



Stadtanalyse Herzogenbuchsee

Juni 2011



Erstellt im Auftrag von:

Gemeinde Herzogenbuchsee
Kontakt:
Rolf Habegger, Stadtverwalter
Tel: +41 (0)62 956 51 11
info@herzogenbuchsee.ch
www.herzogenbuchsee.ch



Netzwerk Altstadt

Schweizerische Vereinigung für Landesplanung
VLP-ASPAN
www.netzwerk-altstadt.ch
info@netzwerk-altstadt.ch
tel 034 - 423 43 20

Autoren:
Urs Brülisauer
Paul Dominik Hasler
Martin Jakl

Burgdorf, Juni 2011

Stadtanalyse

Die Stadtanalyse soll als Beurteilungsbasis für die weitere Entwicklung der Gemeinde Herzogenbuchsee dienen. Sie beleuchtet die Situation, die sich aus den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen ergibt und gibt Hinweise auf mögliche Handlungsfelder.

Die Stadtanalyse ist ein pragmatisches Werkzeug und erfordert je nach Themenfeld weitere Beurteilungsschritte. Sie kann durch ihren Blick von aussen ein gutes erstes Bild für die Situation des Ortskernes bieten.

Die Stadtanalyse bietet vier Betrachtungswinkel:

- historischer Ortskern & Kontext (Gesamtbild)
- Wohnnutzung
- Ladennutzung
- Nutzung des öffentlichen Raumes & Verkehr

Obwohl Herzogenbuchsee ein Dorf und nicht eine Stadt ist, darf mit gutem Gewissen das Werkzeug "Stadtanalyse" zum Einsatz kommen. Die wesentlichen Fragen rund um die Nutzungsperspektiven und die Folgen des Strukturwandels sind gegeben. Abweichungen zur klassischen Stadt ergeben sich primär über die Abgrenzung der einzelnen Zentrumszonen und ihrer Rolle im Gesamtbild.

Strukturwandel

Mitverursacher der Fragestellung zum Entwicklungspotenzial des Ortskernes ist der Strukturwandel. Unter Strukturwandel verstehen wir die Nutzungsänderung durch veränderte Einkaufsgewohnheiten, mehr Mobilität und andere Lebensweisen. Die Folge ist ein zunehmender Auszug des Detailhandels, leer-



Der Strukturwandel ist auch in Herzogenbuchsee ein Thema. Ladennutzungen verschwinden zusehends aus dem Ortszentrum und lassen Fragen nach der zukünftigen Nutzung aufkommen.

stehende Flächen und zum Teil negative Folgen durch Nachnutzungen oder Wertzerfall der Liegenschaften.

Der Strukturwandel trifft zuerst die kleinen Orte, später die mittleren. Herzogenbuchsee zeigt fortgeschrittene Symptome

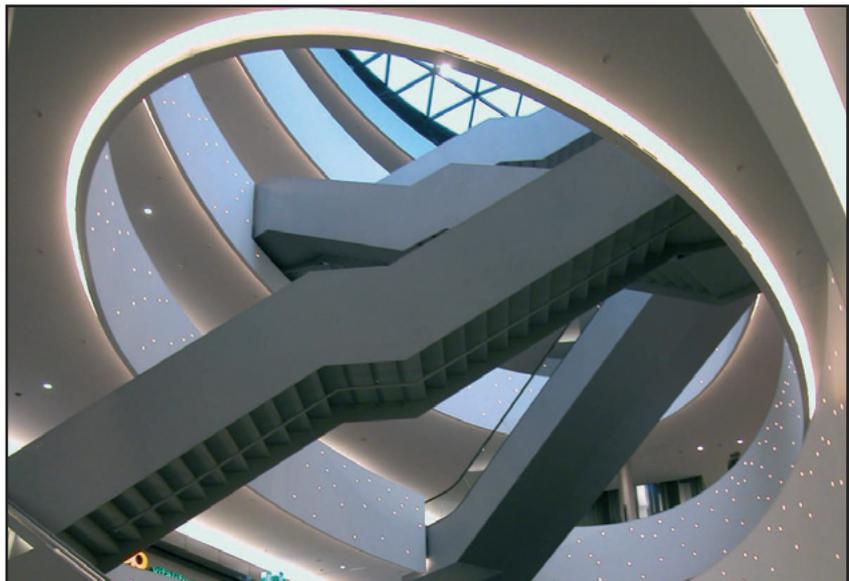
des Strukturwandels im Bereich des gesamten Ortszentrums. Der Strukturwandel kann kaum aufgehalten werden (wenn auch grundsätzliche Instrumente dazu vorhanden wären), was eine Beschäftigung mit den Folgen nötig macht. Zentrale Forderung ist das Anpassen der Nutzungsausrichtung auf die neue Situation, meist verbunden mit einer Aufwerten der Wohnnutzung und wo möglich das Stabilisieren und Konzentrieren der Geschäftsnutzung.

Trends

Um verstehen zu können, welche Dynamik auf eine Stadt oder eine grössere Gemeinde und das Verhalten ihrer Bewohner und Nutzer einwirkt, müssen die Trends beim Wohnen und Einkaufen beachtet werden. Dazu eine Auswahl mit Fokus auf den Strukturwandel (siehe Literatur):

- Einkaufen ist out, Shopping ist in: Das Einkaufen zur Bedürfnisbefriedigung ist zwar nach wie vor eine alltägliche Notwendigkeit, doch ist es nicht mehr prägend für die Entwicklung der Einkaufsnutzung. Treibend sind die Trends hin zu Erlebnis- und Verweilstrukturen, wo das Einkaufen integriert wird. Einkaufen muss mehr und mehr ein Genuselement aufweisen, um Kunden anzulocken.

