

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 14 (1973)
Heft: 3

Artikel: Eine städtische Luftbildinterpretation : das nördliche Kleinbasel
Autor: Laschinger, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1089120>

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: 14.01.2026

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

Eine städtische Luftbildinterpretation: das nördliche Kleinbasel

WERNER LASCHINGER

1 Einleitung

Das Luftbild kann als wichtiges geographisches Hilfsmittel zwei Aufgaben übernehmen:

1. Es kann bei einer Untersuchung zusätzlich zur Begehung und zur Kartierung Informationen über das Untersuchungsgebiet liefern.
2. Es kann als einzige oder vorläufige Informationsquelle die Übersicht über ein Gebiet geben.

In dieser Besprechung will ich im Sinne von Punkt 2 aufzuzeigen versuchen, welche Informationen einem grossmassstäblichen Luftbild im städtischen Raum entnommen werden können und welche Schwierigkeiten dabei auftreten.

Beim ausgewählten Luftbild handelt es sich um ein Teilgebiet des nördlichen Kleinbasel¹. Das Untersuchungsgebiet lässt sich grob durch folgende Strassenzüge abgrenzen (s. Abb. 3): Dreirosenstrasse, Horburgstrasse, Eimeldingerweg, Wiese, ungefähr parallel zur Wiesen- und Ackerstrasse, Uferstrasse, Unterer Rheinweg. Das Luftbild wurde aus folgenden Gründen ausgewählt:

1. Es ist eines der wenigen grossmassstäblichen aktuellen Luftbilder Basels.
2. Das Gebiet ist in Umstrukturierung begriffen und weist ein vielfältiges Nutzungsmuster auf.
3. Es soll angedeutet werden, was eine Stadtautobahn, die durch dieses Gebiet gelegt werden soll, alles zerstören würde².

2 Methodische Vorbemerkungen

Das Luftbild bildet das reale Erscheinungsbild der Stadt auf zwei Dimensionen ab³. Die ganze Fülle der städtischen Wirklichkeit ist demnach auf dem Luftbild vorhanden und braucht nur entschlüsselt zu werden. Bei der Interpretation stehen dem aber hauptsächlich zwei Schwierigkeiten entgegen:

1. Da auf der Senkrechtaufnahme zur Hauptsache Grundrisse zu erkennen sind, wird der Aufriss stark benachteiligt. Die für die Stadt wichtige vertikale Dimension kann nur teilweise erfasst werden.
2. Den Gebäudeformen lassen sich nicht in jedem Fall eindeutig Inhalte zuordnen. Gleichartige Gebäude können recht unterschiedlich genutzt werden.

Der umfassende Informationsträger büsst im städtischen Raum — im Gegensatz zum ländlichen⁴ — wegen der oben erwähnten Schwierigkeiten an Aussagekraft ein.

¹ Das rechtsrheinische Gebiet der Stadtgemeinde Basel heisst Kleinbasel (s. Abb. 2).

² Die Trasseführung ist noch nicht offiziell bekannt.

³ Von Basel bestehen keine Stereoaufnahmen in diesem Massstab.

⁴ Eine Flur z. B. ist von oben vollumfänglich sichtbar, die Nutzung kann mit verschiedenen Techniken leicht und eindeutig festgelegt werden.

3 Strukturbeschreibung

31 Vorbemerkungen

Mit Hilfe der Strukturbeschreibung soll versucht werden, die Information des Luftbildes zu gliedern. Unter Struktur verstehen wir, die das System Lebensraum aufbauenden Elemente und deren relative Lage zueinander als Beziehungen. Als Elemente bezeichnen wir die räumlichen Voraussetzungen zur Befriedigung unserer Grunddaseinsbedürfnisse. Wir brauchen also Arbeitsraum und Raum zum Wohnen, Raum für Bildung und Versorgung, Erholungsraum. Durch den Verkehrsraum als sekundärem Raum werden die Elemente miteinander verbunden. Die Entwicklung der Städte geht dahin, dass die einzelnen Elemente des Lebensraumes des Menschen immer weiter auseinander gerissen werden. Dadurch wird die Verkehrsfunktion immer zentraler. Dieser Prozess der Entmischung wird weitgehend durch den Bodenpreis bestimmt, der auf Grund einer bestimmten Nutzung für den Quadratmeter bezahlt werden kann. Der tertiäre Sektor kann am meisten Gewinn pro Quadratmeter erwirtschaften. Er ist deshalb in der Lage, alle übrigen Funktionen zu verdrängen. Am leichtesten verdrängt werden können die Wohn- und Erholungsfunktion. Diese beiden Funktionen sind deshalb auch an ungünstigen Lagen anzutreffen. Es muss gefordert werden, dass die Elemente des Lebensraumes möglichst nahe zueinander gelegen sind: Einmal, weil der Verkehr den Entmischungsprozess fördert, dieser immer mehr Verkehr verursacht und deshalb das Verkehrsaufkommen nie bewältigt werden kann, dann auch, weil ein entmischter Raum eine schädliche Eintönigkeit aufweist.

