

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 32 (1991)
Heft: 3

Artikel: Humangeographie als zukunftsorientierte Wissenschaft? : Erfahrungen aus der Voruntersuchung geplanter Verkehrsberuhigungsmassnahmen für die Innenstadt von Freiburg i.Ue. (Schweiz)
Autor: Walker, Andreas M.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1088671>

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: 18.04.2026

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

Humangeographie als zukunftsorientierte Wissenschaft?

Erfahrungen aus der Voruntersuchung geplanter
Verkehrsberuhigungsmassnahmen für die Innenstadt
von Freiburg i.Ue. (Schweiz)

Andreas M. Walker

Zusammenfassung

Ausgehend von einem Brückenprojekt im Stadtraum von Fribourg beschreibt der Autor die methodologischen Probleme, die sich bei der Abschätzung der räumlichen Projektfolgen stellen. Er ist der Meinung, dass die Humangeographie mit Hilfe von Strukturanalysen Konflikträume identifizieren und die aktuelle Dynamik aufzeigen kann. Durch Analogiebildung mit bekannten Prozessen können qualitative Wirkungsmodelle entworfen werden, die Planern und Politikern Auskunft über die Kontingenz der weiteren Entwicklung labiler Stadträume liefert.

Human geography - a science for the future?

Abstract

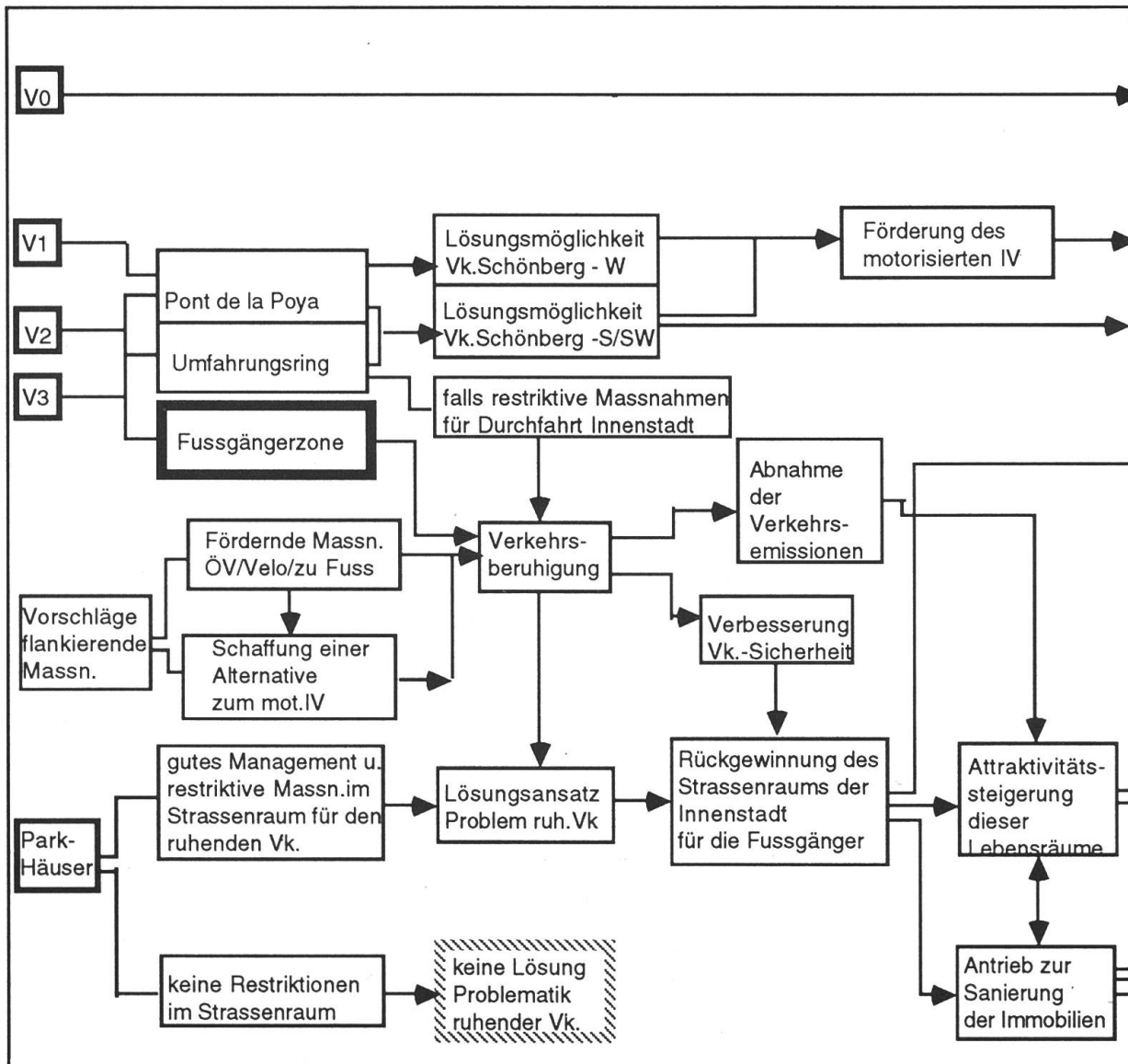
Taking as example a bridge project in urban Fribourg the author describes the methodological problems involved in assessing the spatial consequences of such a project. In his opinion human geography can, by using structural analysis, identify areas of conflict and demonstrate their dynamics. By comparison with similar processes, qualitative models of spatial functioning can be formulated, which are able to inform planners and politicians about contingencies in the structural change of unstable urban areas.