Sihl-City Zürich oder Westside Bern weisen den Weg. Der Einkauf geht mehr und mehr in Richtung Erlebnis, Verweilen und Happening. Das klassische Stadtzentrum wird imitiert und ersetzt.



- Einkaufen geht in Richtung grösserer Flächen: Auch wenn der urbane Mensch den Spezialitätenladen wieder entdeckt, geht der Trend hin zum Gesamtanbieter, insbesondere in kleineren und mittleren Gemeinden, wo ein grosser Teil der Einkäufe mit dem Auto getätigt werden.
- Die Mobilität nimmt weiter zu: Mit der Zunahme der Wohnbevölkerung und der Siedlungsflächen nimmt auch der Verkehr zu, allem voran der Individualverkehr. Kombiniert mit einem Auszug des Detailhandels aus den Zentrumslagen gelangt die Schweiz mehr und mehr zu einer Autokultur. Dies trifft auf ländliche oder stadtnahe Strukturen deutlicher zu als auf städtische.
- Mit der Zunahme an Wohlstand sind wir heikler geworden. Entsprechend reagieren wir auf Störungen und Verkehrslärm. Ortskerne mit ihrer dichten Baustruktur bieten

naturgemäss mehr Reibungsflächen, was zu einer zunehmenden Herausforderung wird.

- Das Unikat zählt: In Zeiten der Massenproduktion erhält das Unikat einen besonderen Stellenwert. Dies spricht für die Altstadt oder den Ortskern als Einkaufs- Verweil- und Wohnstandort. Historisch intakte Umfelder sind attraktiv, vor allem für Menschen, die kurze Wege suchen oder nicht automobil sein wollen.

Spannungsfeld Ortskern

Der Ortskern, vor allem der historische Kern, als Mittelpunkt des Siedlungsgebietes sieht sich wesentlich stärkeren Interessenkonflikten ausgesetzt als die übrigen Quartiere. Grundsätzlich treffen vier Interessenlagen aufeinander:

- Ladennutzung
- Wohnnutzung
- Nutzung des öffentlichen Raumes
- Verkehr

Beim öffentlichen Raum sind Nutzungen des Zentrums als Ort für Freizeit, Kultur oder Feste zu verstehen. Hierunter fallen auch Aussennutzungen von Restaurants und Bars. Dienstleistungen sind willkommene Mieter aber nicht prägend im Spannungsfeld des historischen Zentrums. Im Falle von Herzogenbuchsee sind diese Spannungsfelder ebenfalls spürbar, am stärksten im Bereich Kirchgasse / Bernerstrasse, wo die Gasthöfe einladende Aussenterrassen anbieten.

Das Spannungsfeld Ortskern lässt sich in einem generellen Sinn wie folgt charakterisieren (©Netzwerk Altstadt):

	Trend	Effekt	Credo	Mögliche Strategie	Konflikte
Ladennutzung	Rückzug in Raten aus der dem historischen Ortskern	Versucht verlorene Zentralität durch Zugänglichkeit und Inszenierung zu stützen	Ortskern = stimmungsvolles Shoppingcenter	Verdichtung und Synergie mit Erlebniszustellungen	Zufahrt und Parkplätze
Wohnnutzung	Sucht zentrale Randlagen mit Nischencharakter (Nebengasse)	Wohnnutzung übernimmt den Ortskern von den Rändern her.	Ortskern = Réduit	Aussenräume entwickeln, Wohnstadt zelebrieren	Moderne Wohnansprüche in alten Baustrukturen
Nutzung des öffentlichen Raumes	Sucht einzigartige Umfelder	Ortskern wird zur Bühne	Ortskern = Kulisse	Einbindung der Akteure in nachhaltige Gesamtkonzepte	Lärmemissionen
Verkehr	Erwartet Zufahrt und Parkplätze	Ortskern wird zur Verkehrsfläche	Ortskern = Parkplatz	Anbieten von integrierten Mobilitätskonzepten	Wettbewerb mit Standorten in der Peripherie

Die Arbeit am Strukturwandel ist letztlich eine Arbeit am Gleichgewicht dieses Spannungsfeldes. Es gilt, über Dialogprozesse die gegenseitigen Haltungen und Bilder auszutauschen und zu einem Konsens, oder noch besser, einer Vision zu bringen.

Herzogenbuchsee und Region

An der historischen Landstrasse von Bern in den Aargau lag Herzogenbuchsee seit jeher bevorzugt. Seit dem Mittelalter war der Ort einer der dörflichen Marktorte des Staates Bern. Nach der Eröffnung der Bahnlinie Olten-Bern (1857) gewann Herzogenbuchsee weiter an Bedeutung, und dem Ort wiederfuhr ein erster Strukturwechsel vom gewerblich-bäuerlichen Zentrum zum Industrieort. Diverse Fabriken siedelten sich in Herzogenbuchsee an. Bis heute findet sich in der Region ein vielfältiges Arbeitsplatzangebot. Räumlich-städtebaulich zeigte sich dieser erste Strukturwandel vor allem im Bahnhofquartier, einem neu angelegten, orthogonalen Strassennetz in Anlehnung an die Stadterweiterungen der Gründerzeit, welches den Bahnhof mit dem historischen Ortskern verband. In diesem Quartier siedelten sich neu gegründete Unternehmen sowie die industrielle Oberschicht an. Die Villen, welche in teilweise erhaltenen parkähnlichen Gärten liegen, zeugen bis heute von dieser Zeit.

