Geoscope Zeitschrift des Fachvereins Geographie (FVGg), Uni ZH Nr. 63



Die Schweiz aus der Sicht der TeilnehmerlNNen der Schweizerischen GeographiestudentINNen-Tagung 1989

Inhaltsverzeichnis

Tagung 2
Prof. Hsu und sein Chinesisch 15
Ausgebucht 16
Interview mit dem Geographen des Jahres 17
Süditalienexkursion 20
Reisendizen Südamerika 21
Mitfahrzentrale 25
Wildtiere vs. Verkehrsträger 27
Weiter mit Vollags 29
Zumutbarkeit des Umsteigens auf den öffentlichen Verkehr 31
Sekundarlehrer In als Berufsmöglichkeit für Geograph Innen 42
Wusstest Du schon, dass ... 44

Witze by Gary Larson: The far side Gallery, Kansas City 1988

Impressum:

Geoscope Nr. 63

Zeitschrift des Fachvereins Geographie, Uni Zürich: erscheint viermal jährlich.

Adresse: Geoscope, Georgraphisches Institut Uni Zürich-Irchel, Winterthurerstr. 190, 8057 Zürich. PC 80-68169-7

Mitgliederbeitrag FVGg, inkl. Geoscope-Abo: Fr. 15.- / Jahr

Artikel erscheinen unter der Verantwortung der VerfasserInnen. Gegendarstellungen: Artikel, welche sich direkt auf Personen im Umfeld des Geographischen Instituts beziehen, haben der Redaktion spätestens 14 Tage vor Redaktionsschluss vorzuliegen. Ansonsten ist die Veräffentlichung nicht gewährleistet.

Redaktionsschluss Geoscope Nr. 64 : 18. Aug. 1989

EDITORIAL

LiebeR GEOSCOPE-LeserIn,

ist die S-Bahn für Wildtiere wirklich zumutbar? Oder ist sie schon zum vornherein ausgebucht? Was für Konsequenzen hätte das für SekundarlehrerInnen in Süd-Italien? Und wie stellt sich der "Geograph des Jahres" zu diesem Thema, der ja als sogenannter "Mitfahrer" schon vom Zentrum seiner Forschungsgrundlagen her versus diese Art von Verkehrsträger sein müsste?

Solchen und anderen Fragen geht Herr Prof.Dr.Hsü auf seiner Sri-Lanka-Exkursion nach, deren Leitbild hier unter der Rubrik "Reisenotizen" – mit etwas Ironie – dementiert wird.

Falls Du auch nach der Lektüre dieses Auftragsberichts noch Fragen haben solltest oder Du sonst irgendetwas nicht wusstest, dann interview doch einfach

die Redaktion.

Schweiz, Tagung der Geographiestudierenden yom 16./17. Juni 1989 in Zürich

<u>Geographie zw. Grundlagen- und</u> <u>Auftrageforschung</u>

Bevor wir die Tagung bewerten, möchten wir einige Worte über notwendige Rahmenbedingungen für das Gelingen, nämlich die Teilnehmerzahl und das Wetter, verlieren. Zuerst zum positiven: Wir hatten Glück, für einmal musste nicht lange diskutiert werden, ob das Wetter für ein Fest im Freien trocken genug sei. Sogar die Workshops am nächsten Tag konnten draussen stattfinden. Einigen Zuhörern war's wohl fast schon zu schön, um drei Stunden im abgedunkelten Seminarraum zu sitzen. Trotzdem war die Beteiligung der Zürcher GeographiestudentInnen erfreulich. Wir wollen Euch hiermit ein Kränzchen winden. Daran anschliessend zum negativen: Leider fanden nur vier Studierende anderer Unis den Weg auf den Irchel. Davon hielten drei einen Vortrag. Dies war für uns, die wir ein halbes Jahr lang vorbereitet und organisiert haben, sehr frustrierend. Von den Auswärtigen wurde angeführt, dass der Tagungstermin wegen diversen Exkursionen und Prüfungen wahrscheinlich etwas unglücklich war.

An der letzten GeographiestudentInnen-Tagung wurde der Wunsch geäussert, das Programm nicht mehr so dicht gedrängt zu gestalten. Deshalb suchten wir nach einer neuen Organisationsform: Die Vorträge vom Freitagabend und Samstagmorgen zu einem bestimmten Tagungsthema bildeten die Diskussionsbasis für die Workshops am Samstagnachmittag. Das Fest am Freitagabend war v.a. als Anreiz zur Teilnahme der Zürcher StudentInnen gedacht. Schliesslich war die Veranstaltung der Tagung eine Probe, inwieweit die Zusammenarbeit zwischen Fachverein und Institut überhaupt möglich ist (Das Verhältnis war bis anhin nicht gerade entkrampft).

Die Organisationsform hat sich im grossen und ganzen bewährt. Originalzitat vom Ende der Veranstaltung: "Ich war auf jeden Fall, obwohl das Fest ziemlich lange dauerte, viel weniger erschöpft, als letztes Jahr." Sowohl von Zürcher wie von auswärtigen Student-Innen war jedenfalls das Echo zur Organisationsform positiv.

Dank der Redekünstler der Unis Bern und Lausanne war die Stimmung bei den Vorträgen vom Freitagabend locker und gelöst. Neugierige und erstaunte Fragen wurden v.a. zum Projekt Beatenberg gestellt. Das anschliessende Fest in der Irchelparkanlage begann
gemütlich, ja fast schon gemächlich. Ca. 70 Leute plauderten und
diskutierten bei GSOA-Wein, Bier, gegrillten Würsten und Gemüse.
Nach dem Eindunkeln, als es merklich kühl wurde, verlegten wir
das Fest ins Studentenfoyer. Dort wurde zu heissen Rhythmen getanzt, getanzt, getanzt. Wer nicht dabei war, hat etwas verpasst.
Als es langsam wieder hell wurde, fielen auch den Fachvereinsmitgliedern die Augen zu und wir bereiteten noch alles für das Frühstück am nächsten Morgen vor.

Frisch und ausgeruht (!) sassen wir am Samstagmorgen im Seminar-raum, um uns anzuhören, welche Projekte an unserem Institut bearbeitet werden/wurden. Leider ist der Vortrag über das Gubrist-projekt nicht ganz passend zum Thema der Tagung ausgefallen. Die anderen Vorträge aber beinhalteten viel Information und boten wertvolle Denkanstösse.

Unserer Meinung nach waren die Workshops vom Samstagnachmittag der intressanteste Teil der Tagung. Obwohl der Besuch nicht mehr allzu üppig ausfiel und darüber gestritten werden kann, ob die vorangegangenen Vorträge sinnvoll auf die Themen des Nachmittags vorbereiteten (hier hätten vielleicht noch Verbesserungspotentiale bestanden), haben wir an der Uni selten solch offene und konstruktive Diskussionen miterlebt. Dazu trugen die Referenten des Vormittags auch ihren Teil bei. Ihnen soll hiermit noch einmal herzlich gedankt sein. Es wäre wohl zu überlegen, ob bei einer allfälligen nächsten Veranstaltung noch vermehrt auf diese anregende Art des Meinungsaustausches (und des sich Kennenlernens) zurückgegriffen werden soll.

Auch wenn diese Veranstaltung ausschliesslich von StudentInnen, d.h. vom Fachverein Gg und Geoscope, organisiert wurde, muss doch festgehalten werden, dass die Unterstützung von Seiten der Institutsmitglieder im ganzen als positiv bewertet werden muss. Für uns vom Fachverein, eine gute Erfahrung, die uns Hoffnung macht und uns den Mut gibt, weiter zu machen.

Aus Sicht des Fachvereins und des Geoscope bleibt als Fazit dieser zweitägigen Veranstaltung ein weinendes und ein lachendes Auge. Einerseits eine magere (dafür umso kompetentere) Beteiligung von anderen Unis, welche die Durchführung einer nächsten GeographiestudentInnen-Tagung zumindest gefährdet, andererseits eine Zürcher StudentInnenschaft, welche vom vorliegenden Angebot gebrauch gemacht hat und hoffentlich auch davon profitiert hat: Und sei es nur vom gelungenen Fest!

Doris Seiler Pascal Regli für den Fachverein Gg und das Geoscope

Schweizerische Tagung der Geographiestudierenden

Geographie zwische Aufrage- und Grundlagenforschung

Datum: 16./17. Juni 1989

Ort: Universität Zürich-Irchel

Programm-Uebersicht

Freitag, 16. Juni

- Referate zum Tagungsthema von Vertreterinnen der Universitäten Bern und Lausanne
- SOMMERNACHTSFAESCHT

Samstag, 17 Juni

- Auftrags- und Grundlagenforschung am Geographischen Institut der Universität Zürich: Präsentation von 4 Projekten
 - Martin Brändli: Erreichbarkeitsstudie S-Bahn Zürich
 - Matthias Achermann: Landschaftsökologisches Forschungsprojekt Gubrist
 - Prof. H. Elsasser/D. Wachter: Auftragsforschung in der Abteilung Wirtschaftsgeographie
 - Rainer Humbel: Sri Lanka/Swiss Remote Sensing Project
- Workshops und Plenungsdiskussion

Organisation: Fachverein Geographie (FVGg)

Freitag, 16.6.89

Caroline Charbonnet (Lausanne):

Auftragsforschung in Lausanne

Im Gegensatz zu Geographie an der Uni Zürich ist in Lausanne die Geographie der Phil I-Fakultät angeschlossen. Dementsprechend liegt das Schwergewicht in der Humangeographie, wobei man/frau sich nach dem 2-jährigen Grundstudium auch in Physischer Geographie spezialisieren kann. Schwerpunkte der Humangeographie sind, wohl ähnlich wie in Zürich, Themenkreise wie Urbanismus, Stadtforschung, Zentrum/Peripherie etc. Ebenfalls vergleichbar mit dem Gg-Studium an der Uni Zürich ist die starke Gewichtung der Nebenfacher in Lausanne, Caroline spricht gar von einem eigentlichen Dreifächer-Studium. Einerseits hat dies den Nachteil, dass man/frau v.a. im Fachstudium etwas den Kontakt mit den anderen Geographie-Studentinnen verliert. andererseits ermöglicht dies natürlich auch eine individuellere Gestaltung des Gg-Studiums. Nicht erstaunlich ist deshalb, dass ein wichtiges Prinzip der Geographie in Lausanne die sog. 'ouverture', d.h. eine starke interdisziplinäre, aber auch ein internationale bis interkontinentale Zusammenarbeit mit anderen Fachbereichen wie der Soziologie, den Wirtschaftswissenschaften, aber auch der Privatwirtschaft ist. Es erscheint mir deshalb umso paradoxer, dass die Zusammenarbeit <u>innerhalb</u> der Schweiz gemäss Caroline doch relativ selten sei, womit wir auch in der Geographie beim Thema-Röschti angelangt wären... (wie gut die Zusammenarbeit der deutschschweizer Universitäten untereinander ist, ist mir jedoch nicht bekannt).

Zum Thema Grundlagen- vs. Auftragsforschung: Gemäss Caroline geht die Geographie in Lausanne vom Leitbild aus, dass Grundlagenforschung und Auftragsforschung nicht unabhängig voneinander bestehen können und deshalb eng zu verknüpfen sind. Die Uni nimmt jedoch bewusst nur jene Aufträge an, die von der Privatwirtschaft oder anderen Institutionen nicht selbst übernommen werden können, sei es wegen fehlenden Finanzen, sei es wegen ungenügender Infrastruktur. Wird ein Auftrag übernommen, so ist das Geographische Institut Lausanne bemüht darum, diese Auftragsforschung auch ins Studium einfliessen zu lassen, sei es in Form von Uebungen zum betreffenden Thema, sei es, jedoch seltener, in Form von Studienreisen ins betreffende Land.

