

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:	Delémont, Altdorf, Wiedlisbach : mitten in der Schweiz kriselt es : Ortskerne verlieren ihre Bedeutung, Läden stehen leer, Häuser verlottern. Drei Beispiele und drei verschiedene Wege, das Problem anzupacken
Autor:	Guetg, Marco
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-392356

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: 19.02.2026

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

DELÉMONT, ALTDORF, WIEDLISBACH Häuser verlottern. Drei Beispiele und drei verschiedene Wege, das Problem anzupacken.

Text: Marco Guetg, Fotos: Nicolas Savary

«Treffen wir uns am Bahnhof», schlägt Hubert Jaquier, seit zwanzig Jahren Chef des Planungsamts von Delémont, vor. Dass er seinen Besucher dort empfangen will, hat seinen Grund: Denn am Bahnhof der jurassischen Kantonshauptstadt nahm ein wichtiges Kapitel der städtischen Planungsgeschichte seinen Anfang. Und kaum ist der Besucher aus der Unterführung ins Freie getreten, setzt ihn Planer Jaquier ins Bild: «Schon vor Jahren entschied die Stadtplanung, den abseits gelegenen Bahnhof zum Mittelpunkt zu machen. Nach dem Motto: Hier kommt man an, von hier aus erreicht man die Stadt» Was so selbstverständlich klingt, hat topografisch allerdings seine Tücken. Delémonts Bahnhof, 1884 eingeweiht, liegt einige hundert Meter südlich der Altstadt. Deshalb war schon kurz nach dem Bau die Verbindung vom Bahnhof zur Altstadt ein Thema. Und gut hundert Jahre später, 1997, hielten Hubert Jaquier und sein Team in einem Konzept zur Stadtentwicklung fest, diese Verbindungszone zu einem lebendigen und attraktiven Quartier zu entwickeln, in dem gewohnt wird und wo das Gewerbe seinen Platz hat.

DIES- UND JENSEITS DER GLEISE Wir verlassen den Bahnhofplatz Richtung Altstadt, überschreiten die Pont de la Maltière, eine 1637 erbaute Bogenbrücke. An der Rue de la Maltière steht der neue Migrosmarkt – ein Markstein, an dem sich die planerischen Prämissen Delémonts explizit manifestieren. Hubert Jaquier schildert die Vorgeschichte: Die Migros wollte jenseits der SBB-Gleise bauen – ein in Delémont psychologisch negativ besetztes Gebiet. Architekt Pierre Tschopp, selber ein Altstadtbewohner, sagt es noch deutlicher: «Was jenseits der Gleise liegt, bedeutete für mich immer auch ein bisschen Ausland.» Dorthin durfte die Migros nicht. Später wurde auch Aldi dazu angehalten, diesseits der Bahn zu bauen. In beiden Fällen blieb die Stadt konsequent ihrem Credo treu: Der Handel muss im Zentrum stattfinden. Nur so kann sie sich entwickeln.

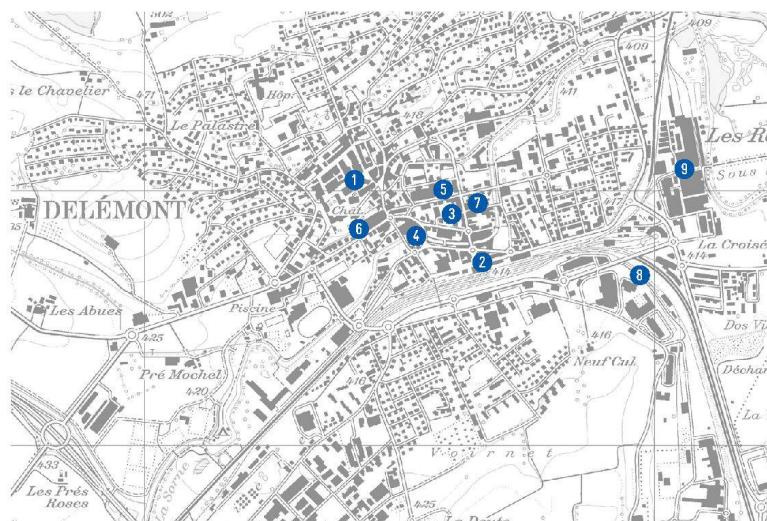
Seit Migros und Aldi, aber auch Manor und Coop im Stadtzentrum verteilt seien, habe sich die Lebensqualität verbessert, ist der Stadtplaner überzeugt: «Die Menschen können quasi vor der Haustüre einkaufen.» Bald haben auch ältere Menschen diese Möglichkeit. Nahe der Migros ist ein Altersheim im Bau. Die kleineren Gewerbebetriebe haben wieder eine Perspektive. Die Eigentümer in der Altstadt haben begonnen, ihre Häuser zu renovieren. Der Besucher hört zu, staunt und fragt sich: Klingt bei dieser Addition des Positiven nicht auch ein wenig Euphorie des Planers mit? Architekt Tschopp verscheucht den Gedanken: «Nein, die dynamische Wechselwirkung ist eklatant.»

