

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 2 (1989)
Heft: 6

Artikel: Freiburg : im Zugwind des Wirtschaftsbooms
Autor: Allenspach, Christoph
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-119024>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 21.12.2024

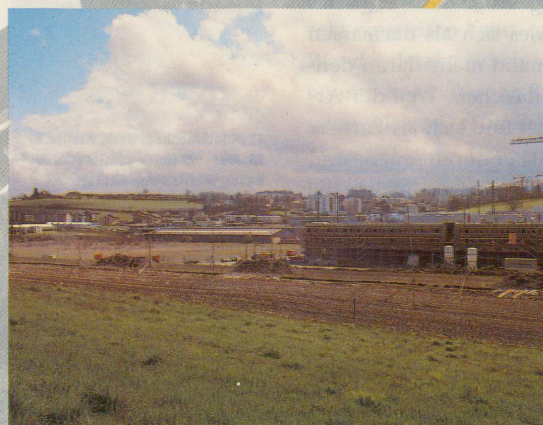
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

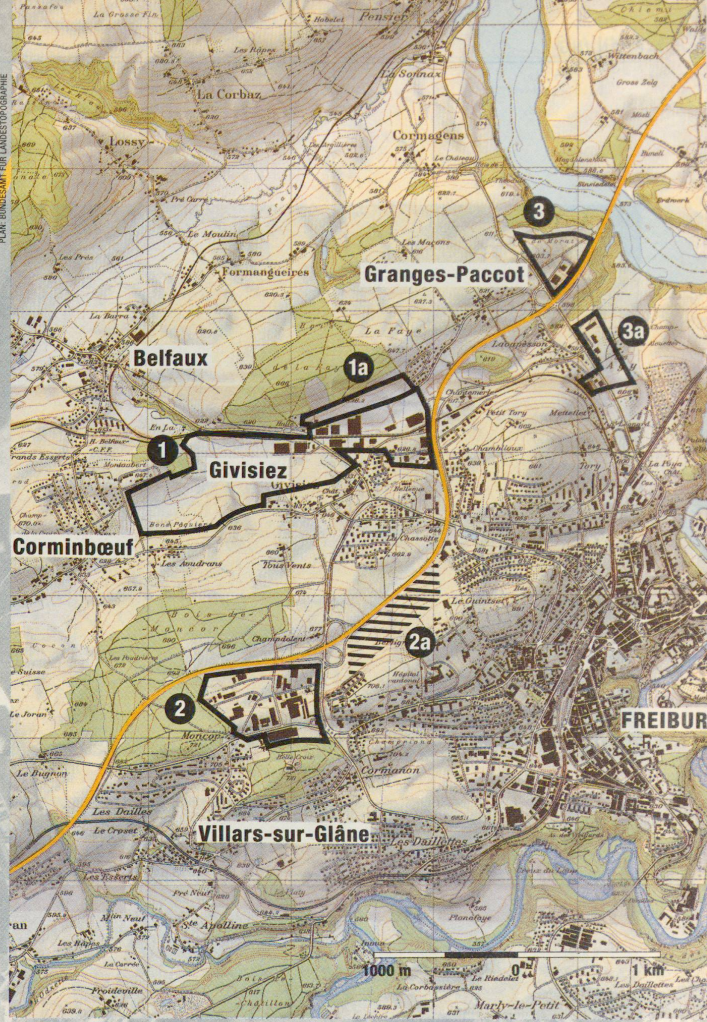
Freiburg:

Im Zugwind des Wirtschaftsbooms

Givisiez am Stadtrand von Freiburg und an der N12. Die Planung einer immensen Industriezone ohne urbanistische Grundideen beschert dem Dorf einen unkontrollierten Bauboom. Ohne einen Ansatz von Konzept sind Industriehallen, Verwaltung, Wohnblocks und Villen bunt gemischt. Hauptziel war die wirtschaftliche Entwicklung, Ortsplanung blieb ein Fremdwort.

LUFERNAHME: BUNDESAMT FÜR UNTERSUCHUNGS- UND VERKEHRSWESSEN SCHAFFHAUSEN; FOTOS: PRAKLA BRESCHAU





Wird sich Freiburg eine Lungenentzündung holen oder darf es bei einer ernsthaften Erkältung bleiben? Im steifen Wind der wirtschaftlichen Entwicklung à tout prix sind Versuche einer übergreifenden Planung chancenlos geblieben. Der Preis ist kopflose Zersiedelung. «Hochparterre» nimmt einen Augenschein im Weichbild der Stadt, wo sich die Wirtschaft in die Landschaft frisst.

