

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 26 (2013)
Heft: [4]: Altstadt im Wandel : Ideen und Werkzeuge gegen den Abstieg der Ortskerne

Artikel: Chronik des Wandels : von der Eisenbahn bis zur Digitalisierung : Gründe für den Abstieg der Altstädte gibt es viele : ein Überblick über die Veränderungen
Autor: Neuhaus, Gabriela
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-392355>

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: 29.03.2025

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

CHRONIK DES WANDELS

Von der Eisenbahn bis zur Digitalisierung: Gründe für den Abstieg der Altstädte gibt es viele. Ein Überblick über die Veränderungen.

Text: Gabriela Neuhaus

Vom Mittelalter bis ins 18. Jahrhundert entwickelten sich die Schweizer Städte entlang der wichtigen Verkehrsachsen zu wirtschaftlichen Zentren: Hier machten die Postkutschen Station, die sich die Strassen mit Fuhrwerken, Reitern und viel Fussvolk teilten. Weil die Reisegeschwindigkeit niedrig war, war eine entsprechende Infrastruktur nötig: Wer zum Beispiel mit der Postkutsche von Lausanne nach Zürich reiste, schaffte dies nicht ohne Übernachtung. Entlang der Reiserouten entstanden deshalb zahlreiche Gasthöfe, wo Reisende sich verpflegten und übernachteten. Das Transportgeschäft belebte auch das Gewerbe in den Städtchen und Städten, wo Sattler, Wagner und Hufschmiede Lager- und Werkstätten im Erdgeschoss ihrer Wohnhäuser einrichteten. Ab der Mitte des 19. Jahrhunderts revolutionierte die Eisenbahn das Transportwesen. Das über Jahrhunderte gewachsene wirtschaftliche Gefüge wurde völlig umgekrempelt: Das Schienennetz folgte in vielen Fällen aber nicht den alten Verkehrswegen, und die Bahnhöfe wurden ausserhalb der traditionellen Stadtzentren errichtet, wo genug Platz war. Industrie, Handel und Gewerbe nutzten die neuen Transportkapazitäten der Eisenbahn und siedelten sich rund um die Bahnhöfe an. So entstanden ausserhalb der historischen Ortskerne neue Zentren, deren wirtschaftliche Dynamik dazu führte, dass viele Betriebe die Altstädte verliessen. Die Neustadtquartiere zwischen Bahnhof und der alten Stadt waren und sind bis heute geprägt von Grosshandel, Gewerbe, Industrie und den Villen der neuen Patrons.

DIE LANDFLUCHT Mit der zunehmenden Industrialisierung wandern Anfang des 20. Jahrhunderts immer mehr Menschen in die Städte. Die Arbeiterinnen und Arbeiter leben nun in den neuen Quartieren in Mietwohnungen. Da sie nicht mehr über eigenes Land verfügen, können sie sich nicht mehr selber versorgen. Diese Aufgabe übernehmen nun Händler, die ihre Läden in den ehemaligen Werkstätten, Lagerräumen und Ställen der alten Stadt einrichten. So entwickeln sich Verkehrs- und Handwerkszentren zu Dreh- und Angelpunkten des Handels. Handwerk und Tiere verschwinden aus der Stadt. Bis 1950 blüht in den Altstädten der Detailhandel. Die Bahnhöfe liegen in gebührender Distanz, Grossverteiler gibt es noch keine. Einkaufen in der Innenstadt ist attraktiv. Die Erdgeschosse werden

ausgebaut, mit Schaufenstern nachgerüstet, und die Verkaufsflächen werden vergrössert. Gleichzeitig verlieren die darüberliegenden Etagen an Attraktivität. Die engen und dunklen Altstadtwohnungen entsprechen nicht mehr dem Zeitgeist. Ab den 1950er-Jahren kommt es mit der rasanten Verbreitung des Autos zur Individualisierung und zu einer weiteren Beschleunigung des Verkehrs. Ab 1958 wird am Nationalstrassennetz gebaut, und auch die Bahn verbessert laufend ihr Angebot. Die Mobilität beeinflusst das Einkaufsverhalten: An Bahnhöfen, Autobahnausfahrten und Tankstellen entstehen neue Geschäftsstandorte. Das Volumen des Detailhandels an diesen neuen Standorten nimmt laufend zu. Die Grossverteiler entscheiden sich oft für Neubauten in Bahnhofsnähe, die kleinen Lokale in den Altstädten eignen sich schlecht für ihre Supermärkte. Der traditionelle Detailhandel kann sich im Zentrum aber noch halten. Angesichts der rapiden Zunahme der Autos muss der motorisierte Verkehr in den Innenstädten mit ersten Massnahmen beschränkt werden.

