



Wie viel Verkehr braucht eine lebendige Innenstadt?

Sind verkehrsfreie Altstädte der Todesstoss für das Gewerbe? Das Beispiel der Wakker-Stadt Rheinfelden zeigt, welche Chancen und Herausforderungen verkehrsfreie Zonen mit sich bringen.

Die Marktgasse von Rheinfelden ist seit 1980 autofrei. Rheinfelden gehörte zu den ersten Schweizer Städten, die den Schritt wagten, verkehrsfreie Zonen in der Altstadt einzuführen.

Bild: Fabrice Müller

Grosse Freude letzten Sommer in der ältesten Zähringerstadt der Schweiz: Rheinfelden mit Gründungsjahr 1130 wurde mit dem Wakker-Preis des Schweizer Heimatschutzes ausgezeichnet. Gewürdigt wurde das vernetzte und langfristige Denken von Politik und Behörden mit dem Ziel, die Lebensqualität eines Ortes positiv zu gestalten. Der Schweizer Heimatschutz lobte die vorausschauende städtebauliche Strategie, den sorgfältigen Umgang mit dem historischen Stadtkern und die Förderung der Zusam-

menarbeit über Grundstücks-, Quartier- und gar Landesgrenzen hinaus. Die Grundsteine für diese Entwicklung Rheinfeldens wurden bereits vor Jahrzehnten gelegt. Dazu zählt unter anderem auch der Entscheid vor 36 Jahren, die Marktgasse als ein Teil der schmacken Altstadt als Fussgängerzone zu gestalten. «Wir gehörten damals zu den ersten Städten in der Schweiz, die es wagten, verkehrsfreie Zonen in der Altstadt einzuführen», sagt Stadtammann Franco Mazzi nicht ohne Stolz.

Verkehrskollaps vor der alten Rheinbrücke

Bevor weiter rheinabwärts die neue Autobahnbrücke nach Rheinfelden Baden eröffnet wurde, stellte der Verkehr die 13 140-Seelen-Stadt vor tägliche Herausforderungen. Rund 14 000 Fahrzeuge zwängten sich morgens und abends über die alte Rheinbrücke. Dabei verstopfte der Pendlerverkehr nicht nur die Zufahrtsstrasse zur Brücke, die direkt neben der Altstadt liegt, sondern auch die darum herum führenden Kantons-

LEBENDIGE ORTSKERNE: AUTOFREI?



Franco Mazzi, Stadtmann von Rheinfelden, ist stolz auf die Auszeichnung seiner Stadt mit dem Wakker-Preis des Schweizer Heimatschutzes. Bild: Fabrice Müller



Marco Veronesi, Präsident des Vereins Pro Altstadt Rheinfelden und Inhaber eines Optikergeschäfts in der Altstadt. Bild: Fabrice Müller

strassen. Ein regelmässiger Verkehrskollaps war die Folge. «Dieser Pendlerverkehr brachte der Altstadt und ihren Gewerbebetrieben keine Wertschöpfung – im Gegenteil: Er verhinderte, dass die Kunden überhaupt in die Stadt gelangten», erzählt Franco Mazzi. Die 2006 eingeweihte Autobahnbrücke entschärfte die Situation spürbar. 2008 wurde die alte Rheinbrücke für den motorisierten Individualverkehr geschlossen und zur Flanierzone für Fussgänger, Stadtbus, Velofahrer und Taxis. Völlig

autofrei ist die Rheinfelder Altstadt allerdings nicht: Zufahrtsstrassen wie etwa die Geiss- oder die Kupfergasse sind weiterhin befahrbar. Zu vorgeschriebenen Zeiten steht die Zufahrt für Lieferanten zu den Geschäften und Restaurants in der Marktgasse ebenfalls offen. Zwei grosse Parkings sowie ein Parkhaus am Rhein bieten insgesamt 535 Parkplätze für Autos und Motorräder. Neu wurden dieses Jahr – mit Ausnahme der Marktgasse – sämtliche Strassen und Gassen in sogenannte Begegnungszonen mit

Höchstgeschwindigkeit 20 sowie Vortrittsrecht für Fussgänger umgewandelt. «Uns ist es wichtig, dass die Altstadt lebendig bleibt und auch Zufahrten mit dem Auto möglich sind», sagt Franco Mazzi. In diesem Sinne hat die Stadt zudem die maximale Parkierzeit von 30 Minuten auf den Parkplätzen der Altstadt auf zwei Stunden verlängert.

