

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie

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

Band: 34 (1993)

Heft: 1

Artikel: Welche Zukunft für die Kleinstädte? : Ein Forschungsprojekt des Nationalen Forschungsprogrammes 25 "Stadt und Verkehr"

Autor: Bühler, Elisabeth

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1088578>

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: 14.01.2026

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

Welche Zukunft für die Kleinstädte?

Ein Forschungsprojekt des Nationalen
Forschungsprogrammes 25 "Stadt und Verkehr"

Elisabeth Bühler

Zusammenfassung

Die Funktionsfähigkeit der kleineren und mittleren Zentren in der Schweiz ist heute durch zwei verschiedene Prozesse bedroht: einerseits durch die Konzentration der wirtschaftlichen Wachstumsbranchen auf wenige Grosszentren und andererseits durch die disperse Ausbreitung der Siedlungen über das gesamte Mittelland. Diese Entwicklung steht im Widerspruch zum offiziellen raumplanerischen Leitbild einer dezentralisierten, zukunftstauglichen Siedlungs- und Zentrenstruktur. Eine konsequente Umsetzung dieses Leitbildes bedingt in erster Linie eine dezidiertere Siedlungs- und Verkehrspolitik von Bund und Kantonen.

1 Problemstellung und Zielsetzung der Forschungsarbeit

Mit ihren fünf Gross- und 20 Mittelstädten sowie den rund 50 Kleinzentren (vgl. *Bundesamt für Statistik* 1988) weist die Schweiz eine vergleichsweise dezentralisierte Zentrenstruktur auf. Ihre Erhaltung stellt – in erster Linie aus staats- und umweltpolitischen Gründen – ein wesentliches Ziel der schweizerischen Raumordnungspolitik dar (*Schweizerischer Bundesrat* 1987, 115). Der momentan ablaufende, schnelle wirtschaftliche und politische Strukturwandel in Europa beeinflusst jedoch auch die schweizerische Zentrenstruktur massgeblich.

Adresse der Autorin: Elisabeth Bühler, Geographisches Institut der Universität Zürich, Winterthurerstr. 190, CH-8057 Zürich

Angesichts dieser aktuellen Herausforderungen bildet das Thema "Städtesystem der Schweiz" einen wichtigen Forschungsbereich des Nationalen Forschungsprogrammes 25 "Stadt und Verkehr". Innerhalb dieses Forschungsbereiches wurde am Geographischen Institut der Universität Zürich zwischen 1990 und 1992 das Projekt "Welche Zukunft für die Kleinstädte?" bearbeitet. Hauptziel dieses Forschungsprojektes ist, einen Beitrag zu leisten zur Erhaltung und Förderung der Funktionsfähigkeit der Kleinzentren im schweizerischen Städtesystem.

Das NFP 25 setzt sich mit der Dynamik der Städte und ihres Umlandes auseinander, im Hinblick auf

- die Förderung der Lebensqualität und Schonung der natürlichen Umwelt,
- die Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der Städte im nationalen und internationalen Rahmen,
- die Bewältigung der Verkehrsmobilität unter Beachtung der ökologischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Anforderungen der Zukunft.

2 Methodische Anlage der Forschungsarbeit

Methodisch basiert dieses Forschungsprojekt auf Fallstudien in den Kleinzentren und Kleinagglomerationen Brugg, Lenzburg, Wohlen und Zofingen im Kanton Aargau. Trotz fortgeschrittenener Diskussion im Bereich der Raumentwicklungstheorien ist der Beitrag der theoretischen Ansätze zur Lösung konkreter Probleme der Stadtentwicklung noch ungenügend (vgl. Frey 1990, 54 f.). Fallstudien in Form differenzierter Ursachenanalysen individueller Entwicklungsmuster einzelner Städte stellen in einer derartigen Situation einen geeigneten Ansatz dar, den wissenschaftlichen Erkenntnisstand zu vergrössern.

Der Kanton Aargau zeichnet sich durch eine Siedlungsstruktur aus, welche von Kleinzentren geprägt ist. Diese Siedlungsstruktur wird gleichzeitig überlagert von grossstädtischen Einflussbereichen (Zürich, Basel). Aargauische Kleinstädte sind deshalb besonders gut geeignet, um die aktuellen Probleme der Kleinzentren im Spannungsfeld zwischen Grossstadt und ländlichem Raum aufzuzeigen.