Das Prinzip der Planer ist einfach: Was neu kommt und prägend ist, muss zwischen Bahnhof und Altstadt gebaut werden. Der Schlüssel zur Durchsetzung dieses Prinzips liege im Verzicht auf einen Quartierplan, erklärt Hubert Jaquier. Während sonst überall für Grossprojekte zuerst ein solcher Plan zwingend ist, überspringt Delémont diese oft langwierige Phase. Hier kann man ein Baugesuch direkt einreichen. Das wirkt. Migros und Aldi erhielten ihre Baubewilligungen innerhalb von zwei Monaten. In der Stadt ist man stolz auf diese raschen und direkten Abläufe, sie stellt den Bauträgern durch alle Etappen eine Ansprechperson zur Verfügung. «Doch das funktioniert nur», so Jaquier, «wenn ein Konzept für Städtebau und Nutzungen vorliegt, das dann auch durchgezogen wird.»

Mitten in der Schweiz kriselt es. Ortskerne verlieren ihre Bedeutung, Läden stehen leer, Häuser verlottern. Drei Beispiele und drei verschiedene Wege, das Problem anzupacken.

DELÉMONT

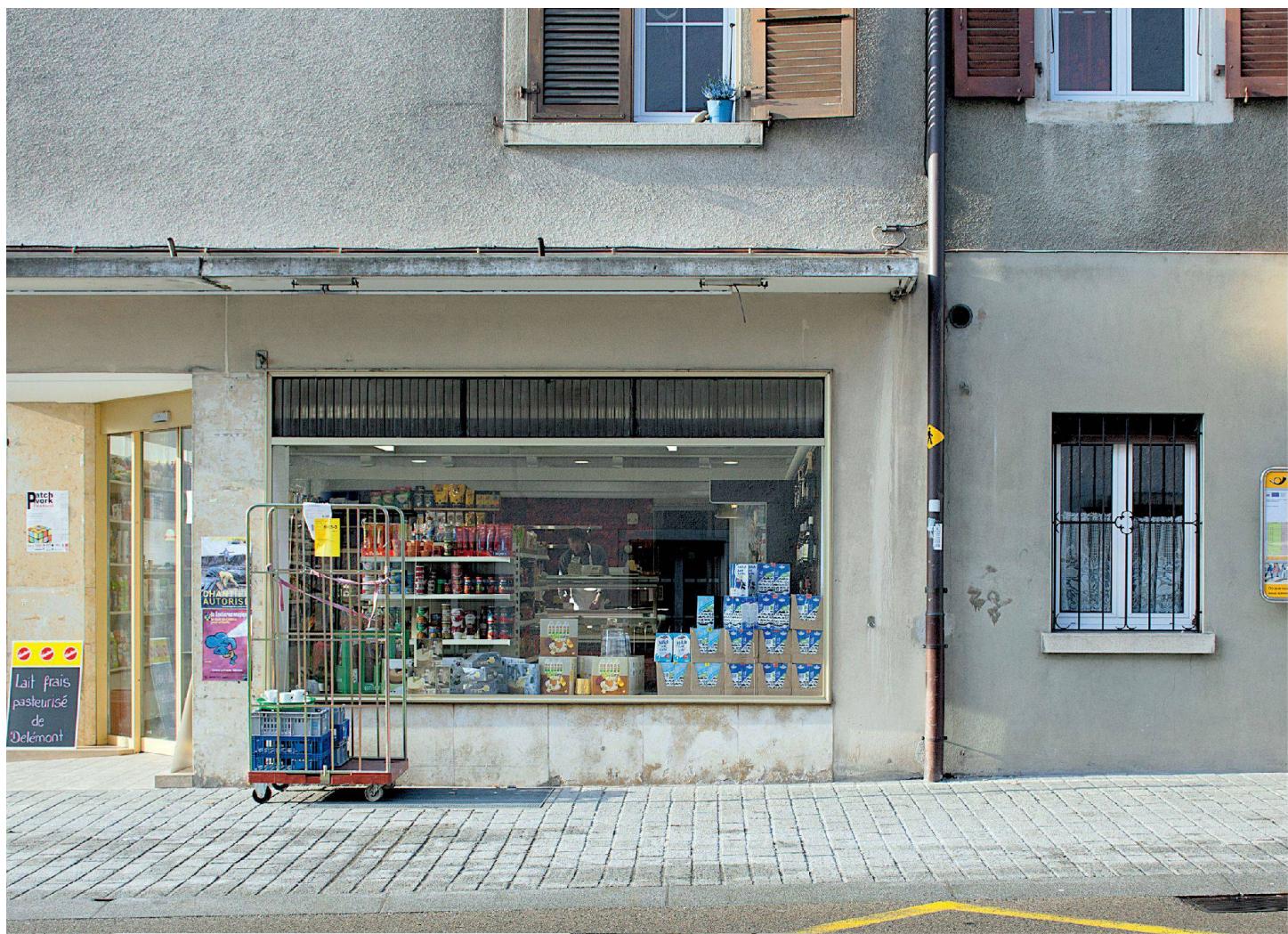
- »Anzahl Wohnungen: 401 in der Altstadt, 712 im Quartier Zentrum-Bahnhof
- »Anzahl Geschäfte: ca. 130 in der Altstadt, ca. 270 im Quartier Zentrum-Bahnhof