Veränderte Ladenstruktur

Die autofreie Marktgasse wie auch die alte Rheinbrücke, über die man im Som-



Rheinfelden wird von der Basler Personenschiffahrtsgesellschaft täglich mit direkten Kursschiffen bedient. Bild: Fabrice Müller

mer auf das Inseli gelangt, sind beliebte Flanierzonen. Die regelmässigen Schiffsverbindungen der Basler Personenschiffahrtsgesellschaft bringen Touristen aus Basel in die Zähringerstadt. Sorgenfrei sind die Altstadt und ihre Gewerbebetriebe deswegen nicht. Einige Ladenlokale mussten in den letzten Monaten schliessen. Nachmieter werden gesucht – zum Beispiel für ein Herrenbekleidungsgeschäft in der Nähe der alten Rheinbrücke. Weiter oben kündigt eine Damenboutique den Ausverkauf an. «Die Ladenstruktur in unserer Altstadt hat sich verändert», sagt Franco Mazzi und beschreibt eine Situation, die viele andere Altstädte der Schweiz ebenfalls bestens kennen: Läden für den täglichen Bedarf wie etwa Metzgereien oder Bäckereien sind praktisch verschwunden. Nur noch zwei Geschäfte bieten Backwaren und Feinkost an. Alle anderen Lebensmittel gibt es in den beiden Grossverteilern, die so nah wie möglich an der Peripherie der Altstadt angesiedelt sind. Im Städtli haben sich indes Spezialgeschäfte wie Boutiquen, Bijouterien oder Dekoläden niedergelassen. Die traditionellen Gastronomiebetriebe haben es schwer – auch in Rheinfelden. Hier machen sie immer häufiger Cafés, Bistros oder Take-aways Platz. In den warmen Monaten beleben diese die Altstadt mit Strassencafés.

Genügend Parkplätze, gute Zufahrten, kundenfreundliche Parkgebühren

Die Schliessung der Altstadt, insbesondere auch der Marktgasse und der alten Rheinbrücke für den Autoverkehr war und ist in Rheinfelden nicht unumstritten. Man fürchtete um die Attraktivität der Altstadt für jene Kunden, die mit dem Auto zum Einkaufen fahren wollen. Einer, der die Situation in der Rheinfelder Altstadt genau beobachtet, ist Marco Veronesi, Inhaber von Veronesi Optik an der Marktgasse 20 und Präsident des Vereins Pro Altstadt Rheinfelden. «Wir haben keine Einwände gegen eine verkehrsfreie Marktgasse. Doch wir legen Wert darauf, dass die Zufahrtswege für Warenlieferungen gewährleistet werden und die Altstadtbesucher mit dem Auto möglichst einfach zu den Parkplätzen der Stadt gelangen.» Eine weitere Tendenz zu noch mehr Verkehrsberuhigungsmassnahmen und Einbahnstrassen lehne der Verein daher ab. Auch machten sich die Detaillisten der Altstadt für kundenfreundliche Parkgebühren stark. «Wir sind mit der jetzigen Verkehrssituation für die Kunden grösstenteils zufrieden. Noch verbesserungsfähig ist unserer Meinung nach das Parkplatzangebot für die Mitarbeitenden der Altstadtge-

schäfte», sagt Marco Veronesi und gibt zu bedenken: «Wenn umliegende Einkaufszentren wie etwa in Basel mit dem Auto einfacher angefahren werden können als Rheinfelden, haben wir das Nachsehen.» Dass sich manche Geschäfte derzeit wirtschaftlich in einer schwierigen Situation befinden, habe viele Gründe. Der starke Franken und der damit verbundene Einkaufstourismus nach Deutschland sei nur einer davon. Hinzu kämen das veränderte Einkaufsverhalten, hohe Mietzinsen für die Läden sowie hausgemachte Probleme der Ladenbesitzer.

Einsatz für eine lebendige Altstadt

«Wir sind gefordert, uns Gedanken zu machen, wie wir unser Städtli noch attraktiver und lebendiger machen können. Auch die Stadtbehörden sollten sich mit dieser Thematik auseinandersetzen», betont Marco Veronesi. Der Verein Pro Altstadt Rheinfelden engagiert sich für eine lebendige Innenstadt mit einem Mix aus Läden, Kunsthandwerk und Gastronomie. Regelmässig stehen Veranstaltungen wie «Frühlingserwachen», die Herbstmesse oder «Uestuehlete» auf dem Programm, mit denen Besucher in die Stadt gelockt werden sollen. Diese Anlässe erfreuen sich stets grosser Beliebtheit. Die Behörden legen laut Franco Mazzi Wert auf eine attraktive Gestaltung der öffentlichen Plätze, die jüngst ein «Facelifting» erfahren haben. Um die Nutzung der Allmend in der Altstadt für Veranstaltungen zu vereinfachen, wurden die Vorschriften liberalisiert. Seit dem ersten Januar 2016 darf die Allmend von den Gewerbebetrieben der Altstadt während des ganzen Jahres bestuhlt und genutzt werden. Raumplanerisch nehme die Stadt Einfluss auf die baulichen Entwicklungen, betont Mazzi. «Wir haben zwar eine strenge Bauordnung – auch als Folge gewisser Bausünden aus der Vergangenheit. Dafür befindet sich die Altstadt heute in einem hervorragenden Zustand.» Die Gefahr einer Musealisierung durch den Wakker-Preis bestehe nicht, weil die neue Ausrichtung des Preises ein Nebeneinander von Alt und Neu fördere.