Adresse des Autors: Andreas M. Walker, lic.phil.I, Geograph, Jauslin + Stebler Ingenieur AG, Austraße 25, CH-4051 Basel

1 Auslöser: ein Brückenprojekt

Die Freiburger Innenstadt ist ein Lebensraum, der von seinen Verkehrsproblemen geprägt ist. Um ihre Situation zu verbessern, hat die Stadt das Projekt einer weiteren Brücke über die Saane, die "Pont de la Poya", mit entsprechenden Umfahrungsstrassen in drei Varianten lanciert.

Im Rahmen einer geographischen Lizentiatsarbeit ergab sich die Möglichkeit, einen Beitrag zum offiziellen Variantenvergleich zu liefern. Diese beschreibt die aktuelle innenstädtische Struktur von Demographie, Nutzung und Eigentum und zeigt zu erwartende Veränderungen auf. Als Eingriffe wurden neben dem Bau der Umfahrungsstrasse die geplanten Fussgängerzonen und Parkhäuser untersucht. Das Untersuchungsgebiet umfasst die Innenstadtquartiere "Les Places" und "Bourg" mit 596 Parzellen auf 40 ha Fläche, welche von den geplanten Verkehrsveränderungen profitieren werden. Der vorliegende Aufsatz konzentriert sich auf die Methodik dieser Arbeit. Er versucht



aufzuzeigen, wie aktuelle Prozesse und labile Räume erkannt werden können, und wie Aussagen über mögliche Entwicklungen formuliert werden können (für die konkreten Resultate vgl. Walker 1990 und 1991).

2 Methodische Ziele

Die Zeit wurde in der Geographie durch die Untersuchungen von Genese und rezenter Dynamik meistens als Vergangenheit oder Gegenwart berücksichtigt. Raumplanerische und politische Fragestellungen fordern jedoch von der Geographie auch eine Beschäftigung mit zukünftigen Entwicklungen. So soll und kann die Geographie als "Raumforschung" Grundlagen für die "Raumplanung" liefern, damit jene die Massnahmen und die Zielbestimmung der tatsächlichen Situation anpassen kann.