Um die neuen Grossverteiler herum entstehen weitere Läden wie Bäckereien oder Boutiquen. Gleichzeitig kommt es in den 1990er-Jahren zu einer Strukturveränderung im Detailhandel: Familienunternehmen und Fachgeschäfte verschwinden mehr und mehr, während Handelsketten überhandnehmen.

AUF DIE GRÜNE WIESE Durch die Verbilligung der Mobilität spielen Distanzen nur noch eine untergeordnete Rolle. Das Einkaufsverhalten wird ständig mobiler. Um das Einzugsgebiet zu vergrössern und um Lieferanten und Kundschaft die Zufahrt zu erleichtern, verlagert der Detailhandel sein Angebot zunehmend an die Siedlungsränder und auf die grüne Wiese. Hier ist der Boden billiger und der Bau grosser Verkaufsflächen einfacher. Nun wird der Konkurrenzkampf nicht mehr nur über den Preis, sondern auch über die Angebotsvielfalt ausgetragen. Zugleich drängen immer mehr Marken aus dem Ausland auf die Hochpreisinsel Schweiz. So entstehen immer mehr und grössere Verkaufsflächen bis hin zum heutigen Überangebot.

Der Abfluss der Kaufkraft und der Strukturwandel führen in den kleinen und mittleren Städten und Dörfern dazu, dass die Umsätze zurückgehen und Läden schliessen müssen. Mit dem Wegfall dieser Mieter im Erdgeschoss büssen die Hauseigentümer die wichtigste Einnahmequelle

DER WERKZEUGKASTEN

Das Netzwerk Altstadt versteht sich als Hilfe zur Selbsthilfe für den Strukturwandel in den traditionellen Ortszentren. Dies sind die vier Instrumente im Werkzeugkasten der Altstadt-Spezialisten:

STADTANALYSE

Die Stadtanalyse ist der Einstieg und wird von Fachleuten mit einem breiten Erfahrungshintergrund durchgeführt. Sie bietet der Gemeinde eine Aussen-sicht über die aktuelle Situation und die zu erwartenden Entwicklungen. Das Resultat weist auf Handlungsfelder hin und bietet Politik, Verwaltung und Privaten Entscheidungsgrundlagen. Damit können Entwicklungsschritte systematisch erarbeitet werden. Kosten: ca. CHF 8500.-, Zeitbedarf: 2 Monate

NUTZUNGSSTRATEGIE

Die Nutzungsstrategie zeigt, wo die Potenziale in den Bereichen Ladennutzung, Wohnnutzung und Aussenraum liegen und wie sie gestärkt werden können. Nebst der Analyse der Verhältnisse wird mit Eigentümern und Ladenbetreibern ein Prozess eingeleitet, der die Basis für eine künftige gemeinsame Entwicklung bildet. Kosten: ca. CHF 35 000.-, Zeitbedarf: 6 Monate

