sind mit den Parks mehr oder weniger zufrieden. Selbstverständlich erforderte dieses Resultat eine detaillierte Auflösung nach der Beurteilung der Parkgewohnheiten, Erholungsmöglichkeiten in einem Park sowie der Altersgruppenabhängigkeit. Das Überprüfen von Zusammenhängen geschah mit Hilfe von Kreuztabellen, Chi-Quadrattests und Korrelationsrechnungen. Die Frage «hat es für Sie genügend Grün im Quartier» hängt beispielsweise von den folgenden 3 Hypothesen ab:
a) bei Schweizern, vom Alter;
b) ob Schweizer, oder Ausländer;
c) von der Frage, welche Ansprüche an den Staat gestellt werden.
Schweizer sagen zum Beispiel häufiger, es habe zu wenig Grün im Quartier als Ausländer, alte Leute beurteilen die Situation besser als Junge. Wer findet, dass die Stadt für den Kreis Aussersihl zu wenig sorge, findet auch, es habe zu wenig Grün. Vor allem finden Berufstätige, es habe zu wenig Grün. Pensionäre, Hausfrauen und Ausländer finden am häufigsten, dass die Situation zufriedenstellend sei usw. Auf diese Weise wurden alle unabhängigen Variablen aus dem Katalog getestet und damit ein sehr vielschichtiges Bewertungsmodell entwickelt. Für dieses Quartier gibt die Untersuchung den Grünzonenplanern das Werkzeug, die richtigen Entschlüsse aufgrund der spezifischen Quartierszusammensetzung zu fassen, resp. die von den Anwohnern subjektiv gegebenen Bewertungen objektiver werten und umsetzen zu können. Gesamthaft entstand die allgemein bessere Beurteilung des Angebots als dies «von aussen» erwartet wurde. In weiteren Studien gilt es abzuklären, warum dies so ist, und wie sich die Beurteilungsmodelle auf andere Quartiere übertragen lassen.

Ansatz Arbeitsplatzstandort

Fallstudie «Innerstädtische Arbeitsplatzverlagerungen»
(Keller Th., 1978)

Am Beispiel von fünf Banken in der Stadt Zürich, die durch die Baugesetzgebung gezwungen wurden, mit Neubauten Teile ihrer Infrastruktur aus der City hinaus in City-Rand-oder Stadtrandquartiere zu verlegen, wird untersucht, welche Auswirkungen auf die Beschäftigten einerseits und das Interaktionsgefüge der Stadt andererseits entstanden. Für expandierende Betriebe in der City gibt es längst die Möglichkeit nicht mehr, am optimalen Platz im Zentrum oder zentrumsnah zu bauen. Vielmehr muss versucht werden, eine zufriedenstellende Lösung an der Peripherie zu finden. Zufriedenstellend kann in diesem Zusammenhang höchstens für den Betrieb gemeint sein, denn für den Angestellten bedeutet dies, bei in der Rezession typischem Festhalten am Arbeitsplatz, einen viel

längeren, komplizierteren Arbeitsweg und damit sehr oft das Umsteigen auf das private Verkehrsmittel. Für die Stadt bedeutet dies allgemein grössere Verkehrsbelastung. Wurde früher durch den alten, zentrumsnahen Standort der Weg zu und vom Arbeitsplatz auch zur Versorgung verwendet, da im Zentrum auch das Angebot gross ist, so müssen jetzt zusätzliche Fahrten zur Versorgung unternommen werden; wiederum eine sekundäre Erhöhung der Verkehrsbelastung. Sicher ist diese Fehlentwicklung nicht den untersuchten Banken anzukreiden, da sie nur ein günstiger Messfaktor waren. Ähnliches Verhalten und ähnliche Entwicklungen sind auch durch die Verlagerung anderer Betriebe aus dem Zentrum hinaus bekannt. Die Baugesetzgebung, die eine grössere Ausnützungsziffer in der Innenstadt nicht zulässt, zwingt zur Expansion, einerseits in die City-Randgebiete unter Verdrängung von Wohnraum oder gar an den Stadtrand mit z.T. fast unzumutbaren zeitraubenden Arbeitswegen und zusätzlichem Transportaufwand zu benötigten Dienstleistungen. Es wurde erhofft, dass sich sehr bald Angestellte solcher verlagerter Betriebe aus den umliegenden Quartieren und Verkehrssektoren rekrutieren würden. Die Konjunkturlage hat dies jedoch sehr stark verlangsamt, und es wird interessant sein, die weitere Entwicklung zu betrachten. Allgemein scheint bereits festzustehen, dass die Planung mangels rechtzeitig gesetzlich implementierter Konzeptionen und Gesetze, den Entwicklungen hintennach eilen muss, und im besten Falle in die Lage gelangt, die Verkehrserschliessung der bereits vorgezeigten neuen Subzentren zu verbessern und bereits seit geraumer Zeit vorgeschlagene Entlastungszentren funktional interessant auszustatten.