Wakker-Stadt Laufenburg unter der «Käseglocke»

Etwas anders verlief die Geschichte im Städtchen Laufenburg, nur etwa 25 Minuten von Rheinfelden entfernt. Die Stadt wurde 1985 mit dem Wakker-Preis ausgezeichnet. Mittlerweile leidet die schicke Altstadt unter vielen leer stehenden und sanierungsbedürftigen Wohnungen. Zudem wurden viele Läden in der Altstadt geschlossen. Mit dem



Die alte Rheinbrücke ist ebenfalls autofrei und Teil der Flanierzone. Die Gewerbetreibenden pochen aber darauf, dass die Zufahrtswege für Warenlieferungen gewährleistet sind und die Altstadtbesucher mit dem Auto leicht zu den Parkplätzen der Stadt gelangen. Bild: Fabrice Müller

Bau der neuen Rheinbrücke und der Schliessung der alten Brücke für den motorisierten Individualverkehr ist die Altstadt von Laufenburg weitgehend autofrei. Um der Entwicklung entgegenzuwirken, hat der Stadtrat einen Massnahmenplan zur Altstadtnutzung entwickelt. Die Altstadt weist ein Investitionsvolumen von rund 200 Millionen Franken aus. Zehn Prozent davon will die

Stadt bis 2020 investieren, um aus der Laufenburger Altstadt eine qualitativ hochwertige Wohnstadt zu machen. Bis 2020 können so 56 Wohnungen in neun bis zehn Liegenschaften saniert werden. Die Stadtbehörden haben zudem die Bau- und Nutzungsordnung überarbeitet. Gemeinsam mit Liegenschaftsbesitzern, Investoren und Architekten möchte die Stadt in alte und sanierungsbedürftige

Liegenschaften investieren. Dadurch will der Stadtrat ein eindeutiges Signal aussenden, dass die Altstadt wieder attraktiver werden soll.

Fabrice Müller

Infos:
www.rheinfeld.ch
www.laufenburg.ch

Entscheidend sind Angebotsvielfalt, Atmosphäre und Sauberkeit

Wie sieht die Zukunft der deutschen Innenstädte aus, und was wünschen sich die Innenstadtbesucher von ihren Stadtzentren? Mit diesen Fragen beschäftigte sich 2015 die Untersuchung «Vitale Innenstädte» des Instituts für Handelsforschung (IFH) Köln mit verschiedenen Kooperationspartnern. Wichtigste Erkenntnis der Studie: Mit einer guten Innenstadtgestaltung, Atmosphäre und Erlebnischarakter können Städte ihre Attraktivität positiv beeinflussen. Die Innenstadtattraktivität ist den Besuchern offenbar mehr Wert als eine grosse Zahl an Parkplätzen. Zu ähnlichen Resultaten führte eine Studie der Industrie- und Handelskammer Hannover zum Thema «Erfolgsfaktoren von Fussgängerzonen». Die Angebotsvielfalt wurde fast durchgängig als das wichtigste Kriterium für eine erfolgreiche Fussgängerzone genannt. Daneben werden die Einkaufsatmosphäre, die Aufenthaltsqualität sowie Sicherheit und Sauberkeit stark betont. Die Erreichbarkeit hat – wider Erwarten – einen wichtigen, aber keinen herausragenden

Stellenwert für den Erfolg von Fussgängerzonen. «Dies dürfte vor allem darauf zurückzuführen sein, dass Probleme der Erreichbarkeit von den fundamentalen Faktoren Angebotsvielfalt und Qualität des Erlebnisraumes Fussgängerzone in den meisten Fällen überlagert werden», schreiben die Autoren der Studie.

Fussverkehr ist wichtig

Wie wichtig der Fussverkehr für die Innenstadt ist, ergab zum Beispiel eine Zählung des Tiefbauamts Luzern im Sommer 2012. Gemessen wurde der Fussgängerverkehr über die Brücken im Altstadtbereich. Durchschnittlich überquerten 80 000 Personen pro Tag die See-, die Kapell-, die Reuss- und die Spreuerbrücke sowie den Rathaussteg.

www.ifhkoeln.de
www.hannover.ihk.de
www.stadt Luzern.ch

fm