- »Mietpreise pro m²/Jahr im Parterre: CHF 180.– in der Altstadt, CHF 200.– im Quartier Zentrum-Bahnhof
- »Anzahl Einwohner: 1074 in der Altstadt, 1234 im Quartier Zentrum-Bahnhof
- »Anzahl Einwohner in Delémont total: 11 773



^1 Altstadt, 2 Bahnhof, 3 Quartier Zentrum-Bahnhof, 4 Coop, 5 Migros, 6 Aldi, 7 Manor, 8 Non-Food-Fachmärkte, 9 Industrie, u. a. Von Roll.
Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BA 130066).



^So manche Ecke, die sonst leer stünde, füllt die günstige Gastronomie – aber für wie lange?



^Frische Milch aus dem Ort: In Delémont hat neben den Grossverteilern...



^Eigentümer haben begonnen, ihre Altstadthäuser zu renovieren. Eine Folge der entschlossenen Planung von Delémont.



^... eine charmante und originelle Nahversorgung Platz.



>An der Rue de la Maltière zeigt sich: Delémont hat seine Einkaufsriesen integriert.

>In den gepflasterten Gassen von Altdorf wird der Verkehr gezähmt,...



^... in der Tellsgasse und der Schmiedegasse rollt er und belebt die Geschäfte.



^Der Ortskern von Altdorf ist bis heute Treffpunkt, Esszimmer und Marktplatz der Neugkeiten.

>Hier entsteht ab 2016 der neue Kantonsbahnhof. Wird er dem alten Zentrum die Luft abschneiden?