Auf dem zu interpretierenden Luftbild sollen die einzelnen Strukturelemente beschrieben werden. Ferner soll auf Anzeichen geachtet werden, die auf einen Entmischungsprozess hinweisen könnten.

32 Die Elemente des Lebensraumes

Da die einzelnen Elemente nicht in erster Linie durch ihre Form, die wir auf dem Luftbild ja allein erkennen können, sondern durch die Nutzung definiert sind (ein Wohnhaus ist nicht ein Wohnhaus, weil es vom Architekten als solches geplant wurde, sondern weil darin gewohnt und die Wohnung nicht als Büroraum genutzt wird), versuchen wir, den einzelnen Formen die Nutzung zuzuordnen.

Arbeitsräume: Industrieanlagen lassen sich verhältnismässig einfach als solche erkennen. Sie bedecken meist grössere, abgegrenzte Flächen, umfassen oft mehrere ganz spezifische Gebäudekomplexe. Materialstapel, Industriekamine und Industriegeleiseanschlüsse sind weitere Kennzeichen. Gewerbebetriebe lassen sich nicht so leicht ausmachen. Im günstigsten Fall sind einige der obigen Merkmale vorhanden. Gänzlich unmöglich ist es, den tertiären Sektor zu erfassen. In Industriekomplexen lassen sich Vermutungen über die Nutzung einzelner Gebäude als Büros aussprechen.

Wohnräume: Wohnhäuser sind meistens weniger breit als Industriebauten. Die Aussage über den tertiären Sektor gilt hier analog. Vorgärten, Balkone, Lage an öffentlichen Strassen können als Hinweise aufgefasst werden.

Erholungsräume: Im Luftbild sind nur die nicht in Gebäuden untergebrachten Erholungsflächen zu erkennen. Als Erholungsflächen werden nutzbare Grünflächen und Spazierwege verstanden.