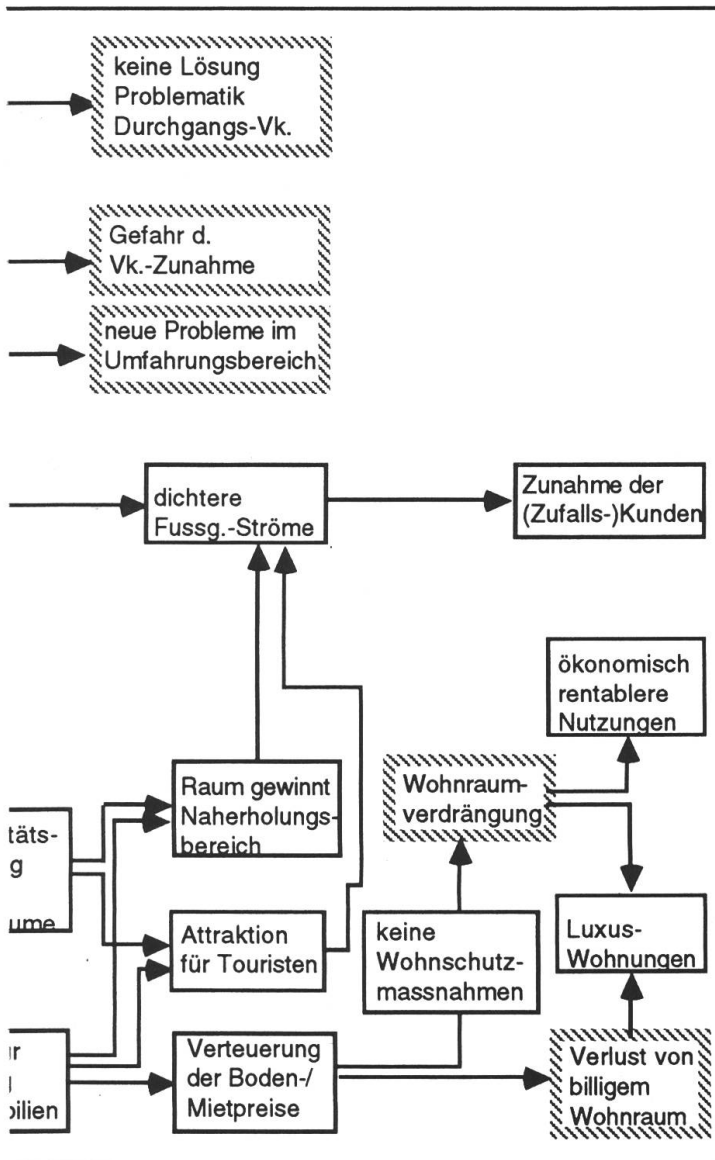


Abb. 1 Beispiel eines Wirkungsmodells für verschiedene verkehrsplanerische Eingriffe in der Freiburger Innenstadt. Ein Wirkungsnetz, wie das hier dargestellte, ist mit dem Regelkreis oder dem Netzwerk verwandt und erfordert eine nicht-lineare Denkweise. (Siehe Kap. 6 dieses Beitrages)

Die Humangeographie kann die folgenden Aspekte erkunden, darstellen und erklären: Wirkungszusammenhänge, Konflikträume, Nutzungskonkurrenzen, labile (Teil-)Räume, laufende Prozesse, "Täter" und "Opfer" der laufenden Entwicklungen sowie mögliche weitere Entwicklungen.

Als besondere Stärke sollte die disziplinäre Verbundenheit mit den übrigen Sozial- und Geisteswissenschaften (Soziologie, Ökonomie, Politologie, Volkskunde, u.v.m.) und mit der Physiogeographie und Ökologie dazu verhelfen, ganzheitliche Betrachtungen zu liefern.

Eine zukünftige "humangeographische Prognostik" würde keine quantifizierten Detailaussagen über "die tatsächliche" zukünftige Entwicklung formulieren – die Misserfolge der linearen Denkansätze und des technokratischen Prognosebooms warnen eindrücklich hiervor. Das Ziel besteht vielmehr darin, diverse mögliche Entwicklungen plausibel aufzuzeigen; es sollen Konflikte und Weichen in der Entwicklung dargestellt werden, damit Raumplanung, Wirtschaft, Politik und Bevölkerung an diesen Stellen mit geeigneten Massnahmen eingreifen können.