» Delémonts Bemühungen, das Zentrum attraktiver zu gestalten, zahlen sich offensichtlich aus. Ab 1970 – damals zählte man rund 12 000 Einwohnerinnen und Einwohner – verlor die Stadt an Bevölkerung. Seit wenigen Jahren steigt die Zahl wieder an, sie hat inzwischen den Stand von damals erreicht. «Die Menschen wollen wieder bei uns wohnen, weil sie in der Nähe einkaufen können, weil sie die Fussgänger- und Begegnungszonen schätzen», interpretiert der Stadtplaner mit Genugtuung.

Die Entwicklung im Bahnhofquartier beeinflusst das Leben in der Altstadt. Die Bevölkerung nimmt auch hier zu. In einem gemeinsam mit dem Netzwerk Altstadt entwickelten, partizipativen Prozess wurden Nutzungsstrategien gesucht. «Wir wollen dem Gewerbe neue Perspektiven geben und den Wohnanteil in der Altstadt weiter heben», sagt Jaquier, «und das Wohnen noch attraktiver machen.» Dass es sich dort zu leben lohnt, findet auch Pierre Tschopp: «Noch in den 1960er- und 1970er-Jahren galt die Altstadt als Arme-Leute-Quartier. Heute ist die Bevölkerung durchmischt.» Allerdings ist die Freude des Siebzigjährigen nicht ganz ungetrübt: «Die Altstadt ist auch für junge Menschen attraktiv geworden – vor allem nachts und an den Wochenenden.»

ZUKUNFT DANK NEAT Bahnhof Altdorf. Das Stationsgebäude ist bescheiden. Auf dem einzigen gedeckten Perron bietet ein Glashäuschen Schutz, die übrigen Bahnsteige sind Wind und Wetter ausgesetzt. Der Güterschuppen wurde 2009 in ein Dienstleistungszentrum mit Bahnschalter, Kiosk und Coop Pronto umgebaut; gegenüber reihen sich Wohnbauten auf. Altdorf, so erfährt der Besucher, ist auch ein Pendlerbahnhof. Aus Uri fahren täglich rund 3000 Personen mit der Bahn, dem Bus und dem Auto auswärts zur Arbeit. Auf der anderen Seite der Gleise breitete sich das Industrie- und Gewerbeareal aus, dominiert von der Ruag Munitionsfabrik. Auf diesem Areal steht auch das Getreidemagazin von Robert Maillart. Der Bau mit seinen Beton-Pilzstützen steht unter Denkmalschutz.

Nur: Wer von auswärts anreist mit dem Ziel Altdorf, steigt in Flüelen aus. Denn dort halten die Interregiozüge, und die Busse nach Altdorf sind schnell. Flüelen ist die Krux des Altdorfer Bahnhofs. Und wer ihn dennoch als Destination wählt, ist noch längst nicht im Ort angekommen. Als Trost für den Bahnhofsbau weit draussen in der Reussebene wurde der Altdorfer Bevölkerung eine Strasse ins Dorf geschenkt. Diese Bahnhofstrasse pfeilt dem Zentrum entgegen. Links und rechts hat es Wohnhäuser, Schulanlagen und eine Kirche. Der Besucher flaniert an der Kantonsbibliothek vorbei, an Büros der kantonalen Verwaltung. Nach einem Kilometer mündet die Bahnhofstrasse abrupt in die Tellsgasse mitten im Dorf – es ist keine bezauliche Gasse, sondern die stark befahrene Kantonsstrasse.

Doch der heute noch in der Peripherie dahindösende Bahnhof hat dank der Neat durchaus Zukunft. Einiges deutet darauf hin, dass ab 2016 – mit der Eröffnung des Gotthardbasistunnels und später nach der Bahnumfahrung von Flüelen – Altdorf der einzige Bahnhof im Kanton Uri sein wird, an dem auch internationale Züge halten. Diese Aussichten haben die Urner Kantonsregierung schon 2007 dazu bewogen, ihn als «Kantonsbahnhof» zu aden. Auch wenn es noch einige Jahre dauern wird, bis hier wirklich investiert wird, zeichnet sich die Aufwertung des Standorts rund um den Bahnhof schon ab. Zudem soll der Busbahnhof vom Telldenkmal dorthin »