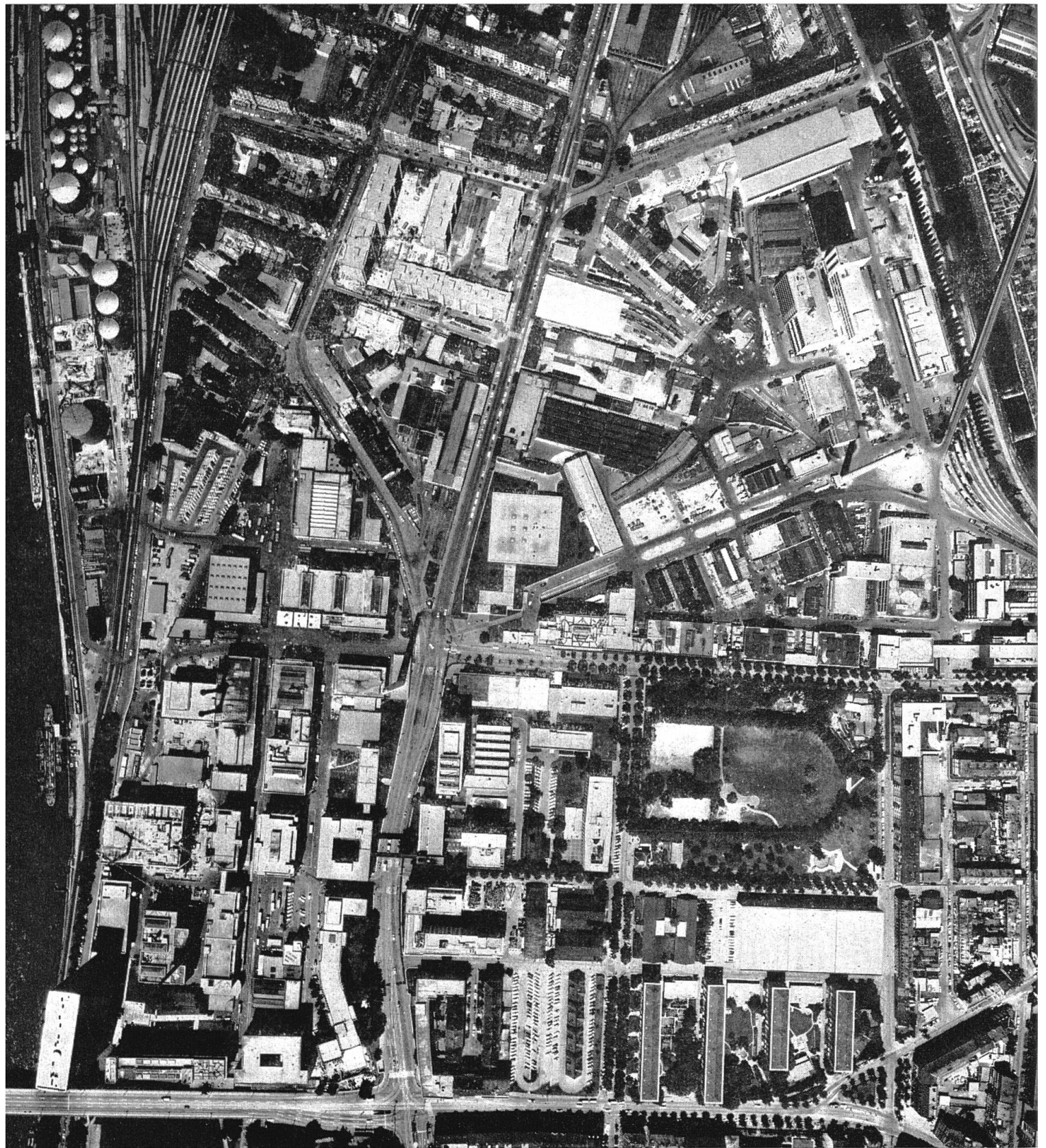




Abb. 2 Plan von Basel mit eingezeichnetem Untersuchungsgebiet.

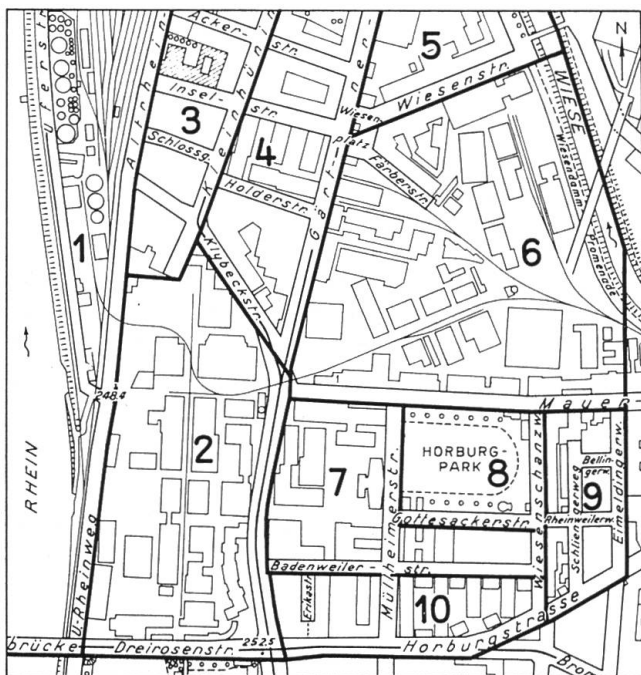


Abb. 3 Die analysierten Teilgebiete.

Abb. 1 Luftbild nördliches Kleinbasel. — Aufnahmegebiet: Basel (BS); Fluglinie: Ciba; Negativ Nr. 833; Aufnahmedatum: 22. Juni 1972; Aufnahmefirma: Swissair-Photo AG, Zürich; Flughöhe: 1940 m ü. M.; Flugzeit: 12.55 Uhr.

Über den tatsächlichen Erholungswert solcher Anlagen kann auf Grund des Luftbildes nichts ausgesagt werden. Es kann nur festgestellt werden, ob solche vorhanden sind oder nicht.