Konkret wurden am Beispiel der Freiburger Innenstadt folgende Arbeitsschritte durchgeführt:

- Aufnahme und Darstellung der aktuellen lebensräumlichen Struktur (Demographie, Nutzung und Eigentumsverhältnisse u.a.m.),
- Bestimmung von Konfliktbereichen aufgrund von Nutzungskonkurrenzen und Beeinträchtigung der Lebensqualität durch Verkehrsmissionen,
- Bestimmung der aktuellen Dynamik von Eigentum und Nutzung,
- Darstellung der geplanten Verkehrsmassnahmen.
- Anhand von vergleichbaren Prozessen in anderen mitteleuropäischen Städten wurden Analogieschlüsse für die Freiburger Situation formuliert.
- Vernetzung der diversen Massnahmen und Folgen, um somit die Komplexität der Problematik und ungewollte Sekundärfolgen aufzuzeigen.

3 Strukturanalyse

Da für Freiburg weder ein Strukturatlas, noch ein Inventar, noch regelmässige statistische Bulletins existieren, mussten zahlreiche Daten zur Struktur des Lebensraumes erhoben, dargestellt und interpretiert werden.

Demographie

Die Bestimmung der demographischen Struktur erfolgte durch statistische und kartographische Auswertungen der Volkszählungsstatistiken. Näher untersucht wurden die Einwohnerdichte, Haushaltsdichte, Altersverteilung, Geschlechtsverteilung, Zivilstand, Nationalität, Haushaltungsgrösse, berufliche Stellung und Zugehörigkeit zu den Wirtschaftssektoren. Bei der Bearbeitung der offiziellen Statistiken stellte sich heraus, dass die Sektoren der Volkszählungen als kleinste verfügbare Dateneinheit sich weder an sichtbaren noch an funktionellen Räumen orientieren. Weder das kantonale noch das eidgenössische Statistische Amt konnte die Grenzziehung erklären.

Nutzung

Durch Rekognoszierungen, Gespräche mit Passanten und einer “wohnungsweisen” Kartierung konnte die aktuelle Nutzung erhoben werden. Hierbei ergab sich, dass zahlreiche der traditionellen Erfassungsraster, wie die Daseinsgrundfunktionen oder die drei Wirtschaftssektoren, der Problematik der postindustriellen Stadt nicht mehr gerecht werden. Die rasante Entwicklung des Dienstleistungssektors und die Herausbildung des Informations-, Bildungs- und Beratungssektors als “IV.Sektor” fordern die Entwicklung neuer Instrumente für innenstädtische Untersuchungen.

Mit Hilfe dieser Kartierung konnte die Innenstadt in vier neue Mischnutzungstypen aufgeteilt werden. Der kommunale Zonennutzungsplan weist hier nur eine Kernzone für Mischnutzungen aus. Diese gibt jedoch keinerlei Auskunft darüber, dass die Sanierung der mittelalterlichen Gebäudesubstanz eine schleichende Umnutzung von traditionellem Familienwohnraum zu Luxuswohnraum, Arztpraxen und Beratungsbüros bewirkt. Das Verhältnis zwischen dem erwünschten Wohnanteilsplan und der tatsächlichen Wohnnutzung verschlechtert sich zunehmend.

Eigentum

Im Grundbuchamt konnten die Eigentumsverhältnisse aufgearbeitet werden. Neben dem rechtlichen Status des Eigentümers konnte die Eigentumsdauer bestimmt werden. Durch weitergehende Abklärung mit Hilfe von Telefon- und Adressbüchern sowie des Gewerberegisters wurde bestimmt, wer sein Eigentum auch tatsächlich selber nutzt.