Heute ist Herzogenbuchsee neben Langenthal das zweite Zentrum im Oberaargau. Mit der Fusion mit Oberönz, wuchs Herzogenbuchsee auf knapp 7'000 Einwohner. Seine Funktion als regionales Subzentrum wird gestärkt durch diverse öffentliche Nutzungen wie Hallen- und Freibad, eine Bibliothek, Sportzentren mit Sportplätzen und Turnhallen, Schulen und einem Bahnhof mit direktem Interregio-Anschluss an Bern oder Zürich. Zudem bietet Herzogenbuchsee viele Arbeitsplätze. Die Einkaufssituation hingegen ist eher schmal, hier orientiert man sich an Langenthal (8km), Solothurn (15km).

Der Oberaargau ist ein industriell-gewerblich geprägte Region, die auch heute noch bedeutende Nutzungen aufweist. Die Futtermittelindustrie hat sich inzwischen vom Bahnhof an den nordöstlichen Rand von Herzogenbuchsee verlagert und gibt in nächster Zeit zentrumsnahe Areale frei.

Historischer Dorfkern und Bahnhofsquartier

Der historische Dorfkern von Herzogenbuchsee ist geprägt von ländlicher Bebauung um den Kirchhügel, sowie kleinstädtischen Strukturen entlang der Bernstrasse.

Auf dem Kirchhügel steht an höchster Stelle die reformierte Kirche, von einem kleinen Park umgeben. Über eine Treppe ist der Kirchhof mit der Kirchgasse verbunden. Dieses zusammenhängende Ensemble verkörpert das Bild eines intakten Dorfkerns. In unmittelbarer Nähe zur Kirchgasse finden sich mehrheitlich alte Wohngebäude, teilweise mit Gewerberäumen im Erdgeschoss. Hinzu kommen vereinzelte, gut erhaltene stattliche Bauernhäuser, welche das Bild des dörflichen Idylls ergänzen.

Westlich der Bernerstrasse ist das alte Kornhaus erhalten geblieben und definiert mit den grossen Gasthäusern sowie dem Gemeindehaus den Sonnenplatz, welcher heute von der Kantonsstrasse zerschnitten wird. Die Grenzen zwischen historischem

Dorfkern und neueren Quartieren sind nicht eindeutig ablesbar. Im weiteren Dorfkontext trifft man auf charakterstarke Einzelbauten aus der jüngeren Baugeschichte, die je für sich einen Reiz ausstrahlen und gepflegt werden sollten.

Das andere historisch gewichtige Quartier von Herzogenbuchsee ist das Bahnhofquartier. Nach Eröffnung der Bahnlinie Olten-Bern (1857) und Herzogenbuchsee-Solothurn-Biel gewann Herzogenbuchsee an Bedeutung als Verkehrsknotenpunkt. Der Bahnhof wurde (wie überall) ausserhalb des Dorfes gebaut. Die freie Fläche zwischen dem Dorf und dem neuen Bahnhof wurde mit einem orthogonalen Strassenraster beplant, welcher den Aufbruch zur Stadt manifestieren sollte. Diese Stadtentwicklung ist hingegen nie eingetroffen. Es blieb beim Dorf mit den Villenbauten und Geschäftshäusern mit viel Grünraum rundherum. Eine Blockrandbebauung fand nie statt. Ebenso kam es nie zu einem Stadtwachstum auf der westlichen Seite der Geleise. Hier dehnte sich im 20. Jahrhundert die Industrie aus, was die bekannten Folgen für das Ortsbild mit sich brachte. Die im-



Ländliche Strukturen bestimmen den historischen Ortskern von Herzogenbuchsee. Städtliche Gasthöfe zeugen von der Lage an der Verbindung zwischen Bern und Zürich.

posanten Silogebäude, welche von Weitem her sichtbar sind, stellen eine Landmarke dar.

Beide historischen Ortsbereiche sind heute in einer heiklen Phase, da die publikumsintensive Zentrumsentwicklung in Richtung Coop/Migros zieht und das lokale Einkaufen generell nachlässt. Entsprechend machen sich Leerflächen in den Erdgeschossen breit und vermitteln eine gewisse Trostlosigkeit. Es wird trotz avisiertem Bevölkerungswachstum unumgänglich sein, für beide historischen Ortsteile neue Nutzungsschwerpunkte zu finden, um einer Verödung entgegen zu treten. Diese Neuorientierung wirft die Frage nach dem Ortszentrum aber auch nach den zukünftigen publikumsintensiven Achsen auf.

Empfehlungen historischer Dorfkern und Bahnhofquartier

- Der historische Dorfkern sollte zusammen mit den Gebäuden westlich der Bernerstrasse (Kornhaus) gelesen werden. So kann ein Dorfzentrum erkannt werden, was für die Identität des Ortes bedeutend ist. Das Herzstück des historischen Kerns, der Sonnenplatz, muss aus diesem Grund wieder verstärkt als Platz ablesbar werden.
- Ein herausragendes Merkmal des Dorfkerne von Herzogenbuchsee sind seine stattlichen Gasthöfe entlang der historischen Landstrasse und in der Kirchgasse. Diese Gasthofsituation sollte lebendig erhalten und gepflegt werden.
- Im Bereich Kirchgasse und Sonnenplatz soll das einheitliche Bild des dörflichen-ländlichen Herzogenbuchsee erhalten werden. Historische Gebäude und räumliche Zusammenhänge müssen geschützt und stimmungsvoll entwickelt werden. Die angrenzenden Gutshöfe sind eine wichtige Brücke zum ländlichen Ursprung.
- Der historische Dorfkerne muss unabhängig von der Ländennutzung eine Entwicklungsperspektive finden. Diese ist nicht mehr in genügender Verlässlichkeit verfügbar. Das Wohnen, aber auch die Kultur im weiteren Sinn (Essen, Austausch, Handwerk), müssen dieses Zentrum beleben helfen.