Bildungsräume, Versorgungsräume: Diese beiden Funktionen haben keine spezifische formale Ausprägung, die es erlauben würde, sie auf dem Luftbild als solche zu erkennen.

Verkehrsräume: Zum Verkehrsraum zählen wir öffentliche Strassen und Geleiseanlagen, d. h. Geleiseanlagen bis zu den Fabrikanlagen, öffentliche und private Parkflächen und -häuser, Tramdepots. Ausgenommen die Parkhäuser bieten die Verkehrsflächen keine Schwierigkeiten bei der Identifikation. Die werkinternen Verkehrsflächen werden — falls es sich nicht um Parkflächen handelt — nicht als Verkehrsflächen gewertet.

Bei der Interpretation dieses Luftbildes werden nur die vier eindeutig charakterisierbaren Funktionen Arbeiten (Industrie und Gewerbe), Wohnen, Erholen und Verkehren unterschieden.

33 Die Teilgebiete

Die Strassen als linienförmige Elemente eignen sich zur Unterteilung des Raumes. Sie sollen deshalb die Grenzen der Teilgebiete bilden.

Nach Süden wird das Untersuchungsgebiet (s. Abb. 2) von der Dreirosen- und Horburgstrasse, die beinahe in ostwestlicher Richtung verläuft, abgegrenzt. Sie verbindet als nördlichste Rheinüberquerung der Schweiz das französische mit dem deutschen Grenzgebiet. Im Osten führt sie den Verkehr der im Bau befindlichen Inneren Osttangente zu und ist damit auch die Zufahrtsstrasse für den Privatverkehr, der über die Autobahn kommt, zum linksrheinischen Industriegebiet. Eben diese Funktion sollte eine zukünftige Nordtangente übernehmen. Durch die ungefähr nordsüdlich verlaufenden Klybeck- und Gärtnerstrasse wird das Untersuchungsgebiet in zwei Teile geteilt. Dieser Strassenzug ist die Verbindung zum Rheinhafen und zum Nebenzollamt Friedlingen. Er dient ebenfalls den Industriebetrieben als Zubringer. Ungefähr parallel dazu verlaufen noch die Kleinhünigerstrasse, der Altrheinweg/Unterer Rheinweg und die Uferstrasse. Die Wiesenstrasse und die Mauerstrasse sind betonte Strassenzüge, die in ostwestlicher Richtung verlaufen.

Die einzelnen Teilgebiete sollen nun vorgestellt werden (s. Abb. 2):

Teilgebiet 1: Es läuft im Süden V-förmig in eine Spitze zusammen. Die beiden Schenkel sind durch Geleiseanlagen gegeben; der dazwischenliegende Raum ist von grossen und kleinen Tanks ausgefüllt. Das Rheinufer dient als Anlegestelle — es sind Löschvorrichtungen zu erkennen. Es mag sich dabei um eine Umlade- und Lagereinrichtung für Flüssigprodukte handeln; auf Grund der die Tanks umgebenden Schutzmauern kann man vermuten, dass es sich dabei um Erdölprodukte handelt.

Teilgebiet 2: Geprägt wird es durch massige Flachdachgebäude, die in einer gewissen Regelmässigkeit das Areal bedecken. Dem Unteren Rheinweg und der Klybeckstrasse entlang ist deutlich eine umgrenzende Mauer zu erkennen. Der Schluss liegt nahe, dass es sich um ein Industriegelände handelt. Diese Vermutung wird untermauert durch die Industriehochkamine, durch den Industriegeleiseanschluss und die Warenstapel in der nordwestlichen Ecke des Areals. Es kann angenommen werden, dass in Gebäuden mit Industriekaminanschluss und mit für Industriebetriebe typischer Dachgestaltung (Oberlichter) produziert wird. Über die Nutzung der anderen Gebäude können keine Aussagen gemacht werden. Es ist nicht zu erkennen, ob der tertiäre Sektor in einzelnen Gebäuden vorhanden ist. Auffällig sind die Parkflächen in der nordwestlichen Ecke. Beim

genauen Hinschauen meint man, einen «Ausbruch» des Industrieareals in Richtung Gebiet 3 zu erkennen. Die älteren Häuser und die Kleinhüningerstrasse erscheinen wie abgeschnitten. Ein Vergleich mit einem wenig älteren Luftbild (1965) zeigt, dass die Kleinhüningerstrasse und ihre Bebauung tatsächlich damals noch bis zum Unteren Rheinweg gereicht haben.

