

**Zeitschrift:** Burgdorfer Jahrbuch  
**Herausgeber:** Verein Burgdorfer Jahrbuch  
**Band:** 43 (1976)

**Artikel:** Stadtplanung in Burgdorf  
**Autor:** Baumann, Hans / Haldemann, Hans-Urs  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1076114>

### **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:** 11.01.2026

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

# Stadtplanung in Burgdorf

*Der folgende Beitrag setzt sich aus Texten von Autoren, die an der Stadtplanung mitarbeiten, und Ausschnitten aus den 1975 veröffentlichten Berichten über die Bestandesaufnahme der Stadtplanung zusammen. Er wurde von Hans Baumann in Zusammenarbeit mit Hans-Urs Haldemann redigiert und mit - kursiv gesetzten - Zwischentexten versehen.*

## ABSICHTEN DER PLANENDEN

Bei der Bau- und der Polizeiverwaltung liegen 37 Projekte mit einer Kostenfolge von Fr. 14 653 000.- vor. Das ist eine von vielen Informationen, die die Stadtplanungskommission in der dreibändigen Bestandesaufnahme 1974 erarbeitet hat. Was geschähe, wenn in wenigen Jahren diese Projekte verwirklicht würden?

So wie die Summe der Kosten der einzelnen Projekte einen eindrücklichen Betrag ergibt, kann auch die Summe der einzeln wirkenden Veränderungen eine große Gesamtwirkung geben und, wenn ein Schwellenwert überschritten wird, zu ungeahnten (ungewollten) neuen Erscheinungen führen. Die Lebensqualität in ganzen Zonen der Stadt kann so zum Guten oder zum Schlechten verändert werden.

Ganz allgemein gilt es, bei allen Veränderungen der Stadt zu überlegen, welches die Folgen sein könnten und ob die Veränderung den Wünschen und Zielen der Burgdorfer entspricht. Ziele: Sind eigentlich die Ziele schon formuliert worden, ja, noch weitergehend, lassen sie sich überhaupt klar und aussagekräftig zusammenfassen? Je nach persönlicher Neigung und Temperament der Behörden, vor allem der Exekutive, würde diese Frage verschieden beantwortet.

Die Zeit der Hochkonjunktur hat nicht nur für den einzelnen Menschen, sondern auch dem ganzen Staat ungeahnte Entwicklungen und Aufgaben gebracht. Die zunehmend verfeinerte Technik bestimmt heute das Umweltbild

weitgehend und bewirkt zudem eine gewaltig verästelte Arbeitsteilung. Wie jeder einzelne Bürger muß sich die Gemeinschaft als Ganzes in der veränderten Situation zurechtfinden. Nebst den zeitweilig quantitativ fast exponentiell anwachsenden Infrastrukturaufgaben war eine Flut von Gesetzen und Vorschriften das Ergebnis des Versuches, mit den neuen Aufgaben des Staates fertig zu werden. Trotz dieser Entwicklung hat sich die Führung und Verwaltung der Stadt nur in einzelnen Bereichen organisatorisch auf die neuen Aufgaben eingestellt. In der Folge mußte es immer schwieriger werden, den Gesamtzusammenhang des städtischen Lebens, dem alle Entscheide unterzuordnen wären, zu erkennen. Ziele lassen sich in einer derartigen Situation nur schwer formulieren, und es bleibt nicht viel anderes übrig als zu versuchen, einer beliebigen Entwicklung zu folgen.

1972 wurde die Stadtplanungskommission neu formiert. Nach wenigen Sitzungen war man sich darüber einig, daß die Aufgabe der Stadtplanung nicht mit einigen baulichen oder ästhetischen Maßnahmen gelöst werden kann. Vielmehr ist die Entwicklung der Stadt umfassend zu planen. Deshalb hat die Stadtplanungskommission versucht, eine Stelle zu schaffen und zu sein, die ständig neu nach den grundlegenden Zusammenhängen des städtischen Lebens sucht und mögliche Entwicklungsziele mit den Schritten, die dorthin führen, diskutiert und zuhanden der entscheidenden Politiker formuliert. Das Planungsprogramm, von den Burgdorfer Stimmbürgern in der Volksabstimmung vom Dezember 1973 eindeutig gutgeheißen, enthält die einzelnen Teile, die zum Aufbau dieses Forums nötig sind.

Ortsplanung in einer dichtbesiedelten, historisch gewachsenen und traditionsbewußten Stadt ist etwas Außergewöhnliches. Die Einrichtungen der Vergangenheit sind, mit bestimmten Werten behaftet, vorhanden. Damit man im Kräftefeld der Vergangenheit überhaupt arbeiten kann, müssen die geistig-ideellen und in ihrer Folge auch die materiellen Werte und Zusammenhänge der vorhandenen Einrichtungen zuerst sorgfältig erfaßt und ins Bewußtsein geholt werden. Diese Bewußtseinsbildung kann dann dazu führen, daß die Entwicklungsrichtung der Stadt erkannt und mit dem Wunschbild vergleichbar wird. Die 1974 ausgearbeitete Bestandesaufnahme ist ein entscheidender Schritt auf diesem Weg.