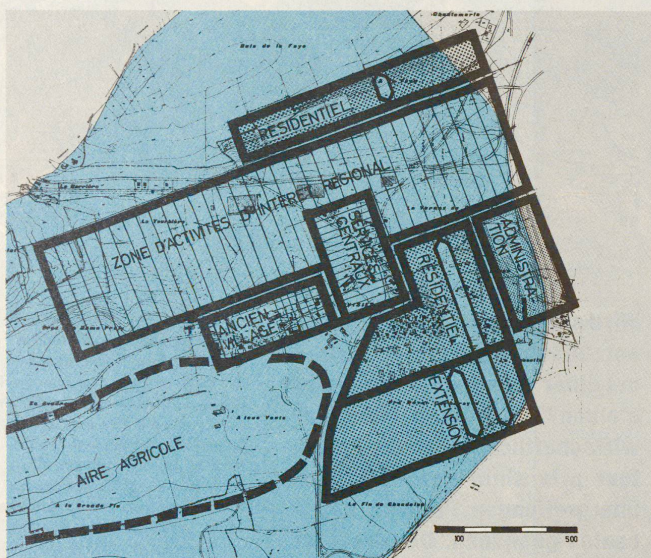
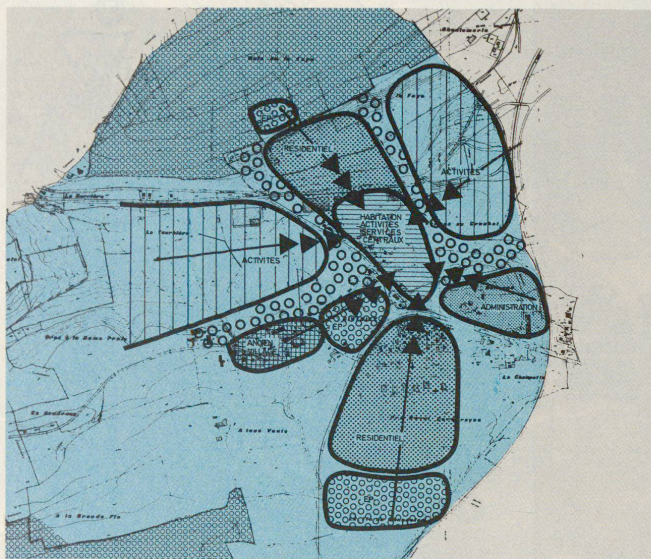
VON CHRISTOPH ALLENSPACH

Givisiez am Stadtrand von Freiburg, eine Gemeinde von 1500 Einwohnern. Doch wo diese Leute alle wohnen sollen, ist auch für viele Einheimische schwer auszumachen. Die Wohngebiete liegen irgendwo verstreut zwischen wachsenden Industrien und Lagerhallen, zertrennt durch vielbefahrene Strassen. Nach einem Zentrum frage man besser nicht. Das alte Dorf mit den paar Bauernhäusern liegt abseits und hat seine Funktion als Zentrum verloren. Ein Einkaufszentrum dagegen macht noch keinen neuen Bezugspunkt.

Das Strassennetz, bar jeder Logik, dient zu vielen Herren: den Pendlern zur Durchfahrt, der Industrie als Zubringer, den Fernfahrern als An-

Die Industriezone Gross-Freiburg in Givisiez und zu einem kleinen Teil Corminbœuf (1 und 1a) soll in den nächsten zwei, drei Jahren vollständig überbaut werden. – Die Industriezone von Villars-sur-Glâne (2) ist fast vollständig überbaut. Entlang der Autobahn soll nun eine weitere Zone erschlossen werden (2a). – Industriezonen von Granges-Paccot: Nachdem bisher Betriebe mit wenig Arbeitsplätzen eingerichtet wurden (3), soll nun der letzte Teil (3a) besser und gewinnbringender genutzt werden.





Ideenskizze von Walter Tüschler (oben) für die Ortsplanung von Givisiez. Im Gegensatz zum offiziellen und inzwischen teilweise realisierten Plan (unten) wünschte Tüschler für das Dorf am Stadtrand eine Zentrumsbildung mit organischer Angliederung von Industrie- und Wohnzonen.

