

**Zeitschrift:** Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie

**Herausgeber:** Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel

**Band:** 56 (2015)

**Heft:** 1

**Artikel:** Freiburg im Breisgau : "Green City" quo vadis?

**Autor:** Schröder, Ernst-Jürgen

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1088114>

### 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:** 15.01.2026

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

# Freiburg im Breisgau – “Green City” quo vadis?

Ernst-Jürgen Schröder

## Zusammenfassung

Die Universitätsstadt Freiburg im Breisgau erweist sich im 21. Jahrhundert innerhalb Baden-Württembergs als die führende Boom-Town mit überdurchschnittlichem Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum sowie auch zunehmender Urbanität in Form neuer hochwertiger Architektur und öffentlicher Räume. Zu diesem Erfolg trägt der Ruf von Freiburg als “Green City”, die den Spagat zwischen Ökonomie und Ökologie geschafft hat, entscheidend bei.

## 1 Einführung

Freiburg – an der Nahstelle zwischen Oberrheingraben und Schwarzwald – ist inzwischen nicht nur als die klimatisch wärmste Grossstadt Deutschlands mit höchstem Wohn- und Freizeitwert, sondern auch als “Green City” mit zahlreichen Vorzeigeprojekten konnotiert. Freiburg steht für konsequente Umsetzung des Konzeptes der Nachhaltigkeit (“*sustainable development*”) im Sinne der in Rio de Janeiro verabschiedeten “Agenda 21”. Als Richtschnur der Stadtentwicklung gilt es in allen Bereichen, die wirtschaftlichen und sozialen Belange mit denen der Ökologie in Einklang zu bringen. Auf der Konferenz der Vereinten Nationen über nachhaltige Entwicklung in Rio de Janeiro 20 Jahre später (“Rio+20”, 2012) wurde die sog. “*Green Economy*” (auch verbunden mit einer grösseren Bedeutung der Umweltgüter) als “...*a guiding logic for addressing economic, social and environmental challenges at various spatial scales...*” überzeugend bestätigt (Caprotti & Bailey 2014, 195).

Zu Recht darf sich Freiburg als die Wiege der deutschen Umweltschutzbewegung bezeichnen: Hier wurde erfolgreich der Bau des geplanten Atomkraftwerkes am nördlichen Kaiserstuhl verhindert (1975), hier wurde das bundesweit erste städtische Umweltschutzamt eröffnet (1986) und das erste Solarhaus (1992) erstellt. Diese Ereignisse waren der Anfang einer Vielzahl von ökologischen Modellprojekten auf dem Weg zu einer nachhaltigen Grossstadt, die für viele Städte zum Vorbild geworden ist und auch viele Investoren und Touristen aus aller Welt anzieht (FWTM 2014, 2). Die Freiburg Wirtschaft und Touristik GmbH (FWTM) als örtliche Wirtschaftsförde-

rungsinstitution führte vorausschauend 2008 die in der Wirtschaftsregion Freiburg in Sachen Nachhaltigkeit vorhandenen herausragenden Kompetenzfelder in Wirtschaft und Forschung (mit starker Profilierung in der Umwelt- und Solarwirtschaft und im Life-Sciences-Bereich) im Innovationscluster “*Green City Freiburg*” zusammen, um die regionale Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Cluster werden nach dem amerikanischen Ökonomen Porter definiert als räumliche Konzentrationen von Unternehmen, Zulieferern, Dienstleistern, Wirtschaftsorganisationen und Institutionen (Universitäten, Forschungseinrichtungen), die entlang einer Wert schöpfungskette zielgerichtet kooperieren, aber auch konkurrieren (*Funk 2013a, 79*). Überhaupt gelten Cluster in der postindustriellen Ära, in der das System der Massenproduktion durch eine flexible Netzwerkökonomie und neue Produktionsmodelle, bei der Wissen und Interaktionen in räumlicher Nähe eine grosse Rolle spielen, abgelöst wird, als ein Hauptaufgabengebiet der Wirtschaftsförderung (*Funk 2013b, 140*). Kern des Clusteransatzes ist, dass durch den Wissens- und Erfahrungsaustausch sämtlicher Clusterakteure Synergieeffekte erzielt und letztendlich Innovationsprozesse in der Region generiert und neue Arbeitsplätze geschaffen werden.

Die Initiierung von neuen und die Professionalisierung von bereits existierenden regionalen Clusterinitiativen zur Stärkung der regionalen Wirtschaft im globalen Wettbewerb sind daher auch ein wichtiger Bestandteil der Wirtschaftspolitik des Landes Baden-Württemberg, das 2008 den ersten regionalen Clusterwettbewerb durchführte. Aus diesem ging das Innovationscluster “*Green City Freiburg*” als erster Preisträger hervor. Seit 2009 wird “*Green City Freiburg*” von der FWTM als eine am langfristigen Erfolg ausgerichtete Aufgabe organisiert (🌐). Dafür standen 300’000 € aus Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung für zunächst drei Jahre zur Verfügung, die vorwiegend zur Vernetzung der Clusterakteure, aber auch für die generelle Standortvermarktung von Freiburg als “*Green City*” eingesetzt wurden.

## 2 Ungebremste Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzunahme

Mit einem Anstieg der Bevölkerung um 6.3 % seit 2000 auf 218’043 (2013) Einwohner gehört Freiburg zusammen mit Heidelberg und Karlsruhe zu den am stärksten wachsenden Grossstädten Baden-Württembergs und hat sich damit von dem in ländlichen und wirtschaftlich peripheren Gebieten Deutschlands beobachtbaren Negativtrend des demographischen Wandels abgekoppelt (vgl. Tab. 1). Von dem weit über dem Landesdurchschnitt von 0.4 % liegenden Bevölkerungswachstum sind fast alle Grossstädte und Universitätsstädte betroffen. Neben einem meist bescheidenen Geburtenüberschuss und dem seit Ende der 1990er Jahre vor allem bei Älteren unverkennbaren Reurbanisierungstrend, wird dieser Einwohnerzuwachs hauptsächlich von Wanderungsge winnen meist junger, vor allem aus dem Ausland (insbesondere Süd- und Osteuropa) kommender Menschen getragen, zu denen im Falle Freiburgs die hohe Attraktivität als Wohn- und Studienort sowie die wirtschaftliche Prosperität verstärkend hinzukommen.