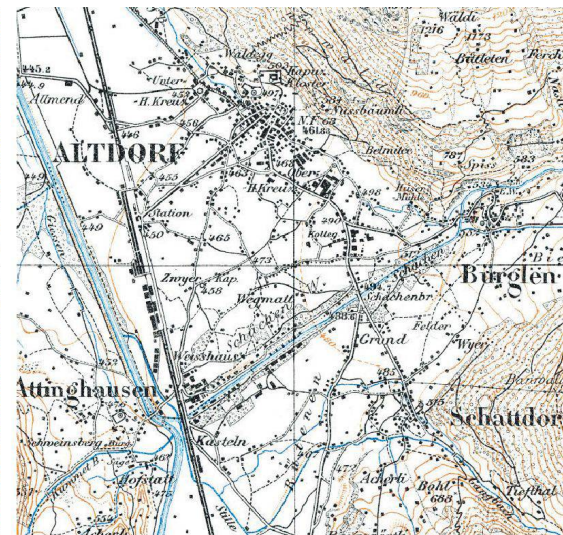
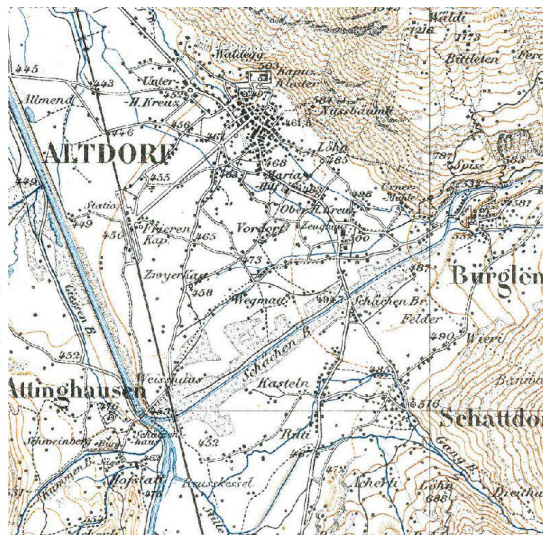
HAUSANALYSE

Die Hausanalyse ist ein standardisiertes Analysewerkzeug, um Hauseigentümern neue Perspektiven für ihre Liegenschaften aufzuzeigen. Im Zentrum stehen die Wirtschaftlichkeitsberechnung für eine neue Nutzung und die Beratung vor Ort. Das Werkzeug wird in der Regel über regionale oder kantonale Trägerschaften betrieben. Kosten: ca. CHF 5000.- bis 6500.- pro Haus – (können von Stadt oder Kanton subventioniert werden), Zeitbedarf pro Haus: 2 Monate

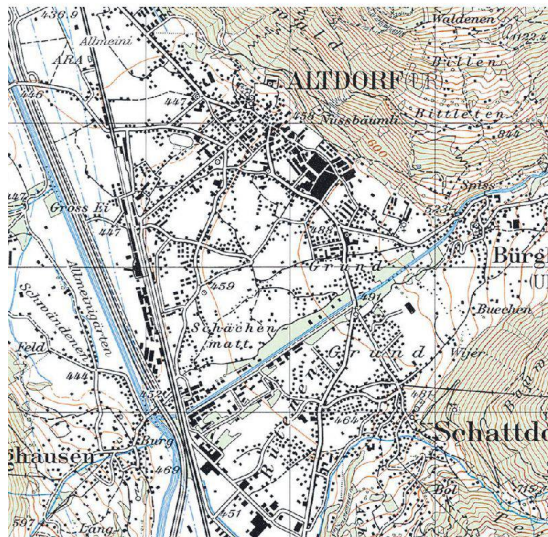
GASSENCLUB

Im Gassenclub werden die Eigentümer der Liegenschaften eines Strassenzugs oder einer Gasse zusammengebracht, um eine gemeinsame Sicht der Probleme, aber auch um gemeinsame Lösungen zu erarbeiten. Die direkte Zusammenarbeit mit den Eigentümern schafft Vertrauen und erhöht die Investitionssicherheit. Zudem bietet der Gassenclub die Basis für partnerschaftliche Lösungen zwischen der Stadt und Privaten. Beispiele dafür sind gemeinsame Nutzungsstrategie der Erdgeschosse, Aufwertung des Aussenraums oder gemeinsame Verkehrslösungen. Kosten: CHF 15 000.-, Dauer: 4 Monate