4 Aktuelle Dynamik

Wie schon *Gallusser* (1979, 156) postulierte, sind Eigentumsstruktur und Eigentumsdynamik ein Indikator für den Wandel und sollten mit Blick auf diesen vermehrt von Geographen und Geographinnen untersucht werden. Auch *Lötscher* (1983, 81) untersuchte Grundeigentumsverhältnisse, um Nutzungswandel und Verdrängungsprozesse erfassen zu können. Drei Indikatoren der Eigentumsverhältnisse sollten in der vorliegenden Untersuchung Aussagen über die Stabilität resp. potentielle Dynamik der Grundstücke und ihrer Nutzung gestalten:

- Die Stabilität eines Grundstückes ist abhängig von der Eigentumsdauer resp. -konstanz.
- Die Stabilität ist abhängig vom Status des Eigentümers und dessen spezifischem Verhalten.
- Die Stabilität ist abhängig von der Unmittelbarkeit der Nutzungsbeziehung Eigentümer - Eigentum.

Die Ergebnisse der Erhebungen auf dem Grundbuchamt de la Sarine und der Kartierungen im Feld sind in Tab. 1 dargestellt; diese gibt Auskunft über den Stabilitätsgrad einer Parzelle.

Tab. 1 Indikatoren zur Eigentumsstabilität

Indikator	Ausprägung	eher stabil	eher labil
Eigentumsdauer	> 15 Jahre konstantes Eigentum	x	
	0 - 15 Jahre Eigentumsdauer		x
Eigentümer	öffentlich-rechtl. Körperschaft	x	
	übrige		x
Beziehung	Wohnnutzungsbeziehung	x	
	berufliche Nutzung	x	
	keine direkte Nutzung bekannt		x

Um diese Indikatoren durch ein einfaches mathematisches Modell zu einer Synthese zu führen, wurden sie überlagert, so dass sich folgende Kategorien ergaben:

sehr stabil	3 Indikatoren stabil
stabil	2 stabil – 1 labil
eher labil	1 stabil – 2 labil
labil	alle 3 Indikatoren labil

Fasst man dieses Ergebnis in die 2 Kategorien “stabil” und “eher labil” zusammen und wertet man den Grundstücksmarkt und die Bautätigkeit als Indikatoren für eine strukturelle Dynamik, ergeben sich folgende Auffälligkeiten:

- In sämtlichen Zählsektoren befindet sich mindestens ein Drittel labile Parzellen.
- “Instabil” sind die Gebiete südöstlich des Bahnhofs und an der Rue de Romont sowie z.T. an der Route des Alpes. Im bahnhofsnahen Gebiet befinden sich über 50% der Parzellen im Eigentum juristischer Personen. Bedeutende Gruppen planen gemeinsam zwei Grossüberbauungen. Diese Massnahmen verstärken den City-Charakter.
- Ein schleichender Strukturwandel in den grösseren mittelalterlichen Strassen ist erkennbar. Die Untersuchung der “Beziehung zum Eigentum” zeigt, dass die Eigentümer überwiegend Privatpersonen sind; sie haben überdurchschnittlich häufig keine direkte Beziehung zu ihren Grundstücken. Sie kaufen Gebäude auf, renovieren sie und verkaufen sie als Stockwerkeigentum weiter oder vermieten sie teuer. Dies hat eine Verdrängung ökonomisch schwacher Nutzer zur Folge.
- Die von öffentlichen Diensten geprägten Räume sind seit Jahrzehnten als sehr stabil zu betrachten. Diese Nutzungen sind trotz der aktuellen Verkehrssituation auf der Strecke Rue de Morat - Pont de Zaehringen konstant.

5 Analogieschlüsse

Zu Umfahrungsstrassen, Fussgängerzonen und Parkhäusern sind in anderen mitteleuropäischen Städten bereits zahlreiche Untersuchungen gemacht worden. Sie wurden von Geographen, Verkehrsingenieuren, Architekten, Stadtplanern, Ökonomen und Soziologen durchgeführt. Als Beispiele seien erwähnt die Abteilung für Angewandte Stadtgeographie Bayreuth, der Lehrstuhl für Sozial- und Wirtschaftsgeographie Augsburg, das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, das Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau und das

Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich. Ein Vergleich dieser Studien zeigte, dass die baulichen Eingriffe in den diversen Städten vergleichbare Gewinne und Schäden brachten. Deshalb wurde angenommen, dass ähnliche Prozesse auch in Freiburg eintreten können.