Tab. 1 Bevölkerung, Beschäftigte und Übernachtungen in Freiburg und in ausgewählten Städten Baden-Württembergs 2000–2012.

Gebiets-einheit	Einwohner*)			Beschäftigte**) [davon sekundärer Sektor]			Übernachtungen*** [davon Ausländer]		
	2000	2012	2000–12 in %	2000	2013	2000–13 in %	2000	2013	2000–12 in %
Freiburg	205.102	218.043	+ 6.3 %	94.360 [20.136]	109.448 15.095	+ 16 % - 25 %]	883.592 [239.720]	1'387.635 473.507	57 % + 97.5 %]
<i>Im Vergleich:</i>									
Stuttgart	583.874	597.939	+ 2.4 %	349.864 [112.000]	368.580 72.871	+ 5.3 % - 34.9 %]	2'045.501 [575.755]	3'200.473 929.625	+ 56.5 % + 61.5 %]
Karlsruhe	278.558	296.033	+ 6.3 %	148.520 [36.398]	165.135 29.201	+ 11.2 % - 19.8 %]	606.011 [125.565]	1'024.288 268.383	+ 69 % + 113.7 %]
Mannheim	306.729	294.627	- 3.9 %	167.523 [58.974]	173.975 49.757	+ 3.9 % - 15.6 %]	721.377 198.280	1'150.086 259.716	+ 59.4 % + 31 %]
Heidelberg	140.259	150.335	+ 7.2 %	75.957 [15.018]	84.011 13.494	+ 10.6 % - 10.1 %]	852.808 [378.153]	1'196.593 489.673	+ 40.3 % + 29.5 %]
Ulm	117.233	117.977	+ 0.6 %	74.280 [23.527]	85.535 22.044	+ 15.2 % - 6.3 %]	370.812 [83.768]	515.984 143.545	+ 39.1 % + 71.4 %]
Tübingen	81.347	84.496	+ 3.9 %	36.128 [8.088]	41.286 7.027	+ 14.3 % - 13.1 %]	165.558 [38.738]	235.361 64.319	+ 42.2 % + 66 %]
Konstanz	78.504	79.645	+ 1.5 %	27.040 [8.147]	28.174 4.004	+ 4.2 % - 50.9 %]	413.334 [66.414]	685.877 138.599	+ 65.9 % + 108.7 %]
Baden-Württemberg	10'524.415	10'569.111	+ 0.4 %	3'802.475 [1'684.944]	4'134.151 1'534.304	+ 8.7 % - 8.9 %]	39'234.365 [5'118.053]	47'755.531 9'898.132	+21.7 % + 93.4 %]

\*) ab 2011 Bevölkerung Basis Zensus 9.5.2011

\*\*) Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort jeweils am 30.6. (einschl. Land- und Forstwirtschaft)

\*\*\*) Beherbergungsstätten mit neun und mehr Betten (ab 2004 einschl. Campingplätze)

Quelle: ; eigene Berechnungen

Seit 2000 hat die Zahl der Beschäftigten in Freiburg jährlich um rund 1'000 auf insgesamt 109'448 (2013) zugenommen (vgl. Tab. 1). Dieser Zuwachs von 16 % ist rund doppelt so hoch wie im Landesdurchschnitt; aber auch Ulm, Tübingen und Karlsruhe erzielten ähnliche hohe Zuwächse. Mit einem Anteil von 86.2 % (2013) ist der Dienstleistungssektor der mit Abstand wichtigste Wirtschaftszweig, darunter das Universitätsklinikum mit rund 10'000 Beschäftigten grösster Einzelarbeitgeber, gefolgt von der Universität und den fünf Fraunhofer-Instituten. Bedauerlicherweise hat die Zahl der im sekundären Sektor Beschäftigten im Vergleichszeitraum mit 25 % gemessen am Landesdurchschnitt mit 8.9 % (und auch im Vergleich zu anderen Städten Baden-Württembergs) weit überproportional auf 15'095 abgenommen. Dies dürfte weniger in Anpassungsproblemen der hiesigen grösseren Industriebetriebe liegen, als vielmehr in deren Zugehörigkeit zu internationalen Konzernen und deren Umstrukturierungen, die oftmals mit einem schmerzhaften Beschäftigtenabbau, mitunter sogar mit Gefährdung des gesamten hiesigen Standortes verbunden sind (*Schröder* 2001, 223). Das seit 1927 in Freiburg ansässige französische Traditionssunternehmen Rhodia Acetow GmbH mit 2013 noch 850 Mitarbeitern (1969: 5'200) wurde nach dessen Übernahme durch den belgischen Chemiekonzern Solvay im Jahre 2011 in Solvay Acetow GmbH umbenannt. Eine ausgesprochen positive Entwicklung innerhalb des sekundären Sektors nahmen die im Gewerbegebiet "Haid" angesiedelten, seit 1990 zur Trumpf-Gruppe gehö-

rende und in der Elektroniksparte tätige Hüttinger GmbH (450 Beschäftigte) sowie die 1998 vom US-Konzern Stryker übernommene Stryker Leibinger GmbH, die mit 670 Mitarbeitern Implantate und Navigationssysteme für die minimalinvasive Chirurgie produziert.