LUFTAUFNAHME: BUNDESAMT FÜR LANDESTOPOGRAPHIE

schluss zur Autobahn oder irgendwem als Umfahrung von irgendwas. Das einzige klar definierte Element ist hier die Schneise der N12, die die Gemeinde in elegantem Bogen umfährt. Doch just mit dem Bau dieses lärmigen Riegels, der den Vorort seit 1971 von der Stadt abschneidet, beginnt die Geschichte des planerischen Niemandslandes Givisiez. Seither liegt hier von Baustellen überzogenes Entwicklungsgebiet, heimliche Milchkuh der Stadt, die praktisch bis an ihre Grenzen überbaut ist und sich nun auf fremdem Territorium weiter in die Landschaft frisst.

Der Druck des Hauptortes nach aussen ist enorm. Betriebe, deren Expansionsgelüsten das enge Industriegebiet Freiburgs nicht mehr genügt, können aussiedeln, ohne auf die Vorteile des Zentrums zu verzichten. Die Stadt hingegen gewinnt neuen Raum für die wachsende und profitablere Dienstleistung. Man braucht Platz, viel und schnell. Die Freiburger Wirtschaft stand nie so in Blüte wie heute, und der Drang nach Höherem und Grösserem scheint unermesslich.

Das Magazin «Politik und Wirtschaft» hat den zweisprachigen Kanton im Üchtland in seiner Ausgabe vom Februar unter die dynamischsten Regionen der Schweiz eingereiht. Ein Wachstum von 7,2 Prozent an Arbeitsplätzen für die Jahre 1985 bis 1988 wurde errechnet. 1988 waren es 1600 neue Stellen, 1987 auch schon 1300; im Schnitt der letzten zehn Jahre stets mehr als 1000. Da entsteht nicht ganz unbegründet der Eindruck, Industrieunternehmen und Holdings, die nach Bauland Ausschau halten, würden sich bei der kantonalen Wirtschaftsförderung die Türklinke in die Hand geben. Die letzten grossen Fische an der Angel sind der Pneufabrikant Michelin Schweiz, der seinen Zwei-Milliarden-Umsatz in Freiburg verwalten will, und der Elektronikkonzern Ascom, der mit einem geplanten Ausbau in Flamatt mindestens 1000 Arbeitsplätze verspricht. Michelin verlässt Genf und Basel, Ascom weicht den Platzproblemen in Bern aus.

Der arme Vetter wird fetter

Der einstige Wirtschaftszweig Freiburg ist «in». Noch vor kurzem freundeidgenössisch schadenfreudig als rückständiger Bauernkanton belächelt, nähert er sich nun zielstrebig und mit wiederum kaum verhohlenen Triumph der magischen Linie des schweizerischen Mittels. Mindestens eine Generation von Politikern von rechts bis links hatte sich das eine Ziel auf die Fahne geschrieben: Der Freiburger braucht einen ordentlichen Job mit durchschnittlichem Lohn bei mitt-

lerer Steuerlast. Inbegriffen sind das Eigenheim und die unbeschränkte Lust aufs Auto.

Die Zahlen sprechen für den steigenden Wohlstand: 500 bewilligte Einfamilienhäuser pro Jahr sind bei 200 000 Wohnenden ansehnlich und die annähernd 100 000 Personenwagen unüberschaubar.