Die auf die Beantwortung der zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten der Kleinzentren ausgerichtete Forschungsarbeit erfordert nicht nur eine Auseinandersetzung mit möglichen Zukunftsszenarien und -vorstellungen für die Kleinzentren, sondern auch eine fundierte Analyse der vergangenen Entwicklung. Im Mittelpunkt steht die wirtschaftliche und demographische Entwicklung der jüngsten Vergangenheit. Der Einbezug historischer Elemente geht u.a. von der Überlegung aus, dass die Tradition eines Kleinzentrums sich auch auf die zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten auswirkt, z.B. durch die Ziele und Leitbilder, welche sich die politischen Instanzen im Rahmen der Ortsplanungen selber geben (historisch-prospektiver Untersuchungsansatz).

Für die Fallstudien in den vier ausgewählten Kleinstädten und Agglomerationen wurde eine Kombination von quantitativen und qualitativen Untersuchungsmethoden als geeignet erachtet: Ausgangspunkt bildet eine sekundärstatistische Analyse wichtiger wirtschaftlicher und demographischer Kenngrössen zur Stadtentwicklung (quantitativer

Teil). Diese statistischen Vorgaben dienten als Grundlage für ausführliche Interviews (themenzentrierte Interviews) mit Vertreterinnen und Vertretern aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung der Kleinzentren (qualitativer Teil). Ein solches Vorgehen hat sich bereits in anderen, ähnlich gelagerten Forschungsprojekten zur Stadtentwicklung als zweckmäßig erwiesen (Guettler et al. 1989, 866).

3 Ergebnisse der empirischen Untersuchungen in Brugg, Lenzburg, Wohlen und Zofingen

3.1 Entwicklung der Kleinzentren als Bevölkerungsschwerpunkte

Keines der vier ausgewählten Kleinzentren erreichte in den vergangenen 20 Jahren das durchschnittliche Bevölkerungswachstum des Kantons Aargau. Auch die entsprechenden Kleinagglomerationen (Kleinzentren plus zugeordnete Umlandgemeinden) weisen in diesem Zeitraum eine, verglichen mit dem Kanton, unterdurchschnittliche Bevölkerungsentwicklung auf. Dasselbe gilt übrigens auch für die beiden mittelgrossen Städte bzw. Agglomerationen im Kanton Aargau, Aarau und Baden.

Diesem relativen Bedeutungsverlust der Klein- und Mittelzentren bzw. -agglomerationen in ihrer Funktion als Wohnorte steht ein entsprechender Bedeutungszuwachs der Dörfer gegenüber. Der Kanton Aargau weist somit in den letzten Jahrzehnten eine ausgesprochen disperse Siedlungsentwicklung auf. Da diese Dörfer im Vergleich zu den Klein- und Mittelstädten wesentlich weniger zentralörtliche Dienste anbieten und durch den öffentlichen Verkehr schlechter erschlossen sind, erstaunt es auch nicht, dass der Motorisierungsgrad der Aargauer Bevölkerung (Anzahl Personenwagen pro 1000 Einwohner und Einwohnerinnen) in den letzten Jahrzehnten sehr stark gestiegen ist und der Kanton Aargau diesbezüglich heute einen der höchsten Werte in der Schweiz aufweist (Bundesamt für Statistik 1991, 220). Die statistischen Befunde zeigen deutlich, dass weite Teile des Kantons Aargau in den letzten Jahrzehnten in den Periurbanisierungsprozess rund um die Grosszentren Zürich und Basel einbezogen worden sind. Die damit einhergehende Zersiedelung des Landes widerspricht jedoch den eingangs vor gestellten raumplanerischen Leitlinien des Bundes.