Teilgebiet 3: Beim Baubestand handelt es sich vorwiegend um alte Bauten, die um einen Hinterhof herum angelegt sind, d. h. um eine Baublockanlage. Die Häuser sind direkt mit dem Strassennetz verbunden. Die Innenhöfe sind teilweise durch Gärten, teilweise durch flache Gebäude genutzt. All dies weist darauf hin, dass die Wohnfunktion vorherrscht. An der Inselstrasse können wir die Fassade eines Gebäudes erkennen, die die Züge der Basler Schulhausbauten vom Anfang dieses Jahrhunderts trägt. Der asphaltierte Innenhof bestärkt die Vermutung, dass es sich um ein Schulhaus handelt. Ecke Ackerstrasse/Altrheinweg liegt eine der wenigen Rasenflächen des Untersuchungsgebietes. Der Vergleich mit der Bebauung des Teilbereichs 4 lässt den Schluss zu, dass es sich hier um die ursprüngliche städtische Bebauung handelt.

Teilgebiet 4: Zwischen der Klybeck- und der Holderstrasse sind zwei verschiedene Überbauungseinheiten auszumachen: 1. die Gebäude entlang der Klybeck- und Holderstrasse, bei denen es sich um neue und alte Wohnhäuser handeln dürfte; 2. die die Fläche bis zur Gärtnerstrasse auffüllenden Tramdepotanlagen, die eindeutig als solche zu erkennen sind (langgezogene Gebäude, Geleisanschluss ans Stadtnetz des Trams, ein- und ausfahrende Tramwagen). Zwischen der Holder- und der Inselstrasse fällt die Neuüberbauung eines ganzen Baublocks auf, die als neues Element das ganze Teilgebiet 4 beherrscht. Ein Vergleich mit dem Luftbild von 1965 zeigt, dass hier Lagerareal durch Wohnhäuser — um solche handelt es sich wahrscheinlich — ersetzt wurde. Durch die Neuordnung sollte vermutlich vermieden werden, dass Hinterhöfe entstehen und es sollte mehr Freifläche geschaffen werden. Bei genauem Hinsehen fällt jedoch auf, dass die mögliche Freifläche hauptsächlich für einstöckige Gebäude und für Einfahrten gebraucht wurde und nicht etwa den Bewohnern als Erholungsfläche zur Verfügung steht.

Der anschliessende Baublock ist wieder in der für Quartier und Jahrhundertwende typischen Form überbaut. Allerdings ist ein grosser Teil des alten Bestandes durch neue Häuser ersetzt worden. Auffallend ist, dass die Hinterhöfe, die an Altbauten angrenzen, meist Gärten sind, während bei den neuen Häusern diese Fläche vorwiegend durch einstöckige Gebäude genutzt wird. Typisch in dieser Hinsicht ist der Neubau etwa in der Mitte der Inselstrasse. Der Baublock Ackerstrasse/Bildrand unterscheidet sich nur dadurch vom südlicheren, dass der Hinterhof auch von älteren Gebäuden bestanden ist; es sind jedoch noch Garten- und Freiflächen vorhanden. Im Teilgebiet 4 dürfte es sich vorwiegend um Wohnhäuser handeln, ausgenommen die vom Tramdepot beanspruchte Fläche.

Teilgebiet 5: Es sind wiederum zwei Einheiten abzugrenzen: 1. das Tram- und Busdepot (es ist ein Autobus und ein Trolleybus zu erkennen), das den grössten Teil der Hoffläche einnimmt, und 2. die an der Wiesenstrasse und am Wiesendamm gelegenen Wohnhäuser. Die zweite Reihe Häuser ist neueren Datums und kann, wie die Neuüberbauung im Teilgebiet 4, als zusätzlicher Wohnraum betrachtet werden.

Teilgebiet 6: Hier dürfte es sich zur Hauptsache um Industrie- und Gewerbegebiete handeln. Davon ausgenommen sind die älteren Häuser an der nördlichen Seite der Färberstrasse und die neuen an der südlichen Seite der Wiesenstrasse. Zu beachten ist die Hofgestaltung bei den Neu- und Altbauten.