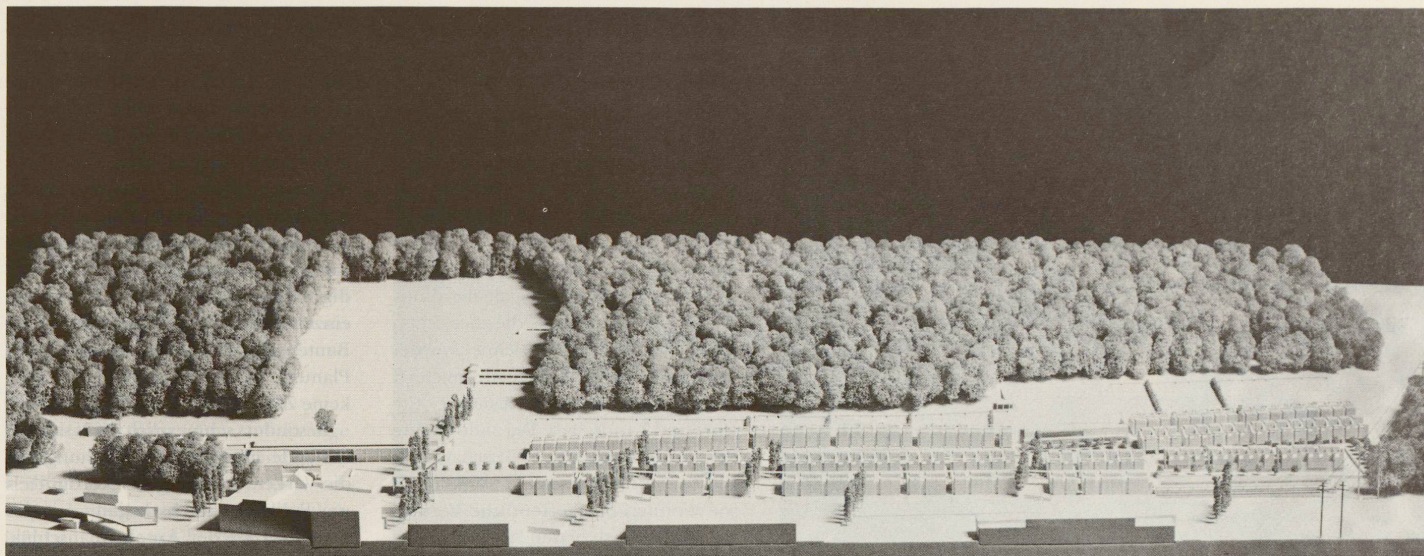
Das staatliche Finanzamt kann nicht klagen. Innerhalb von fünf, sechs Jahren stiegen die Steuereinnahmen um runde 100 Millionen Franken. Obwohl die Ausgaben inzwischen über eine Milliarde jährlich hinausgewachsen sind, besteht kein Grund zur Unruhe. Die Gewinne fallen immer fetter aus. 1983 bedeutete die erste verdiente Million nach langen dünnen Jahren die finanzielle Wende für das hochverschuldete Freiburg. Inzwischen hat man sich hierzulande an schwarze Zahlen gewöhnt, ebenfalls an kräftige Tilgungen der Staatsschuld, die um 300 Millionen verringert wurde.

1950 kaum Brot, 1989 Mangel an Personal

Man möge zur Verdeutlichung des neuen Freiburger Hochgefühls einen kurzen Blick in die nahe Vergangenheit werfen: Noch in den fünfziger Jahren, als anderswo der Nachkriegsboom mit neuen Dimensionen des Konsums ausbrach, mussten im Üchtland 14 000 Männer, Frauen und Kinder ihre Sachen packen und den Kanton verlassen. Arbeit gab es keine, dafür viele hungrige Mäuler. Und noch in den sechziger Jahren beklagte man Stagnation statt Aufbruch. Nichts schien sich hier zu bewegen. Dann kam in den siebziger Jahren endlich der Aufwind, gerade rechtzeitig, um dem Zerfall der Maschinenindustrie entgegenzuwirken. Was in den achtziger Jahren schliesslich geschah, kann nur noch als Boom bezeichnet werden. Die Unternehmer klagen heute über einen eklatanten Mangel an qualifizierten Arbeitskräften. Einige drohen deswegen mit Auszug. Die Kinder der einstigen Auswanderer haben heute die Chance zurückzukommen: Der Kanton ist ein Magnet für Zuwanderer geworden; jährlich lassen sich etwa 1000 nieder.

Soweit die Sonnenseite. Doch es gibt sie auch, die Kehrseite des Freiburger Glücks. Das anfangs erwähnte Beispiel Givisiez ist kein Einzelfall.

Der Boom hat gnadenlos Struktur-mängel und Unterlassungssünden aufgedeckt. Freiburg ist auch mit seinen Umwelt- und Planungsproblemen zum Schweizer Mittelkanton geworden. Die Regierung hat sich allzu lange darauf verlassen, dass eine landwirtschaftliche Region unermessliche Reserven an landwirtschaftlichen Schät-



zen besitze und beschimpfte grüne Warner gerne als «Nestbeschmutzer».

Verkehrsplanung bedeutete Strassenbau oder allenfalls technische Erneuerung des bestehenden öffentlichen Verkehrs. Unter Energiepolitik verstand man Ausbau des Leistungsnetzes für Elektrizität. Und Raumplanung war bis anhin für die Regierung eher Pflichtübung im Auftrag des Bundes denn Suche nach Konflikten, Leitplanken und Zielen der kantonalen Entwicklung.