Freiburg und auch Tübingen gelten inzwischen wegen ihrer grünen Rathausspitze und ihrer gelungenen Konfliktauflösung von Wachstum und verringerten CO<sub>2</sub>-Emmissionen/Kopf als wirtschaftliche Musterstädte. Entscheidend dürften aber ihre sehr gute Forschungsinfrastruktur und hohe Lebensqualität in Verbindung mit einem weitgehend konjunkturunabhängigen starken Dienstleistungssektor und einem breiten Branchen-Mix aus klassischen und jungen, überwiegend mittelständischen Unternehmen ohne industrielle Monostrukturen sein, wobei in Tübingen noch boomende Familienunternehmen wie Erbe (Medizintechnik) und Horn (Maschinenbau) hinzukommen. Diese führten die einst arme Universitätsstadt beim Gewerbesteueraufkommen (2013: 46 Mio. €, Freiburg: 148 Mio. €) fast an die benachbarte frühere reiche Industriestadt Reutlingen heran, die heute unter ihrer weniger breit aufgestellten und konjunkturabhängigen Struktur leidet.

### 3 Veränderungen in der “Green Economy”

#### *Tourismus*

Nach wie vor eine ganz entscheidende Säule in der “Green Economy” Freiburgs bildet der Tourismus, der schon in der Ära von Oberbürgermeister Winterer (1888–1913) neben dem Ausbau von Freiburg als beliebtem Altersruhesitz des gehobenen Bürgertums aus Hamburg und dem Rheinland und der Universitätserweiterung zum Masterplan seiner Stadtentwicklungspolitik gehörte. Mit knapp 1.4 Mio. Übernachtungen nach fast ununterbrochenen Rekordjahren in Folge bei einer Gesamtzunahme von 57 % seit 2000 rangiert Freiburg 2013 landesweit auf Platz 2 hinter Stuttgart (vgl. Tab. 1). Dieser grandiose Erfolg als grösste Tourismusstadt in der RegioTriRhena ist neben dem im generellen Trend liegenden Städtetourismus vor allem auf den überaus erfolgreichen Einstieg in das Wachstumssegment der ausländischen Gäste zurückzuführen, deren Übernachtungen sich 2000–2013 sogar fast verdoppelten. Der Ausländeranteil an den Gesamtübernachtungen stiegerte sich von 27 % auf 34 % (vgl. Tab. 1), was letztlich auf die wachsende Bedeutung des hochwertigen Kongress-, Tagungs- und Messe-tourismus (mit einem geschätzten Anteil von 65 %) zurückzuführen ist. Entscheidend hierfür waren, neben der Ausweitung des Bettenangebotes, die Inbetriebnahmen des Konzerthauses am Hauptbahnhof (1996) und der Neuen Messe am Flugplatz (2000) als ideale Symbiose (Schröder 2001, 220).

Die Messe Freiburg wurde zu einem *Global Player*, als die 2000 erstmals nach Freiburg geholtte “Intersolar” sich zur weltweit grössten Solarmesse entwickelte. An deren Erfolg partizipiert die Messe Freiburg auch nach ihrem aus Platzgründen 2008 erfolgten Umzug nach München als Mit-ausrichter, indem sie über 50 % zum Umsatz von rd. 20 Mio. € beisteuert. Zum anderen bestehen mit der Durchführung der Intersolar an internationalen Standorten ideale Möglichkeiten, Freiburg als “Green City” und attraktives Tourismusziel zu vermarkten (FWTM 2012, 39).

Da auch zukünftig im Städtetourismus Zuwächse vor allem aus dem Ausland zu erwarten sind, liegt der Schwerpunkt des Tourismusmarketing folgerichtig in der Bearbeitung der touristischen Quellmärkte im Ausland, sowohl der Pflege der bisher traditionell wichtigsten Herkunftsländer (Schweiz, Frankreich, Niederlande, Italien, Spanien), aber auch der Länder, aus denen mittelfristig grosse Übernachtungsvolumina prognostiziert werden wie aus dem asiatischen Raum (FWTM 2012, 38). Hinzu kommen mehrere Einzelmaßnahmen wie das von der FWTM initiierte und mit 33 Kooperationspartnern organisierte INTERREG IV-Projekt “Tourism Upper Rhine Valley” zur besseren Nutzung der touristischen Potenziale. Die gesamte trinationale Metropolregion am

Oberrhein von der Südpfalz bis nach Basel, die vom Übernachtungsvolumen mit der Toskana zu vergleichen ist, wird dabei als einheitlicher grenzüberschreitender Tourismusraum begriffen und unter der Dachmarke „Oberrhein“ im hart umkämpften Tourismusmarkt vermarktet. Speziell auf Freiburg fokussiert ist die 2012 mit 34 Partnern aus der Taufe gehobene, auch mit EU-Geldern geförderte Clusterinitiative „*Health Region Freiburg*“ mit dem Ziel, den mit einem Beschäftigtenanteil von 21 % stark vertretenen Gesundheitssektor wie das Universitätsklinikum und andere regionale Gesundheitseinrichtungen stärker mit dem Tourismus zu verknüpfen, um etwa in der Gesundheitsprävention neue Gäste (auch aus dem Ausland, speziell dem russischen und arabischen Raum) im Gesundheitstourismus zu gewinnen (*FWTM* 2012, 40). Zu nennen ist hierbei auch das bundesweit führende Universitäts-Herzzentrum Freiburg-Bad-Krozingen, das 2012 durch Fusion des Herz-Kreislaufzentrums des Universitätsklinikums und des 1965 gegründeten Herzzentrums Bad Krozingen entstanden ist.

Selbst Freiburg als „*Green City*“ entfacht eine touristische Nachfrage im Segment des Fachtourismus, indem Gäste und Delegationen aus der ganzen Welt sich über die nachhaltige Stadtentwicklungspolitik und ökologischen Vorzeigeprojekte vor Ort informieren wollen. Überhaupt wird im Urlaubs- und Tagungsgeschäft das Thema Nachhaltigkeit in Form einer konsequenten Anwendung einer regional-ökologischen Hotelphilosophie zunehmend zur Standortfrage. Mustergültig wurde dies bei der Eröffnung des integrativen 3-Sterne Hotels „*Green City Hotel Vauban*“ im ökologischen Vorzeigequartier Vauban umgesetzt.