Susanne Richeid / Stefan Renggli (Bern) <u>Gemeindeleitbild Beatenbera</u>

Geradezu traumatisch unglaublich präsentierte sich für mich das Projekt, das von den beiden Vertreterinnen der Uni Bern vorgestellt wurde. Man/frau stelle sich vor: Eine Studentin gibt ein Inserat in einem Hotel-Fachblatt auf, in dem sie eine Gemeinde sucht, die sich für ein Tourismusleitbild interessiere und und daraus entsteht ein Projekt mit rund 15 MitarbeiterInnen. Voilà !!! Initiatorin dieses (hoffentlich nicht) einmaligen Projektes war Susanne, die auf der Suche nach einer Diplomarbeit durch eben dieses Inserat auf Beatenberg stoss und das Glück hatte, dass sich das Geographische Institut in Bern bereit erklärte, dieses Projekt zu unterstützen, nicht zuletzt um die beim früheren Projekt 'MAB Grindelwald' neu entwickelten Methoden in Beatenberg austesten zu können. Kurz zusammengefasst ging es in Beatenberg um den Entwurf eines Gemeindeleitbildes, d.h. um das Erfassen der wirtschaftlichen, politischen und ökonomischen Struktur und um die Frage, welche Kombination von anstehenden Projekten (z.B. Bau eines Grosshotels, Verbesserung der Wasserversorgung, Errichtung einer Sesselbahn etc.) am ehesten diesem Gesamtleitbild entsprechen würde. Von Seiten der Uni Bern stand vor allem die Mensch-Umwelt - Beziehung Beatenbergs im Vordergrund, Interessant war diese Projekt schliesslich für die Gemeinde Beatenberg deshalb, weil sie so zu einem äusserst billigen Gemeindeleitbild (Gesamtkosten rund 25'000 Fr.) kam. Die beiden Referentingen ziehen denn auch eine (fast) durchwegs positive Bilanz aus diesem Unternehmen. Als besonders positiv werteten sie die einmalige Möglichkeit für die Geographiestudierenden in Bern, wirklich praxisnah arbeiten zu können, sei dies in Form von Uebungen, Seminar-, oder auch Diplomarbeiten zu diesem Thema, weiter den Umgang mit Aemtern und Institutionen zu üben, aber auch die Zusammenarbeit in einer Gruppe und die relative Unabhängigkeit vom Institut wurde als äusserts vorteilhaft erwähnt. Negativ war vielleicht einzig die recht ausgeprägte soziale Kontrolle in Beatenberg, was dazu führte, dass im Prinzip unbedeutende Ereignisse wie das Frühstücken auf dem Balkon nach 9 Uhr oder das Tragen von einem Rucksack statt einer Aktenmande etc. bereits zu skeptischen Blicken in der Bevölkerung führten. Im Ganzen gesehen sei der Kontakt und der Einbezug der Bevölkerung in dieses Projekt jedoch sehr gut und fruchtbar gewesen. Dies zeigte sich auch in der Reaktion der Bevölkerung auf den geplanten Bau eines Grosshotels, die sich nicht zuletzt aufgrund des entworfenen Gemeindeleitbildes heftig zur Wehr setzten und so den Bau zu verhindern vermochten, was den Gemeinderat (natürlich) zur irren Vermutung verleiten liess, dass 'die Studentinnen wohl von der Opposition gekauft gewesen seinen'. Na ja, ...

Samstag, 17.6.89

Martin Brändli (Methodische Geographie) <u>Erreichbarketisstudie S-Bahn Zürich</u>

Dieses Projekt, das vom Zürcher Verkehrsbund und Zürich Transport in Auftrag gegeben wurde und unter der Leitung des Planungsbüros Güller/Arend in Zusammenarbeit mit dem Geographischen Institut Zürich stand, versuchte, wie der Titel bereits so schön sagt, die Erreichbarkeit der einzelnen S-Bahn-Stationen zu untersuchen. Dass die Uni Zürich in dieses Projekt einbezogen wurde, lag in erster Linie an ihrer gut ausgebauten Infrastruktur, bzw. am Vorhandensein eines Grosscomputers, um die riesige Informations- und Datenflut überhaupt bewältigen zu können. So umfasste das gesamte Untersuchungsgebiet neben den S-Bahn-Stationen zusätzlich jeweils deren 45-minütiges Einzugsgebiet oder insgesamt 1.6 Mio. Einwohner. Im Bewusstsein, dass mir die Kompetenz und die Möglichkeit fehlt, näher auf diese Studie einzugehen, und in der stillen Hoffnung, dass vielleicht ein genauerer Bericht noch folgen wird, verzichte ich auf eine detaillierte Erläuterung dieses Projektes; greifbare Resutate gab es keine nennenswerte ...

Insgesamt zog Martin jedoch eine positive Bilanz aus diesem Projekt, v.a. die Zusammenarbeit sei gut gewesen, ausserdem ermöglichte der relativ offene zeitliche Rahmen eine recht freie Arbeit. Negativ erwähnte er die zum Teil unterschiedlichen Auffassungen zwischen der Uni und dem Planungsbüro darüber, wie ein solcher Auftrag überhaupt angegangen werden sollte. Während Güller/Arend möglichst klare und verständliche Resultate forderte, waren die Ideen der Uni oft zu hochgesteckt und kompliziert, so dass viele später gar nicht zum Tragen kamen. Nichts neues, also

Matthias Achermann (Physische Geographie) <u>Landschaftsökologisches Projekt Gubrist</u>

Untersuchungsobjekt dieses Projektes ist der Boden, wobei dieser jedoch nicht abgeschlossen für sich betrachtet werden soll, sondern in seiner wechselseitigen Beziehung mit seiner Umwelt. Dabei soll sowohl der momentane Zustand des Bodens am Gubrist v.a. in Hinblick auf dessen Schwermetallgehalt untersucht werden, als auch ein Modell für eine Langzeitprognose der Bodenentwicklung erarbeitet werden. Im Verlaufe der bisherigen Untersuchungen ergaben sich dabei folgende Probleme: Zum einen bildet der Boden ein ausgeprägtes Puffersystem, so dass Veränderungen aufgrund von Immissionen nur sehr langsam ablaufen und deshalb nur schwer zu erfasssen sind. Zum anderen

ergeben sich oft sehr kleinräumige Veränderungen, die je nach Bodenbeschaffenheit stark variieren können. Ein weiteres Problem ergab sich dadurch, dass in der Literatur die Analysemethoden nicht eindeutig festgelegt sind, so dass die Vergleichbarkeit der Resultate oft nicht gewährleistet ist. Immerhin scheint sich die Schweiz in den letzten Jahren auf eine standardisierte Methode geeinigt haben zu können.

Gubrist wurde deshalb als Untersuchungsgebiet ausgewählt, weil es ein sog. 'durchschnittlicher Mittellandboden' hat, d.h. eine Molassenschicht wird von einer Grundmoränenschicht überdeckt. Ausserdem liegt dieses Gebiet, selber anthropogen relativ schwach beeinflusst, in einer stark anthropogen veränderten Umgebung. Im Uebrigen bildet der Gubrist-Tunnel der N20 ein weiteres interessantes Untersuchungsobjekt v.a. in Hinblick auf dessen Schadstoffeinwirkung auf den Boden.

Auch hier würde es wohl zu weit führen, detailliert auf die Resultate eingehen zu wollen. Erwähnenswert in diesem Zusammenhang sei einzig die erstaunlich hohe Korrelation zwischen der Schadenintensität des Waldes mit extremen pH-Werten: So befand sich stark geschädigter Wald fast ausschliesslich auf Böden mit extrem hohen oder extrem tiefen pH-Werten. Ob dies Zufall ist oder nicht, konnte jedoch (noch) nicht restlos geklärt werden.

Prof. H. Elsasser / Daniel Wachter (Wirtschaftsgeographie) <u>Auftragsforschung in der Abteilung</u> <u>Wirtschaftsgeographie</u>

In diesem Referat wurde kein konkretes Projekt vorgestellt, sondern die beiden Referenten versuchten allgemein das Spannungsfeld zwischen Grundlagen- und Auftragsforschung innerhalb der Abteilung Wirtschaftsgeographie darzulegen. Herr Prof. Elsasser sieht die vorrangige Aufgabe der Wirtschaftsgg. vor allem darin, "Beiträge zu leisten zur Lösung von Problemen und Konflikten der räumlichen Ordnung und Organisation der Wirtschaft". dass die Wirtschaftsgg. eine positive Haltung gegenüber der Anwendungs-Forschung hat, erstaunt deshalb kaum. Dennoch möchte Herr Elsasser den Forschungsschwerpunkt nicht alleine auf die Angewandte Forschung legen, sondern er sieht ihn verteilt auf drei Gebiete:

- 1. Grundlagenforschung; dazu gehören:
 - Erforschung der räumlichen Voraussetzungen und -folgen des wirtschaftlichen Strukturwandels in den Industrieländern, mit Schwergewicht auf den Dienstleistungssektor.
 - Erarbeitung von Beiträgen zur vermehrten und verbesserten Integration ökologischer und sozio-kultureller Aspekte in der Regionalpolitik und Raumplanung, insbesondere der Berggebiete

- Untersuchung räumlicher Aspekte von Freizeit, Erholung und Tourismus in den Industrieländer
- Beiträge zur Verkehrsgeographie
- 2. Angewandte Forschung, insbesondere die Bearbeitung ausgewählter Probleme aus den Bereichen der Grundlagenforschung in Zusammenarbeit mit der Praxis
- 3. Mitarbeit an Forschungsprogrammen und -projekten

Zusammenfassend meinte Herr Elsasser, dass bis jetzt ein einziger Auftrag an seine Abteilung gelangt sei (Standortgutachten für Glascontainer I), dass jedoch oft Grundlagen- zu Auftragsforschung ausgeweitet würde, er betreibe also sog. 'anwendungsorientierte Forschung'.

Daniel Wachter ging im folgenden näher auf die Begriffe Antrags-, Auftrags-, Grundlagen- und Anwendungsforschung ein. Er wies darauf hin, dass das Tagungsthema korrekterweise nicht 'Geographie zwischen Grundlagen- und Auftragsforschung' heissen müsste, sondern 'Gg. zw. Grundlagen und Angewandte Forschung' oder 'Gg. zw. Auftrags- und 'Antrags'-forschung'. So müssten sich Grundlagen- und Auftragsforschung durchaus nicht gegenseitig ausschliessen. Als Beispiel nannte er die Nationalen Forschungsprogramme, die im Prinzip sowohl Auftrags- als auch Grundlagenforschung beinhalten. Nicht Grundlagen- und Auftragsforschung bilden somit ein Begriffspaar, sondern Grundlagen- und Angewandte Forschung, bzw. Auftrags- und 'Antrags'-forschung.

Auf die Auftragsforschung im Speziellen eingehend, meinte er, dass die Möglichkeit zur Einflussnahme durch die Privatwirtschaft ein sicher nicht zu unterschätzendes Problem darstelle, andererseits fördere jedoch Auftragsforschung den Kontakt nach Aussen. Ausserdem sei das allgemeine Interesse an und die Wirkung der Auftragsforschung meist grösser als die von rein instituts-, bzw. universitätsinterner Arbeiten.

Rainer Humbel (Angewandte Fernerkundung) Sri Lanka / Swiss Remote Sensing Project

Dieses Sri-Lanka - Projekt ist sicherlich ein hübsches Beispiel für Auftragsforschung im grossen Rahmen. Initiiert wurde dieses Projekt von der Regierung Sri Lankas, die schon bald nach deren Unabhängigkeit erkennen musste, dass die von ihr angestrebten neuen Besiedlungsprojekte ohne Grundlagendaten kaum durchführbar sind. Wen wundert's, dass die aufstrebende Fernerkundung als <u>das</u> Wundermittel angesehen wurde, um diesen Missständen ein Ende zu bereiten. So gelangte 1975 die srilankische Regierung mit der Bitte an die Schweiz, sie bei der Anwendung neuer Planungs- und Ueberwachungsmethoden mittels Satelliten technisch zu unterstützen.

da ein ähnliches Projekt in Jemen unter der Leitung von Prof. H. Häfner lief, gelangte dieser Auftrag via der *Direktion für Entwicklungszusammenarbeit und Humanitäre Hilfe (DEH)* an das Geographische Institut der Uni Zürich. 1977 schliesslich lief das Pilotprojekt an. Dabei standen folgende konkreten Ziele im Vordergrund:*

- 1. Aufbau und Unterstützung eines Fernerkundungszentrums (CRS) am Survey Departement von Sri Lanka, welches als zentrale Koordinations- und Beratungsstelle und als Dienstleistungszentrum im Zusammenhang mit Fernerkundungsaktivitäten im Lande funktionieren soll.
- 2. Ausbildung der MitarbeiterInnen des CRS.
- 3. Ausbildung und Beratung von VertreterInnen von Benutzerorganisationen.
- 4. Förderung von Aktivitäten zur Verbreitung und Erläuterung von Fernerkundungsanwendung und zur Information eines breiten Publikums.
- 5. Detaillierte Landnutzungskartierung des ganzen Landes.
- Entwicklung und Testen von Methoden zur regelmässigen Ueberwachung der Veränderungen der Waldbedeckung des Landes.
- 7. Entwicklung und Testen von Methoden zur saisonalen Kartierung und Messung der jeweils angebauten Reisflächen als Beitrag zu einer Verbesserung des bestehenden Reisernte-Prognosesystems.
- 8. Systematische Ueberführung der Aktivitäten in srilankische Verantwortung.

Das Projekt wurde 1987 abgeschlossen, bis 1990 läuft nun noch die sog. 'Follow-Up-Phase'.

Hauptproblem war v.a. die Organisation dieses doch sehr grossen Projektes, im Speziellen war laut Rainer Humbel die Kommunikation zwischen den einzelnen Institutionen oft schwierig und ungenügend. Allgemein scheint dieses Projekt jedoch als geglückt betrachtet zu werden

Zusammengefasst von

Philipp Luthiger

^{*} aus DEH-Information: The Sri Lanka / Swiss Remote Sensing Project:, Seite 11., Zürich 1988.

Zum Workshop-Thema:

Was bringt die Forschung der Gesellschaft?

Einleitend stellte Tobias, unser Diskussionsleiter, zwei diametral verschiedene Forschungstypen einander gegenüber: zum einen eine rein analytische, beschreibende Forschung ohne Auswirkungen in der Gesellschaft, zum andern eine aktive, engagierte Forschung mit dem Ziel, in der Gesellschaft etwas bewirken zu wollen.