Im Bahnhofquartier wollte Herzogenbuchsee zur Stadt werden. Auf einem grosszügigen Strassenraster siedelten Industrielle in der vorletzten Jahrhundertwende ihre Wohnhäuser in grosszügigen Parkgärten an.



- Das Bahnhofquartier stellt ein Charakteristikum von Herzogenbuchsee dar, wenn auch seine Anlage aufgrund der grossen Strassenzüge eine sonderbare Diffusität ausstrahlt. Nachdem es nie zur Stadt kam, ist inzwischen auch die Rolle als Detailhandelszentrum am wegbrechen. Das Bahnhofquartier wird daher im Bereich Wohnen an Gewicht zulegen müssen und nur noch punktuell publikumsintensiv sein können. Dies kann bis zu einer Neudefinition der Strassenstruktur und Bebauung reichen, ohne dass deswegen die parkähnliche Qualität aufgegeben werden müsste.

Wohnnutzung

Herzogenbuchsee ist als Wohnstandort beliebt und birgt hohe Qualitäten. Am stärksten nachgefragt sind die Einfamilienhauslagen in den Quartieren. Es wird in Zukunft eine Aufgabe sein, auch die Zentrumsbereiche vermehrt in den Fokus des Wohnens zu stellen, was aufgrund der guten Lage möglich ist.

Im historischen Ortskern bietet Herzogenbuchsee den Bonus des stimmungsvollen Wohnens in alter Bausubstanz. Gestört wird diese Situation durch die Bernstrasse, die mit Lärm und Gefährdung den Interessentenkreis arg einschränkt. Zudem zeigt sich seit dem Abwandern des Gewerbes aus der Kirchgasse eine ansatzweise Verödung der Erdgeschosse.



Die sich zurückziehende Detailhandel hinterlässt vermehrt Erdgeschosse für andre Nutzungen. Teilweise wird das Wohnen diese Lücken füllen können, vor allem an ruhigen Seitenstrassen wie hier.

Im Bahnhofquartier ist ebenfalls eine gewisse Verödung im Gange. Diverse Ladenlokale sind zur Vermietung ausgeschrieben und bieten in ihrem Leerstand kein schönes Bild. Im Bahnhofquartier sind aber andere Qualitäten wie Platz, Grünraum oder historische Bausubstanz verfügbar. Es dürfte nicht allzu schwierig sein, dieses Quartier als Wohnort zu positionieren, wenn auch jedes Haus seine eigene Lösung finden muss aufgrund sehr unterschiedlicher Bautypen.

In Herzogenbuchsee ist bis 2030 ein Bevölkerungswachstum von rund 50% geplant (ohne Gemeindefusionen). Die grössten Zuwachsraten sollen im Gebiet Bahnhofquartier West erfolgen, welches ein grosses Potenzial birgt. Besonders die gute Bahnerschliessung dürfte eine anhaltende Nachfrage nach Wohnen in Herzogenbuchsee als realistisch erscheinen lassen. Es wird aber wichtig sein, den Nutzungsdruck auf den bisherigen Quartieren zu halten, um die nötigen Investitionen, die sich aus dem Strukturwandel ergeben, tätigen zu können.

Empfehlungen Wohnnutzung

a) Im historischen Dorfkern

- Um dem Strukturwandel zu begegnen, wäre es sinnvoll, pilothaft aufzuzeigen, wie ehemalige Ladenlokale zu Wohnungen umgestaltet werden können. Als Einstieg könnte ein Gassenclub dienen, um die Eigentümer zu sensibilisieren und zu solidarisieren.
- Das Wohnen in der Kirchgasse läuft Gefahr, mit der ebenfalls wichtigen Gastronutzung zu kollidieren. Zumindest Nachbars und Rotlicht sollten hier verhindert oder örtlich beschränkt werden. Dafür sind in der baulichen Grundordnung Voraussetzungen zu schaffen.
- Der Wohnort historischer Dorfkern spricht Zielgruppen an, die sich verstärkt mit dieser Lage und Bausubstanz identifizieren können. Stichworte:
 - ökologischer, naturverbundener Lebensstil
 - ländlich mit urbaner Lebenshaltung; auf dem Lande aber in einer urbanisierten Struktur
 - autoarmes Wohnen/Pendeln (Fussdistanz Bahnhof)
 - Arbeitsort in ÖV-Distanz
 - junge Familien
 - Liebhaber historischer Bausubstanz

b) Bahnhofquartier

Im Bahnhofquartier kann das Wohnen helfen, den laufenden Strukturwandel abzufedern und Investition in die teilweise sanierungsbedürftigen Häuser zu tätigen.

- In einer detaillierten Untersuchung muss geprüft werden, ob das breite und dominierende Strassennetz in seiner heutigen Gestalt erhalten bleiben muss. Eine Alternative könnte die Umgestaltung einzelner Strassenräume in parkartige Wohnstrassen sein. Der Verkehrsaspekt könnte zugunsten von Aussenraum oder gar Bauland reduziert werden. Das Quartier muss neu 'gelesen' werden. Eine all-fällige Landzusammenlegung mit angrenzenden Parzellen bietet neue Möglichkeiten der punktuellen Verdichtung und Aufwertung.
- Als Vorabklärung für diese Neuorientierung könnten in Zusammenarbeit mit einer Hochschule Szenarien für die weitere Entwicklung des Bahnhofquartieres verfasst werden. In einem weiteren Schritt müsste das Bahnhofquartier zum Masterplangebiet erklärt werden, um die grundsätzliche Entwicklung mit den anfallenden Einzelprojekten abzustimmen.
- Auch im Bahnhofquartier wird es Konversionen von Erdgeschosses geben, die von einer Dienstleistungs- oder Ladennutzung zum Wohnen hin gehen. Auch hier wäre ein pilothaftes Vorgehen sinnvoll, um ein neues Bild zu vermitteln und eine Entwicklung anzustossen.
- Gewisse Strukturen, wie das ehemalige Coop-Gebäude sind in ihrer heutigen Form kaum mehr entwickelbar und müssen allenfalls durch Wohnbauten ersetzt werden.
- Das Verkehrsregime und die Verkehrsmenge spielt für das Bahnhofquartier eine entscheidende Rolle, um die Wohnqualität zu halten oder zu steigern. Es wäre schade, die

parkähnlichen Anlage mit einer zu starken Verkehrsorientierung zu entwerfen.