Obwohl die Bevölkerungsentwicklung aller vier untersuchten Kleinzentren unterhalb des kantonalen Durchschnittes liegt, unterscheiden sie sich bezüglich ihrer Bevölkerungszuwachsraten deutlich voneinander. Während Brugg und Wohlen im Durchschnitt der letzten 20 Jahre Zunahmen der Wohnbevölkerung aufweisen, verzeichnen Lenzburg und Zofingen Bevölkerungseinbussen. Diese unterschiedlichen Bevölkerungsentwicklungen korrelieren eng mit den Zuwachsraten des Wohnungsbestandes in den einzelnen Gemeinden. Die nur geringfügige Ausweitung des Wohnungsbestandes in Lenzburg und Zofingen im Vergleich zu Brugg und Wohlen in den vergangenen Jahren kann dabei weder mit einer geringeren Nachfrage nach Wohnungen oder Einfamilienhäusern noch allein mit fehlenden Baulandreserven erklärt werden, sondern muss auf eine in diesen beiden Gemeinden ins Gewicht fallende Baulandhortung zurückgeführt werden. Die – allerdings beschränkten – Möglichkeiten gegen unerwünschte Baulandhortung werden in einzelnen Kleinstädten zuwenig ausgeschöpft.

Verallgemeinernd kann aus diesen Resultaten der Schluss gezogen werden, dass die Bevölkerungsentwicklung in weiten Teilen des schweizerischen Mittellandes in erster Linie von der Zahl der erstellten Wohnungen und Häuser abhängt und damit durch politische, insbesondere orts- und regionalplanerische Massnahmen wirksam beeinflusst werden könnte.

3.2 Entwicklung der Kleinzentren als Regionalzentren (Zentrale Orte)

Die zentralörtliche Bedeutung der ausgewählten Kleinzentren ist recht unterschiedlich. Zofingen ist deutlich die Kleinstadt mit der grössten zentralörtlichen Bedeutung, gefolgt von Brugg und Lenzburg. Wohlen dagegen weist eine viel geringere zentralörtliche Bedeutung auf als die drei zuerst genannten Kleinstädte. Eine wesentliche Ursache dafür liegt in der historischen Tradition der Kleinzentren. Brugg, Lenzburg und Zofingen sind seit dem Mittelalter bestehende Städte, die stets viele zentralörtliche Funktionen erbrachten, z.B. immer Markttore waren. Typischerweise sind diese drei Kleinzentren heute auch Bezirkshauptorte, was sich auch in einer höheren Zahl der Beschäftigten im öffentlichen Dienstleistungssektor niederschlägt. Wohlen entwickelte sich erst mit der Industrialisierung zu einem eigentlichen Zentrum mit der Strohindustrie als Wachstumspol (Kuhn 1991, 87).

Innerhalb der jeweiligen Kleinagglomerationen konnten Brugg und Wohlen ihre Stellung als Regionalzentren halten, in bestimmten Bereichen auf Kosten der Gemeinden des Agglomerationsgürtels sogar ausbauen. Lenzburg und Zofingen mussten jedoch einen in einzelnen Dienstleistungsbereichen auffallenden zentralörtlichen Bedeutungsrückgang in Kauf nehmen. Eine wichtige Ursache dieser unterschiedlichen Entwicklungen kann auf unterschiedliche Akzente in der Stadtentwicklungs politik der einzelnen Kleinzentren zurückgeführt werden. Während beispielsweise in Brugg bereits in den sechziger Jahren in unmittelbarer Bahnhofsnahe eine sogenannte "City-Zone" mit sehr hoher Ausnützung ausgeschieden wurde, mit dem Ziel, Brugg als regionales Dienstleistungszentrum zu fördern und die Abwanderung der Kaufkraft zu verhindern, wurde in Zofingen und Lenzburg eine solche Entwicklung bewusst abgelehnt. Hierfür spielten der Schutz des ansässigen Kleingewerbes, denkmalpflegerische Überlegungen sowie die Vermeidung der unerwünschten Verkehrsimmisionen, welche heute von zentralen Einrichtungen stets ausgehen, eine wichtige Rolle.