Ausgehend vom Gubrist-Projekt, welches am Samstag morgen vorgestellt wurde, kritisierten wir die Forschung ohne eine genaue, vor der Untersuchung festgelegte Fragestellung. Die DiskussionsteilnehmerInnenwaren sich einig, dass ein Forschungsprojekt nicht ziellos angegangen werden dürfe. Die "Sinn-Frage" eines Projektes müsse von dem/der ForscherIn in jedem Fall gestellt werden, so dass in Zukunft keine "Forschung um der Forschung willen" mehr betrieben würde. Eine solche Forschung könnte sich zu einem endlosen, von der Gesellschaft losgelösten Prozess "verselbständigen", bei dem Auswirkungen nicht abgeschätzt würden, und der Gefahren in sich bergen könnte.

Wir sahen ein, dass die Gesellschaft die von der Wissenschaft erarbeiteten Daten selber interpretieren will. Gerade PolitikerInnen vertrauen stark auf wissenschaftlich erhobene Daten, die sie als Grundlage für ihre Entscheidungen verwenden. Aber trotzdem waren sich die an der Diskussion Beteiligten darüber einig, dass die Wissenschaft über die blosse Beschreibung hinaus treten soll und sich für bestimmte Lösungsansätze zu Problemen "stark machen" soll. Auf diese Weise würde die Wissenschaft bestimmt gesellschaftsrelevanter werden.

Nun entbrannte die Diskussion, ob gerade die Geographie besonders gesellschaftsrelevant sei. Obwohl der Geographie innerhalb der Naturwissenschaften aufgrund der Betonung der Mensch-Umwelt-Beziehungen eine besondere Rolle zukommt (evtl. verstärkt sich dies in Zukunft noch), müssen wir einsehen, dass es in der Realität wohl eher die ökonomischen Werte sind (als z.B. ökologische, die ung GeographiestudentInnen näher lägen), die bestimmen, was gesellschaftsrelevant ist und was nicht. Was als gesellschaftsrelevant angesehen wird, ist abhängig von Werten; - verschiedene Interessengruppen ötrachten verschiedene Probleme als primär und setzen unterschiedliche Prioritäten. Eigentlich müsste ja die Gesellschaft bestimmen, was für sie "relevant" wäre. Aber wer ist die "Gesellschaft", wo manifestiert sie sich?

In unserer Gesprächsrunde wurde an dieser Stelle erwähnt, dass ja der/die ForscherIn auch ein Teil der Gesellschaftsei und deshalb das Recht habe, Sachverhalte, die ihm/ihr wegen seinem/ihrem Wertsystem wichtig erscheinen, auch als "gesellschaftsrelevant" zu bezeichnen. Gerade der/die ForscherIn ist gut informiert und könnte daher aktuelle Probleme besser abschätzen.

Diese Gedanken lösten in unserer Gruppe eine längere Diskussion über die besondere Verantwortung und die Ethik des/der Wissenschaftlers/-in aus. Wir betomen den wichtigen Stellenwert der Ethik von ForscherInnen, denn ein Forschen ohne ethische Grundsätze könnte sehr gefährlich werden und der Gesellschaft statt Nutzen, Schaden zufügen (wie es aus unserer Sicht z.B. die Gentechnologie tun könnte). Auch hier musste die Frage offen bleiben, wer nun die ethischen Vorstellungen bestimmen würde. An dieser Stelle wurde auch noch bemerkt, dass eine Forschung, bzw. deren Auswirkungen, gleichzeitig dem einen Teil der Gesellschaft nützen und dem andern Teil schaden könne.

Weiter besprachen wir, wann angebotene Aufträge zurückgewiesen werden sollten. Der Verzicht auf die Annahme eines fragwürdig erscheinenden Auftrages sei nicht immer die Ideallösung, aber bei einer kritischen und nicht konformen Bearbeitung eines Projektes, müsse mit Schwierigkeiten gerechnet werden. Jemand machte noch darauf aufmerksam, dass die Forschungsarbeit von gewissen Interessengruppen zu ihren Zwecken, die jenen des/der Autoren/-in zuwiderlaufen, verwendet, bzw. missbraucht werden könnten. Die Gefahr vor Missbrauch soll schwer abzuschätzen sein.

Zu guter letzt stimmten unsere Meinungen überein, dass einE ForscherIn vermehrt engagiert an die Oeffentlichkeit treten soll und aufgrund seiner/ihrer wissenschaftlichen Erfahrungen zu zeigen versuchen soll, welche Probleme für die Gesellschaft in erster Priorität anstehen und wie diese überwunden werden könnten. Die zentrale Frage, wie der/die WissenschaftlerIn an die Oeffentlichkeit treten soll, mussten wir mangels Zeit undiskutiert belassen .

Workshop: (Wie) Profitieren StudentInnen von Auftragsforschungsprojekten ?

Am Anfang der Diskussion stand eine Liste von Gedanken und Fragen zu möglichen Profiten, die StudentInnen aus Projekten ziehen könnten:

- individuell (Beteiligte): fa
 - fachlich
 - organisatorisch (Projektmanage
 - ment)
 - finanziell
- Lehre: Was fliesst aus den Projekten in die allgemeine Lehre? Wie sind die Projekte konzipiert, wessen Interessen werden wahrgenommen (Uni/Privatwirtschaft/Gesamte Gesellschaft)? Nach welchen Kriterien wird entschieden, ob ein Projekt durchgeführt wird?

Erfahrungen mit Auftragsprojekten ?

Im Gruppengespräch wurde als erstes das Grundproblem, dass in der Realität die Einheit von Lehre und Forschung nicht existiere, angesprochen. Meist liegt von den DozentInnen kein Interesse vor, ihre Vorlesungen anregend und didaktisch anspruchsvoll zu gestalten, da Profilierung nur durch Publikationen und Forschungsergebnisse möglich ist. Ein Anreizsystem müsste entwickelt werden, durch das die Lehre attraktiver wird, und sich so die DozentInnen die Mühe machen würden, (ihre) aktuelle Forschungsergebnisse in die Vorlesung einzuflechten.

Weiter diskutierten wir die Durchführung von Semesterarbeiten im Rahmen von Projekten. Dies wird durch die vorgegebende Struktur der Uebungen verhindert, die den AssistentInnen nur einen kleinen Spielraum zur Gestaltung lassen. Ausserdem würde es einen grossen Betreuungsaufwand brauchen, damit die Gewähr besteht, dass die Arbeiten der StudentInnen seriös und verlässlich durchgeführt werden. Es fehlt am Vertrauen der Professoren, die die Verantwortung nach Aussen tragen, gegenüber den Studierenden. In Lausanne ist dies scheinbar kein Problem, da das geographische Institut klein und übersichtlich ist, und ausserdem die Professoren im Grundstudium mehr Kontakt zu ihren StudentInnen haben. Die Mitarbeit bei Auftragsprojekten ist bei uns allenfalls auf der Ebene Diplomarbeit möglich. Innerhalb des Sri Lanka-Projekts waren solche Diplomarbeiten ausgeschrieben. Diese Gelegenheit ist aber kaum genützt worden. Es 1 Pegt wohl weniger an mangelndem Interesse,

sondern eher an einem Informationsproblem, da die Fähigkeiten und die Ausbildung in den verschiedenen Abteilungen nicht genügend bekannt sind. Man hat sich wahrscheinlich einfach nicht getraut, als Anthropo-/PhysischgeographIn bei einem Fernerkundungsprojekt mitzuarbeiten. Ausserdem liegt es daran, dass die Methodische Abteilung viele Aufträge und wenig StudentInnen hat, in den anderen Abteilungen es aber gerade umgekehrt ist. Das Hauptkriterium zur Auswahl von Projekten ist die Kapazität: Stehen überhaupt Leute für die Bearbeitung zur Verfügung? Meist wird alles angenommen, ob die Projekte in die Forschungsschwerpunkte passen oder nicht. Profilierungsmöglichkeiten sind gefragt. Die Forschungsschwerpunkte können dabei verloren gehen. Studentische Interessen, d.h. die Lehre, werden bei der Auswahl der Projekte sicher nicht berücksichtigt.

Fazit: Die DozentInnen sollten vermehrt ihre Forschungsarbeiten ins Grundstudium einbringen, da auf Fachstudiumsebene eine Möglichkeit der Mitarbeit besteht. Natürlich sollten auch vermehrt solche Diplomarbeiten ausgeschrieben werden.

"Anthropologistsi Anthropologistsi"

übersetzt:
"Anthropogeographen! Anthropogeographen!"

Doris Seiler

HERR PROFESSOR HSU UND SEIN CHINESISCH

professor hau mag ein hervorragender wissenschafter sein, ein guter dozent aber auf jeden fall nicht. das hat vorallem zwei gründe:

- 1. seine sprache ist ziemlich unverständlich. dass deutsch eine schwere sprache ist, wissen sogar wir deutschschweizer. es soll auch kein vorwurf an herrn hau sein, aber was nützen alle worte, wenn man nur jedes dritte versteht?
- 2. seine verwirrtaktik. er fängt irgendwo an, hört woanders auf und zwischendrin erwähnt er noch das nebensächliche. dass seine vorlesungen chaotisch sind, sagen nicht nur grundkürslerInnen...

aber das ist ja gar nicht neu. letztes jahr hie lt hau zum erstenmal diese vorlesung (geologie der schweiz). schon damals kam den studenten das ganze chinesisch vor. sie redeten mit hau (was jedoch nicht fruchtete), sie sammelten unterschriften und schrieben einen bried an das dekanat. auch das geologische institut der eth wusste von den problemen der studentInnen mit hau's vorlesungen, aber trotzdem dürfen wir noch einmal dasselbe geniessen. wir werden die letzten sein. aus ziemlich zuverlässigen quellen heisst es, dass nächstes jahr die vorlesung "geologie der schweiz" von jemand anderem betreut werden wird.

was gibt es noch zu sagen? dass wissenschafter wie professor hau wichtig eind für den ruf und die finanzielle unterstützung eines instituts? dass dabei jedoch der nachwuchs, auf den ebendieses institut angewiesen ist, vielleicht zu kurz kommt? dass sie forderung nach studentischer mitbestimmung doch nicht das dümmste ist? AUSGEBUCHT !

Da machten wohl einige StudentInnen des 2. Semesters in der Vorlesung "Grundzüge der geologischen Wissenschaften" vom 18.4., der ersten des Semesters, ein langes Gesicht: die ersten beiden der insgesamt fünf angebotenen Exkursionen sind schon ausgebucht! Na ja, wir verstehen es ja... Platzmangel – beschränkte Teilnehmerzahl... grosse StudentInnenzahl... Probleme, auf die wir schon seit Studienbeginn aufmerksam gemacht werden.

Weshalb ich allerdings nicht einmal auf die Warteliste aufgenommen werden sollte, konnte mir die Sekretärin nicht mehr plausibel erklären – es seien ohnehin schon zuviel drauf. Punkt. Wie es sich aber später doch gezeigt hat, sind doch eine grosse Zahl der Wartenden nachgerückt, denen auch im voraus keine Chance gegeben wurde. Nach der Exkursion wurde mir gar berichtet, es seien noch Plätze frei geblieben.

Wie dem auch sei, das Institut hat wohl auch gemerkt, dass etwas geändert werden müsste - und hat prompt zwei weitere Exkursionen ins Angebot aufgenommen. Allerdings etwas, für einige Leute, gar kurzfristig. Schade daran ist auch, dass diese beiden eingeschobenen Exkursionen inhaltlich genau identisch sind und beide in die Glarner Alpen führen, obwohl noch eine Glarus-Exkursion auf dem Programm steht. Geht es denn wirklich nur darum, dass jedek StudentIn auf seine drei "Obligatorischen" kommt ? Ausserdem kann nach dem Wintersemester eine ungefähre StudentInnenzahl doch auch abgeschätzt werden, oder ?

Eine für mich persönliche Konsequenz dieses Systems wird nun sein, dass ich zweimal (von drei) ins selbe Gebiet fahren muss (allerdings werde thematisch etwas differenziert), obwohl ich gerne noch ein etwas anderes geologisches Gebiet der Schweiz kennengelernt hätte... ich muss jedoch (zu meinem Trost) sagen, dass die bisherigen Exkursionen gut geführt waren und mir viel gebracht haben.

Wenn es nur auch mit dem Angebot stimmen würde...