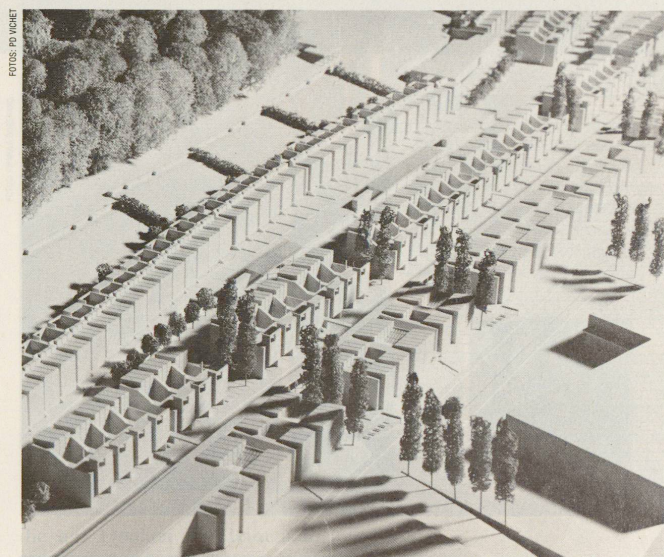
Schwache Planungsinstrumente

Unterdessen fällt das Verkehrs- und Planungschaos nicht nur eingefleischten Grünen auf. Besonders im Zentrum Freiburg nagen Abgase und der schnelle Profit bedenklich an der Gesundheit von Stadt und Bevölkerung. Die Spekulation hat die einst günstigen Wohnungspreise innerhalb von zehn Jahren verdoppelt. Doch der wirkliche Boom steht erst an. Allein für das Zentrum sind Grossprojekte mit einem Bauvolumen von rund einer Milliarde Franken angesagt. Die weitere voraussehbare Zersiedelung der Landschaft ist ebenfalls eine runde Summe wert.

Die Architekten sind dermassen mit Arbeit überhäuft, dass sie sich gegenseitig die Leute abwerben. Hubert Lauper, Oberamtmann (Bezirksstatthalter) des wichtigen Saanebezirks samt Hauptort, ein bestimmt unverdächtiger, da wirtschaftsfreundlicher Zeuge, spricht von «Irrsinn des Immobilienmarktes und von Preisen, die alle Grenzen sprengen».

Das ist wörtlich zu verstehen. Im April wurde bekannt, dass einige Spekulanten allein durch Kauf und Wiederverkauf eines ehemaligen Industriegeländes von 17 000 Quadratmetern innerhalb eines Jahres 17 Millionen Franken verdienten. Vor Jahresfrist hatten sie für den Quadratmeter 1000 Franken bezahlt, nun legte die Pensionskasse des Staatspersonals für den gleichen Boden bereits 2000 Franken auf den Tisch.

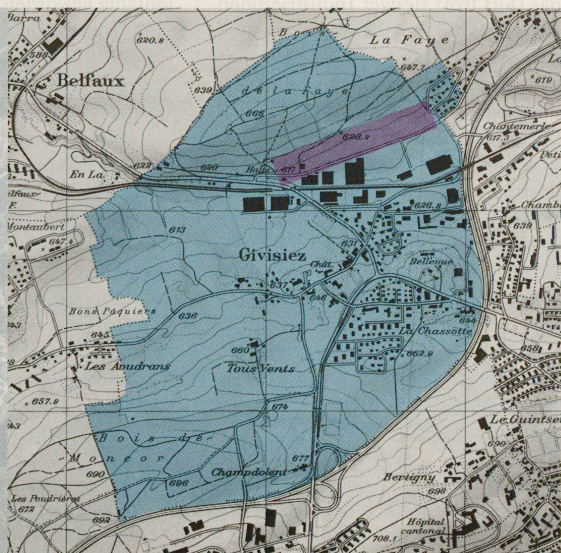
Die Planungsinstrumente von Kanton und Gemeinden haben sich in den letzten Jahren als zu schwach erwiesen, um die Entwicklung auch nur annähernd zu steuern. Ortsplanungen hinken fast immer einen kräftigen Schritt hinterher, nicht einmal willentlich, sondern wegen Überforderung. Der



Kanton mit seinen 260 Gemeinden zählt ganze zwei ansässige, spezialisierte Planungsbüros. Falls nicht auswärtige Büros angefragt werden, «erledigen» Leute ohne spezialisierte Ausbildung die Planungen. Wen wundert's, wenn in Reglementen schon das Vokabular falsch ist. Räumliche Überlegungen können da gar nicht mehr vorausgesetzt werden.