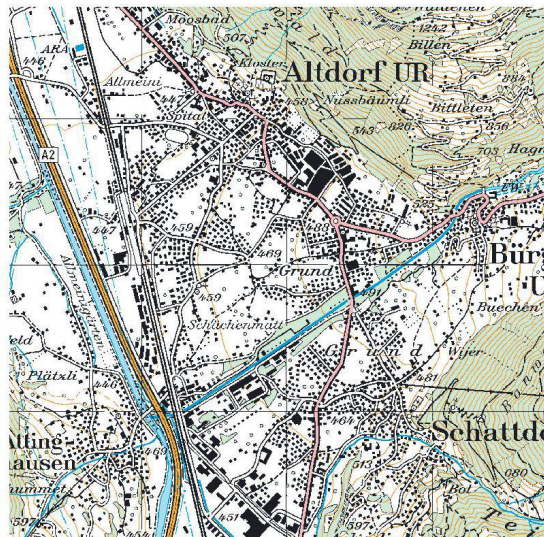
1882. Fernab des Altdorfer Ortskerns wird die Station an der neuen Gotthardbahn eröffnet. Damit wird zum Rand, was vorher Zentrum war.



1940. Das Gebiet zwischen Bahnhof und Ortskern beginnt sich entlang der Bahnhofstrasse zu füllen.



1985. Schattdorf wird zur Konkurrenz für Altdorf.



2013. Das einstige Zentrum ist ein Quartier der Doppelstadt Altdorf-Schattdorf. Alle Karten reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BA 130066).

aus ihren Liegenschaften ein. Die Ertragsausfälle gefährden den Unterhalt der Häuser; teure zyklische Erneuerungen werden zurückgestellt, die Liegenschaften verlieren an Wert. Besonders einschneidend ist dies in Altstädten von identitätsstiftendem Charakter.

Diese Entwicklung verläuft nicht überall mit demselben Tempo: In kleinen Orten wie Laufenburg oder Bischofszell passiert sie schneller, während Kantonshauptorte wie Aarau, Solothurn oder Altdorf dank ihrer Zentrumsfunktion einen längeren Atem haben. Verwaltung, höhere Schulen und kulturelle Angebote sorgen für eine hohe Dichte der Begegnungen, wovon auch die Geschäfte profitieren. In Städten wie Biel, wo sich der Detailhandel von Anfang an in der Neustadt entwickelte, wurde die Handwerkerstadt nie zu einem Handelszentrum. Hier ist der Ertragsmix aus den verschiedenen Stockwerken bis heute intakt geblieben. Inzwischen ist der Verlagerungsprozess so weit fortgeschritten, dass selbst Grossverteiler in den Zentren ums Überleben kämpfen. Für den Wocheneinkauf fährt man ins Shoppingcenter in der Peripherie. In der Innenstadt wird das Angebot im Zentrum bescheidener. Wo aber die Grund-

versorgung nicht mehr gewährleistet ist, bleibt die Laufkundschaft weg. Das bedeutet auch das Ende für Cafés und Restaurants. Damit ist die kleine oder mittlere Stadt als Handelsstandort und öffentliches Zentrum infrage gestellt.

VORSICHT BEI NEUEN NUTZUNGEN Wo man versucht, Ladenlokale um jeden Preis zu vermieten, um den Niedergang aufzuhalten, besteht die Gefahr, dass sich die Abwärtsspirale beschleunigt: Imbissketten, Spielsalons oder Solarien bringen zwar am meisten Miete, vertragen sich aber schlecht mit der traditionellen Identität einer Altstadt. Wenig nachhaltig sind auch Wiederbelebungsversuche mit Events, Festivals oder Open Airs. Plätze und Gassen mit ihren historischen Fassaden bieten zwar eine wunderbare Kulisse, doch übernutzte öffentliche Räume und ein reges und lautes Nachtleben werden für die Anwohner zur Belastung und bedeuten für die Liegenschaftsbesitzer ein Risiko, denn sie können auf die Mieterträge drücken. Sinkende Einnahmen und damit mangelnde Mittel für den Unterhalt bedrohen die historische Bausubstanz. Mancherorts gelingt aber eine Umkehr: Im Zuge

der Renaissance der Städte werden auch die historischen Ortskerne als Wohnquartier wiederentdeckt. Der urbane Lebensstil bringt wohlhabende Menschen zurück in die Altstädte, was kleinen, aber feinen Läden eine neue Chance eröffnet: Lebensmittelgeschäfte, Kunsthandwerk, Restaurants und Dienstleistungen können wieder auf eine lokale Kundschaft zählen. Dieser Text beruht auf Recherchen und Angaben von Urs Brülisauer.