(Fiktives)

<u>Interview mit dem</u> **Geographen des Jahres**

Anässlich der Tagung 'Menschen helfen Menschen', die dieses Jahr unter dem Motto 'Menschen am Rande der Gesellschaft' in Zürich durchgeführt wurde, wählte ein 6-köpfiges Gremium, bestehend aus ie einer Aerztin. einem Sozialosychologen, einer Sozialhelferin, einem Psychiater, einem Optiker und einer LKW-Fahrerin zum ersten Mal eine 'Geographin bzw. Geographen des Jahres 1988'. Die Wahl fiel dabei einstimmig auf Dipl. Phil II Isidor Rhaum, Geograph und Raumspezialist aus Zürich. In ihrer Laudatio wies die Jury vor allem auf die unablässigen Bemühungen von I. Rhaum hin, dem Raum einen neuen Sinn zu verleihen. Wörtlich hiess es: "Ein Tabuthema in der wissenschaftlichen Forschung der Raum. wurde erstmals in der Historie des Homo sapiens sapiens konsequent und unnachgiebig in Frage gestellt. Der heute von uns Ausgezeichnete riss Schranken nieder, wo es gar keine Schranken gab, mit noch nie dagewesener Akribie löste er Begriffe wie 'Innen-. Zwischen- und Aussenraum' aus ihrem bürgerlich konservativreaktionären Zusammenhang und führte sie hin zu einer Synthese globaler Daseinsformen. Wahrlich, ein würdiger Geograph des Jahres!" Die Redaktion des Geoscopes ist ungemein stolz darauf, ein Exklusiv-Interview mit dem Preisgekrönten zustandegebracht zu haben.

Geoscope: Herr Rhaum, zuerst einmal: Ganz herzliche Gratulation zu ihrer Wahl zum 'Geographen des Jahres 1988'. Welche Bedeutung hat für Sie diese Auszeichnung?

Rhaum: Nun, dieser Preis gibt mir die Gewissheit, dass meine Forschungsarbeiten in die richtige Richtung gehen. Sehen Sie, immer mehr Leute, vor allem aber junge Menschen wie Sie, leiden in zunehmendem Masse an Orientierungslosigkeit. Dieses Phänomen ist zwar schon seit längerer Zeit statistisch belegt, bis jetzt hat sich jedoch noch kein, ich betone kein einziger Wissenschaftszweig gewagt, auch nur ansatzweise Lösungsvorschläge zur Behebung dieser Missstände zu erarbeiten. Deshalb bin ich stolz, dass es für einmal die Geographie war, die sich als erste an dieses Problem heranwagte.

Damit hat sie wohl endgültig bewiesen, dass sie gewillt ist, aus ihrem Elfenbeinturm herabzusteigen, um endlich wirklich problemorientiert zu arbeiten, wie dies schon seit langem von verschiedensten Kreisen gefordert wurde.

G: Sie haben Lösungsvorschläge erwähnt, um die oben angesprochene Orientierungslosigkeit vor allem der jüngeren Generation zu beheben. Wie sehen diese Lösungsvorschläge im Konkreten aus?

R: Nun, das heutige Modell des Raumes, mit dem allgemein gearbeitet wird, beschränkt sich im wesentlichen auf drei Dimensionen, der x-, y-, und z-Achse, oder etwas salopper ausgedrückt: vorne/hinten, oben/unten, rechts/links. Doch gerade dieses starre Gefüge, diese Institutionalisierung der Richtungen bringt für viele Menschen gewaltige Probleme. Manch eineR ist nicht mehr bereit, sich einfach so tel-quel im Raum schubladisieren zu lassen, sie fordern eine Liberalisierung, eine Oeffnung der Richtungen, also ganz im Sinne der Glasnost-Politik Gorbatschows, den ich im Uebrigen sehr bewundere und verehre. Dem versuche ich Rechnung zu tragen, indem ich dem Raum einen neuen Sinn, quasi eine 4. Dimension geben will. Die 4. Dimension ist zwar nichts neues in der modernen Wissenschaft, viele ForscherInnen gehen jedoch meiner Meinung nach gerade in die falsche Richtung, indem sie den Raum zusätzlich durch den Faktor 'Zeit' einzuengen versuchen, als ob wir nicht schon genug Platzmangel hätten ! Durch den Einbezug der sog. 'integrativen Dimension', wie ich diese 4. Dimension in meinen Arbeiten zu nennen pflege, werden die vier traditionellen Richtungen jedoch auf eine ganz neue Ebene geführt, wo es kein Oben und Unten, kein Rechts und Links, kein Hinten und Vorne mehr gibt, sondern nur noch grenzenloser Raum, Raum in seiner wirklich ureigensten Bedeutung, ohne Klassengegensätze, ohne Krieg und Hungerskatastrophen, nur noch reiner, edler Raum, verstehen Sie?

G: Nein

R: Na, umso besser!

G: Zu ihrer Person: Sind Sie verheiratet, haben Sie Kinder?

R: Wo denken Sie hin! (lächelt) Ich will ja Raum schaffen und nicht Raum zerstören! Nein, im Ernst, für mich gab es nur eine Alternative: Entweder Raum oder Familie: ich habe mich für den Raum entschieden.

G: Wieso?

R: Nun, das hängt wohl mit meiner Erziehung zusammen. Ich bin sehr stark raumbezogen aufgewachsen, immer unter dem Motto: 'Kommt Zeit, kommt Raum'. Ich nehme an, dies hat mich doch sehr stark geprägt. Obwohl ich dadurch während meiner Kindheit oft zum Gespött der Nachbarskinder wurde, so bin ich jetzt doch froh, dass ich eine so enge und innige Beziehung zum Raum aufbauen konnte.

G: Eine letzte Frage: Wie sieht normalerweise Ihr Tagesablauf aus?

R: Meistens beginne ich meinen Tag mit ein paar lockeren Runden um meinen Kompass, dann renne ich kurz in den 3. Stock unseres Hauses-wohl ein Ueberbleibsel aus meiner Studienzeit, als man jede Pause konsequent in den K-Stock rennen musste, wollte man die von der Institutsleitung geforderten Exkursionspunkte für das Testat auch tatsächlich erlangen, hahaha (ausgelassenes Gelächter). Wenn ich Lust habe, gehe ich anschliessend noch rasch auf unser Dach, wo ich mich kurz orientiere, bevor ich mich dann gestärkt an meine Arbeit mache. Momentan bin ich daran, die oben erwähnte 'integrative Dimension' chemisch herzustellen, wobei es mir tatsächlich bereits gelungen ist, einen doch recht beträchtlichen Teil des traditionellen Raumes zu vernichten und auf die höhere Ebene zu bringen. Nach den obligaten ärztlichen Untersuchungen widme ich mich am Nachmittag dann meist ganz meinem Raumstudium, schreibe ein paar Gedichte oder spiele mit meinem Kater 'Raumopoly'.

G: Herr Rhaum, herzlichen Dank für dieses interessante Gespräch

Interviewer: Philipp Luthiger

DEMENTIS ZUR SUEDITALIENEXKURSION 89

Es stimmt nicht, dass ...

- ... die Vorbereitungsliteratur und das Exkursionsprogramm von zwei verschiedenen Exkursionen stammte.
- ... die Sternchenhitparade in PD C. Burga's TouristInnenführer mit den von uns besuchten Orten eine Korrelation von r=1 ergeben.
- ... dieser TouristInnenführer in PD C. Burga's Hand nicht alle Fragen der interessierten StudentInnenschaft beantworten konnte.
- ... das von Prof. Dr. G. Furrer wortreich vermittelte Wissen noch von einer, seinerseits vor 40 Jahren besuchten, Exkursion stammte.
- ... die Busfahrten so ausgedehnt waren, weil man die Kilometer ohnehin schon bezahlt hatte.
- ... die Tangentiale bei Foggia unsere Kartenleser ins Schwitzen brachte.
- ... Antonio, unser Buschauffeur, bei jedem lauten Wort
 PD C. Burga's zusammenzuckte und einen Fotohalt befürchtete.
- ... Antonio in den zwei Wochen unseren einzigen organisierten Einheimischenkontakt darstellte.
- ... zwei GeographiestudentInnen in Viererzimmern unter Platzangst leiden.
- ... Prof. Dr. G. Furrer in Süditalien ein Reisfeld entdeckte.
- ... Dr. P. Fitze die bescheidene Aktivität des Stromboli locker wegsteckte.
- ... wir nicht trotzdem eine erlebnisreiche Zeit in Italien verbrachten: "Au das isch Süditalia ..."

Reisenotizen:

Managua (Nicaragua) im Dezember 88: Die Stadt bietet auf den ersten Blick ein trostloses Bild: An den Ufern eines total verdreckten Sees gelegen gleicht diese ausgedehnte, mit niedrigen Hüttchen und Baracken bestückte Siedlung eher einem grossen Dorf als einer Hauptstadt: Ein ständig wachsendes, ausuferndes Dorf mit bald einer Million Einwohnern! Bis auf drei vier grössere Bauten. welche das schwere Erdbeben von 1972 überlebt haben, existieren keine Hochhäuser. Ueberhaupt sieht es hier aus, als ob die Zeit nach dieser Katastrophe stehengeblieben sei, als ob alles gestern passiert sei: Die Uhr am mit Mauerrissen durchzogenen Turm der eingestürzten Kathedrale zeigt heute, 17 Jahre danach, noch die genaue Zeit des Unglücks an: 0.30 Uhr nachts. Ueberall treffe ich auf Ueberreste von Bauten, und dort wo die Trümmer beseitigt worden waren, hat die Natur vom Areal Besitz ergriffen, die Stadt weist heute viel freies und grosszügig überwuchertes Gelände auf. Ueberwucherung statt Ueberbauung! Für einen Wiederaufbau fehlte schlicht das Geld. Am auffälligsten sind die Hochhausruinen. Dort wo sich einstmals das Zentrum befand. ragen heute inmitten einer verlassenen Gestrüppfläche ein paar mehrstöckige Betonskelette in den Himmel und geben einen deprimierenden Anblick ab. Managua ist eine halbe Ruinenstadt. Hinzu kommen eine drückend schwüle schweisstreibende Hitze, der Staub, die Abfälle, die in allen Strassen herumliegen, der tote See... .

Doch zumindest während des Tages ist diese Stadt erfüllt von Leben. Die BewohnerInnen haben sich ihre improvisiert und unfertig wirkenden Hütten und Häuschen ausserhalb des Zentrums wieder aufgebaut, das Leben geht hier seinen gewohnten Lauf: Verkehr in den Strassen, platschvolle Busse, spontane, aufgeschlossene und neugierige Leute, die mich überall ansprechen, um sich nach meiner Herkunft und meinen Eindrücken zu erkundigen. Die trostlose Erdbebenkulisse gehört hier so selbverständlich zum Alltagsbild der NicaraguanerInnen, dass sie sich über meine Betroffenheit wunderten.

Nach Sonnenuntergang allerdings erlöschen sämtliche Aktivitäten, ein Nachtleben gibt es nicht einmal in dieser grössten Stadt des Landes. Die meisten Nicas hocken abends entweder auf einen Schwatz vor ihre Häuser, oder sie glotzen in die Fernsehröhre bis sie vom Stuhl fallen, falls sie über den wirklich unerhörten Luxus eines Fernsehapparates verfügen. Die Flimmerkisten scheinen hier eine so grosse Faszination auf die Leute auszuüben, dass das Programm dann meist gar keine Rolle spielt, hauptsache es flimmert!

Am Abend auszugehen ist etwas aussergewöhnliches und wird nur an speziellen Anlässen gemacht, denn Restaurant- oder Kinobesuche sind für die Mehrheit der

dortigen Geldbeutel eine äusserst strapazierende Angelegenheit; Eines von vielen Zeichen für die prekäre ökonomische Situation des Landes. Ein weiterer Grund wieso nicht ausgegangen wird scheint in der steigenden Kriminalität zu liegen. Kaum eineR wagt sich nach 21 Uhr noch auf die leere unbeleuchtete Strasse aus Angst vor den 'Bandillas'. Wer sich spät nachts dennoch auf die Beine macht, findet aber kaum noch eine Unterhaltungsmöglichkeit: Die meisten Restaurants schliessen um 22 Uhr, die Kinovorstellungen dauern auch nicht länger. Fast einen Monat brauchten wir, bis wir einen dieser wenigen Musikschuppen fanden, der am Wochenende bis morgens 1 Uhr offenhat und oh Wunder, in derselben Nacht stiessen wir per Zufall auf die einzige "24-Stunden-Fressbude", eine kleine verlotterte Bretterhütte, wo wir im Angebot zwischen belegten Brötchen mit oder ohne Ketchup wählen konnten. Dazu gabs Kaffee aus einem grossen Topf über dem Holzfeuer. Ausser uns fünf SchweizerInnen standen tatsächlich noch zwei drei Nicas herum in der menschenleeren dunklen Strasse....



Managua 18.3.89

San José (Costa Rica) im März 89: Der Kontrast zu Nicaragua und vor allem zu Managua könnte nicht grösser sein. Die Behauptung, Costa Rica sei der heimliche 51. Bundesstaat der USA scheinen nicht aus der Luft gegriffen, denn politisch und kulturell liegt es effektiv näher bei den Vereinigten Staaten als bei seinem Nachbarland Nicaragua. Die Kulturinvasion hat ihren Höhepunkt bereits überschritten: Leuchtreklamen, Ami-Schlitten, Wolkenkratzer, Verkehrschaos in den Strassenschluchten Nicht zu übersehen sind jenste MC-Donalds, Burgerlands, Wendys, Pizza-Huts, Kentucky-fried-chickens usw....

den du einkaufst, packen sie dir in hundert Plastiktüten ein. Die Plastik-Schnellfrass-Wegwerfkultur hat ihren festen Platz gefunden.