Aus übergeordneter raumplanerischer Sicht ist eine Konzentration zusätzlicher Einkaufs- und anderer Dienstleistungsangebote in jenen Zentren, die im allgemeinen auch durch den öffentlichen Verkehr gut erschlossen sind, dem Bau solcher Einrichtungen auf der "Grünen Wiese" oder in vom öffentlichen Verkehr schlecht erschlossenen Gemeinden das Agglomerationsgürtels vorzuziehen. Diese fördern letztlich nur die weitere Zersiedelung des Landes und bewirken insgesamt übermässige Zunahmen von Verkehrsströmen. Doch welchen Preis in Form eines Verlustes an Wohnlichkeit und Umweltqualität oder des Verschwindens des noch vorhandenen vielfältigen Kleingewerbes sind Bevölkerung und politische Behörden einer Kleinstadt heute zu zahlen bereit, um deren Bedeutung als Regionalzentrum bewusst zu erhalten? Dieses Dilemma zwischen dem Anspruch der Erhaltung und Verbesserung der kleinstädtischen Wohn- und Umweltqualität und dem Anspruch der Erhaltung der Stellung als regionales Kleinzentrum zeigt sich in allen vier untersuchten Kleinzentren.

3.3 Entwicklung der Kleinzentren als Mittelpunkte regionaler Arbeitsmärkte

Insbesondere die drei alten Kleinstädte Brugg, Lenzburg und Zofingen sind bedeutende Zentren regionaler Arbeitsmärkte und weisen hohe Zupendlerquoten auf. Alle untersuchten Kleinzentren haben jedoch als Zentren regionaler Arbeitsmärkte zwischen 1970 und 1980 an Bedeutung verloren, da die Zahl der weggpendelnden Personen relativ stärker zugenommen hat als die Zahl der zupendelnden. Die wichtigsten Zielorte der weggpendelnden Personen sind Mittel- und Grossstädte, deren Bedeutung als Zielorte im betrachteten Zeitraum zudem deutlich zugenommen hat. Es besteht Grund zur Annahme, dass sich dieser Trend der siebziger Jahre auch in den achtziger Jahren fortgesetzt hat; die zur Erhärting dieser Aussage notwendigen Ergebnisse der Eidgenössischen Volkszählung 1990 sind jedoch nicht vor 1994 zu erwarten.

Zusammen mit einer Betrachtung weiterer Daten zur Beschäftigungsentwicklung ist insgesamt der Schluss zu ziehen, dass das eingangs vorgestellte raumplanerische Ziel der Erhaltung der dezentralen Zentrenstruktur auch unter dem Aspekt der Arbeitsplatzstruktur im betrachteten Zeitraum nicht erreicht worden ist.

4 Schlussfolgerungen

Aus den vorgestellten Untersuchungsergebnissen wird deutlich, dass die Stellung der Kleinzentren im schweizerischen Siedlungssystem durch zwei verschiedene Prozesse geschwächt wird: zum einen durch die Konzentrationstendenzen der wirtschaftlichen Wachstumsbranchen (wertschöpfungsstarke, kommerzielle Dienstleistungen) auf die Grosszentren, zum andern durch die disperse Ausbreitung der Siedlungen über grosse Gebiete des Mittellandes. Der zweite Prozess betrifft vor allem den Wohnungsbau und die weniger wertschöpfungsstarken und/oder bodenextensiven Wirtschaftsbranchen, z.B. bestimmte Gewerbe- und Industriebetriebe, Lager und Verteilzentren.

Aus kleinstädtischer Sicht wird diese Entwicklung massgeblich von externen Faktoren bestimmt, auf welche Bevölkerung und politische Behörden der Kleinzentren kaum direkt Einfluss auszuüben vermögen. Von der fortschreitenden europäischen Integration (EG 92, EWR) ist in naher Zukunft ein weiterer wirtschaftlicher Wachstumsimpuls für die schweizerischen Grossstädte, insbesondere für Zürich, zu erwarten (*Hanser 1992, 31*).