ALTDORF

- › Anzahl Gebäude in der Kernzone 1–4 (Stand 2007): 296
- › Geschäfte in der Kernzone und direkten Umgebung: mehr als 160, davon über 70 Läden, über 20 Büros, 20 Praxen oder Gesundheitsbetriebe, 16 Restaurants und Bars, weniger als 10 Coiffeure, dazu einzelne Gewerbebetriebe, Banken und Kulturinstitutionen
- › Mietpreise pro m² / Jahr im Parterre im Dorfkern: Geschäftslokalitäten ca. CHF 250.– bis Fr. 300.–, Büros: ca. CHF 150.– bis Fr. 200.–
- › Anzahl Einwohner in der Kernzone: 830
- › Einwohner in Altdorf total (2012): 9001, davon 1353 Kinder unter 16 Jahren



▼ Zwischen Ortskern und Bahnhof wird gewohnt – mit dem Auto als Freund und Helfer.



1 Altdorf Zentrum, 2 Bahnhof (Ausbau ab 2016), 3 Bahnhofstrasse, 4 Coop, 5 Dätwyler AG, 6 Einkaufszentrum Untertor (Migros), 7 Einkaufszentrum Tellpark, Schatteldorf. Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BA 130066).

» verlegt werden. So entstünde, einen Kilometer vom Dorfzentrum entfernt, eine ÖV-Drehscheibe – mit städtebaulichen Auswirkungen. Auch die Analyse des Netzwerks Altstadt prognostiziert, dass der «Kantonsbahnhof» das Gesicht des Dorfs verändern wird, «bis hin zu einer kompletten Verlagerung des Detailhandelsstandorts und der Zentrumsfunktionen».

PLANUNGEN LAUFEN Dieses Entwicklungsrisiko sieht auch Anton Arnold, der Leiter der Bauabteilung der Gemeinde. Wir besuchen ihn in seinem Büro im «Fremdenspital» am Gemeindehausplatz 4 und erfahren, was alles vorgekehrt wird, um für die Zukunft gewappnet zu sein. Drei Teams erarbeiten zurzeit in einem Testplanverfahren je ein Konzept für das Bahnhofgebiet. Daraus soll ein Quartierrichtplan entstehen, der das angrenzende Wohn-, Gewerbe- und Industrieareal miteinbezieht. «Wenn dieser Richtplan auf dem Tisch liegt», erklärt Arnold, «haben wir Angaben über die Nutzungen und Strukturen an diesem Ort.» Infrage kommen Wohnbauten, Dienstleistungen, eventuell weitere Schulen, Gewerbe. «Die Kernzone darf dadurch aber nicht geschwächt werden», unterstreicht das Netzwerk Altstadt in seinem Bericht von 2010, denn in Altdorf sei der Strukturwandel bisher noch nicht so gravierend, und das Zentrum funktioniere noch recht gut. Anton Arnold relativiert dies und verweist auf das Shoppingcenter Tellpark in Schattdorf, das sich sehr wohl auf die Geschäfte im Dorfkern auswirke. Er greift nach einer Liste, auf der er die Veränderungen allein der letzten zwei Jahre festgehalten hat, und der Besucher hört: «geschlossen», «aufgegeben», «umgenutzt» – die Realität hat auch Altdorf eingeholt.