Auch der seit 2013 an Werktagen zwischen Paris-Gare de Lyon und Freiburg direkt über den 2011 eröffneten ersten Abschnitt des „*TGV Rhin-Rhône*“ und die 2012 im Personenverkehr reaktivierte Strecke Mulhouse–Mühlheim verkehrende TGV-Zug (Fahrzeit 3:40 Std.) soll zusätzliche Gäste aus dem Grossraum Paris nach Freiburg bringen. Ab 2016 bietet sich allerdings eine Änderung seines Laufweges über Offenburg/Strasbourg an, wenn sich die Fahrzeit zwischen Paris und Strasbourg mit der Fertigstellung des zweiten Abschnittes des „*TGV Est Européen*“ um 30 Minuten auf nur noch 1:50 Stunden reduziert und damit die Strecke Freiburg–Paris über Strasbourg rd. 40 Minuten schneller ist als über Mulhouse (Schröder 2013, 118). Um eine gewisse Sättigung im Tourismus zu verhindern, sind die Erschliessung neuer jüngerer Zielgruppen, die etwa durch die in Freiburg neu geschaffene moderne Architektur (s. u.) angezogen werden, und der Bau der geplanten vier neuen Hotels (zwei auf dem ehemaligen Güterbahnhof, je eines am Hauptbahnhof und am Siegesdenkmal) unerlässlich.

## *Industrie*

Bedauerlicherweise konnte Freiburg als „*Solar City*“ und Umwelthauptstadt seine einstige Spitzenstellung in der Solarbranche Deutschlands einem klassischen Bereich der „*Green Economy*“ schlechthin, nicht halten. Die 1999 als einer der ersten börsennotierten Solarfirmen in Deutschland gegründete und 2013 in Insolvenz geratene Freiburger SAG Solarstrom AG wurde Ende 2014 von einem chinesischen Investor mit allen 160 Arbeitsplätzen übernommen. Zukünftig werden jedoch hauptsächlich chinesische Module statt die der heimischen Solarfabrik, deren Beschäftigtenzahl sich von 350 (2010) auf 230 (2014) reduzierte, verkauft (*Der Sonntag* vom 2.2.2014). Soitec Freiburg, die 2005 unter dem Namen Concentrix aus dem Fraunhofer-Institut für Solare Energiesysteme (ISE) ausgegründet und 2009 vom französischen Konzern Soitec übernommen wurde, verlagerte 2013 die Produktion seiner Solarmodule nach Kalifornien bei Schrumpfung seiner Belegschaft von 200 auf 130 Arbeitsplätze. Auch die vom ISE ausgegründete Solar Markt AG als grösseres Photovoltaik-Handelsunternehmen mit einst 110 Mitarbeitern hat sich von Freiburg weitgehend verabschiedet (*Der Sonntag* vom 2.2.2014).

Leider haben sich die berechtigten hohen Erwartungen in die biotechnologischen Neugründungen im 28'000 m<sup>2</sup> grossen, 1998 eröffneten und von der Stiftung BioMed betriebenen Bio-TechPark im Industriegebiet-Nord wohl infolge Kapitalmangels bislang nicht erfüllt (*Schröder* 2001, 225). Dagegen scheinen sich im inzwischen grössten biotechnologischen Gründerzentrum Deutschlands (ca. 370 Beschäftigte), dem von der Landeskreditbank Baden-Württemberg 2003 eröffneten interkommunalen Technologiepark Tübingen-Reutlingen (TTR) in Tübingen, nach zunächst holprigem Start vier Unternehmen (CeGaT GmbH, Immatics Biotechnologies GmbH, CureVac GmbH, Synovo GmbH) auf dem Markt vor Ort zu etablieren oder stehen kurz davor.

Ideal zum Image der *Green City Freiburg* passt die gemeinsame Initiative von Stadt, FWTM, Badenova und ISE, das mit 250 ha grösste und älteste Industriegebiet Nord zum “*Green Industry Park*”, einem nachhaltigen, energie- und ressourceneffizienten Industriegebiet mit bundesweitem Modellcharakter umzubauen.