Aus geographischer Sicht liegt hier das Gewicht nicht auf einer exakten Vorhersage des tatsächlich eintreffenden Zustandes – dem lastet die Unsicherheit jeglicher futurologischer Aussage an. Vielmehr sollen Denkmodelle die verschiedenen möglichen Prozesse, Konflikte und Alternativentwicklungen in ihren Verknüpfungen aufzeigen.

6 Wirkungsnetz

Zur Darstellung eines solchen Modelles bietet sich hierbei das Wirkungsnetz an (vgl. Abb.1), welches mit dem Regelkreis (etwa bei *Leser* und *Mosimann*) oder dem Netzwerk (etwa bei *Vester* 1983) verwandt ist. Das Lesen solcher Diagramme erfordert jedoch die Bereitschaft, nicht-lineare Denkstrukturen nachzuvollziehen. Für Nicht-Fachleute sind unbedingt verbale Erklärungen notwendig. Die Komplexität des Stadtsystems verunmöglicht es wohl, jemals ein "vollständiges" Modell darzustellen. Trotzdem ist es hilfreich und notwendig, relevante Einzelaspekte über die Disziplinen hinweg zu verknüpfen, um Abhängigkeiten und Beeinflussungen aufzuzeigen.

Literatur

- Boesch H. 1986. *Der Fussgänger als Kunde*. Berichte zur ORL 58, Zürich.
- Boesch H. 1988. Der Fussgänger als Kunde – Verkaufen unter veränderten Rahmenbedingungen, *DISP* 93, 24-34, Zürich.
- Gallusser W. A. 1979. Über die geographische Bedeutung des Grundeigentums. *Geographica Helvetica* 4, 153-162.
- Gresch P. 1989. Denkmuster für die angewandte Geographie. *Geographica Helvetica* 4, 196-203.
- Gresch P. 1990. Raumplanerisches Denken. Heer E., Scholl B., Signer R. (eds), Aspekte der Raumplanung in Europa, 54-63. ORL-Schriftenreihe 42. Zürich.
- Lötscher L. 1983. Altstadt Kleinbasel: Stadterneuerung und Lebensqualität, *Regio Basiliensis* 24 (2+3), 79-88.
- Monheim R. 1987. *Entwicklungstendenzen von Fussgängerbereichen und verkehrsberuhigten Einkaufsstrassen*. Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung 41. Bayreuth.
- Monheim R. 1989. *Parkraummanagement und Parkraummarketing in Stadtzentren*. Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung 75. Bayreuth.
- Stadt Freiburg i. Breisgau/Tiefbauamt 1980. *Fussgängerzone Innenstadt*. Freiburg im Breisgau.
- Stiens G. 1989. Geographische Prognostik aus der Sicht bestehender und möglicher Anwendungsfelder – Neue Anforderungen an eine Disziplin mit Tradition. *Geographica Helvetica*. 4, 187-195.

- Vester F. 1983. Ballungsgebiete in der Krise – vom Verstehen und Planen menschlicher Lebensräume. München.
- Walker A. M. 1990. *Die lebensräumliche Struktur der Fribourger Innenstadt und ihre Perspektiven hinsichtlich der diversen Varianten der aktuellen Stadtverkehrsplanung, ein Beitrag zum Variantenvergleich des "Raccordements du Pont de la Poya" in Fribourg/Schweiz.* Oberlehrerhausarbeit, nicht publiziert, Lizentiatsarbeit, Geographisches Institut der Univ. Basel 1.
- Walker A. M. 1991. Entwicklungsperspektiven der Freiburger Innenstadt, ein human-geographischer Beitrag zur Verkehrs- und Entwicklungsplanung der Innenstadt Freiburgs im Uechtland *UKPIK – Cahiers de l'Institut de Géographie de Fribourg* 8, Freiburg i.Ue., 78-93.