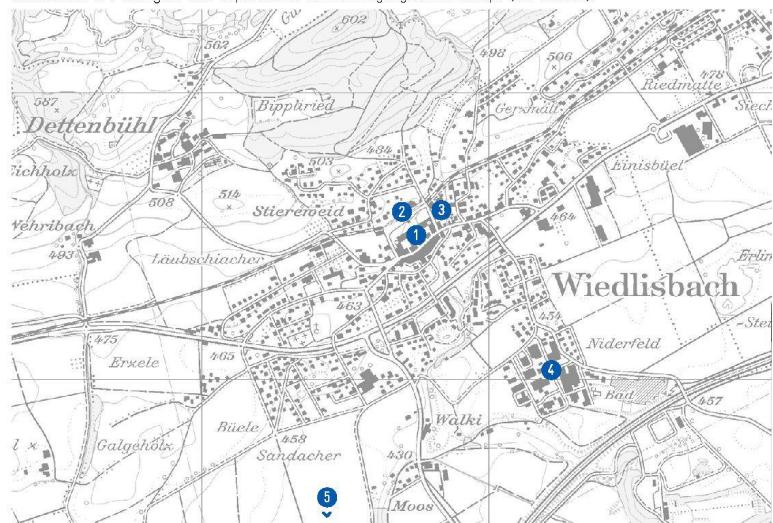
David Arnold, Inhaber des Zentrum-Markts, teilt die Einschätzung: «Die Situation im Dorfkern ist nicht gravierend, aber labil.» Mit Blick auf das Bahnhofareal bleibt er noch gelassen. Dort werde wohl das eine oder andere Geschäft neu entstehen, einen Run aber werde es nicht geben. Das bevölkerungsmässige Potenzial dazu sei schlicht nicht vorhanden. Nicht nur die fehlende Nachfrage, auch der weite Zeithorizont hemmt die Planungen. Die Neat wird zwar 2016 in Betrieb gehen, der Bahnhof aber wird dann mit Sicherheit noch nicht ausgebaut sein. Die Urner müssen warten, bis der Tunnel durch den Monte Ceneri gebaut ist – also mindestens bis 2021. Darin liegt das Dilemma des Planers: «Wir müssen uns mit etwas beschäftigen, das noch in weiter Ferne liegt. Den Bürgern aber kann ich ein Thema erst dann vermitteln, wenn es virulent ist.» Deshalb sei es wichtig, sich unabhängig von den Plänen an der Peripherie mit der Kernzone zu beschäftigen und sich zu fragen, wie man sie lebendig halten könne. Anton Arnold will in Altdorf erreichen, dass Planungsfragen dauerhaft institutionalisiert werden. Der Gemeinderat soll mit den «Playern», die für die Belebung des Dorfs wichtig sind, in Kontakt bleiben, «um zu hören und zu spüren, wo die Probleme liegen». Gefühlt wird der Puls des Dorfs am neu geschaffenen Diskussionsforum. Hier treffen sich Gewerbetreibende, Eigentümer, Planer, Detailhändlerinnen, Politiker, Anwohnerinnen und Kulturschaffende. Ihr gemeinsames Ziel ist, in der Kernzone zumindest den Status quo zu erhalten.

DIE GESCHLOSSENE KLEINSTADT In Wiedlisbach BE, zwischen Oensingen und Solothurn und nahe der Aare, leben 2253 Einwohnerinnen und Einwohner in und rund um einen historischen Kern, der seinen geschlossenen Kleinstadtcharakter hat bewahren können. Im Osten und im Westen liegen die sogenannten «Vorstädte», die Wohn- und Dienstleistungsquartiere. In Wiedlisbach reicht es nicht, den Status quo zu halten. In der Kernzone, einem in West-Ost-Richtung liegenden, 1,2 Hektaren grossen Rechteck, sind die Zeichen des Strukturwandels überdeutlich – vor allem in der Hauptgasse. Ganze Häuserzeilen stehen leer, wo «Bäckerei» an der Fassade steht, wird längst kein Brot mehr verkauft, die Metzgerei ist verschwunden, Restaurants gingen Konkurs. Eingekauft wird im Coop am Altstadtrand. «Die Ladenlokale im Erdgeschoss», erklärt Gemeindepräsident Martin Allemann, «haben sich in den letzten 15 Jahren vom Haupt- über Neben- zum Paragewerbe entwickelt» Oder sie stehen schlicht »»

WIEDLISBACH

- › Anzahl Gebäude in der Altstadt: 51
- › Geschäfte in der Altstadt: Ueli Sport, Coiffure Jeannette, Coiffure Ambition, Coiffeur Feuz, Porzellan und Glasatelier Meier, Radio TV Gehriger und Walliser, Städtli-Kiosk, SFG Treuhand GmbH
- › Restaurants in der Altstadt: Schlüssel, Altstadt, Krone (in Konkurs)
- › Mietpreise pro m²/Jahr: CHF 100.– bis 140.– (Schätzung)
- › Anzahl Einwohner in der Altstadt: 144 Erwachsene, 17 Kinder unter 18 Jahren
- › Anzahl Einwohner von Wiedlisbach total: 2254

^ 1 Städtli, 2 Bahnhof Solothurn–Niederbipp-Bahn, 3 Coop, 4 Gewerbegebiet, 5 Ausfahrt A1 Wangen a.A. Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BA 130066).