Bereits um 1960, als die N12 ihre ersten, noch schwachen Schatten vorauswarf, suchten führende Politiker, so der spätere Ständerat und Staatsrat Pierre Dreyer und der spätere Nationalrat Laurent Butty, ein grosses Industriegebiet um Freiburg. Im Bauerndorf Givisiez fand sich ein grosses Gelände an der Bahnlinie. Den psychologisch wichtigen Autobahnanschluss, das Tor zur Welt, der die verschlafene einheimische Wirtschaft wecken sollte, verschaffte man sich mit politischem Druck. Die Freiburger Regierung erzwang in Bern die Realisierung der N12 Bern-Freiburg-Vevey vor der N1

Randstadt am Stadtrand, Habitat industriel in Givisiez (auf dem Plan unten rosa). Das Projekt stammt von Rodolphe Luscher, die Bauausführung hat der Auftraggeber Bernard Vichet inzwischen selber übernommen. Der langgezogene dreistufige Riegel liegt in Hanglage zwischen der Industriezone «Gross-Freiburg» und dem Wald. Angestrebt ist eine möglichst rationelle Konstruktion unter weitgehender Verwendung von Halbfertigprodukten (Metallkassetten, Profilbleche) in kürzester Ausführungszeit.

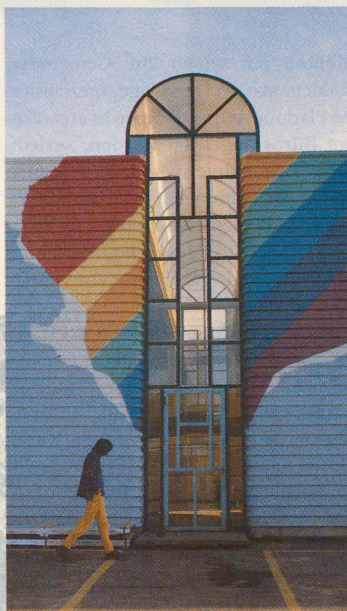


PLAN: BUNDESAMT FÜR LANDESTOPOGRAFIE



Werbepost an der Autobahn. 1981 verwirklichten Vichet und Ray direkt an der N12 eines der ersten Gewerbezentren der Schweiz (auf dem Plan Seite 67 rosa). Erstmals verwendeten sie ihr spezielles Verfahren für die Biegung von Profilblechen. Der Werbeeffect blieb nicht aus. Inzwischen wurde diese Aussenhaut für 600 Industrie- und Gewerbebauten der Westschweiz verwendet.

FOTOS: PHILIPPA BOSSARD



LUFTAUFNAHME: BUNDESAMT FÜR LANDESTOPOGRAPHIE

Bern–Murten–Lausanne, die national als wichtiger eingestuft war.

1969 gründeten die betroffenen Gemeinden unter Federführung der Freiburgischen Elektrizitätswerke FEW als Vertreter des Staats ein Konsortium für Kauf und Erschliessung der Industriezone «Gross-Freiburg». Givisiez hatte die Ehre, zu einer der ersten Ortsplanungen des Kantons zu kommen. Das Interesse galt allerdings nur der Industriezone, die rücksichtslos in die Pläne eingezeichnet wurde. Mit ihren eine Million Quadratmetern hat sie erdrückende Ausmasse für Dorf und Landschaft. Die anderen für die Vordenker der Wirtschaftsentwicklung unbedeutenden Funktionen wie Wohnen oder öffentliche Verwaltung hatten sich in den Restflächen zu verkümmeln.

Die Industriezone wurde überdies mit einem Sonderreglement versehen und von der Ortsplanung abgekoppelt. Für das eindimensionale Ziel, günstiges Bauland anzubieten, genügte eine rein technische Erschliessung. Und während das Konsortium inzwischen nicht mehr jede Lagerhalle ansiedeln will und an die Unternehmen wirtschaftlich hohe Anforderungen stellt, gelten für den Bau kaum Vorschriften. Nur gerade Bauhöhen, Bauabstände und Nutzung sind vorgeschrieben. «Das Äussere des Gebäudes wird vorwiegend durch die Funktionen bestimmt», heisst es im Reglement, das noch schüchtern anfügt: «Eine gute Integration in den natürlichen Rahmen und die benachbarten Gebäude ist erforderlich.» Für die Wahl der Materialien und der Farben möge man sich an die Gemeinde wenden, die hier ihr Wort mitreden darf.