Das Bahnhofquartier bietet mit seinen breiten Straßenräumen Potential für eine Entwicklung in Richtung Parklandschaft und grünem Wohnen. Ein Studienprojekt mit einer Hochschule könnte mögliche Szenarien für die weitere Entwicklung dieses Quartieres aufzeigen.

Im Bild eine Fotomontage.

Ladennutzung

Neben dem regen Marktleben im Dorfkern in der Umgebung der Kirchgasse hat sich im Zuge der Industrialisierung der Detailhandel vor allem an den Hauptverkehrsachsen Bernstrasse, Zürichstrasse und Wangenstrasse sowie an der Kirchgasse entwickelt. Zu jener Zeit haben sich im Bahnhofquartier die Grosshändler und Fabrikanten ihre Villen und Handelshäuser gebaut und verleihen dadurch dem Quartier einen städtischen Charakter. Einen Höhepunkt der Detailhandelsentwicklung im Bahnhofquartier und somit einer Verlagerung vom Ortskern Richtung Bahnhof, war in den 70er Jahren der Bau der neuen Coop-Filiale an der Bitziusstrasse. Neben dem Coop siedelten sich diverse andere Detailhandelsgeschäfte in unmittelbarer Nähe an der Bitzius- sowie an der Fabrikstrasse an.

Durch den Wegzug des Grossverteilers aus dem Bahnhofquartier wurde die weitere Entwicklung des Detailhandels im Zentrum de facto entschieden. Seither ist die Abwanderung oder Schliessung von Geschäften verstärkt im Gange. Zusätzlich leidet der Detailhandel von Herzogenbuchsee an einer Verzettlung, die aufgrund der grosszügigen Dorfstruktur entstanden ist. Es war nie klar, wo das Zentrum sich herausbilden würde, nachdem der Sonnenplatz diese Funktion nicht übernahm. Diese Diffusität ist ein Charakteristikum von Herzogenbuchsee, das mit seiner flächigen Anlage auch seine Reize hat. Für den Detailhandel ist sie ein Nachteil. Die Distanzen zwischen den einzelnen Geschäften sind gross, was den Einkauf insgesamt unattraktiv macht. Zudem wurde seitens des nationalen Nonfood-Handels seit Jahrzehnten nicht mehr in Herzo-

Die Ladenentwicklung Herzogenbuchsees hätte auch ganz anders verlaufen können, wenn Coop hier gebaut hätte. Heute muss man sich die Frage stellen, wie lange diese Ladenfläche und dieses Gebäude noch genutzt werden können.



genbuchsee investiert, da klar war, dass der regionale Einkauf sich in Langenthal konzentrieren würde.

Die heutige Situation ist daher lamentabel. Im Bahnhofquartier ist ein Grossteil der ehemaligen Ladennutzung verschwunden oder durch Dienstleister (Versicherungen, Coiffeur etc.) ersetzt worden. Auch am Bahnhof konnte sich das Geschäftsleben nicht halten, und es überwiegt eine wenig attraktive Situation.

Es wird zentral sein, die publikumsintensiven Nutzungen neu zu konzentrieren, um eine weitere Erosion einzudämmen. Diese Konzentration muss sich nach den neuen Gegebenheiten mit Coop und Migros am Standort Bernstrasse richten. Ausgehend von diesem Pol können verschiedene Konzentrationsschwerpunkte für den Detailhandel oder das "Dorfleben" skizziert werden:

a) Bernstrasse bis Sonnenplatz: Dieses Strassenstück ist repräsentativ und zentral für Herzogenbuchsee. Seine Bauten weisen auf die publikumsorientierte Nutzung hin, die hier immer stattfand. Würde es hier zu einer weiteren Verschlechterung der Lage mit Läden und Dienstleistern kommen, wäre dies fatal. Herzogenbuchsee müsste sich als heruntergekommenes Dorf an einer Hauptstrasse präsentieren. Es muss daher vordringliches Ziel sein, Detailhandel und Kundenfrequenz hier zu halten.

b) Bahnhofstrasse: Solange im westlichen Bereich des Ortes nicht mehr Bevölkerung lebt, wird es schwierig sein, dieses

Strassenstück als Ladenlage zu fördern. Man muss davon ausgehen, dass der Abbau der Verkaufsflächen weitergehen wird. Umgekehrt ist der entstehende Image-Schaden hier geringer; es sind vor allem die Gebäude, die aufgrund der wegfallenden Nutzung teilweise leiden und nicht mehr unterhalten werden. Sollte sich eine markante Siedlungsentwicklung im Bereich Bahnhof West realisieren lassen, bekommt die Bahnhofstrasse und der Bahnhof eine neue Bedeutung, da sie den Zugang zum Ortszentrum darstellen.