Ansatz Verkehrs- und Raumerschliessung

Fallstudie «Aushubmaterial der Stadt Zürich» (Meier H. P., 1981)

Die Stadt Zürich und die Agglomeration stellen Zentren der Bautätigkeit dar. Der Kiesbedarf wird vor allem aus der Peripherie des Kantons gedeckt, wo immer grössere Gruben entstehen. Die angestrebte und landschaftsplanerisch notwendige Wiederauffüllung solcher Gruben geschieht vor allem durch Aushub- und Abbruchmaterial, das ebenfalls schwerpunktmässig aus der Agglomeration Zürich stammt. Während über die geförderten und gelieferten Kiesmengen Detaildaten verfügbar sind, so sind auf der Seite des Aushubmaterial-Volumens das die Kiesvolumen nicht annähernd erreichen soll, nur grobe Schätzmethoden bekannt. Daher sind Wiederauffüllplanungen sehr schwierig. Ein Ziel in dieser Arbeit war, verbesserte Methoden zur Abschätzung des Aushubvolumens zu entwickeln. Berechnungen haben nun für 1978 gezeigt, dass das Aushubvolumen der Stadt Zürich ungefähr 90 % grösser war, als bisher angenommen. Rund 60 % des Totals flossen zurück in die Kiesgruben, so dass gesamthaft mehr Material aus der Stadt herausfloss, als Kies und Sand hineingelangten. Das Fülldefizit ist demnach der Agglomeration zuzuschreiben. Offensichtlich fehlen aber von der Planung und Gesetzgebung her Möglichkeiten, die Materialströme zweckrichtig zu dirigieren. Mehr noch wurde festgestellt, dass das System der Transporte von Aushub- und Kiesmaterialien nicht optimal funktioniert. Viel zu viele Leerfahrten (je nach Unternehmer bis zu 35 %) belasten die Bewohner der Haupt- und Nebenachsen durch unnötige Immissionen. Neben der Errechnung und Überprüfung der Schätzmethoden des Aushubmaterialvolumens wurde eine Strassenverkehrs-Belastungskarte aufgrund von Unternehmerbefragungen und Baustellenstatistiken erstellt. Hier könnte eine Reduktion der Leerfahrten und eine strikte Reglementierung mit sektoraler Aufteilung von Einzugsbereichen einzelner Kieslieferanten eine gesamtwirtschaftliche Verbesserung und eine Verminderung der Immissionen bringen. Die allgemein empfohlene und auch geplante Verlagerung der Kies- und Sandtransporte auf die Schiene bringt nur dann eine wirkliche Entlastung der Strasse, wenn gleichzeitig auch kombinierte Aushubmaterialtransporte möglich sind, da bei der SBB die Transporte immer noch einen 50-prozentigen Leerfahrten-Anteil aufweisen und durch dieses System nur ca. 1/5 der ausgehobenen Kieskubatur über den Schienenweg wieder aufgefüllt werden konnte. Ein Vorschlag zur Optimierung des privatwirtschaftlichen Systems über einen zentralen Computer unter Anwendung von plane-

rischen, ökonomischen und umweltschützerischen Grundsätzen scheint im Moment noch unrealistisch aber in Zukunft unabdingbar zu werden.

Fallstudie «Bedeutung des öffentlichen Verkehrs in der Raumerschliessung der Stadt Zürich 1850 - 1976» (Bergmaier R., 1980)