## 4 Schlüsselprojekte zur Fortentwicklung des Wirtschafts- und Wissenschaftsstandorts

### a) Erweiterung und Aufwertung der nordwestlichen Innenstadt

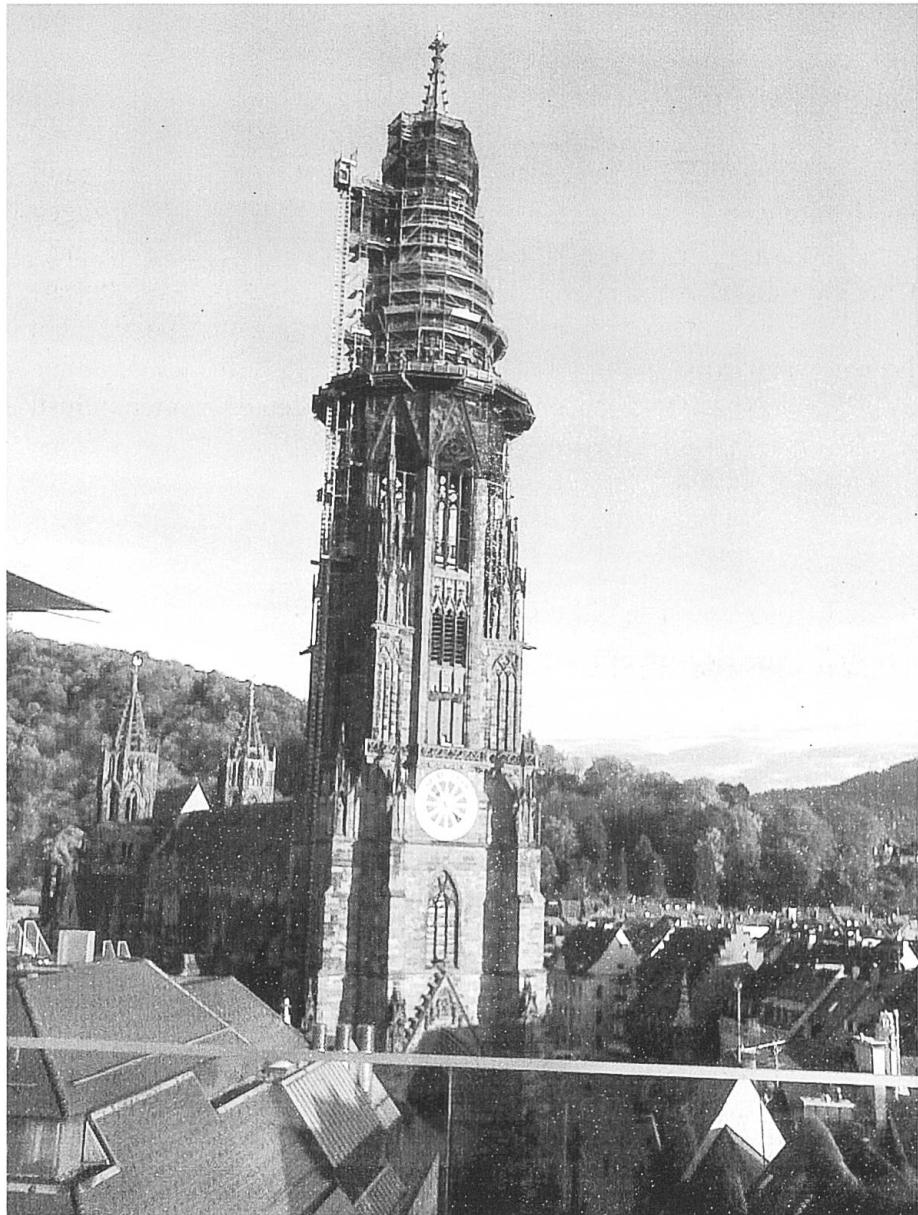
Zwar stehen die Chancen der Freiburger Innenstadt als Einzelhandels- und Tourismusstandort mit ihrem einzigartigen Flair – vor allem mit dem Münster als dem entscheidenden touristischen Leuchtturm (vgl. Abb. 1) – in Konkurrenz zum wachsenden Onlinehandel und trotz der wachsenden Verlagerung der Verkaufsflächen an die Peripherie nicht schlecht. Dennoch sollte in der Innenstadt der attraktive Mix im Einzelhandel durch Dienstleistungs-, Gastronomie- und Kulturangebote gesteigert werden, zumal sich die Einzelhandelsflächenzunahme in Freiburg von 284'500 m<sup>2</sup> (1990) auf 435'000 (2010) m<sup>2</sup> für die Innenstadt nur in einer Zunahme von 111'000 m<sup>2</sup> auf 129'000 m<sup>2</sup>, also überwiegend zugunsten eines Wachstums in den anderen Stadtteilen und in der Peripherie auswirkt. Dies bedeutet durchaus eine Gefährdung der Innenstadt, selbst wenn das 1992 zu ihrem Schutz erstmals in einer deutschen Stadt erlassene vorbildliche “Märkte- und Zentrenkonzept” Beschränkungen im zentrenrelevanten Sortiment für den grossflächigen Einzelhandel an der Peripherie vorsieht (FWTM 2012, 40).

Eine ganz entscheidende stadtplanerische Weichenstellung zur langfristigen Stärkung der Freiburger City ist ihre westliche Erweiterung über ihre bislang durch den Rotteckring vorgezeichnete mittelalterliche Stadtgrenze hinaus in Richtung Hauptbahnhof. Entscheidende Impulsgeber waren hierbei das Konzerthaus mit Hotel (1996) und der Ausbau des Hauptbahnhofs zu einem hochwertigen Dienstleistungsstandort (um 2000) sowie der parallel zur Bahn verlaufenden Heinrich von Stephan-Strasse zum neuen Innenstadtring, für den nun im Gegenzug der Rotteckring als einstige Ringstrasse in einen neuen innerstädtischen Stadtboulevard und Flanierzone umgewidmet werden kann. Über den Rotteckring wird ab 2018 eine neue Strassenbahlinie zur generellen städtebaulichen Aufwertung und zur Entlastung des zentralen Knotens am Bertoldsbrunnen vom Basler-Tor über den Fahnenbergplatz zum Siegesdenkmal in die bestehende Zähringer Linie geführt.

Als Herzstück des innerstädtischen Umbaus gilt die Neugestaltung des Platzes der alten Synagoge vor dem Stadttheater und dem Kollegiengebäude, der zusammen mit der von dem Basler Architekten Degelo renovierten Universitätsbibliothek als einem neuen architektonischen Leuchtturm (vgl. Abb. 2) die neue “kulturelle Mitte” Freiburgs und einen urbanen Ort der Kommunikation schaffen soll. Leitbild ist hierbei das von dem Designer und Architekten Frank O.

Abb. 1 Blick von der Höhenterrasse des Restaurants SKAJO in der Kaiser-Joseph-Strasse auf den Münsterturm und den Schlossberg im Freiburger Osten.

Foto: E.J. Schröder,  
31.10.2014



Gehry in Bilbao 1997 gebaute spektakuläre Guggenheim-Museum, das als bedeutendste Sehenswürdigkeit in der ehemaligen Montanstadt ein fortwährendes Touristenaufkommen erzeugt (“Bilbao-Effekt”) (FWTM 2012, 25).