c) Kirchgasse: Die Kirchgasse kann in einem begrenzten Mass Detailhandel beherbergen, allem voran stimmungsvolle Läden, die mit der Gastronomie und der historischen Kulisse korrespondieren. Dazu braucht es günstige Mieten und eine gemeinsame Positionierung dieses historischen Quartiers, zum Beispiel als nostalgisch-romantische Ecke mit traditionellen Produkten und Kunsthandwerk. Für eine konventionelle Entwicklung fehlt schlicht die Nachfrage, bzw. bieten sich Lagen an, die sich aufgrund der Erdgeschossflächen, Parkplätze und Nähe zu den Grossverteiler besser eignen.

d) Bahnhofquartier: Man muss davon ausgehen, dass es im Bahnhofquartier nicht mehr zu einer Konzentration des Detailhandels kommen kann. Die Lage ist zu isoliert gegenüber Coop/Migros und den Hauptachsen. Dies ist insofern schade, als sich die Bitziusstrasse mit dem damaligen Coop für eine Konzentration geeignet hätte und die Achse Bahnhof-Kirchgasse in einem für Herzogenbuchsee richtigen Sinn betont hätte. Dem Bahnhofquartier bleibt somit nur noch eine Statistenrolle im zukünftigen Kräftespiel um den eher schrumpfenden Detailhandel. Die Ausnahme ist wie erwähnt die Bahnhofstrasse und der Bahnhof selber, die ein gewisses Potenzial aufweisen.



Die Bahnhofstrasse bietet zwar eine gute Lage, doch reichen die Frequenzen nicht aus, um hier das Einkaufen zu halten oder zu stärken. Das könnte sich ändern mit den Bauvorhaben im Bereich Bahnhof West.

Für alle anderen Lagen bedeutet diese Situation ein Rückgang der Ladenflächen bzw. eine Konzentration auf punktuelle Nutzungen, meist verbunden mit einer guten Zugänglichkeit für das Auto. Es ist wichtig, dass die Gemeinde diese Entwicklung aktiv mitsteuert und die Konzentration dort ermöglicht, wo sie aus Gesamtsicht Sinn macht. Insbesondere ist vor neuen Detailhandelsstandorten an Strassenachsen zu warnen, die diesem Konzentrationsprozess entscheidend in die Quere kommen würden.

Empfehlungen Ladennutzung

- Um den Detailhandel in Herzogenbuchsee zu stärken, ist es wichtig, eine Konzentration der Läden in möglichst kurzer Distanz zu den Grossverteilern zu fördern und ein erkennbares Zentrum zu definieren.
- Diese Konzentration muss sich in drei Prioritäten abspielen:
 1. Halten Coop/Migros (im Moment gegeben).
 2. Halten Bernstrasse bis Sonnenplatz mit Attraktor stimmungsvolle Kirchgasse
 3. Stärkung Bahnhofstrasse und Bahnhof.Im Moment reicht das Detailhandelsvolumen in Herzogenbuchsee nicht aus, um alle drei Achsen dieses "Y" zu betreiben oder zu beleben. Man erkennt dies gut am schwächeren Rössliplatz, der eigentlich im Zentrum dieses "Y" stehen würde.
- Man kann nicht von einem forcierten Umzug von bestehenden Geschäften an die bezeichneten Achsen ausgehen. Die Gemeinde tut aber gut daran, diese Strategie zu beschliessen und zu kommunizieren, um die Kräfte im



Ort zu bündeln und eine klare Entwicklungsperspektive zu bieten. Auch der Gewerbeverband ist gehalten, diese Strategie zu prüfen und aktiv zu stützen. Es macht mehr Sinn, dem Strukturwandel aktiv zu begegnen, als einem langsamen Ladensterben zuzusehen.

- Heikel ist die Rolle des Gebietes zwischen Coop/Migros und dem Bahnhof. Diese Fläche ist teilweise im Besitz der Stadt und würde eine Entwicklung zulassen (bisherige Zone mit Planungspflicht "Bahnhofstrasse Süd"). Umgekehrt stellt sich sofort die Frage, was dies an Konsequenzen für die Achse Bernstrasse bis Sonnenplatz mit sich bringen würde. Am ehesten kann folgende Empfehlung abgegeben werden: Sollte sich für dieses Areal ein neuer grossflächiger Player im Bereich Detailhandel finden lassen, ist eine Umnutzung sinnvoll. In allen anderen Fällen ist es besser, dieses Gebiet für das Wohnen zu entwickeln und die Ladennutzungen an den Strassenfronten zu konzentrieren.

- Obige Konzentrationsstrategie bedingt, dass die Verweilqualität auf der Bernstrasse und dem Sonnenplatz besser werden. Dies stellt die zukünftige Verkehrsplanung vor eine äusserst schwierige Aufgabe. Eine reine Verlagerungslösung (sie ist im Moment sowieso nicht in Sicht) ist aus Sicht des Detailhandels nicht das Optimum. Viel besser wäre es, den motorisierten Verkehr auf ein dem Dorf- und Einkaufszentrum gemässes Mass und Tempo zu reduzieren und als Kunden zu gewinnen.
- Es sollen keine weiteren Gebiete in Herzogenbuchsee zu Standorten für Detailhandel erklärt werden. Insbesondere betrifft dies die neuen Quartiere westlich des Bahnhofs und die ZPP im Winkel an der Wangenstrasse. Hier sollen



Auch gute Lagen leiden unter dem Strukturwandel und finden keine Mieter mehr. Umso wichtiger ist es, die Kräfte zu bündeln und an einer Achse zu konzentrieren.

keine Detailhandelsstandorte vorgesehen werden. Auch die neu geplante Landi im Wanzwilerfeld steht in Konkurrenz mit der Stärkung des Detailhandels im Zentrum und bietet einem Einkauf per Auto weiteren Vorschub.

