

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 11 (1970)
Heft: 2

Rubrik: Berichte = Rapports

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>

Sozialgeographische Veränderungen in der Schwäbischen Alb

Ein Exkursionsbericht

Im Rahmen der Vorlesung «Grundzüge und Methoden der Sozialgeographie» führte PD Dr. W. Gallusser vom 28. Februar bis 1. März 1970 mit 16 Teilnehmern eine zweitägige Wochenendexkursion in die schwäbische Schichtstufenlandschaft durch. Der *thematische Schwerpunkt* war den gegenwärtigen und zukünftigen Landschaftsveränderungen gewidmet, die Folge einer immer stärker werdenden Umstrukturierung der Landschaft sind. Diese Veränderungen in den Dörfern und auf den Fluren wurden uns von Herrn Dr. Grees, Akademischem Oberrat an der Universität Tübingen, sehr eindrücklich gezeigt und anhand einer umfangreichen und sorgfältigen Dokumentation erläutert.

Die Fahrt begann in Tübingen und führte uns durch vier Landschaftsräume: durch die Neckarniederung im Gebiet Tübingen-Rottenburg, den naturräumlich gegebenen Einzugsbereich von Tübingen, durch den südwestlich an Rottenburg anschliessenden Teil der Gäuhochfläche, dann durch die höher gelegenen Gebiete des Albvorlandes (Owingen-Bisingen-Onstmettingen) und schliesslich in einem Abstecher auch auf die Albhochfläche bei Tübingen. Endpunkt war die ehemalige Schweizer Exklave Rottweil, von wo aus die Rückreise angetreten wurde.

Auf der ganzen Exkursionsstrecke zeigte sich ein starker Rückgang des Kleinbauerntums. Auf die Dauer werden nur rationell arbeitende Grossbetriebe bestehen können, die aber in der Regel infolge Arbeitskräftemangels von einer Familie allein geführt werden. Als Grossbetriebe gelten im schwäbischen Raum allerdings bereits Betriebe mit 10 bis 20 ha, während vergleichsweise im naturräumlich sehr viel stärker begünstigten norddeutschen Marschgebiet Betriebsflächen von 50 bis 100 ha angestrebt werden.

Zu diesen heute weitherum feststellbaren Aspekten treten nun allerdings an manchen Orten zahlreiche Zeichen einer eindeutigen *Regression* in der landwirtschaftlichen Bodennutzung auf, vor allem eine Abnahme der Nutzfläche, die weit über das durch die Betriebsumstrukturierung bedingte Mass hinaus geht. Diese Regression war zweimal in unterschiedlichen Landschaften und unter verschiedenen Voraussetzungen deutlich zu sehen:

In der Neckarniederung (Gemeinde Hirschau) liegen selbst an geschützten Südhängen Rebparzellen in grossem Ausmasse brach. Vergleiche mit älteren Flurkarten zeigen eine besonders starke Abnahme der Rebfläche in den letzten Jahren. Sicher mag die klimatische Ungunstlage (etwa im Vergleich zu den begünstigten Reblagen in Südbaden) dazu beitragen, aber die entscheidende Ursache ist wohl die soziale Wandlung der ehemaligen Weingärtnergemeinden zu Wohngemeinden mit starker Pendelwanderung nach der Universitätsstadt Tübingen. Die Nutzung der aufgelassenen Rebberge wird oft in Form von Obstgärten vorgenommen, meist als Freizeitbeschäftigung. Mehr und mehr nimmt allerdings eine Überbauung mit Wochenend- und Ferienhäusern überhand, welche die zukünftige Bedeutung dieses Gebietes als stadtnahen *Erholungsraum* anzeigen.

Eine zweite, wohl noch einschneidendere Änderung im Landschaftsbild liegt im höheren Albvorland und auf der Albhochfläche vor. Weite Gebiete der ehemals landwirtschaftlich genutzten Flur, insbesondere die randlich gelegenen, schwer zu erreichenden Parzellen, werden aufgegeben und mit der schnellwüchsigen, geradstämmigen Fichte aufgeforstet. Ganze Landstriche, besonders die stark geneigten Talhänge, werden heute auf diese Weise künstlich bewaldet, weil die agrarische Bodennutzung nicht mehr lohnend ist. Die Folgen dieser «Verfichtung» sind bereits absehbar: Für die Funktion als zukünftiges Erholungsgebiet kann sich diese *Wiederbewaldung* ganzer Landstriche der Schwäbischen Alb sehr nachteilig auswirken; denn ein monoton mit Fichte bepflanztes Waldgebirge ohne freies Gelände, ohne Abwechslung bringende Durchblicke und Aussichtspunkte ist weder für den Wanderer, noch für den Naturfreund oder den Wintersportler anziehend.