^ Metzgerei und Bäckereien im Städtli Wiedlisbach sind geschlossen. Doch das Bild täuscht. Einkaufen ohne Auto ist möglich: Der Coop befindet sich direkt am Städtli-Rand.



>Altstadt, das hieß auch in Wiedlisbach Enge – aber auch Dichte, Vielfalt, Abwechslung.



^Wo sonst wohnt man in so viel Charakter?



◀Die Rückseite der Wiedlisbacher Städtli-Zeile mit den wunderbaren Gärten ist ruhig,...

▼...und die Gassenseite ist zu ruhig: Die Gemeinde will wieder ein lebhaftes Zentrum und diskutiert den Weg dorthin.



» leer. Im Städtli begegnet man nur noch einem Radio- und TV-Geschäft. Sitzungszimmer im Gemeindehaus. Am Tisch Gemeindepräsident Martin Allemann und Gemeinderat Andreas Nyfeler. Hat die Behörde zu spät reagiert? «Sie hat falsch reagiert», räumt der Gemeindepräsident ein: «Das Problem wurde entweder ignoriert, oder es wurde nur partikular nach Lösungen gesucht. Das funktioniert nicht, denn alles hängt zusammen.» Doch inzwischen tut sich was im Städtli. Das registriert auch Ofenbauer Benjamin Zweifel, der im Hinterstädli 31 seine Werkstatt betreibt. Lange habe nur Resignation geherrscht. Jetzt sei das anders. Seit der Gemeinderat und das Netzwerk Altstadt aktiv geworden seien, «merkt man, dass Nägel mit Köpfen gemacht werden».

MITEINANDER REDEN Zurzeit läuft der «Altstadt-Dialog». Damit setzt man in Wiedlisbach vorerst einmal auf Kommunikation. Der Gemeindepräsident fächert den Begriff auf und skizziert drei Phasen. Bis Ende 2012 ging es um «hinschauen, analysieren, möglichst viele Aspekte aufnehmen». Die gesamte Dorfbevölkerung wurde nach ihrer Meinung gefragt. Viele Sätze füllten darauf die Pinnwand. In einer zweiten Phase werden daraus Kernsätze erarbeitet, die dann der Bevölkerung vorgelegt werden. «Wenn wir nach diesem integrativen Prozess einigermassen sicher sind, dass die Sachen beisammen und mit der Bevölkerung abgestimmt sind, geht es um die Frage, welche Massnahmen in den nächsten zehn Jahren an die Hand genommen werden müssen.» Ziel des «Altstadt-Dialogs» ist es, das Städtli als Wohngebiet neu zu beleben. «Denn Wiedlisbachs Altstadtbrachen bergen grosses Potenzial, nur wissen viele nicht, dass Gebäude im Dorfkern zum Verkauf stehen», weiss Andreas Nyfeler, Präsident der Städtli-Kommission.

«Schauen Sie!», Martin Allemann weist durchs Fenster auf das «Bürgerhaus» hinter einer engen Gasse. «Es steht seit acht Jahren leer. Das Dach ist undicht.» Mit den Eigentümern sei man in Kontakt und habe bereits eine Hausanalyse abgeschlossen. «Die Gemeinde hat ein vitales Interesse, dass dieses Gebäude saniert und wieder belebt wird und möchte deshalb die Eigentümer unterstützen», erklärt Allemann. Dann taucht an diesem Morgen im Wiedlisbacher Sitzungszimmer ein neuer Begriff auf: «Entwicklungsgesellschaft». Interessierte Investoren gründen für ausgesuchte Objekte eine Aktiengesellschaft. Diese erwirbt das Haus, entwickelt es und bringt es schliesslich wieder auf den Markt. Dabei wird über die Organisationsform der Entwicklungsgesellschaft sichergestellt, dass die Aktivitäten «mit der Gemeinde abgestimmt sind und sich an den definierten Zielsetzungen für das Städtli orientieren», heisst es in einem Grundlagenpapier.