Beinahe unmöglich ist die Identifizierung des quadratischen Gebäudes, von dem wegen der Nähe zum Zentrum des Bildes nur das Dach sichtbar ist. Es dürfte sich jedoch kaum um ein Wohnhaus handeln. Von der Lage her ist man geneigt, es zum Industriegebiet zu rechnen.

Teilgebiet 7: Einigermassen Schwierigkeiten bestehen auch bei der Bestimmung dieses Gebiets. Es gibt einige Hinweise, welche die Zuordnung zum Industriegebiet rechtfertigen. Einmal ist es durch eine Brücke (Schattenwurf) über die Klybeckstrasse mit dem als Industriegebiet identifizier-

ten Gebiet 2 verbunden; dann sind einige Materialstapel vorhanden. Auch sind die Gebäude durchschnittlich grösser als in den Wohngebieten. Die Nutzung des weissen Gebäudes südlich des Horburgparkes ist nicht schlüssig zu bestimmen. Auffällig ist jedoch, dass keine Fenster vorhanden, keine Kamine auf dem Dach zu erkennen sind und dass die Nordseite, die schwach sichtbar ist, eine Streifung aufweist. Kann es sich dabei um eine grosse Autoabstellhalle handeln?

Teilgebiet 8: Das Gebiet wird vollständig durch den Horburgpark eingenommen. Es ist die grösste Grünfläche, die in diesem Gebiet vorhanden ist.

Teilgebiet 9: Betrachten wir die Häuser am Wiesenschanzenweg von Norden nach Süden, so ist eine Abfolge von ganz neuer Überbauung bis zur wahrscheinlich ursprünglichen Bebauung aus der Zeit der Ansiedlung ausserhalb der Mauern festzustellen. Das Flachdach-Eckhaus scheint in den letzten Jahren entstanden zu sein. Die Hofffläche wird von Rasenflächen und der Tiefgarageneinfahrt geteilt. Bei den folgenden Giebelhäusern dürfte es sich um Häuser der fünfziger Jahre handeln. Ihre Hofffläche ist von niederen Gebäuden aufgefüllt, deren Nutzung nicht eindeutig auszumachen ist; es könnte sich jedoch um Gewerbebetriebe handeln. Die kleinen niederen Häuser haben teilweise noch ihr Gartenareal, teilweise stehen weitere Gebäude im Garten. Es kann angenommen werden, dass bei der ursprünglichen Anlage zu jedem Reihnhaus ein Garten gehört hat, und dass dieser erst im Verlaufe der Zeit einer anderen Nutzung zugeführt worden ist. Sicher als Nichtwohnfläche zu identifizieren ist nur die Tankstelle an der Horburgstrasse. Zwischen dem Schliengerweg und der westlichen Grenze des Untersuchungsgebietes sind vielseitige Nutzungen vorhanden. Es handelt sich mehrheitlich um eine dichte aber niedere Bebauung. Wohn- und Gewerbefunktionen dürften in starker Mischung vorhanden sein.

Teilgebiet 10: Recht unterschiedlich ist auch dieser Baubestand. Auf der Westseite sind vier quer zur Strasse stehende Wohnhäuser mit dazwischenliegenden Grünflächen zu erkennen. Östlich der Müllheimerstrasse steht eine niedere Häuserreihe zwischen Parkplätzen. Ein Vergleich mit der Anlage am Wiesenschanzenweg (Teilgebiet 9) lässt vermuten, dass Gartenflächen in Parkplätze verwandelt worden sind. Das Luftbild von 1965 bestätigt diese Annahme. Westlich anschliessend stehen, dicht gedrängt, weitere Gebäude. Bei einzelnen lässt sich eine Wohnnutzung vermuten.

34 Schlussfolgerungen

Gesamthaft kann angenommen werden, dass sich die Wohn- und Industriefunktion quantitativ nicht verändert haben. Es scheinen einzelne Nutzungsflächen gegeneinander abgetauscht worden zu sein. Qualitativ hat sich die Situation wohl verschlechtert, da vor allem bei Neubauten trotz der höheren Wohnnutzung kaum mehr Freiflächen geschaffen worden sind. Die die Industrianlagen (an der Klybeck- und Gärtnerstrasse) umgebenden Grünflächen dürften nur Repräsentationsfunktion haben. Sie sind nur als ästhetisches Element wichtig. Auffallend sind auch die grossen Parkierflächen, die darauf hinweisen, dass die Arbeiter aus einer weiteren Umgebung mit ihrem Privatwagen zur Arbeit fahren.