Die öffentliche Meinung der Costaricaner (Ticas werden sie genannt) ist ebenfalls auf nordamerikanische Masstäbe genormt: Die Sandinistische Regierung schneidet in den meisten Beurteilungen sehr schlecht ab, was nicht weiter erstaunt nach einem Blick in die Zeitungen hier, welche sich ritterlich und ganz im (Un)sinne Reagans für "Freiheit und Demokratie" im unterdrückten (natürlich von den Sandinisten unterdrückten) Nicaragua einsetzen. Die Blätter nennen sich hier zwar "La Nación" oder "La Republica", zutreffender wäre wohl die Bezeichnung "Stimme Reagans"; von eigenständigem Journalismus keine Spur!



San José 8.3.89

Am stärksten beeindruckte mich die Fernsehwerbung nach amerikanischem Vorbild anlässlich einer Fussball-Live-Uebertragung. Die Ticas sind leidenschaftliche, ja fanatische Fussballfans und sie klebten an jenem Sonntag im April förmlich am Bildschirm. Die Werbeindustrie machte sich diesen Umstand weidlich zunutze: Während der ganzen Sendung wurde in Laufschrift am unteren Bildrand ein Werbeslogan nach dem anderen eingeblendet. Und auch der Fussballreporter gab seinen Senf dazu. Die Freistösse bezeichnete er als "Kodak-Freistoss, Kodak drückt gegenüber ab!". Wenn eine Repetition gebracht wurde, hiess das "Repetition Coca-Cola, gibt dem Leben mehr Genuss!". Die erzielten Treffer wurden "Goal Banco Nacional" genannt, und bei jeder Zeitansage leierte er den Spruch runter: "Die Zeit Firestone, die unvergleichliche Qualität!". Der andere Kommentator, welcher in der Spielpause scharfsinnige Analysen zum Spielverlauf abgab hiess übrigens TOYOTA; das stand wenigstens auf einem grossen Namensschild, das diskret auf seinem Sprecherpult plaziert war.

In zehn Jahren kannst du dir hier einen Fussballmatch anschauen und die Leute werden dir nachher erzählen, dass es drei Banco Nacionals gab, eine davon durch einen indirekten Kodak erzielt, wobei allerdings erst im Coca-Cola sicher festgestellt werden konnte, dass der Ball hinter der Linie lag. Ausserdem sei der Firestone um fünf Minuten überzogen worden ...!



Werbeplakat in Managua. Text: "Jedes Kind, ob geistig oder körperlich behindert, muss in den Genuss eines vollwertigen und würdigen Lebens kommen. 'Los Pipitos' Vereinigung von Familienvätern mit behinderten Kindern".



Werbeplakat in San José: "Feiere deinen nächsten Geburtstag im MC-Donald's!"

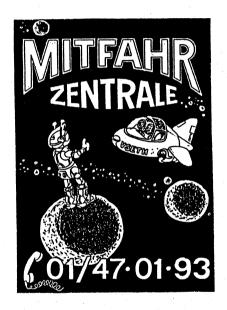
Preisgünstig reisen

Im benachbarten Ausland hält der Boom an und in der Schweiz sind sie längst kein Geheimtip mehr: die Mitfahrzentralen. Man findet sie in jeder grösseren Stadt durch einen schlichten Blick ins Telefonbuch. Einfach anrufen, und mit etwas Glück kommt man ans Ziel – zu einem Preis, von dem Bus und Bahn nur träumen können. Egal, ob nach Bern oder Berlin, Chur oder Paris.

Wie funktioniert's?

Als FahrerIn oder MitfahrerIn meldest Du Dich einige Tage vor der Fahrt bei der Mitfahrzentrale. Dort hinterlässt Du Name, Telefonnr., Datum und Ziel der Fahrt. Sobald sich eine passende Kombination findet, gibt die Mitfahrzentrale Angebot des Fahrers an den Mitfahrer weiter. Falls Du als Fahrerin nur Frauen mitnehmen wird dies selbstvermöchtest, berücksichtigt. ständlich Vermittlung zahlt Mitfahrer eine Gebühr an die Zentrale. Die Höhe dieser Gebühr hängt vom Zahlungssystem ab:

- a.) fixe Vermittlungsgebühr; die Benzinkosten-Aufteilung ist Sache von FahrerIn und MitfahrerIn,
- b.) Kilometerpauschale; der Fahrer erhält das Benzingeld von der Zentrale.



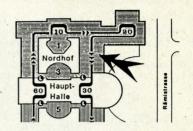
Und in Zürich?

Hat man/frau sogar Auswahl! Zum einen gibt es hier die kommerzielle Mitfahrzentrale "Impuls" (Tel. 271 23 00), zum anderen die Mitfahrzentrale des VSETH (Tel.47 01 93), eine Dienstleistung des VSETH für jedermann/frau. Unser Telefon ist werktags von 12:15 - 13:45 Uhr besetzt, die übrige Zeit ist ein Anrufbeantworter angehängt, dem Du ungeniert Deine Reisepläne anvertrauen darfst. Wenn Du vermittelt werden kannst, erhälst Du telefonisch Bescheid. Dafür erheben wir beim Mitfahrer einen freiwillige Vermittlungsgebühr von 5.- Fr, zahlbar in Briefmarken an den VSETH, Mitfahrzentrale, Leonhardstr. 15, 8001 Zürich.

Im übrigen ist jeder Beifahrer beim Fahrer automatisch mitversichert (nächste Verwandte ausgenommen), es sei denn, der Fahrer erhielte vom Beifahrer eine Bezahlung ... Alles klar?

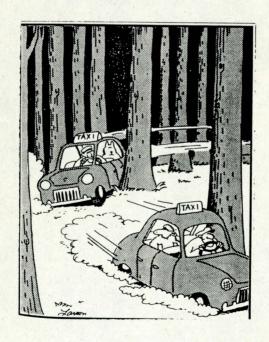
Das Allerneuste

ist der Mitfahrschaukasten im ETH HG beim E26.5. Hier werden ab Mittwoch, 17.Mai alle Angebote und Nachfragen ausgehängt, sodass man/frau sich auch selbst vermitteln kann. Bei Erfolg bitte trotzdem der Mitfahrzentrale Bescheid geben, da wir das Brett täglich aktualisieren.



Also, wie wär's mit einem Kurztrip nach Genf oder Wien? Die Kostenfrage ist hiermit gelöst, bleibt nur noch das Zeitproblem...

Martin Schick, Mfz-Kommission



Wildtiere versus Verkehrsträger: 2 ungleiche Partner in unserer (Kultur-)Landschaft

Die zur materiellen Infrastruktur (TS) gehörenden raumwirksamen Verkehrsträger, wie Strassen, Bahngeleise, Skilifte, Seilbahnen usw. gefährden zahlreiche Tierpopulationen, zu nennen sind:

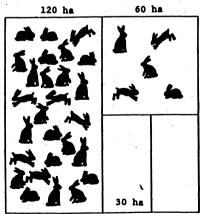
- Die zunehmende Zerstörung und Zerschneidung ihres Lebensraumes durch den Ausbau insbesondere unseres Strassennetzes in den letzten 30 Jahren (Verlust von Nistplätzen für Vögel, Versiegelung von Amphibienlaichplätzen, Einschränkungen und Gefährdungen in Wildwechselräumen usw.)
- Die Veränderung der Topographie, des Mikroklimas und des Wasserhaushaltes durch den Bau neuer Verkehrsträger.

In diesem Zusammenhang soll die kürzlich vom Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) lancierte Kampagne 'Wildtiere und Verkehr' erwähnt werden. Sie will eine Sensibilisierung der Oeffentlichkeit mit dem Ziel einer Verbesserung der heutigen höchst unerfreulichen Situation für die Wildtiere, v.a. im Strassenverkehr, erreichen.

Denn Feldhasen, Rehe, Igel, Vögel, Amphibien, Käfer, Mäuse und weitere Kleintiere gehören sicher zu den unfreiwilligsten Verkehrsteilnehmer und damit auch häufig zu den Opfern. Neben den angefahrenen und überfahrenen Tieren, ist grundsätzlich die zunehmende Zerschneidung und der Verlust von Lebensräumen durch die Verkehrswege äussert problematisch: So führt die Zerschneidung, z.B. beim Feldhasen, zur Dezimierung und beim Unterschreiten einer kritischen Kenngrösse (beim Feldhasen 30-100 ha) zu seinem Verschwinden (s. Abb. 1).

Abbildung 1: Schematisierte Zerstückelung einer Fläche von 240 ha und Einfluss auf die Feldhasenpopulationen





Quelle: Rolf Anderegg, Strassen treiben Wildtiere in den Isolationstod, in: Wildtiere 3/83, S.6-10.

Konkret verfolgt die Kampagne zwei Hauptziele:

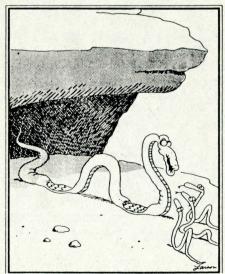
- Die Auswirkungen des Baus neuer Verkehrsträger (für den privaten und öffentlichen Verkehr) auf die Tierpopulationen aufzuzeigen und die verantwortlichen Planer, Politiker und Behörden zu veranlassen, diese Aspekte in ihren Entscheiden und in ihrem Handeln zu berücksichtigen.
- Die motorisierten Strassenbenützer zu informieren, wie sie sich "wildtierfreundlicher" verhalten können.

Dazu werden bis Ende 1990 folgende Mittel eingesetzt:

- Dreisprachige farbige Broschüre "Achtung: Wildtiere!" (20 Seiten)
 gratis erhältlich gegen Einsendung eines frankierten und adressierten
 Couverts C5 beim VCS, Postfach, 3360 Herzogenbuchsee (insbesondere
 auch für Schulen geeignet).
- Aktion Geschwindigkeitsmessung vor und nach dem Gefahrensignal "Wildwechsel", mit Publikumsbefragung (Bereitschaft der Autofahrer auf die Tiere Rücksicht zu nehmen oder nur Angst vor Karosserieschäden..?) und Auswertung der Resultate.
- Merkblätter, Seminare und Exkursionen für Fachleute und Planungsinstanzen (u.a. für UV-Berichte) zu den Themen Isolationswirkung von Verkehrsträgern, Biotopvernetzung, Amphibien- und Wildtierschutz.

Das BUWAL bereitet seinerseits eine Broschüre vor, in welcher die Möglichkeiten des Bundes, die Kantone und Gemeinden für strassenseitige Schutzmassnahmen (z.B. Erhaltung eines Wildwechsels) finanziell zu unterstützen, vorgestellt werden. Dabei soll über die gesetzlichen Rahmenbedingungen, die Finanzierungsmöglichkeiten und konkrete technische Vorkehrungen orientiert werden (erscheint im Sommer 1989).

Andi Vitz, Geograph, z.Z. Praktikant im Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL)



"Again? Oh, all right... One warm, summer evening many years ago, I was basking on a stretch of interstate 95 not far from here..."

Leserbriefe

Weiter mit Vollgas

Wir Automobilisten sind die Sündenböcke für die Umweltverschmutzung geworden. Mit der Schikane Tempo 80/120 will man die Freude am Autofahren verderben. Über die guten Seiten des Autos wird plötzlich geschwiegen. Hier nur zwei Beispiele:

1. Das Auto hilft, unseren Lebensablauf zu rationalisieren! Rationalität bedeutet mehr Gewinn, und mehr Reichtum bedeutet schliesslich doch auch mehr Glück? Oder etwa nicht? So ist die Motorisierung also mit ein Grund, weshalb wir immer reicher und vor allem glücklicher werden. 2 Mit den Erträgen aus der Benzinsteuer können Neu- und Ausbauten von verstopften, zu wenig leistungsfähigen Strassen finanziert werden. Übertrieben gesagt, würde man uns den Verkehr am liebsten ganz verbieten. Wer würde dann aber die neuen Strassen bezahlen? Es ist schon jetzt eine schreiende Ungerechtigkeit, dass auch Lärmschutzmassnahmen aus diesen Ouellen finanziert werden. Wir Autofahrer beklagen uns ja nicht über den Lärm, wieso müssen wir also für dessen Bekämpfung bezahlen?

Die Grünen sagen, durch die Verbrennung von Benzin würde unsere Luft verpestet. Das ist aber nur die halbe Wahrheit! Wir haben den Worten bereits Taten folgen lassen und unsere Autos mit Katalysatoren ausgerüstet. Die Grünen können nichts ähnliches vorweisen, die haben ja nicht einmal alle ein Auto! Nun werfen sie uns vor, dass wir auch mit Katalysator immer noch Umweltzerstörer seien. Wir seien die Schuldigen für den Treibhauseffekt. Fachleute haben aber herausgefunden, dass ein grosser Teil des CO₂-Ausstosses von faulendem Holz aus unseren Wäldern stammt. Soll doch zuerst der Wald mit den Emissionen aufhören, dann sind auch wir bereit, unsern Beitrag zu leisten!