Ortsplaner gegen Windmühlen

Schon früh und vor der Ansiedelung der ersten Lagerhallen wehrte sich der Ortsplaner Walter Tüscher für mehr Qualität und gegen das voraussehbare Chaos dieser Reissbrettarbeit der Wirtschaftsförderung. Er war der eigentlich selbstverständlichen Ansicht, dass das Dorf trotz riesiger Industriezonen ein angemessenes Zentrum erhalten sollte, an das sich die Wohngebiete organisch anschliessen könnten. Doch über eine Ideenskizze kam er nicht hinaus.

Während die Erschliessung der Industriezone 50 Millionen kosten darf, wurden für eine planerische Studie läppische 30 000 Franken verweigert. An der einmal beschlossenen parteiischen Verteilung der Karten war nicht mehr zu rütteln. «Die heilige Kuh der Entwicklung blieb immer unantastbar», stellt Walter Tüscher ernüchert fest. Planung blieb für die Behörden aller Stufen fades Beigemüse.

«Nicht einmal die wenigen unterschiedenen Pufferzonen halten dem Baudruck stand. Sie sind mehr und mehr geschmolzen», stellt Walter Tüscher fest. Nicht nur in Givisiez übrigens. Der Planer hat sein Mandat für Villars-sur-Glâne zurückgegeben, nachdem eine Firma die Umzonung einer grünen Lunge an der Autobahn zur Bauzone erzwingen konnte. Ständig habe man die Zonenpläne wegen einzelner Bauten abgeändert, statt die Bauten den Zonen anzupassen. «Die Planung ist ihnen entglitten, es gibt keine Ziele mehr.»

Besonders schmerzlich wirkt sich die fehlende übergreifende Planung auf die Verkehrsführung des Nordgürtels um Freiburg aus. Es begann mit der falschen Lage der Autobahnanschlüsse. Freiburg hat zwei davon, knapp zwei Kilometer voneinander entfernt. Die verkehrsbelastende Industriezone aber liegt genau dazwischen und hat keinen direkten Zugang. So werden denn die Camions über eine zusätzliche, aufwendige Halbabtahn bis Freiburg Süd (Villars-sur-Glâne) geführt, oder aber sie zwingen sich über kleine Gemeindestrassen und durch Wohngebiete nach Freiburg Nord (Granges-Paccot). Ein Halbanschluss in Givisiez kam bisher für das Autobahnbüro nicht in Frage.

Umdenken in Sicht?

Über mangelhafte begleitende Massnahmen einer so schnellen Entwicklung macht man sich inzwischen auch in Staatsbüros Gedanken. 20 Jahre lang liess sich die Wirtschaft mit einfachen Lockmitteln ankurbeln: unter den Stichworten «wenig Steuern», «billige Arbeitskräfte», «gute Infrastruktur» und «Zweisprachigkeit». Heute, bei steigendem Bewusstsein für die Umwelt, fragen auch Unternehmer vermehrt nach Lebensqualität. Wer möchte denn seinen Betrieb und seine Leute in einer kaputten, planlos überbauten Umgebung ansiedeln?

Das Wort «Raumplanung» ist bei Wirtschaftsförderern doch noch salonfähig geworden. In neuesten Empfehlungen an Gemeinden mahnt man für die Erschliessung von Industrie- und Gewerbebezonen zum sorgfältigen Umgang mit Bestehendem.

Rudolf Zurkinden, seit 1986 Vizedirektor des Kantonalen Amtes für Wirtschaftsförderung, möchte seine Vorgänger trotz allem nicht mit Kritik in den Regen stellen. Er vergleicht die Freiburger Entwicklung mit jener des Geschäftsmannes Jürg Stäubli. Dieser war früher als rücksichtsloser Spekulant bekannt, der in Genf gar Schläger auf seine Mieter losschickte. Heute, nachdem er seine Millionen verdient habe und Geld kein Ziel mehr sein

könne, versuche er sich zu einem ernstzunehmenden Geschäftsmann zu mausern. Nun suche er die Liebe der Gesellschaft. «Ebenso haben sich die Freiburger vorerst einmal gegenüber ihren Nachbarn Bern und Waadt profilieren müssen. Dass dabei nicht immer die Qualität die Politik bestimmt hat, muss man verstehen. Jetzt, mit der Sicherheit eines gewissen Wohlstandes, darf man wählerisch werden und die Kriterien neu überprüfen», meint Wirtschaftsförderer Zurkinden.