Ein weiterer Meilenstein ist die Entwicklung des neuen Quartiers “Unterlinden”: Es umfasst den Neubau eines Verwaltungsgebäudes der örtlichen Sparkasse und eines bereits vor der historischen Stadtgrenze liegenden Bürohochhauses (“Solitär”) (vgl. Abb. 3). Dieses soll fortan nicht nur den Rand der Innenstadt beleben, sondern auch als markanter Ausgangspunkt für die Neuausrichtung der City in Richtung Bahnhofsachse gelten, an der – quasi als repräsentative Eingangspforte in das grossstädtische Freiburg – das “Europa-Viertel” (benannt nach dem früheren Hotel “Europäischer Hof”) mit neuen Bürokomplexen anstelle der Nachkriegsbauten entstehen soll.

*b) Universitätserweiterung und Neubau des SC-Stadions als städtebaulicher Nukleus im Freiburger Westen*

Den Auftakt der städtebaulichen Erneuerung des Freiburgs Westens – der Stadtteile westlich der Bahnlinie Karlsruhe–Basel, die faktisch wegen des auf Freiburger Gemarkung bestehenden Ost-West-Gefälles im Pro-Kopf-Einkommen eine sozioökonomische Trennlinie darstellt – bilde-



Abb. 2 Die vom Basler Architekten Degelo errichtete neue UB vor ihrer Vollendung in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Geographischen Instituten. Die einstige Ringstrasse davor soll bis 2018 zu einer innenstädtischen Flanierzone mit einer Stadtbahn umgestaltet werden. Foto: E.J. Schröder, 12.1.2015

ten der Neubau der Neuen Messe (2000) und der Ausbau der Universität (1996) um die heutige 11. Technische Fakultät mit den Bereichen Mikrosystemtechnik und Informatik in und auf dem ehemaligem Kasernenareal am Flugplatz (Schröder 2001, 219). Auf den noch freien Baufeldern am Universitätscampus sollen bis 2018 u. a. der Neubau des Fraunhofer-Instituts für Physikalische Messtechnik (IPM), weitere Universitätsgebäude der Technischen Fakultät und ein Innovationszentrum als Drehscheibe des Technologietransfers bei einem Gesamtinvestitionsvolumen von rund 150 Mio. € für rd. 3'000 Studierende und Beschäftigte entstehen (BZ vom 5.4.2013).

Auch der 2014 vom Gemeinderat beschlossene, 70 Mio. € teure Neubau des SC-Stadions im Wolfswinkel am Flugplatz samt zugehöriger Verkehrsinfrastruktur im Umfang von 38 Mio. € wird nicht nur als positiver Werbe- und Imageträger für die Stadt, sondern – im Verbund mit den geplanten Universitätsbauten – als wichtiger städtebaulicher Nukleus im Freiburger Westen gesehen (vgl. Abb. 4). Zusammen mit der bereits im Bau begriffenen Stadtbahn zur Neuen Messe wird dieses Quartier eine enorme infrastrukturelle Aufwertung erfahren und auch wegen seiner noch vorhandenen Flächenreserven weitere Investitionen anziehen, womit sich mittelfristig die zum Freiburger Osten bestehenden Disparitäten abbauen dürften. Unweit der Technischen Fakultät und des 2001 errichteten Solar-Info-Centers haben das ISE – mit rund 1'300 Mitarbeitern grösstes der fünf Fraunhofer-Institute in Freiburg und Flaggschiff der hiesigen „Green Economy“ – und das IPM ihren Standort. Das bis 2007 von der Firma Hüttinger (s. o.) genutzte 1.6 ha grosse Betriebsgelände ist in Wohn- und Gewerbegebäuden umgewandelt worden.



Abb. 3 Das neue Quartier "Unterlinden" anstelle des früheren Dominikanerklosters an der westlichen Altstadtgrenze. Das bereits ausserhalb der historischen Stadtgrenze liegende Bürohaus "Solitär" gilt als Ausgangspunkt der westlichen Neuausrichtung der City. Der davor liegende Fahnensbergplatz wird in Zusammenhang mit dem Stadtbahnneubau zu einem attraktiven öffentlichen Platz umgestaltet.

Foto: E.J. Schröder, 12.1.2015

Bereits jetzt deutlich sichtbar wurde und wird entlang der zukünftigen Messebahntrasse die heruntergekommene alte Bausubstanz durch neue moderne, ansprechende Wohnbebauung ersetzt. Ein grosser Mosaikstein hierbei ist die Eröffnung des Quartiers "Westarkaden" an der Berliner Allee anstelle einer jahrelangen Gewerbebrache (mit 130 Mio. € Freiburgs bislang grösstes privates Bauprojekt), dem mit seiner Mischung aus Wohnungen für ca. 900 Menschen und ca. 25 Geschäften zur Nahversorgung die Funktion eines Stadtteilzentrums zukommt und an dessen westlichen Ende ein Turm mit 13 Geschossen zur Konzentration sämtlicher in der Klinikverwaltung beschäftigten rd. 450 Mitarbeiter gebaut wird. Erwähnt sei auch die Entwicklung des östlich der Neuen Messe und der Güterbahnlinie gelegenen ehemaligen Güterbahnhofareals, der mit 38 ha letzten verbliebenen innenstadtnahen Entwicklungsfläche, zu einem urbanen Vorzeigequartier aus einem Mix aus Dienstleistungen, Forschen, Wohnen, Gastronomie und Kultur mit dem "Green City Tower" als neuem Leuchtturm.