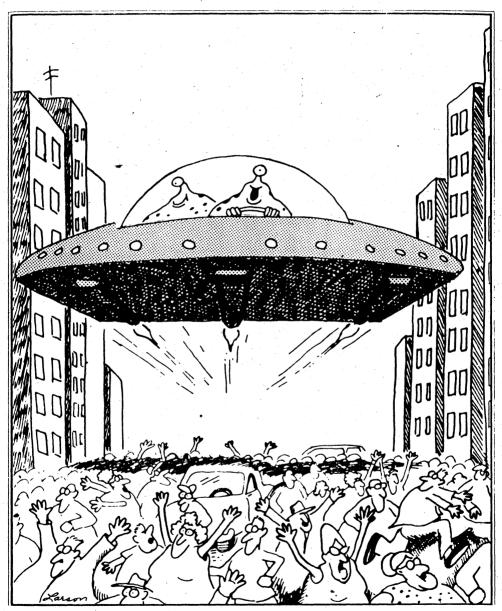
Ausserdem, mir ist es eigentlich recht, wenn es im Winter nicht mehr so kalt ist. Sprechen wir doch auch einmal von der von den Autofahrern geleisteten Entwicklungshilfe! Wovon wollten zum Beispiel die Iraner und Libyer leben, wenn wir ihnen nicht mehr so viel Öl abkaufen würden? Et-

wa von ihren Ideologien?

Die Grünen behaupten, wir hätten kein Verantwortungsgefühl der Natur gegenüber, aber seien wir doch ehrlich: Wer fährt mit dem Auto bei jeder sich bietenden Möglichkeit in die freie Natur, zum Beispiel um Ski zu fahren? Sicher nicht die grünen «Umweltschützer»! Nein wir sind es, die Autofahrer! Und wieso? Weil wir die Natur über alles lieben, und uns die lärmigen, stinkigen und verkehrsverstopften Städte total zuwider sind. Dass wir bei der Fahrt ins Grüne die Umwelt ebenfalls belasten, ist nicht relevant, denn diese Umweltverschmutzung geschieht aus reiner Naturliebe. Doch auch diese Möglichkeit, ein Leben im Einklang mit ihr zu führen, will man uns jetzt streitig machen.

Nun ist uns endlich klar geworden, wer die wahren Feinde der Natur sind. nämlich die ökologisches Verantwortungsgefühl predigenden Grünen! Es ist beruhigend zu wissen, dass es der Auto-Partei gelungen ist, dieser gefährlichen Entwicklung entgegenzuwirken. Schon bald ist die Auto-Partei für uns Autofahrer die gleich starke Verbündete, wie ihn die Umweltschützer in Form des drohenden ökologischen Kollaps haben! Es freut mich ganz besonders, dass es nebst uns St. Gallern noch andere Schweizer gibt, die ebenfalls über weit mehr Einsicht verfügen, als man uns immer vorwirft. Weiter so, und mit Vollgas in eine bessere Zukunft!

Armin Meier Gozenbergstr. 46, 9202 Gossau



"Yeeeeeeeeeha!"

ZU DEN VORAUSSETZUNGEN UND ZUR ZUMUTBARKEIT DES UMSTEIGENS VON AUTOPENDLERN AUF DEN OEFFENTLICHEN VERKEHR IM RAUME ZUERICH von M. Arend und P. Regli

Eine Zusammenfassung der Studie des Büros Güller+Reinhardt+Arend, Zürich

"Durch die Inbetriebnahme der S-Bahn, Schaffung des Zürcher Verkehrsverbundes, Verlängerung der SZU-Linie bis zum Hauptbahnhof, diverse Verbesserungen im regionalen Bus- und Bahnverkehr sowie durch das verbesserte Dienstleistungsangebot der städtischen Verkehrsbetriebe Zürich und Winterthur sind wichtige technische. administrative und politische Voraussetzungen dafür geschaffen worden, damit sich der Modal-Split (= Aufteilung des Gesamtverkehrsvolumens auf öffentliche und private Verkehrsmittel) im Raume Zürich in der nächsten Zeit zugunsten des öffentlichen Verkehrs verschiebt. Die Stadt Zürich hat bereits die aus der Sicht der eidgenössischen Luftreinhalteverordnung notwendigen Entlastungen beziffert und wünscht eine Reduktion der auf ihrem Gebiet gefahrenen Auto- und Motoradkilometer um 30%." Bisherige Untersuchungen ergaben, dass zur Verbesserung der beträchtlich überlasteten Luft verschiedene verkehrspolitische Massnahmen und ein Umsteigen vom Auto auf den ÖV (= öffentlicher Verkehr) nötig sein werden.

In diesem Zusammenhang stellte sich die vorliegende Studie folgende Fragen: "Werden die Autofahrer von dem nun massiv verbesserten ÖV-Angebot tatsächlich Gebrauch machen? Wem können und sollen die erforderlichen Verhaltensänderungen zugemutet werden? Lassen sich die auch aus finanzpolitischer Sicht wichtigen und ehrgeizigen Ziele öffentlicher Verkehrsunternehmungen verwirklichen?"

Methodisches Vorgehen

Zuerst wurden fünf Einfallsachsen mit grösserem Verkehrsaufkommen, die nach Himmelsrichtung, Art der Strasse und der ÖV- und IV-Erschliessungsqualität verschieden sind, ausgewählt, auf denen die Pendler gezählt und erfasst werden sollten. Die Zählung wurde an durchschnittlichen Tagen (Dienstag und Mittwoch) im durchschnittlichsten Monat (nach Statistik ist dies der September) durchgeführt. Die Kennzeichen der Fahrzeuge wurden an beiden Tagen erfasst und die Fahrzeughalter der doppelt beobachteten Autos ermittelt. Anschliessend wurden mit diesen regelmässigen Pendlern Interviews durchgeführt, die ja die Zielgruppe verkehrspolitischer Anstrengungen zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel sind. Total wurden 1542 Autolenker befragt.

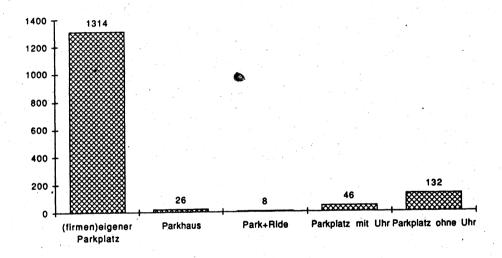
Tabelle 1: Ausgewählte Beobachtungsstandorte

- N1, Lichtsignal Ende Milchbucktunnel
- Seestrasse linkes Zürichseeufer, Lichtsignal vor der Roten Fabrik
- Forchstrasse Rehalp, Geleiseüberquerung Forchbahn
- Wehntalerstrasse, Lichtsignal Zehntenhausplatz
- Waldegg, oberhalb Birmensdorf, SBB-Gleisüberquerung

Fahrgewohnheiten, Parkplatzverfügbarkeit und Gebrauch des Autos zu beruflichen Zwecken

Ueber 90% der erfassten Pendler benützen für ihren Arbeitsweg immer oder fast immer das Auto, weniger als 4% gebrauchen häufiger auch öffentliche Verkehrsmittel.
45% der Befragten nehmen immer, häufig oder ab und zu eine oder mehrere Personen im Auto mit.
Mehr als 80% der erfassten Pendler verfügen immer über einen eigenen Parkplatz oder einen firmeneigenen Parkplatz, der ihnen zur Verfügung gestellt wird.

Diagramm 1: Wie parkieren die erfassten regelmässigen Autopendler?



Der Anteil der Pendler, die ihr Auto jeden Tag oder regelmässig zur Ausübung ihres Berufs benötigen, beträgt 27% (420). Zusätzlich sind zwei der Befragten aus gesundheitlichen Gründen auf den Gebrauch des Autos angewiesen. Somit verringert sich die Zahl der potentiellen Umsteiger auf 1120 Personen. Den Autoren kommt "die Zahl jener, die ihr Fahrzeug aus beruflichen Gründen tagsüber benötigen sollen, eher hoch vor." Sie wollten aber mit Fragen nach der Notwendigkeit des Autogebrauchs die Gesprächspartner nicht verärgern.

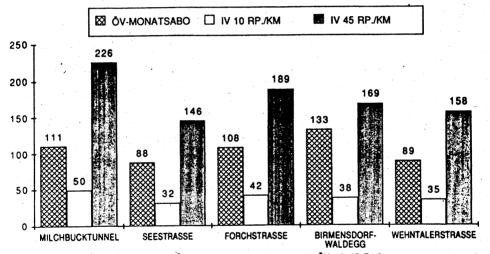
Quell- und Zielorte der Pendlerfahrten

Ausser im Falle des Beobachtungsstandortes Seestrasse wurde eine flächenhafte Dispersion der Pendlerwohnorte festgestellt. Das Einzugsgebiet der Seestrasse ist eher konzentriert bzw. achsenförmig. Das Fehlen der Sihltiefstrasse und der Südumfahrungsmöglichkeit von Zürich führt dazu, dass nur wenige Autopendler aus dem Nord-

teil der Agglomeration in ihrem Südteil arbeiten und umgekehrt. Erstaunlich ist, dass 1091 Umlandgemeinde-Stadtquartier-Fahrten mehrfach vorkommen (z.T. häufiger als zehnmal), sodass hier beträchtliche Möglichkeiten zum Carpooling bestehen. Die Autoren haben berechnet, falls "alle zwischen der gleichen Wohngemeinde und dem gleichen Stadtquartier verkehrenden Autopendler sich nur zu zweit miteinander arrangieren würden, ... eine tägliche Entlastung von mehr als 7000 Fahrzeugkilometern bzw. über 25% der von "unseren" 1542 Pendlern täglich zurückgelegten Fahrtdistanz", resultieren würde.

Monatliche Kosten des Arbeitswegs

Diagramm 2: Kostenvergleich zwischen Auto und öffentlichen Verkehrsmitteln



Auto billiger als der ÖV mit 10 Rp./km und teuerer als ÖV mit 45 Rp./km

Da es nicht ganz einfach ist, die Abonnement-Preise (in der Regel AboPlus) mit Ausgaben der Autopendler zu vergleichen, haben die Autoren zwei Kostenberechnungen für Autofahrten vorgenommen.

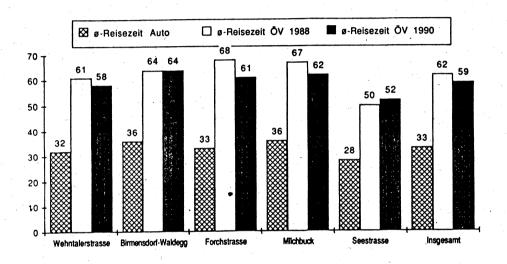
- 10 Rp./km: reine Benzinkosten, ohne zusätzliche Ausgaben für Steuern, Versicherungen, Service und Reparaturen, Amortisation etc.; also ohne Kosten, die nach subjektivem Urteil vieler "sowieso" bezahlt werden müssen

- 45 Rp./km beinhaltet auch Amortisation und sämtliche Fixausgaben Im ersten Fall fahren die 1542 Pendler mit ihrem Auto im Monat durchschnittlich um 66 Fr. günstiger als mit dem für ihre Strecke günstigsten ÖV-Abonnement. Im zweiten Fall zahlen die Autopendler monatlich im Durchschnitt für ihren Arbeitsweg um 76 Fr. mehr als für das ÖV-Abonnement.

Reisezeitdifferenzen

Die Zeit ist heutzutage - objektiv gesehen und vor allem subjektiv empfunden - eine der allerknappsten Ressourcen für viele Menschen geworden. Deshalb lassen sich Pendler bei ihren Verkehrsmittel-wahl-Entscheiden in erster Linie von Zeitüberlegungen leiten. Die Autoren betonen darum, dass der "Reisezeitvergleich zwischen privaten und öffentlichen Verkehrsmitteln die zentrale Bestimmungsgrösse der Verkehrsmittelwahl von Pendlern bleibt".

Diagramm 3: Durchschnittliche Reisezeitdifferenz nach Beobachtungsstandort (in Minuten)



Die erfassten Autopendler müssen also heute beim Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr für eine Fahrt zwischen ihrem Wohn- und Arbeitsort durchschnittlich 29 Minuten mehr aufwenden! Sämtliche heute bekannten und beschlossenen Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr reduzieren bis 1990 diese durchschnittliche Zeitdifferenz auf 26 Minuten, wobei nicht in Rechnung gestellt wurde, dass diverse gegenwärtig umstrittene und diskutierte Strassennetzverbesserungen später den eher bescheidenen 3-Minuten-Effekt aufzuzehren bzw. überzukompensieren drohen.