- Durch das gezielte Fördern eines dörflichen Zentrums mit attraktiven Einkaufsmöglichkeiten kann für die umliegenden Gemeinden ein regionales Subzentrum erhalten bleiben, dessen Wegfall die Kaufkraft nach Langenthal verschieben würde, mit bekannten Konsequenzen beim motorisierten Verkehr. Es ist daher folgerichtig, wenn sich Herzogenbuchsee bei den Nachbargemeinden für einen Verzicht von Detailhandelsflächen an deren Peripherie einsetzt. Lidl, Aldi, Denner und inzwischen auch Landi geben einen Trend vor, der die gewachsenen Ortskerne schwächt und die Zersiedelung vorantreibt.

Verkehr & Öffentlicher Raum

Seit Jahrhunderten liegt Herzogenbuchsee an der Hauptverbindungsstrasse zwischen Bern und Zürich. Diese Lage hat dem Dorf eine bedeutende Entwicklung ermöglicht. Was früher ein Segen war, ist heute eine Plage: die Kantonsstrasse führt mitten durch den Ortskern und ist mit einem grossen Verkehrsaufkommen belastet. Die Aufenthaltsqualität an der Bernstrasse ist gering. Zwar sind öffentliche Plätze vorhanden, jedoch werden diese kaum genutzt. Ein kontinuierliches Abwandern von Läden und eine teilweise Verslummung der Bernerstrasse hat eingesetzt und ist mitverursacht durch den Verkehr.

Die grossen Gasthäuser stellen eine zentrale Verbindung zwischen dem Dorfzentrum und dem Verkehr dar. Sie sind wichtiges Element der damaligen und auch der zukünftigen Entwicklung.



Im Bahnhofquartier waren die Strassen schon immer überdimensioniert und grosszügig angelegt, was früher Ausdruck eines Zukunftsglaubens war. Heute (in der Zukunft angelangt) sehen wir die Dimension der Strassen eher als Nachteil, indem das Quartierbild zerschnitten wird und der motorisierte Verkehr zu dominant auftritt. Gerade mit der Umnutzung in Richtung Wohnen würde sich im Bahnhofquartier eine grundsätzliche Neuorientierung anbieten. Eine eigentliche Durchfahrtsituation ist nicht gegeben. Die Durchfahrten zwischen Wangenstrasse und Bernstrasse sind bescheiden und könnten auch über den Sonnenplatz erfolgen. Das Bahnhofquartier hätte so die Chance, eine Aufwertung zu erfahren und an Qualität zu gewinnen. In einem zweiten Schritt wäre gar eine Verdichtung aufgrund der redimensionierten Strassenräume denkbar.

Empfehlungen

Verkehr & Öffentlicher Raum

Verkehr

- Die Bernerstrasse und der Sonnenplatz müssen mittelfristig wieder ein Teil des Dorfes werden. Tiefere Geschwindigkeiten (Tempo 30) und eine höhere Verweilqualität sind anzustreben. Eine Begegnungszone wäre ebenfalls denkbar zwischen Kirchgasse und Coop/Migros. Beispiele einer funktionierenden verkehrsberuhigten Kantonsstrasse durch das Ortszentrum bieten z.B. Köniz oder Grenchen. In beiden Fällen ist der Verkehr weiterhin möglich, das Ortszentrum und die Ladensituation aber deutlich attraktiver geworden.
- Die Situation am Bahnhofplatz bedarf einer Klärung. Hier ist vor allem der Langsamverkehr (Fussgänger / Velo) im Zusammenhang mit der Entwicklung des Areals Bahnhof West ein Thema. Konkret wird es eine breite, offene Ver-



Die Bernerstrasse stellt die zentrale Achse im Konzentrationsprozess des Detailhandels dar. Sie kann diese Funktion aber nur übernehmen, wenn sie mehr Raum und Aufenthaltsqualität bietet.

bindung dieser zwei Ortsteile brauchen, damit das Ortszentrum von den westlich Wohnenden zu Fuss oder per Velo besucht wird.

- Im Bahnhofquartier sind die Strassen überdimensioniert, eine Hierarchisierung und Redimensionierung ist zu prüfen. Vereinzelte Strassenabschnitte könnten zu parkähnlichen Verbindungen umgebaut werden und neues Potenzial für zukünftige Gebäude bringen. Eine Güterzusammenlegung mit den privaten Eigentümern könnte für eine Verdichtung die nötigen Spielräume schaffen. Erste Erfahrungen zur Umsetzbarkeit der Idee können durch Studien in Zusammenarbeit mit einer Hochschule gemacht werden. Von einer Nutzung des Bahnhofquartiers für den Durchgangsverkehr sollte abgesehen werden.

Öffentlicher Raum

- Der Dorfkern Sonnenplatz / Kirchgasse stellt ein wertvolles Ensemble dar und sollte besser erfahrbar werden. Zusammen mit den repräsentativen Bauten an der Bernstrasse und dem leicht abgesetzten Kornhaus hat Herzogenbuchsee ein gutes Potenzial für einen Ortskern, der-

heute aber schlecht wahrgenommen werden kann wegen der hohen Verkehrsbelastung und der strassenorientierten Gestaltung. Hier ist schrittweise eine Rückbesinnung auf das Dorf und sein Zentrum nötig. Ein wichtiges Element hierin spielen die Gasthöfe am Sonnenplatz. Sie verbinden auf historisch geschickte Weise die Aspekte Strasse und Dorfkern.