In einem agrarisch genutzten Gebiet verschafft der Landwirt durch die Bearbeitung des freien Feldes diese Abwechslung; er wirkt als Landschaftspfleger. Eine Rolle, die im Hinblick auf die

zunehmende Erholungsfunktion des stadtnahen Gebietes nicht zu unterschätzen ist! Hier liegt eine grosse und schwierige Aufgabe für die Landschaftsplanung vor, diese Pflege zu übernehmen und dafür zu sorgen, dass auch in Aufforstungsgebieten abwechslungsreiche, den Anforderungen des Tourismus genügende Waldbilder entstehen. Es handelt sich dabei um ein Problem, das schon in kurzer Zeit auch in der Schweiz sehr aktuell werden wird.

Hugo Heim

Merseyside

Ein Tagungsbericht¹

VERONIKA und WALTER LEIMGRUBER

Als Merseyside bezeichnet man das Gebiet zu beiden Seiten des Mersey-Aestuars mit den städtischen Schwerpunkten Liverpool und Birkenhead. Die offene Lage zum Meer sowie die günstige Verbindung zu Mittel- und Südostengland durch den Midland-Gap (zwischen Penninen und Wales) förderten seine Entwicklung als Industrie- und Handelszentrum.

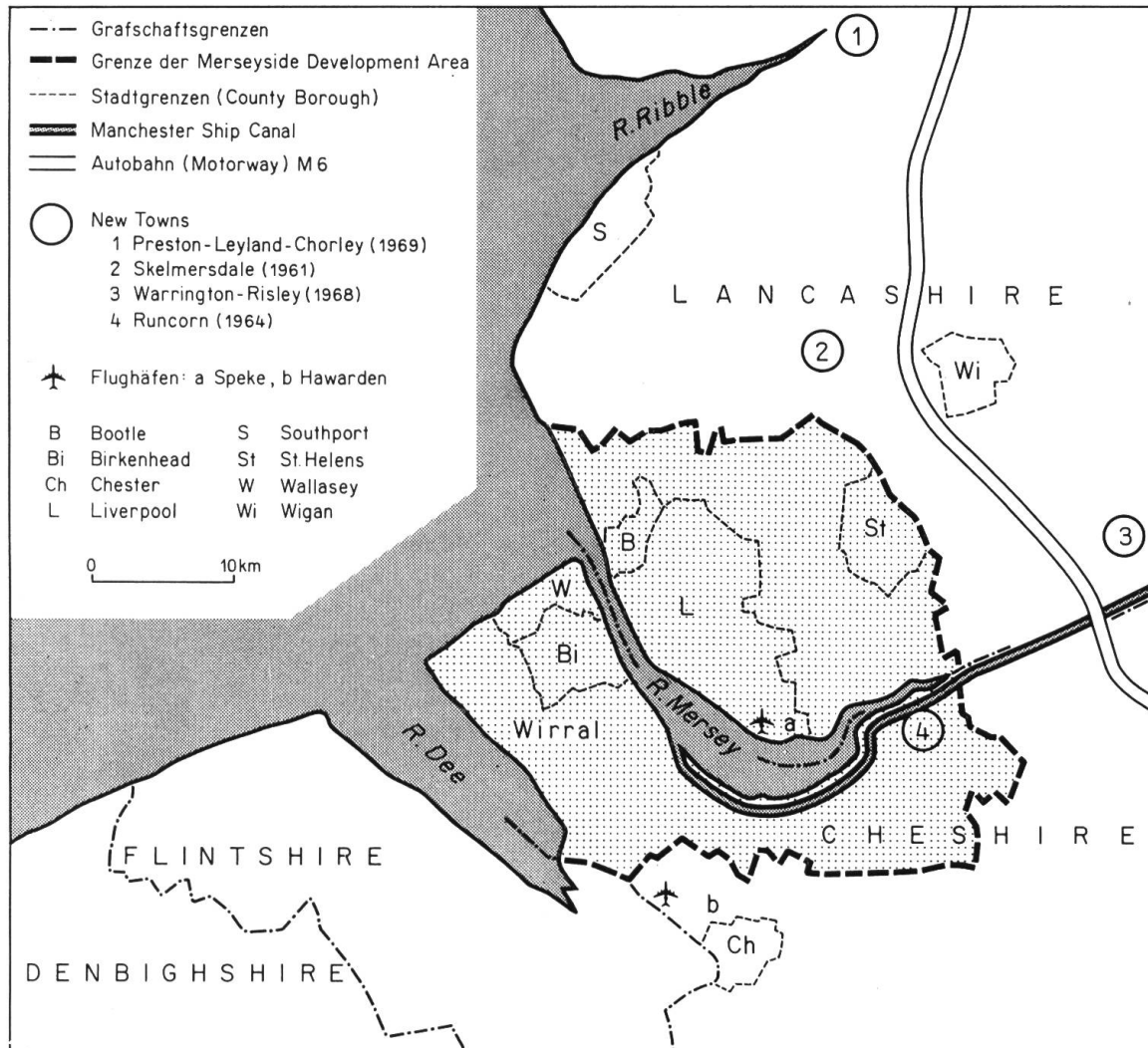
Liverpool wurde 1207 von König Johann gegründet. Bis ins 17. Jh. stand es aber als Hafen im Schatten von Chester, dem römischen Deva. Die Altstadt lag auf einem kleinen Sporn zwischen dem Mersey und einem Priel, «le Pool» genannt. Hier wurde 1709 bis 1715 das erste Dock erstellt. Weitere Dockanlagen mussten in den Mersey hineingebaut werden, wodurch die Uferlinie flussaufwärts verlegt wurde. Im 18. Jh. entstanden die vornehmen Aussenquartiere für die Oberschicht, während die Unterschicht vor allem im Stadtzentrum in eng zusammengebauten Häusern wohnte. Das Geschäftszentrum entwickelte sich im mittelalterlichen Kern. Seine Ausdehnung und der Bau der Eisenbahn sowie später die Bombardierungen des Zweiten Weltkrieges führten zur Sanierung der dicht bevölkerten Innenstadt. Einige Hochhäuser traten anstelle der dichten Überbauung aus viktorianischer Zeit, doch kommt ihnen im Vergleich zu den niedrigen Einfamilienhäusern geringe Bedeutung zu.