Umsteigezumutbarkeit

Vor dem Hintergrund der erhobenen Reisezeitdifferenzen zeigen die Autoren im Folgenden auf, wievielen Pendlern ein Umsteigen zugemutet werden kann. Zu diesem Zweck haben sie sechs verschiedene Zumutbarkeitsklassen definiert:

⁻ Zumutbarkeitsklasse 1 umfasst alle Pendler, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln schneller als mit dem Auto ihren Arbeitsort er-

reichen können zuzüglich jene, die bei kürzeren Arbeitswegen (mit dem Auto weniger als 30 Minuten) einen ÖV-Zuschlag von weniger als 25% ihrer Autoreisezeit in Kauf nehmen müssten. Dazu gehören auch alle Pendler, deren ÖV-Reisezeit, unabhängig von den Reisezeitdifferenzen zwischen Auto und ÖV, weniger als 20 Minuten beträgt. In dieser Klasse wird das Umsteigen von den Autoren als "Akt der Vernunft" bezeichnet.

den Autoren als "Akt der Vernunft" bezeichnet.

- Zumutbarkeitsklasse 2 "Umsteigen gut möglich" umfasst Autopendler, die bei kürzeren Arbeitswegen einen ÖV-Zuschlag von bis zu 50% und bei längeren Arbeitswegen (mit dem Auto länger als 30 Minuten) einen Zuschlag von bis zu 25% zu verkraften hätten. Ferner gehören unabhängig von den Reisezeitdifferenzen zwischen Auto und ÖV alle Pendler dazu, deren ÖV-Reisezeit weniger als 25 Minuten beträgt.

- Zumutbarkeitsklasse 3 "Umsteigen zumutbar": ÖV-Zuschlag für kürzere Arbeitswege bis zu 75% und für längere Arbeitswege bis zu 50% der Autoreisezeit, ferner unabhängig von den Reisezeitdifferenzen zwischen Auto und ÖV alle Pendler, deren ÖV-Reisezeit weniger als 30 Minuten beträgt.

 Zumutbarkeitsklasse 4 "Umsteigen schwer zumutbar": Pendler, bei welchen der ÖV-Zuschlag bis zu 100% der kürzeren bzw. 75% der längeren Autoreisezeit beträgt.

- Zumutbarkeitsklasse 5 "Umsteigen unzumutbar": Alle Autopendler, die bei kürzeren Arbeitswegen mit dem ÖV mehr als das doppelte und bei längeren Arbeitswegen über 75% ihrer Autoreisezeit brauchen würden.

 Zumutbarkeitsklasse 6 "Umsteigen unmöglich": Autopendler, die auf ihr Auto auch tagsüber aus beruflichen Gründen angewiesen sind sowie Personen, für die aus gesundheitlichen Gründen der ÖV-Gebrauch nicht in Frage kommt.

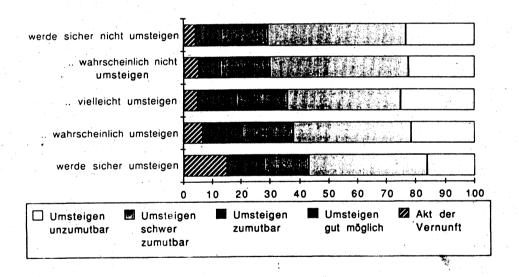
Tabelle 2: Umsteigezumutbarkeit 1988 und 1990 (in absoluten und relativen Zahlen)

Umsteigen ist	Akt der Vernunft			gut möglich		zumutbar		schwer zumutbar		unzu- mutbar		un- möglich	
im Jahre 1988/90	88	90	88	90	88	90	88	90	88	90	88	90	
absolute Zahlen													
Insgesamt	58	65	95	122	154	189	520	487	293	257	422	422	
Prozent		•				· · ·							
Insgesamt (ohne "unmöglich")	5	6	8	11	14	17	46	44	26	23			
(sime unmogram)													
Insgesamt mit "unmöglich"	4	4	6	8	10	12	34	32	19	17			

prozentuiert

Als Hauptergebnis halten die Autoren fest, "dass auch bei einer eher grosszügig ausgelegten Zumutbarkeit nur ca. 4% der erfassten Pendler in die Klasse "Umsteigen ist ein Akt der Vernunft", ca. 6% in die Klasse "Umsteigen ist gut möglich" und schliesslich 10% in die Klasse "Umsteigen ist zumutbar" fallen. Nur insgesamt 307 bzw. 20% der erfassten 1542 Pendler können somit bereits heute das Umsteigen auf den ÖV zugemutet werden." Als Kommentar zu diesen doch ernüchternden Ergebnissen stellen sie daher folgende Fragen in den Raum: "Wie realistisch ist aber die Erwartung, dass alle, denen dies zugemutet werden kann, tatsächlich umsteigen und dass darüber hinaus auch andere ihr Auto zu Hause lassen und nahezu doppelté und noch längere Reisezeiten auf sich nehmen? Und ist es nicht ernüchternd, wenn auch die enormen Investitionen und Anstrengungen um die Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebotes im Jahre 1990 nur ganzen 69 weiteren,bzw. 4% der erfassten Pendler, der Wechsel in eine Klasse von zumutbaren Reisezeitdifferenzen erlauben?"

Diagramm 4: Umsteigebereitschaft in Relation zur Zumutbarkeit



Park and Ride als teilweises Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel $\ensuremath{\mathsf{I}}$

Die Reisezeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln setzt sich laut Erhebung aus ca. 20% Zufussweg am Anfang und am Ende der Fahrt, aus 65% Fahren selber und aus 15% Warten auf Anschlüsse zusammen. Park-and-Ride würde den zeitaufwendigen Zufussweg zur nächsten ÖV-Haltestelle durch die wesentlich schnellere Autofahrt ersetzen.

Die Studie untersucht im Folgenden die Reisezeitdifferenzen mit P+R und die mögliche Reduktion der gefahrenen Autokilometer. Dabei wurde P+R aber nur dort in Betracht gezogen, wo die Zufusszeitdistanz zum gleichen öffentlichen Verkehrsmittel mit gutem Anschluss zum Zielort mehr als 10 Minuten betrug. Für 936 der 1542 erfassten Pendler bietet die P+R-Anfahrt mit dem eigenen Auto gegenüber dem Zufuss-Anmarsch Zeitvorteile. Eine so berechnete P+R-Variante mit Reisezeiten 1990 bringt doch gewisse Zumutbarkeitsverschiebungen mit sich, indem nun neu 102 (statt 65) erfasste Pendler der Zumutbarkeitsklasse 1 "Umsteigen Akt der Vernunft", 190 (statt 122) Pendler der Zumutbarkeitsklasse 2 "Umsteigen gut möglich" und 260 (statt 189) Pendler der Zumutbarkéitsklasse 3 "Umsteigen zumutbar) angehören. Steigen nun sämtliche Pendler der ersten drei 1990-Zumutbarkeitsklassen auf öffentliche Verkehrsmittel um und werden zusätzlich die Möglichkeiten der P+R-Anfahrt wie oben definiert ausgeschöpft. so ergeben sich dadurch folgende Entlastungseffekte:

Tabelle 3: Tägliche Entlastungseffekte infolge des Umsteigens auf öffentliche Verkehrsmittel und unter Zuhilfenahme von P+R-Anfahrt bis zur nächsten ÖV-Haltestelle mit gutem Zielanschluss

	Umsteigen au	of ÖV	Zusatzeffekte von P+R-Anfahrten bis zur nächsten ÖV-Haltestelle				
Gesamtlänge der Fahrten	Stadtgebiet	Umlandgemeinden	Stadtgebiet	Umlandgemeinden			
Entlastungseffekt 1-3	2559 km	3898 km	1031 km	784 km			
in % der sonst gefahrenen Auto-km	25.3 %	21.7 %	10.2 %	4.4 %			

Die Tabelle 3 verdeutlicht, dass das für das Stadtgebiet bezifferte Ziel der 30%-igen Reduktion der gefahrenen Autokilometer auch dann verfehlt wird, wenn sämtliche Autopendler der drei ersten "realistischen" Zumutbarkeitsklassen auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen. Nur wenn zusätzlich ca. die Hälfte aller in Frage kommender Pendler von der Möglichkeit der P+R-Anfahrt bis zur nächsten ÖV-Haltestelle mit gutem Zielanschluss Gebrauch machen würde, beträgt der Entlastungseffekt für das Stadtgebiet ca. 30%.

Diejenigen 936 Pendler, die durch Autoanfahrt im Vergleich zum Zufussanmarsch (aber auch zum ÖV-Zubringer) viel Zeit gewinnen, fahren bis zur Stadtgrenze insgesamt 13'838 km; dies im Unterschied zu 4'563 km bis zur ÖV-Haltestelle mit gutem Zielortanschluss. Diese beträchtliche Differenz zeigt, dass "P+R vor allem dann als eine wirksame Massnahme zur Bekämpfung der Luftverschmutzung und anderer unerwünschter Begleiterscheinungen des Autoverkehrs angesehen werden kann, wenn mit allen verfügbaren Mitteln gewährleistet ist, dass die Pendler ihr Auto tatsächlich möglichst in der Nähe ihrer Wohnorte abstellen – und nicht zu einer P+R-Anlage am Stadtrand oder sogar auf dem Stadtgebiet fahren."

Zur Frage der Repräsentativität

Die Ergebnisse der vorliegenden Studie sind in erster Linie für die fünf beobachteten Standorte repräsentativ. Angesichts der hohen Zahl der erfassten Pendler (N=1542 bei einer Grundgesamtheit von ca. 70'000) kann ihren Resultaten aber auch für alle regelmässigen Autozupendler nach Zürich eine gewisse Aussagekraft zugesprochen werden.

Interpretation der Ergebnisse und Schlussfolgerungen

Die folgenden neun Punkte gebe ich hier ungekürzt wieder, da sie mir alle wichtig erscheinen.

- 1. Vor dem Hintergrund der ermittelten Reisezeitdifferenzen erscheint ein freiwilliges Umsteigen regelmässiger Autopendler auf den öffentlichen Verkehr in grösserem Ausmass sehr unwahrscheinlich. Auch die riesigen Investitionen für die Zürcher S-Bahn zu denen sich später (falls die hier vorgelegte Einschätzung zutrifft) beträchtliche Betriebsdefizite gesellen werden - vermögen bei vollständiger Freiheit der Wohn- und Arbeitsorte, der Verkehrsmittelwahl und bei der nahezu uneingeschränkten Bewegungsfreiheit der individuellen Verkehrsmittel die relative Zeitattraktivität des öffentlichen Verkehrs nur marginal zu erhöhen. Sie (die relative Zeitattraktivität) ist es aber, die im Pendlerverkehr die Verkehrsmittelwahl am stärksten beeinflusst. Die öffentlichen Verkehrsmittelsysteme und Investitionen, die unter heutigen Rahmenbedingungen erforderlich wären, damit der ÖV für Pendler auch in zeitlicher Hinsicht zur gleichwertigen Alternative zum Privatauto wird, sind schlicht nicht vorstell- bzw. bezifferbar.
- 2. Der Hauptgrund für die nur mässigen und zum erforderlichen Umsteigen ungenügenden Reisezeitersparnisse liegt darin, dass die S-Bahn und der öffentliche Verkehr in den neunziger Jahren vor allem dort gegenüber dem Privatverkehr eine relative Zeitattraktivität entfalten wird, wo es (vorläufig) noch wenige Pendler gibt; nämlich im "diagonalen" bzw. "stadtquerenden" Pendlerverkehr vom nördlichen in den südlichen Teil des Agglomerationsraumes Zürich, der heute angesichts des Kopfbahnhofs, des "vorzeitigen" Endes der Forch- und SZU-Bahn etc., aber auch angesichts des Fehlens der Südumfahrung im Nationalstrassennetz und der Sihltiefstrasse schwach ausgeprägt ist. Bis zur Fertigstellung der Südumfahrung und/oder der Sihltiefstrasse bleibt die Möglichkeit zur diagonalen Durchquerung des Agglomerationsraums in der Nord-Südbzw. Süd-Nordrichtung im Vergleich zum Privatverkehr der einzige wirkliche Trumpf des öffentlichen Verkehrs, welcher aber vorläufig. (weil es die Pendler, denen er zugute kommt, heute in nennenswertem Umfang kaum gibt) noch nicht sticht. Etwas überspitzt formuliert bewirkt die S-Bahn in erster Linie nicht das Umsteigen heutiger Pendler auf öffentliche Verkehrsmittel; sie wird sich viel eher im Zuge eines durch sie mitverursachten weiteren Entmischungsschubes neue Pendler und neuen Pendelverkehr schaffen, denen sie (bis auch im Privatverkehr eine noch bessere "diagonale Durchlässigkeit" des Agglomerationsraumes gewährleistet ist?!) eine ernst zu nehmende Alternative bietet.