Ob sich die eingangs beschriebenen Entmischungsvorgänge auch in diesem Gebiet abspielen, ist nur auf Grund des Luftbildes schwierig zu sagen, vor allem deshalb, weil nicht ersichtlich ist, ob Wohnraum durch Büros zweckentfremdet worden ist. Inwieweit die beschriebene Häufung von Parkierflächen als Hinweis auf solche Prozesse angesehen werden darf, ist kaum zu beantworten.

4 Quantitative Erfassung mit Hilfe eines Quadratrasters

Hier soll eine einfache Methode gezeigt werden, die es erlaubt, schnell eine Übersicht über die quantitative Verteilung der einzelnen Nutzungen zu erarbeiten.

Vorgehen:

1. Auf einer transparenten Folie wird ein Quadratraster aufgezeichnet (in unserem Fall Seitenlänge 5 mm).
2. Die Folie wird zufällig aufs Luftbild gelegt.
3. Für jedes Rasterquadrat wird die Hauptnutzung bestimmt, d. h. die Nutzung, die den grössten Flächenanteil besitzt.
4. Die einzelnen Nutzungen werden ausgezählt.
5. Für jede Nutzung wird der prozentuale Anteil an der Gesamtnutzung bestimmt.

Die hier geschilderte Methode gibt nur einen groben Überblick. Folgende *Fehlerquellen* sind vorhanden, die aber die Resultate nicht entscheidend beeinflussen.

1. Das Luftbild weist nicht überall den gleichen Masstab auf; der Masstab wird gegen den Rand hin kleiner.
2. Das Raster ist relativ grob. Es kann jedoch angenommen werden, dass alle Funktionen gleichmässig durch die Vergrößerung betroffen werden.
3. Die Nutzungsintensität wird nicht berücksichtigt, d. h. es wird nur auf die Grundrissfläche abgestellt und der Aufriss vernachlässigt.

Resultate:

Bei diesem Luftbild wurden zweimal — bei verändertem Bezugspunkt — folgende Anteile an den vier Nutzungen errechnet:

	1	2
1. Wohnen	18 %	18 %
2. Industrie, Gewerbe	49 %	50 %
3. Grünzonen, die der Erholung dienen können	9 %	8 %
4. Verkehrsanlagen	23 %	24 %
Total der Rasterquadrate	1254	1267

Der Vergleich der beiden Prozentzahlen zeigt, dass mit der Rastermethode ungefähr gleichbleibende Resultate erzielt werden. Die Unterschiede bewegen sich nach Auf- und Abrunden um 1 % herum; ungerundet ist der Fehler noch kleiner.

Die Zahlen zeigen den kleinen Anteil der Erholungsflächen an der Gesamtfläche. Dabei ist zu beachten, dass der grösste Teil auf den Horburgpark konzentriert ist. Eine weitergehende Interpretation der Zahlen ist nicht sinnvoll, da das Untersuchungsgebiet zu klein und zu einseitig (Vorherrschen der Industrie) ausgewählt ist.

5 Zusammenfassung

Mit der Strukturbeschreibung konnte ein Überblick über die einzelnen Funktionen und deren Verteilung vermittelt werden. Dies trotz der Schwierigkeit, die Nutzung eines Gebäudes aus dessen Physiognomie ablesen zu müssen. Für eine detailliertere Interpretation hingegen müssten unbedingt weitere Quellen herangezogen werden. Es zeigte sich, dass eine quantitative Auswertung mit Hilfe der Raster-

quadrate vergleichbare Resultate ergab und deshalb geeignet ist, eine Übersicht zu verschaffen. Anhand dieser Interpretation sollte in erster Linie versucht werden, die Schwierigkeiten bei der Interpretation eines städtischen Luftbildes aufzuzeigen.

LITERATUR

Weiterführende Literatur in: *Gassner, Kurt* (1971): Luftbildinterpretation in der Stadtgeographie. (Unveröffentlichte Diplomarbeit), Zürich, dem ich auch die Anregung zur Rasterquadratmethode verdanke.