Der Kern von *Birkenhead* liegt auf einem Felsvorsprung zwischen zwei Pools, die heute ausgefüllt sind und Docks und eine Werft beherbergen. Nach W steigt das Land an bis zur Oxton-Prenton-Ridge, einem ca. 60 m hohen Hügelzug, und senkt sich danach in das Tal des River Fender, etwa in der Mitte der Halbinsel Wirral.

Auf dem erwähnten Felsvorsprung bestand 1135–1543 ein Benediktinerpriorat. Nach der Reformation blieb der Landbesitz als Ganzes erhalten, was die spätere Entwicklung der Siedlung erleichterte. Aus einem kleinen Dorf (1801: 110 Einwohner) entstand im Laufe des 19. Jh. die Stadt Birkenhead. Massgebend für das Wachstum waren die Aufnahme eines regelmässigen Fährdienstes mit Liverpool (1817) und der Aufbau einer eigenen Industrie durch William Laird (1824: Eisenwerke, 1828 in eine Werft umgewandelt; heute: Cammell & Laird). 1826 begann man mit dem Bau des schachbrettförmigen Zentrums. Bis zum Ende des 19. Jh. dehnte sich die Stadt bis zur Oxton-Prenton-Ridge aus. Heute erstreckt sie sich bis ins Tal des Fender. Vorbildlich sorgte Birkenhead für öffentliche Grünflächen: 1847 wurde Birkenhead Park als erster städtischer Park N-Englands eröffnet; 1907 erklärte man einen Teil des Landes auf der Oxton-Prenton-Ridge als Erholungsgebiet. 1830 verkehrte der erste Zug auf der Strecke Chester-Birkenhead. Aber erst 1886 wurde mit der Eröffnung des Merseytunnels eine durchgehende Bahnverbindung nach Liverpool

¹ Die Geographical Association, der britische Geographielehrerverein, hielt ihre diesjährige Frühjahrstagung vom 3.–7. April in Liverpool ab. Aus der Fülle der Vorträge stützen wir uns für diesen Bericht auf folgende: R. Lawton: Liverpool — Charter to Cathedrals; E. G. W. Allen: Industry in Greater Merseyside; F. J. C. Amos: Planning in Liverpool; J. A. Patmore: Birkenhead; R. J. Brown: Skelmersdale.