### c) Stadtbahnerweiterung und Breisgau-S-Bahn 2020

Auch die umweltfreundliche Bewältigung des wachsenden Pendler-, Ausbildungs-, Einkaufs- und Freizeitverkehrs durch die Freiburger Verkehrs AG (VAG) und die im Aufbau begriffene Breisgau-S-Bahn ist ein wesentliches Merkmal der "Green City Freiburg". Die auch in Freiburg wie in anderen Städten in den Sechziger Jahren geführte Diskussion einer Gesamtstilllegung des



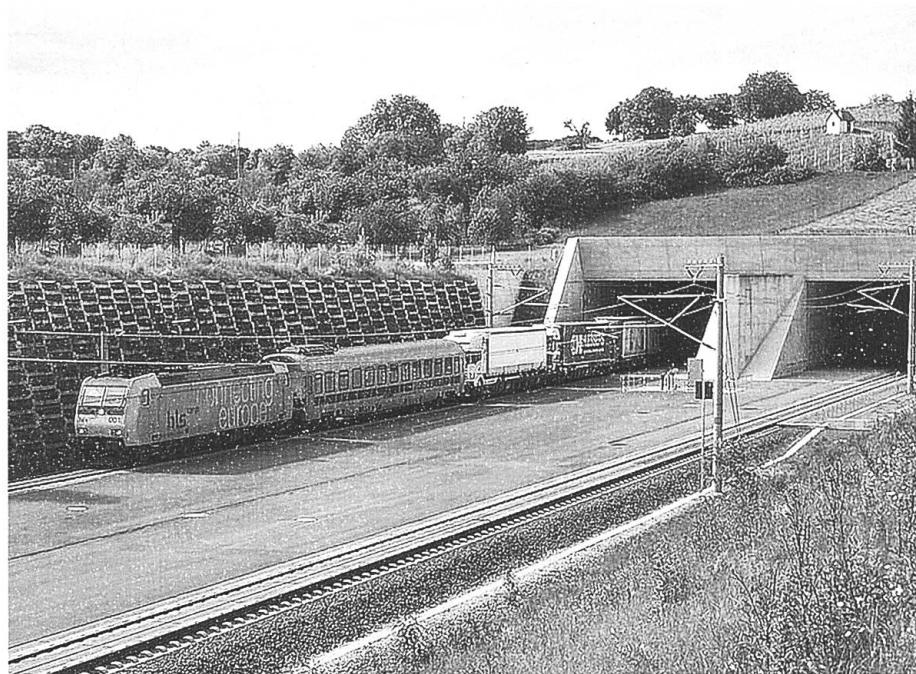
Abb. 4 Das geplante SC-Stadion am Wolfswinkel und der zukünftige Universitätscampus am Flugplatz (Computersimulation). Beide zusammen tragen wesentlich zur städtebaulichen Erneuerung des Freiburger Westens bei. In der rechten Bildhälfte liegen der Flugplatz, die Neue Messe und Freiburgs ältestes und größtes Industriegebiet (“Nord”). *Luftbild: P. Seeger; Darstellung: HH Vision/Albert Speer & Partner GmbH*

Strassenbahnnetzes endete 1969 mit einem Grundsatzbeschluss des Gemeinderates, die Strassenbahn zum Rückgrat des Nahverkehrs auszubauen (*Freiburger Verkehrs AG* 1989, 15). Im Jahr 1985 erfolgte die Eröffnung der Linie in den neuen Stadtteil “Landwasser” im Westen, 1994 ins Gewerbegebiet “Auf der Haid”, 1997 ins “Rieselfeld”, 2004 (nach 33 Jahren wieder) nach Haslach, 2006 ins Quartier “Vauban” und 2014 die Verlängerung der Stadtbahn nach Zähringen um 1.8 km über ihren bisherigen Endpunkt bis zur Gemarkungsgrenze Gundelfingen. Die 2.8 km lange Messelinie ist im Bau und mit der Rottecklinie (s. o.), an deren Kosten in Höhe von 66 Mio. € sich Bund und Land mit 33 Mio. € beteiligen, wird 2015 begonnen.

Auf ihrem rund 36 km grossen, in den Hauptverkehrszeiten im 7.5-Minutentakt betriebenen Straßenbahnnetz und auf dem mit ihm im 15- und 30-Minutentakt verknüpften Busnetz erzielte die VAG 2013 mit 77 Mio. Fahrgästen (2000: 65 Mio.) bei einem überdurchschnittlichen Kosten-deckungsgrad von 87 % ihren bisherigen Rekord. An diesem Erfolg ist die 1991 bundesweit als einmaliges Projekt im heutigen Regio-Verkehrsverbund Freiburg eingeführte RegioKarte mit einem gemeinsamen Tarif für alle Nahverkehrslinien und Übertragbarkeit wesentlich beteiligt.

Grösstes Nahverkehrsprojekt im Verbundraum ist die “*Breisgau-S-Bahn-2020*”, ein mit dem Freiburger Stadtbahnnetz und den städtischen und regionalen Buslinien vernetztes S-Bahn-System auf sämtlichen, nach Freiburg führenden Nahverkehrslinien, um die stetig wachsende Zahl der Berufsein- bzw. -auspendler auf die Schiene zu verlagern. Allein im Zeitraum 2003–2013 stieg die Zahl der Einpendler von 51’506 auf 58’909, die der Auspendler von 15’209 auf 19’770 (BZ). In der ersten Ausbaustufe sind zur Taktverdichtung und zur Durchbindung der Züge durch den Freiburger Hauptbahnhof der Ausbau und die Elektrifizierung sämtlicher Nebenstrecken nach Breisach/Endingen, Elzach, Untermünstertal (als Pilotprojekt zu 14 Mio. € bereits 2013 abgeschlossen) und Donaueschingen/Seeburg bei geschätzten Gesamtkosten von ca. 254 bis 269 Mio. € notwendig (BZ vom 20.9.2013 und vom 17.10.2014). Danach soll in einer zweiten Ausbaustufe nach Vollendung des viergleisigen Ausbaus der Rheintalstrecke auf dieser der Regionalver-

Abb. 5 Das Südportal des Katzenbergtunnels nördlich von Weil, durch den gerade ein Zug der “Rollenden Landstrasse” von Freiburg nach Novara umweltverträglich durch die Schweiz fährt. Auch dies hebt den Ruf von Freiburg als “Green City”. Foto: Ralpin



kehr nach Basel/Mulhouse und Offenburg verdichtet und neu geordnet werden. Die Breisgau-S-Bahn 2020 steht für den umweltfreundlichen, emissionsarmen Stadt-Umland-Verkehr im Freiburger Raum mit umsteigefreien, schnelleren und häufigen Direktverbindungen und Haltstellen dort, wo die Menschen wohnen, arbeiten und einkaufen. Wegen unterschiedlicher Spurweite der Stadtbahn bleibt dies leider ohne direkte Einfädelung in die City wie in Karlsruhe oder Mulhouse.