Die verkehrspolitische Frage nach dem Einfluss des öffentlichen Verkehrs durch Raumerschliessung auf die Raumentwicklung wird am Beispiel der Entwicklung Zürichs und seiner Quartiere, resp. ehemaliger Vorortsgemeinden untersucht. Als Messparameter in diesem Zeitvergleich räumlicher Entwicklung und Verkehrserschliessung wurden die Begriffe Raumerschliessungs- und Verkehrserschliessungsdichte definiert und für vier Stichjahre miteinander verglichen, um die Verflechtung und gegenseitige Beeinflussung dieser zwei Entwicklungskomponenten zu untersuchen. Die Raumerschliessungsdichte (auch Wohndichte) ergibt sich aus der Anzahl Einwohner pro Hektar überbauter Fläche. Die Verkehrserschliessungsdichte wird definiert als die Raumerschliessungsdichtezahl pro angebotenem Platz im öffentlichen Verkehr. Besonders die quartierbezogenen Berechnungen dieser Verkehrserschliessungsdichtezahlen im letzten Jahrhundert gestaltete sich recht schwierig, da alte Karten, Streckennetze, Fahrpläne, Strassenbahntypen usw. auszuwerten waren. Graphisch dargestellt finden sich die Raumentwicklung und das Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel in elf chronologischen Karten. Hierauf folgen systematische Untersuchungen der Raumentwicklung und der Verkehrsentwicklung für jedes Quartier und Erklärungen dazu, insbesondere auch von Ausnahmenentwicklungen. Eine Klassifikation der Quartiere aufgrund ihrer Verkehrs- und raumentwicklung gelingt in zwei Grobklassen, in die zentrumsnahen und die zentrumsfernen Quartiere. Während die zentrumsnahen Quartiere 1910 und 1930 eine etwas höhere Verkehrserschliessungsdichte aufwiesen, gleichen sich diese mit allgemeiner Abnahme 1950 und 1970 aus. Die Raumerschliessungsdichten sind ab 1970 in den zentrumsfernen Quartieren noch weniger hoch. Ganz allgemein muss die ursprüngliche Frage nach dem Ursache/Wirkungsprinzip fast für jedes Quartier getrennt beobachtet werden, z.T. auch unter Aspekten der sozialen Zusammensetzung der Bevölkerung, der industriellen Entwicklung, der Genossenschafts- und Sozialbautätigkeit usw. Eine differenzierte Betrachtungsweise wird daher empfohlen sowie auch der Einbezug des Einflusses des Privatverkehrs auf die räumliche Entwicklung und die damit verbundene teilweise Loskoppelung, die eine Interpretation der Daten nach dem Zweiten Weltkrieg enorm erschwert.

Ausblick

Die zunächst zusammenhanglos erscheinende Vorstellung einzelner Fallstudien lässt auch aufgrund von gegenwärtig laufenden neuen Projekten eine allgemeine Schwergewichtsverschiebung der Zürcher Stadtgeographie erkennen. Die eher bewusst pragmatisch problemorientiert angesetzten Diplomarbeiten verschieben sich immer mehr in Richtung Perzeptions- und Motivationsforschung, Problemerkennung und Bewusstseinsbildung von sozio-ökonomischen und sachräumlich-planerischen, raumrelevanten Bezügen. Neue Projekte umfassen damit aktuelle Fragen des Wohn- und Wohnumgebungsschutzes, der Suche nach sozialen Gleichgewichtszuständen und der Lösung ökologisch und ökonomisch sowie menschlich optimierter Prozessabläufe.
Besonders beachtet werden dabei die speziellen Probleme und Anforderungen der äusseren Umweltbedingungen durch z.B. die Wirtschaftslage, die Umweltbelastung usw. Ein vernünftiger Dialog von Geographen, Planern, Architekten und Sozialwissenschaftern scheint die einzige Möglichkeit zu sein, den der Lösung harrenden städtischen Problemen herr zu werden. Die Frage stellt sich nur, wieweit von der Geographie her die benötigten Stadtentwicklungsmodelle bereits zur Verfügung stehen.

Literatur

Bergmaier, R. 1980: Die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs in der Raumerschliessung der Stadt Zürich von 1850 bis 1976. Diplomarbeit. Geograph. Institut, Universität Zürich.

Bösch, R. 1981: Wohnbautätigkeit und Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Zürich. Teil: Umbau und Zweckänderung. Diplomarbeit. Geograph. Institut, Universität Zürich.

Haldimann, H. 1981: Wohnungsbau und Bevölkerungsstruktur in Zürich. Diplomarbeit. Geograph. Institut, Universität Zürich.

Keller, R. 1982: Die Bedeutung innerstädtischer Kleinparks für die Anwohner – untersucht am Beispiel eines mit Grünflächen unterdurchschnittlich ausgestatteten Quartiers: Aussersihl in Zürich. Diplomarbeit. Geograph. Institut, Universität Zürich.

Keller, Th. 1978: Innerstädtische Arbeitsplatzverlagerungen am Beispiel von 5 Banken in der Stadt Zürich. Diplomarbeit. Geograph. Institut, Universität Zürich.

Meier, H.P. 1981: Aushubmaterial in der Stadt Zürich. Ein Beitrag zum Problem des Baustellenverkehrs. Diplomarbeit. Geograph. Institut, Universität Zürich.

Sommer, M. 1979: Wohnwert und Mietzins. Eine quantitative Untersuchung zur Stadtgeographie von Zürich. Diplomarbeit. Geograph. Institut, Universität Zürich.

Anschrift des Autors:

Ass. Prof. Dr. K.I. Itten
Geographisches Institut der Universität Zürich-Irchel
Winterthurerstrasse 190
8057 Zürich