Ein breites Angebot von Exkursionen ergänzte die Vorträge. Die Tagung war sehr arbeitsintensiv und hinterliess ein eindrückliches Bild der Agglomeration Merseyside und ihrer Probleme.



geschaffen, was die Pendelwanderung stark anregte. Seit 1934 besteht zudem ein vierspuriger Strassentunnel; ein weiterer, zweisepuriger, soll 1971 fertiggestellt werden, denn mehr als 20 % der aktiven Bevölkerung von Birkenhead arbeitet in Liverpool. Der Hafen hat nur wenige Docks, dafür besteht seit 1960 ein Ausladepier für Öltanker, an dem heute Supertanker bis zu 200 000 t anlegen können.

Unter den *Industrieregionen* Grossbritanniens steht der NW hinter London an zweiter Stelle. Seit dem Zweiten Weltkrieg verlagert sich der Schwerpunkt von der traditionellen Textilindustrie allmählich auf andere Zweige: Maschinenbau, Fahrzeuge und Chemie. Die relativ hohe Arbeitslosigkeit von 4 % (gegenüber 2½ % in ganz Grossbritannien) geht darauf zurück, dass in vielen Industrien weniger Leute benötigt werden, und dass immer wieder Betriebe geschlossen werden müssen. Obwohl seit 1961 etwa 35 000 neue Arbeitsplätze in der Fahrzeugindustrie geschaffen wurden, hat die Arbeitslosigkeit nicht abgenommen. Ein Grund dafür ist die Abneigung vor allem der älteren Bevölkerung gegen ungewohnte Arbeit und neue, ausserhalb der Stadt liegende Arbeitsplätze, die infolgedessen von auswärtigen Pendlern belegt werden. Ein weiterer Grund ist die gute Sozialfürsorge, die es grossen Familien erlaubt, vom Unterstützungsgeld zu leben.

Das Beispiel des Unilever-Konzerns zeigt, wie die Folgen der Rationalisierung gemildert werden können: Da in der Produktion weniger Leute benötigt wurden, brachte der Konzern seine

Hilfsindustrien (Verpackungsmaterial, Etiketten, Druckereien etc.) ins Gebiet, um die freiwerdenden Arbeitskräfte weiterhin zu beschäftigen.

Charakteristisch für die Planung sind die kompakten Industriezonen («*Industrial Estates*»), von denen es in der Umgebung von Liverpool mehrere gibt.

Wie in vielen Agglomerationen stehen auch in Liverpool die *Planer* zahlreichen *Schwierigkeiten* gegenüber:

1. Merseyside ist administrativ stark zersplittert (zwei Grafschaften, zahlreiche Lokalbehörden). Insgesamt beschäftigen sich sechs Büros an verschiedenen Orten mit der Planung.
2. Die Ausdehnungsmöglichkeiten sind durch Landmangel begrenzt (Lage am Wasser, landwirtschaftlich wertvolle Böden).
3. Die Dienstleistungen konzentrieren sich zu einem ausserordentlich hohen Teil im Stadtzentrum, wo sich mehr als 25 % des Detailhandels abwickelt (Birmingham 14 %, Manchester 13 %).
4. Infolge der hohen Arbeitslosigkeit sollten zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden. Für die Opfer von Betriebsschliessungen müssen neue Stellen gefunden werden, ebenso für die schulentlassene Jugend, da die Gefahr der Abwanderung besteht (Überalterung der Arbeitsbevölkerung). Wichtig sind Lehrstellen, da gelernte Arbeitskräfte fehlen.

Die *Siedlungsplanung* sieht vor, nahe dem übergeordneten Zentrum moderne Wohngebiete zu erstellen. Sie sollen der Qualität der New Towns entsprechen und entlang guter Verkehrsrouten liegen.

Dem *Transportproblem* wird besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Bei der Alternative Strasse-Schiene haben die Planer der Schiene den Vorrang gegeben. Der Ausbau eines leistungsfähigen Bahnnetzes wäre in einem Drittel der Zeit zu bewältigen, die ein gutes Strassennetz benötigt (sieben statt zwanzig Jahre). Neben den bestehenden radialen Linien sind zwei Ringlinien vorgesehen, eine innere für den Warentransport ins Zentrum und eine äussere, die die Vororte miteinander verbände und an der nach Möglichkeit alle neun sekundären Zentren lägen.

Diese *sekundären Zentren* werden auf Grund der neuen Einkaufsgewohnheiten geplant. Da die Freizeit und Mobilität der Konsumenten zunehmen, werden entfernter gelegene Supermärkte eher aufgesucht als der Laden um die Ecke. Deshalb sollen sie auch in den neuen Subzentren vorhanden sein. Wie in den New Towns hat auch hier der Fussgänger Priorität. Es gibt keine Durchgangsstrassen, die Zufahrten sind Sackgassen.