- 3. Die <u>alleinige Förder</u>ung des öffentlichen Verkehrs ist bei vollständiger Beibehaltung aller Wahlfreiheiten eine verhängnisvolle Illusion bzw. ein untaugliches Mittel zum erforderlichen oder zumindest als Ziel unumstrittenen Abbau der Luft-, Lärmund übrigen durch den Verkehr verursachten Belastungen. Die "ÖVFörderungsära" wird unter diesen Umständen zu einem weiteren
 Kapitel in der Geschichte vergeblicher Bemühungen, alleine mit Hilfe angebotsseitiger und technischer Massnahmen Lösungen für siedlungsstrukturelle, gesellschaftliche und soziale Probleme unserer Zeit zu finden. Diese Pauschaleinschätzung behält ihre Gültigkeit, auch wenn der gegenwärtige Ausbau im Gegensatz zu den 60-er und 70-er Jahren bei den an sich - d.h. angesichts ihrer Primärwirkungen - neutralen oder sogar umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrmittel stattfindet. und auch wenn allen ÖV-fördernden Institutionen und Akteuren unter Berücksichtigung der von ihnen kaum beeinflussbaren externen Rahmenbedingungen ("politische" Definition ihres Auftrags. "autofreundliche" Siedlungsstruktur und Werthaltungen) Anerkennung für ihren unermüdlichen Einsatz und ihre effiziente und erfolgreiche Arbeit ausgesprochen werden muss.
- 4. Das individuelle Mobilitätsverhalten und die individuelle Verkehrsmittelwahl ist gegenwärtig vor allem im Pendlerverkehr in erster Linie <u>vom Faktor "Zeit" abhängig</u>, die heute als die aller-knappste Ressource erlebt wird. Bei Verkehrsteilnehmern, denen es nicht an Geld und Parkplätzen mangelt, stellt die individuellkurzfristige Minimierung des Zeitaufwandes eine Art Imperativ dar, neben welchem andere und v.a. unsere mittel- und längerfristige Kollektivzukunft betreffende Gesichtspunkte und Kriterien kaum verhaltenswirksam werden. Ob nun die allgegenwärtige Zeitnot "wirklich" ist, oder nur einer wahnhaften Fiktion gleichkommt, ist eine Frage, auf die an dieser Stelle nicht eingegangen werden kann. Tatsache ist hingegen, dass Aktivitätsräume und Beziehungsnetze der heutigen Lebensweise immer mehr Verkehr erzeugen und immer effizientere und flexiblere Verkehrsmittel erfordern. Ein wirkliches Umsteigen auf öffentliche und/oder umweltfreundliche Verkehrsmittel ist ohne ein radikales Ueberdenken anderer Lebenszusammenhänge in einem nur sehr beschränkten Ausmass möglich. Zu dieser individuellen und kollektiven Radikalität und zu diesem konsequenten In-Frage-Stellen gewohnter Verhaltensweisen scheinen wir zur Zeit trotz der Radikalität der Bedrohungen, denen wir uns aussetzen, ausserstande zu sein.
- 5. Es ist leider kaum zu vermeiden, dass die Ergebnisse dieser Untersuchung in laufenden verkehrspolitischen Auseinandersetzungen als ein "Tiefschlag" gegen den öffentlichen Verkehr missbraucht werden. Weil wir unsere Ergebnisse ganz anders verstehen, möchten wir zum Schluss ganz explizit darlegen, welche Wege zumindest ansatzweise nach unserem Dafürhalten aus der gegenwärtigen "Verkehrsmisere" führen, und welcher Stellenwert dabei der Förderung des öffentlichen Verkehrs zukommt:

Der gegenwärtig stattfindende und von uns in keiner Art und Weise in Frage gestellte <u>Ausbau im Bereich des öffentlichen Verkehrs</u> ist nicht mehr und nicht weniger als eine <u>Voraussetzung</u>, <u>damit durch zusätzliche Massnahmen die anvisierten Wirkungen und Entlastungen angestrebt werden können</u>; erst mit diesen weiteren "flankierenden" Massnahmen erhalten die getätigten ÖV-Investitionen einen Sinn und eine Erfolgschance. Zum <u>"sinnvollen Nebeneinander" des privaten und öffentlichen Verkehrs</u>, um das wir in der nächsten Zeit nicht herumkommen werden, gehört unseres Erachtens auch ein <u>Nebeneinander</u> vielfältiger Massnahmen mit unterschiedlichen Zeithori-

- zonten, Wirkungsmechanismen, Ansatzstellen, Adressaten, aber auch von unterschiedlichen "Härtegraden". Die räumliche Entmischung der beiden Grundfunktionen "Wohnen" und "Arbeiten", die Verkehrssysteme aber auch andere Werthaltungen und die Gesamtheit unserer Aktivitäten haben sich in vergangenen Jahrzehnten in einer Richtung entwickelt, die von uns allen exzessive Mobilität und eine hochgradige raumzeitliche Flexibilität bei der Ausübung unserer verschiedener Rollen erfordern. Kurz- und mittelfristig sind die meisten am Zustandekommen heutiger Verkehrsströme beteiligten Einflussfaktoren ausgesprochen träge und brauchen zu ihrer Beeinflussung ein Ueberdenken unserer gesamten Lebensweise sowie ganzheitliche und "mehrgleisige" politische Strategien.
- 6. In einem solchen erweiterten Verständnis des verkehrs- und gesellschaftspolitischen Wirkens zeichnen sich Wege und Massnahmen ab, deren Kosten/Nutzenverhältnis bei allen Schwierigkeiten ihrer Konkretisierung und Realisierung weitaus besser zu sein verspricht, als bei der gegenwärtigen "eingleisigen" Strategie der Förderung des öffentlichen Verkehrs. Wir denken hier z.B. an planerische Massnahmen in Richtung von ÖV-bedienungsfreundlicheren Siedlungsstrukturen, an eine zumindest ansatzweise Berücksichtigung der Länge des Arbeitswegs bei der Vergabe von Wohnungen und Arbeitsstellen, an die von uns aufgezeigten unausgeschöpften und durch geeignete Anreize zu fördernden Möglichkeiten des carpooling im Pendlerverkehr, an eine wirksame P+R-Politik mit Präferenzierung von Pendlern aus den umliegenden Gemeinden, an die Weiterführung begonnener Gespräche mit Arbeitgebern und Privatwirtschaft (Beiträge an ÖV-Abonnemente neben oder statt firmeneigener Parkplätze, Arbeitszeitflexibilisierung bzw. gleitende Arbeitszeit), an die Abschaffung von Anachronismen im Bereich der steuerlichen Abzugsberechtigung für die Kosten des Arbeitswegs u.v.a.m.
- 7. Wir möchten aber auch ausdrücklich betonen, dass Massnahmen zur Plafonierung, Kanalisierung und Reduktion des Individualver-kehrs hinsichtlich ihres Kosten-/Nutzenverhältnisses unter Einschluss ihrer sämtlichen volkswirtschaftlichen und sozialen Kosten sehr gut abschneiden und sich deshalb nach unserem Dafürhalten als eine nahezu ideale komplementäre Ergänzung der gegenwärtigen ÖV-Förderungsstrategie aufdrängen.
- 8. Umgekehrt sind aber auch härtere und unpopuläre verkehrspolitische Massnahmen ausschliesslich als flankierende Massnahmen zu ökonomischen Anreizen, zu ÖV-Angebotsverbesserungen und zur bereits begonnenen Aufklärungs- und Ueberzeugungsarbeit glaubwürdig und sinnvoll. So ist es z.B. nach unserem Dafürhalten dringend erforderlich, das Problembewusstsein über Zusammenhänge zwischen Angebotsmöglichkeiten im Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr zu verstärken. Dass man für Fahrten zwischen Wohnort und Arbeitsplatz dort wo möglich öffentliche Verkehrsmittel benützen soll, hat sich herumgesprochen. Viel schwächer ausgeprägt ist hingegen das Bewusstsein, dass man auch für Einkaufszwecke und in der Freizeit öffentliche Verkehrsmittel benützen kann und soll, bzw. dass höhere Fahrgastfrequenzen und Einnahmen in verkehrsschwächeren Zeiten und Richtungen eine wichtige Voraussetzung weiterer Angebotsverbesserungen für die Spitzenbelastungen im Pendlerverkehr darstellen.

9. Durch Lernprozesse und Lernbereitschaft zu ersetzen ist ferner die immer grösser werdende und auf lange Sicht unser Ueberleben in Frage stellende - und deswegen irrationale - Angst vor einseitigen individuellen Opfern auf dem Wege zum Erreichen kollektiver Ziele, die heutzutage eines der wichtigsten Hindernisse auf dem Wege zur Aenderung des Mobilitätsverhaltens darstellt. Sie - bzw. das praktisch kaum realisierbare Verlangen nach "Opfersymmetrie" - hat u.a. zur Folge, dass man im allgemeinen die bei anderen Verkehrsteilnehmern vorhandene Bereitschaft zu Verhaltensänderungen unterschätzt und deswegen jeden individuellen (u.a. den eigenen) Beitrag bzw. notwendigen ersten Schritt für eine leere und sinnlose Verzichtsgeste hält. Zahlreiche Verkehrsteilnehmer warten deshalb bislang vergeblich auf ihre Chance, einen Beitrag zur Reduktion der durch den Verkehr verursachten Umweltbelastungen zu leisten, weil sie diesen Beitrag nur zusammen mit anderen und getragen vom Gefühl der Ressonanz und des sinnvollen Einsatzes eigener Kräfte zu erbringen gewillt sind. Auch diese mit Absicht an den Schluss gestellten Ausführungen verdeutlichen, dass es in der Verkehrsplanung, Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik ein erweitertes Verständnis der Wirkungsweise und Effizienz von Massnahmen sowie der Beziehung zwischen Ursachen und Lösungen der Verkehrsprobleme braucht. Die eigentlichen bzw. bislang diese Bezeichnung tragenden Mittel der Verkehrspolitik scheinen angesichts der von uns aufgezeigten Gesetzmässigkeiten für die Lösung der "abgeleiteten" Verkehrsprobleme weniger geeignet als eine umfas-sende und auf die Ausweitung individueller und kollektiver Gestaltungs-, Mitverantwortungs- und Handlungsspielräume in primären Aktivitätsbereichen (Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Partnerschaft etc.) gerichtete Gesellschaftspolitik.

Doris Seiler

SekundarlehrerIn als Berufsmöglichkeit für GeographInnen

Für StudentInnen mit Berufsziel MittelschullehrerIn existiert indirekt die Möglichkeit, eine Sekundarlehrerausbildung in ihr Diplomstudium zu integrieren.

Meine "Wegleitung für die integrierte Sekundarlehrerausbildung" beschreibt detailliert das günstige Vorgehen.

Sie gilt für StudentInnen, die Mathematik nicht als Zusatzfach des Höheren Lehramtes gewählt haben. Sie erfordert ein einjähriges Nachdiplomstudium, das aber mit der Ausarbeitung einer Dissertation verbunden werden kann.

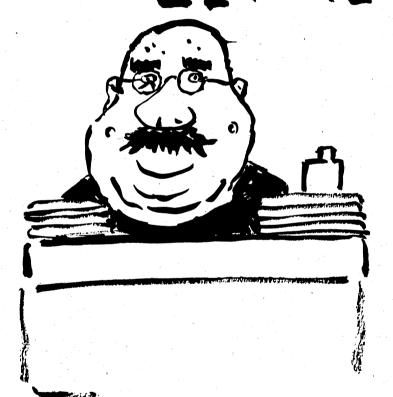
Am besten beginnt man mit der integrierten Zusatzausbildung im Umfang eines zweiten grossen Nebenfachs im dritten, fünften oder siebten Semester Geographie.

InteressentInnen erhalten gegen Beilage von Fr. 1.- in Briefmarken die ausführliche Wegleitung bei

> Philipp Busslinger Sonnenberg 691 5707 Seengen

> Tel.: 064/54 32 83

43



UND DU WIRST herrschen Auf dieser Seite wollen wir eine neue Rubrik einführen und zwar unter dem Motto:

" WUSSTEST DU SCHON, DASS..."

Wenn Du also in Zukunft etwas Erstaunliches, Wahnsinniges, Interessantes, Durchtriebenes, Verflixtes, Verdächtiges, Extremes, Dummes, Gescheites, Wissenschaftliches, Blödes oder Sonst-Was-Gutes über Irgendwas, Irgendwen, der/die/das Irgendwann Irgendwogeschehen ist, wird oder geschieht oder eben nicht geschieht, WEISST (oder auch nicht),

dann bitte lass es uns doch auch wissen... wir sind für jedes Gerücht, jedes Geschichtlein und jede Tatsache dankbar !

Hier also ein erster Vorgeschmack von:

" WUSSTEST DU SCHON, DASS..."

- ... die erste Rolltreppe der Welt im Jahre 1900 auf der Pariser Weltausstellung gezeigt wurde ?
- ... die wohl grösste Konfettiparade aller Zeiten stattfand, als John H. Glenn nach der Rückkehr von seinem dreifachen Flug um die Erde in New York empfangen wurde? Die für die Reinigung der Strassen zuständigen Behörden schätzten damals, dass es ungefähr 3151,5 Tonnen Konfetti "geregnet" hatte.
- ... der "grösste" bekannte Atlas aus dem Jahre 1655 stammt, 38 Karten der damals bekannten Länder enthält, 2,10 x 1,70 Meter misst und 125 Kilogramm schwer ist ?
- ... ein Bundesgerichtsprozess wegen der Uni-Irchel-Neubauten läuft ?
- ... die besten Sandwiches der Stadt Zürich im "Belcafé" verkauft werden sollen ?
- ... es das Geoscope gibt ?