Sowohl die vier untersuchten Kleinzentren im Kanton Aargau als auch alle übrigen Kleinzentren im schweizerischen Mittelland, die zum engeren und weiteren Pendler-einzugsgebiet des Grosszentrums Zürich zu zählen sind, werden als Folge dieser übergeordneten Entwicklungstrends weiter an Selbständigkeit verlieren und tendenziell dem Siedlungsberei der "Stadt Schweiz" einverlebt werden. Dieser Trend müsste in erster Linie durch Massnahmen auf übergeordneten staatlichen Ebenen korrigiert werden. So hätte beispielsweise eine deutliche Reduktion des Verkehrs automatisch eine deutliche Aufwertung von kleineren Zentren als Regionalzentren (Zentrale Orte) und Zentren des Wohnens zur Folge (vgl. *Gueller & Stamm 1989, 4.26*).

Die vorliegende Untersuchung hat jedoch auch gezeigt, dass die politischen Behörden in den Kleinzentren über nicht zu unterschätzende Handlungsspielräume verfügen, um deren Entwicklung nachhaltig zu steuern: Ortsplanung, Verkehrs- und Umwelt-

politik, kommunale Wirtschaftsförderung. Im Rahmen einer Siedlungsentwicklung nach innen sollte in den Kleinzentren und den angrenzenden Agglomerationsgemeinden eine positive Bevölkerungsentwicklung angestrebt werden. Freiwerdende Areale in den Industriezonen eröffnen auch in den Kleinzentren die Chance zur Schaffung neuer, durchmischter Quartiere und damit zur Stärkung der Wohnfunktion.

Die Erhaltung und Verbesserung eines vielfältigen Angebotes an Einkaufsmöglichkeiten, Bildungs- und Weiterbildungsmöglichkeiten, Restaurants, sportlichen, kulturellen und anderen Freizeitangeboten usw. für die Bevölkerung der Kleinzentren und des umliegenden ländlichen Raumes kann von den kleinstädtischen Behörden bewusst gefördert werden. Der Zielkonflikt zwischen dem Anspruch auf Erhaltung der Bedeutung als Regionalzentrum und dem Anspruch der Erhaltung der heute noch meist vorhandenen guten Wohn- und Umweltqualität der Kleinzentren ist durch geeignete Massnahmen zu mildern. Neben verkehrsplanerischen und baulichen Vorkehrungen (z.B. verkehrsreie Altstädte, Parkhäuser am Stadtrand) auf der örtlichen Ebene, müssten in erster Linie Massnahmen auf den überörtlichen Ebenen (Regionen, Kantone, Bund) zur Anwendung gelangen. Zu erwähnen sind beispielsweise generelle Anforderungen an eine gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr für alle zusätzlichen Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen, kombiniert mit einer Begrenzung der Parkplätze auf ein Minimum.

Literatur

- Bundesamt für Statistik 1991. *Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1992*. Verlag NZZ, Zürich.
- Bundesamt für Statistik 1988. *Typologie der Gemeinden in der Schweiz*. Amtliche Statistik der Schweiz, Statistische Berichte 154. Bern.
- Frey R. L. 1990. *Städtewachstum – Städtewandel. Eine ökonomische Analyse der schweizerischen Agglomerationen*. Helbing & Lichtenhahn, Basel und Frankfurt am Main.
- Gueller P. & Stamm H.P. 1989. *Wie sähe eine Schweiz mit spürbar weniger Mobilität aus?* in: Frey R.L. & Gueller P. 1989 (eds.): Szenarien der Stadt- und Verkehrsentwicklung. Vorstudie für das NFP Stadt und Verkehr 1. Zürich.
- Guettler H. et al. 1989. *Entwicklungstendenzen und aktuelle Probleme von Stadtregionen – erste Ergebnisse von vergleichenden Analysen und Forschungsgesprächen*. Informationen zur Raumentwicklung 11/12, Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung. Bonn.
- Hanser C. 1992. Die Gewinner und Verlierer. Auswirkungen der europäischen Integration auf Regionen der Schweiz. *Der Monat*. Ausgabe April.
- Kuhn D. et al. 1991. *Strohzeiten – Geschichte und Geschichten der aargauischen Strohindustrie*. AT Verlag, Aarau.
- Programmleitung Nationales Forschungsprogramm 25 “Stadt und Verkehr” 1990. Bulletin 1.
- Schweizerischer Bundesrat 1987. *Bericht über den Stand und die Entwicklung der Bodennutzung und Besiedlung in der Schweiz (Raumplanungsbericht 1987)*. Bern.