Chancen für Planer?

Können Ortsplaner nun auf Erfolge hoffen, nachdem der erste blinde Eifer verflogen ist? Die Bauzonen des Nordrings sind inzwischen mehrheitlich überbaut oder zur Überbauung freigegeben. Kann der Schritt von der Quantität zur Qualität, der nur noch Restzonen betreffen kann, also mehr als Pflasterliwirkung haben?

Walter Tüscher verneint, versucht aber zugleich aus gewissen Inseln noch starke Pole zu machen. Für eine Wohnzone der Gemeinde Corminbœuf, am Rande der Industriezone «Gross-Freiburg», konnte er einen Projektauftrag an fünf Büros erwirken. Die Ideen sollen über einen Quartierplan hinaus die Siedlungsstruktur der weiteren Umgebung beeinflussen und vor allem das Verhältnis zwischen bebautem und unbebautem Raum definieren. Mit von der Partie ist Rodolphe Luscher.

Luscher gewann bereits vor zwei Jahren einen ähnlichen Wettbewerb in Givisiez, zu dem Tüscher die Unternehmer Ray und Vichet bewegen konnte. Eine langgezogene Parzelle in Hanglage zwischen Industrie und Wald sollte als dichte Wohn- und Gewerbezone genutzt werden, statt sie mit wenigen Villen zu verhäuseln. Das Resultat bezeichnet Tüscher als befriedigend. Allerdings könne es nicht über einen grundsätzlichen Planungsfehler hinwegtäuschen. Die Lage der Siedlung über dem Industrieriegel, abgeschnitten von anderen Wohngebieten,



birgt verschiedene Nachteile. Nicht allerdings für den Promotor Bernard Vichet, der die Randstadt am Stadtrand in schillernden Farben ausmalt. Nur hier könne noch ein Zentrum für Kultur, Arbeit und Wohnen entstehen; in Stadtzentren sei dies nicht mehr möglich. Lärmige Veranstaltungen würden niemanden stören, und Parkplätze stünden in Hülle und Fülle zur Verfügung, meint er und übersieht den heraufdämmernden Zeitgeist und die Richtlinien der Raumplanung, die einen Anschluss von grossen Siedlungen an den öffentlichen Verkehr verlangen.

Nach wie vor optimistisch für die Ortsplanung dieser Boomgemeinden um Freiburg ist der Zürcher Planer Martin Steiger. Er hat vor einigen Jahren einen gesamtschweizerisch ausgeschrieben städtebaulichen Wettbewerb für eine Restzone in Villars-sur-Glâne gewonnen (der ebenfalls vom damaligen Planer Tüscher ausgeschrieben wurde). Später übernahm er dann die gesamte Ortsplanung, mit



Insel des Wohlstands. Der Verwaltungs- und Produktionsbau von Cartier Schweiz (auf dem Plan grün) steht mit seiner schwarz gestylten, abweisenden Aussenhaut einsam in der Industriezone von Villars-sur-Glâne. Bezug zur Welt nimmt er über die Autobahn. Les must de Cartier.

Bedingungen allerdings, wie er betont. Das Planungsgremium der Gemeinde wurde reorganisiert, verschiedene Reglemente sind inzwischen umgeschrieben und mit Kriterien angereichert, die auf Qualität des Bauens zielen. Heute sieht Martin Steiger ein wachsendes Interesse bei privaten und politischen Behörden für Planungsfragen. Pragmatisch hängt er die Latte allerdings etwas tiefer als sein Vorgänger. Wenn auch die wilde Bauerei der vergangenen Jahre inzwischen eine sinnvolle Gesamtplanung verunmöglicht, so sollen mindestens die restlichen Zonen mit guter Architektur bebaut werden.

In diesem Sinn soll Steiger auch in einem Rest der Industriezone «Agy» von Granges-Paccot intervenieren. Nachdem in der Umgebung konzeptlos viel Boden für wenig Nutzung verschleudert wurde, soll diese letzte Zone vor der Türe Freiburgs wertvollen Arbeitsplätzen vorbehalten bleiben. Walter Tüscher hält wenig von dieser späten Planung. Auch hier in Granges-Paccot hat er jahrelang vergeblich versucht, den Behörden umfassende Pläne vorzulegen. Sie wurden ignoriert, und trotz aller Bauwut ist auch Granges-Paccot zu keiner nennenswerten Dorfstruktur gekommen. ■