Obwohl die Planung *New Towns* für Merseyside als ungünstig erachtet, werden sie ausserhalb für zweckmässig gehalten. Bis jetzt gibt es vier Entwicklungsprojekte in der weiteren Umgebung (vgl. Karte). Als Beispiel sei *Skelmersdale* herausgegriffen. Die neue Stadt liegt zwischen den beiden bestehenden Siedlungen Skelmersdale im W und Up Holland im E. Die Planung ging von der Annahme aus, dass das Auto der Hauptverkehrsträger sein werde. Das Hauptstrassennetz steht in direkter Verbindung mit dem Zubringer zur Autobahn Birmingham—Lancaster (M 6). Von diesem übergeordneten Netz von sechsspurigen Schnellstrassen zweigen die Zubringer zu den einzelnen Quartieren ab, wo man auf kleinen Strassen zu den Wohnhäusern gelangt. Als grosse Neuheit sieht die Planung ein analoges Wegnetz für Fussgänger vor, das von den Autostrassen völlig getrennt ist. Ein Hauptfusspfad führt ins verkehrsfreie Stadtzentrum. Die Quartierzentren liegen an sekundären Fusspfaden, in welche die Wege aus den Wohngebieten münden.

Die Wohnhäuser sind durchwegs ein- bis zweistöckige Einfamilienhäuser verschiedener Typen. Gewöhnlich werden sie um einen Hof herum gebaut, der als Kinderspielplatz dient und gleichzeitig Schutz vor dem teilweise recht starken Westwind bietet.

Der Besuch einer solchen Tagung regt zu *Vergleichen mit den heimischen Verhältnissen* an. Aus Raumgründen beschränken wir uns auf das Problem der Planung.

Die Notwendigkeit einer Planung ist sowohl in Basel wie in Liverpool unbestritten. Beide sind in ihren Ausdehnungsmöglichkeiten begrenzt: Liverpool durch das Meer und den Mersey, Basel durch die Landesgrenzen. Im Gegensatz zur Schweiz verfügt Grossbritannien über eine «zentrale Behörde für Landesplanungsfragen», seit 1952 *Ministry of Housing and Local Government* (Muggli, S. 42) und ein Landesplanungsgesetz, die *Town and Country Planning Act* von 1947 (ibid. S. 43). Trotz dieser übergeordneten Lenkung ist die Planung in Merseyside keines-

wegs vereinheitlicht (s. o.). In unserer Regio sind die Verhältnisse erheblich komplizierter. Da sie an drei Staaten Anteil hat, ist an eine zentrale Lenkung vorläufig gar nicht zu denken. Im schweizerischen Teil der Regio wirkt die Kantonssouveränität als bedeutendes Hindernis für eine zentrale Planung. Aber nur eine koordinierte Planung ermöglicht z. B. den Bau von New Towns, die der Dezentralisierung der Bevölkerung, der Schaffung von Wohnraum in neuen Industriegebieten und der Sanierung der Infrastruktur dienen.

LITERATUR

Merseyside in Maps (1970) edited by J. A. Patmore and A. G. Hodgkiss, Liverpool
Muggli, Hugo W. (1968): Greater London und seine New Towns. Basler Beiträge zur Geographie, Heft 7, Basel

Geographie und Ethnologie an Universität und Volkshochschule Basel im Wintersemester 1970/71

Universität: (Vorlesungen)

Physische Geographie I (Prof. Dr. H. Annaheim) — Geographische Probleme in ariden Räumen (PD Dr. D. Barsch) — Ausgewählte Kapitel zur Siedlungsgeographie (PD Dr. W. A. Gallusser) — Die Entstehung der schweizerischen Kulturlandschaft (Lektor Dr. E. Schwabe)

Ethnographie Neuguineas; Rang und Verdienst bei Naturvölkern (Prof. Dr. M. Schuster) — Indische Textilkunst (Lektorin Dr. M.-L. Nabholz-Kartaschoff)

Volkshochschule: (VK = Vollkurs, HK = Halbkurs)

Geographischer Zirkel (verschiedene Referenten, HK) — Einführung in die Landeskunde der Pyrenäen-Halbinsel (verschiedene Referenten, HK) — Bergbau im Wallis: Geschichte des Abbaues und mineralogisch-geologische Befunde (Dr. St. Grieser, HK)

Kulturanthropologie afrikanischer Gesellschaften (Dr. P. Weidkuhn, VK) — Die Herkunft des Menschen (Dr. H. Schaefer, VK)