- Die Kreuzung Bahnhofstrasse/Bernstrasse (Rössliplatz) birgt Qualitäten. Eine Platzsituation ist bereits angedacht. Bei einer allfälligen Verkehrsberuhigung könnte dieser Ort sich zu einem zentralen Platz herausbilden.
- Die Situation vor Coop/Migros ist zu strassenorientiert geraten. Statt in einen Dorfraum mit Verbindung zum historischen Zentrum befindet man sich jäh auf der Stras-

Die Kirchgasse ist ein hochwertiger Aussenraum. Hier liesse sich eine Mischung aus Gastronomie, Verweilen und Kunsthandwerk realisieren.



se und muss sich dem starken Verkehr entlang zwängen. Dies reduziert die Erfolgsaussichten auf eine Konzentration der Läden an der Bernstrasse und eine Übernahme der Kundenfrequenzen der Grossverteiler. Eine Fussgängerführung über die Rückseite der Einkaufszentren Coop/Migros (Maria-Waser-Strasse) ist technisch sinnvoll, von der Ladenentwicklung her aber kontraproduktiv. Es muss an einer attraktiveren Flaniersituation an der Bernstrasse zwischen Coop/Migros und dem Rössliplatz gearbeitet werden. Die Ansiedelung von Läden inklusive baulichen Eingriffen in die bestehenden Gebäude wäre sinnvoll.

- Das Bahnhofquartier könnte sich langfristig zu einer Art Parkstadt oder Parkdorf entwickeln, indem die Strassenräume schmaler und grüner würden. Herzogenbuchsee hätte damit eine Art "Stadtspark" mit Bebauung. Dabei könnten teilweise auch die privaten Gärten ihren Teil beitragen und zum öffentlichen Raum dazukommen. Sogar das Element Wasser wäre hier gut eingesetzt.
- Öffentliche Aussenräume sollen teilweise von Privaten genutzt werden können, sei es zum Wohnen oder für die Aussenbestuhlung von Gaststätten. Dafür sind Spielregeln notwendig. Sie sollen eine Qualitätssicherung im öffentlichen Raum garantieren. Ziel ist die Belebung und Begrünung des Aussenraumes.

Kontext Areal Bahnhof West

In diesem Masterplangebiet wird der grösste Teil des prognostizierten Bevölkerungswachstum von rund 1'600 Einwohnern erwartet. Damit kommt es langfristig zu einer neuen Gewichts-



Herzogenbuchsee ist nicht nur Dorf und Idyll. Das neu entstehende Quartier Bahnhof West muss mit einem widersprüchlichen Erbe umgehen. Wie weit soll hier "Stadt" entstehen?

verteilung im Dorf, die aber eher zugunsten des Zentrums ausfällt und die bereits skizzierten Entwicklungsziele stützen wird.

Auf dem Areal befinden sich die wohl bekanntesten Wahrzeichen Herzogenbuchsees, die markanten Silos, welche von weither erkennbar sind. Das Areal ist eine Reminiszenz für Herzogenbuchsee als Industriestandort. Bezeichnend ist auch die Art der Industrie: Futtermittelproduktion als Schnittstelle von Industrie und Landwirtschaft in Herzogenbuchsee, einem Ort an der Schnittstelle von Dorf zur Stadt. Es wäre schön, wenn diese Geschichte nicht eliminiert oder lediglich mit einem neuen Hochhausbau karikiert würde. Es wäre interessant, einen Teil der Industriegebäude z.B. für experimentelles Loftwohnen freizugeben und so den Charakter zu behalten.

Das neue Quartier soll klar dem bestehenden Zentrum untergeordnet werden und keinen eigenen Detailhandelskern erhalten. Auch soll mit der Strassenerschliessung zurückhaltend umgegangen werden. An dieser zentralen Lage würde sich eine autoarme Entwicklung geradezu aufdrängen.

Zusammenfassung

Herzogenbuchsee ist als Wohnort beliebt. Die attraktive Lage zwischen den grossen Zentren, eine gute Infrastruktur und die gute Anbindung an die Region wird die Nachfrage nach Wohnraum stabil halten. Da die Gemeinde keine neuen Baugebiete einzonen will, wird der Siedlungsdruck auf Herzogenbuchsee bestehen bleiben. Die innere Entwicklung ist ein zentrales Thema und erste grosse Umnutzungen im Gebiete des Bahnhofs sind bereits im Gange.

Während die Qualitäten im Bereich Wohnen stabil sind, spielen sich grosse Veränderungen im Bereich des Ortszentrums und der Ladennutzung ab. Der Detailhandel hat sich aus vielen Gebieten zurückgezogen. Die Quartiere müssen sich teilweise neu positionieren, was im Moment vor allem über das Wohnen möglich ist.

Über eine klare Konzentrationsstrategie sollte es möglich sein, eine Nahversorgung auf gutem Niveau zu halten, obwohl noch einige Läden aufgegeben werden. Die Konzentration bedingt ein gemeinsames Anpacken und eine Rückeroberung des Dorfkerns als Drehscheibe des täglichen Lebens. Herzogenbuchsee hat eine Grösse erreicht, die ein aktives Zentrum mit einer guten Ladennutzung rechtfertigt. Die Ausgangslage allerdings ist schwierig. Es wird eine entschiedene Entwicklungsstrategie brauchen, um dem Versanden der Zentrumsfunktionen entgegenzutreten.

Literaturverweise

- > Shopping and the City. Wie die Städte von morgen Konsumenten anziehen. Martina Kühne. Gottlieb Duttweiler Institut Rüslikon 2007.
- > Preiskampf in der Brückenzone. Reto U. Schneider. In NZZ Folio November 2006.
- > Ladenleerstand. Ein Fachbuch. Elke Frauns, Jens Imorde, Rolf Junker (Hrsg.). Stadtanalyse Verlag 2007.
- > Der Strukturwandel in den kleineren und mittleren Städten der Schweiz, Netzwerk Altstadt Burgdorf 2008