Altstadt-Dialog, Entwicklungsgesellschaft und Städtli-Richtplan – noch sind es weitgehend Worte und Absichten, mit denen die Zukunft gestaltet werden soll. Auf eine Vision 2030 für das Städtli angesprochen zögert der Gemeindepräsident dennoch keine Sekunde: «2030 sind wir ein attraktives Wohngebiet mit Angeboten in Gastronomie und Gewerbe, und die «Vorstädte» sind funktionierende Dienstleistungsbereiche mit Bezug ins Zentrum.»

»In Wiedlisbach stehen Sanierungen an. Sie könnten zu Aufgaben für eine Entwicklungsgesellschaft werden.



OHNE EINKAUFEN KEIN WOHNEN – UND UMGEKEHRT Zu einem lebendigen Stadtzentrum gehören entsprechende Einkaufsmöglichkeiten. Diese müssen von den Bewohnerinnen und Bewohnern aber auch genutzt werden, denn Läden, die nicht rentieren, werden geschlossen. «Im Detailhandel arbeiten wir mit vergleichsweise knappen Margen, da verträgt es auf die Dauer keine Filialen, die rote Zahlen schreiben», sagt Markus Neukom, Leiter Planung/Expansion beim Migros-Genossenschafts-Bund und Präsident der Interessengemeinschaft Espace Mobilité. Hier haben sich die Detailhandelsunternehmen Coop, Ikea, Jumbo, Manor, Migros und Möbel Pfister zusammen geschlossen, um bei Fragen wie Umweltschutz, Verkehr und Raumplanung ihre gemeinsamen Interessen zu vertreten. Natürlich sei die Erhaltung lebendiger Ortskerne auch den Mitgliedern von Espace Mobilité ein Anliegen, sagt deren Präsident: «Obwohl in den Altstadtkernzonen mit Lebensmittelläden nicht viel Geld zu verdienen ist, bieten wir gerne Hand und möchten versuchen, unseren Beitrag zu leisten.» Neukom ruft die Gemeindebehörden dazu auf, das Gespräch mit dem Detailhandel zu suchen, um zusammen nach stadt- und wirtschaftsverträglichen Lösungen zu suchen. Gleichzeitig räumt er aber ein, dass es nicht möglich sei, in jeder Altstadt des Landes eine rentable Migros- oder Coop-Filiale zu betreiben. Wo die Betriebskosten für einen Laden nicht eingespielt werden können, entscheidet sich der Detailhandel für Standorte mit höheren Kundenfrequenzen und grösseren Einzugsgebieten. Die Entwicklung verläuft allerdings nicht eindimensional: Insbesondere in dicht besiedelten Quartieren und Stadtzentren setzen die Grossverteiler vermehrt auf kleinere Ladenformate mit flexiblen Öffnungszeiten. Diese verfügen zwar über ein beschränktes Sortiment, sollen aber die Bedürfnisse einer normalen Alltagsversorgung abdecken. Mit der Integration zusätzlicher Angebote wie etwa einer Poststelle oder einem Café will man den Anreiz für die Anwohnerinnen und Anwohner, hier ihre Alltags-einkäufe vor der eigenen Haustür zu erledigen, noch verstärken. Ein Modell, das dort, wo auf Wohnnutzung gesetzt wird, greifen könnte: «Wohnen und Detailhandel bedingen einander», fasst Markus Neukom zusammen und ergänzt: «Deshalb sollten die Verantwortlichen in jenen Altstädten, wo tatsächlich ein ausreichendes Potenzial besteht, rasch handeln und gemeinsam nach Lösungen suchen.»

Gabriela Neuhaus

»Über 160 Lokale und Geschäfte und ein hoher Verkehrspuls: Noch ist das alte Zentrum von Altendorf ein Ort, wo die Musik und das Leben spielen.