Schliesslich leistet Freiburg mit seinem Terminal im Kombinierten Verkehr einen wesentlichen Beitrag zu einer umweltverträglichen Bewältigung des alpenquerenden Güterverkehrs in Form der letzten in Deutschland noch bestehenden “Rollenden Autobahn”, die einen wichtigen Baustein der Schweizer Transitverkehrspolitik darstellt. Die Züge, die von der Ralpin AG betrieben werden, verkehren seit 1981 zwischen Freiburg und Novara durch den heutigen Lötschberg-Basistunnel mit täglich bis zu elf Abfahrten (vgl. Abb. 5). Schon im Jahr 2013 erreichte die Rollende Landstrasse mit 109'000 auf die Schiene verladenen LKW ihren bisherigen Spitzenwert (DVZ 2014). Ihr Erfolg begründet sich durch die Umgehung des Nachtfahrverbotes und der Leistungsabhängigen Schwererverkehrsabgabe (LSVA) in der Schweiz bei gleichzeitiger Einhaltung der Ruhezeiten. Nach 2016 soll der fertiggestellte Gotthardbasistunnel eine markante Steigerung des Schienentransitverkehrs erwirken.

## 5 Fazit und Ausblick

An Freiburgs Spitzenplatz beim Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum unter den Grossstädten Deutschlands hat die Marke “Green City” als Standortfaktor im Sinne der hier gelebten nachhaltigen und zukunftsfähigen Stadtentwicklungspolitik entscheidenden Anteil. Zumindest bis 2030 wird sich der Wachstumskurs fortsetzen, was bedeutet, dass Wohnraum für 20'000 Menschen in einem neuen Stadtteil und durch die heftig umstrittene Nachverdichtung der gründerzeitlichen Viertel in der Wiehre und in Herdern gefunden werden muss.

Noch prekärer wird die Situation mit der Ausweisung zusätzlicher Gewerbegebäuden (zur Zeit rd. 650 ha) nach der letzten Erweiterung des rund 200 ha grossen Gewerbegebietes Haid um weitere 10 ha im Jahr 2014. Es ist als Null-Emissions-Gewerbegebiet für hochwertige Ansiedlungen in

repräsentativer und anspruchsvoller Bauweise an der südlichen Stadteinfahrt vorgesehen. Auch der 1994 angelegte interkommunale Gewerbe park Breisgau mit Freiburg als massgeblichem Anteilseigner stösst nach den jüngeren grösseren Ansiedlungen (2006 Logistikzentrum von Lidl, 2013 Automobilzulieferer A. Raymond und 2014 Arzneimittelhersteller Losan Pharma GmbH) an seine Grenzen. Immerhin lassen sich moderne Dienstleistungen in Mischgebieten wie in der sich zur neuen städtebaulichen Entwicklungsachse mit innovativen stadtprägenden Büro bauten wandelnden Heinrich-von-Stephan-Strasse und Bismarckallee problemlos ansiedeln. Zudem zwingt auch der Fachkräftemangel Unternehmen, attraktive Arbeitsplätze in architektonisch anspruchsvollem Ambiente in der Stadt und nicht in Gewerbe gebieten an der Peripherie anzubieten.

## Literatur

- Badische Zeitung (BZ) vom 20.9.2013. *Ausbau der Breisgau-S-Bahn kostet 269 statt 212 Millionen Euro.*
- Badische Zeitung (BZ) vom 5.4.2013. *Uni will am Freiburger Flugplatz 150 Millionen Euro investieren.*
- Badische Zeitung (BZ) vom 17.10.2014. *Die Ausbau pläne fürs S-Bahn-Konzept müssen bald fertig sein.*
- Caprotti F. & Bailey I. 2014. Making sense of the green economy. *Geografiska Annaler, Series B, Human Geography* 96(3): 195–200.
- Der Sonntag vom 2.2.2014. *Solardämmerung.*
- Deutsche Verkehrs-Zeitung (DVZ) vom 29.9.2014. *Alte Rheintalbahn wieder frei für Ralpins Rollende Landstrasse.*
- Freiburg Wirtschaft, Touristik und Messe GmbH (FWTM) (Hrsg.) 2012. *Nachhaltige Standortentwicklung und Standortmarketing für Freiburg.* Freiburg 1–48.
- Freiburg Wirtschaft, Touristik und Messe GmbH (FWTM) (Hrsg.) 2014: *Green City Freiburg – Wege zur Nachhaltigkeit.* Freiburg. 1–23.
- Freiburger Verkehrs AG (Hrsg.) 1989. *Wir halten Freiburg in Bewegung seit 1901.* Freiburg. 1–51.
- Funk M. 2013a. Kommunale Wirtschaftsförderung in Deutschland im Umbruch. *Forum Stadt* 40(1): 71–86.
- Funk M. 2013b. Life Sciences Cluster Basel – Motor der regionalen Wirtschaft und Schrittmacher für den tri-nationalen Standort Oberrhein. *Regio Basiliensis* 54(3): 139–148.
- Schröder E.-J. 2001. Entwicklungstrends in der Freiburger Wirtschaft an der Schwelle zum 21. Jahrhundert. *Regio Basiliensis* 42(3): 217–227.
- Schröder E.-J. 2013. Die Burgundische Pforte – neue Drehscheibe im europäischen Schienenschnellverkehr und ihre regionalen Effekte. *Regio Basiliensis* 54(3): 111–119.

## Internetquellen

- ① <http://www.greencity-cluster.de> [letzter Zugriff am 1.11.2014]
- ② <http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/SRDB> [letzter Zugriff am 1.11.2014]