Das heute eingezonte Siedlungsgebiet der Stadt bietet bei üblichen Nutzungen Platz für ungefähr 20 000 Einwohner und wird folglich für längere Zeit ausreichen. Offenbar stellt sich der Stadtplanungskommission nicht die Aufgabe, im Pioniergeist der Jahrhundertwende neue Siedlungsgebiete zu erschließen, sondern die Qualität des Vorhandenen zu erhalten und zu verbessern. Die

historische Bedeutung der Stadt Burgdorf, das Dienstleistungszentrum einer ganzen Region zu sein, darf dabei nicht vergessen werden.

Es ist nicht einfach, einen Arbeitsprozeß in der oben beschriebenen Richtung einzuleiten und in Gang zu halten. Trotz aller Schwierigkeiten, die aus Mißverständnissen und leider auch aus bewußter Obstruktion entstehen, versuchen die Mitglieder der Stadtplanungskommission, durch breitangelegte interdisziplinäre Arbeit die Stadtplanung weiter auszubauen.

Klaus Eichenberger

## DIE ORGANISATION DER PLANUNG IN BURGDORF

### *Wer befaßt sich mit der Stadtplanung?*

Die Durchführung einer Gesamtplanung bedingt eine für diese Aufgabe entsprechend aufgebaute Organisation. Es liegt auf der Hand, daß ein kleiner Kreis von «Auserwählten» gar nicht in der Lage wäre, die notwendigen Arbeiten sowohl in fachlicher wie auch in zeitlicher Hinsicht vollständig zu leisten. Zudem muß für die zukünftige Realisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen die Planung bereits bei der Bearbeitung möglichst breit verankert werden. Dies im Hinblick darauf, daß ja nicht die Planer für die Realisation zuständig sind, sondern die Stimmbürger, resp. die von ihnen gewählten Behörden. Darum wurde versucht, die stadtinternen Planungsgremien so zusammenzusetzen, daß viele der in der Stadt bestehenden Organisationen und Vereinigungen darin vertreten sind.

Gestützt auf diese Ueberlegungen wurden für Burgdorf folgende Planungsgremien und -stellen geschaffen:

stadtintern: Stadtplanungskommission, Fachausschüsse, Stadtplanungsamt

extern: technischer Planungsleiter, Spezialisten

Planerische Entscheide sind zuletzt politische Entscheide. Sie werden von den Vertretern der Einwohner, nämlich vom Gemeinderat und vom Stadtrat, und von diesen selbst getroffen.

Im Folgenden soll der Aufgabenkreis der an der Planung Beteiligten kurz umrissen werden.

### *Stadtplanungskommission*

Die Stadtplanungskommission ist das leitende Organ der Stadtplanung. Sie ist durch den Gemeinderat eingesetzt und verantwortlich für die Durchführung



der Planung. Die 7 stimmberechtigten Mitglieder werden ergänzt durch die Chefbeamten der Stadt, Vertreter der Burgergemeinde, der verschiedenen Fachausschüsse und der kantonalen Planungsinstanzen. Es ist aber selbstverständlich so, daß die effektive Behandlung der Vielzahl der gestellten Aufgaben nicht durch dieses Gremium erfolgen kann. Je nach Art der Aufgabe beauftragt die Stadtplanungskommission Fachausschüsse, das Stadtplanungsamt, das technische Planungsbüro oder Spezialisten mit der Bearbeitung der aufgeworfenen Fragen und Probleme. Diese unterbreiten ihre diesbezüglichen Resultate der Stadtplanungskommission, welche darüber Beschluß faßt und Antrag an den Gemeinderat stellt.

Zur Vereinfachung des Arbeitsablaufes wurde ein «Büro» der Stadtplanungskommission gebildet. Es übernimmt wesentliche Vorbereitungsarbeiten bei der Programmierung der Planungsarbeiten und begleitet den Vollzug der Beschlüsse der Stadtplanungskommission.

### *Fachausschüsse*

Für die fachlich korrekte Behandlung der verschiedenen Bereiche der Planung sind 7 Fachausschüsse gebildet worden:

- FA 1 «Bevölkerung, Wirtschaft, Finanzen»
- FA 2 «Siedlung, Städtebau»
- FA 3 «Oeffentliche Bauten und Anlagen, Landschaft»
- FA 4 «Verkehr»
- FA 5 «Ver- und Entsorgung»
- FA 6 «Organisation und Recht»
- FA 7 «Oeffentlichkeitsarbeit»

Ihre Aufgabe ist es, zu den spezifischen Fragen innerhalb ihres Spezialgebietes Stellung zu nehmen. Sie überprüfen die vom technischen Planungsbüro und von den Spezialisten erstellten Unterlagen, resp. erarbeiten diese zum Teil selbst.

Bei der Bildung der Fachausschüsse wurde besonderes Gewicht auf eine ausgewogene fachliche und politische Zusammenstellung gelegt. Einerseits fachlich, um eine kompetente Behandlung der Fachfragen zu gewährleisten, andererseits politisch, um von Anfang an einen dauernden Kontakt zu den politischen Organisationen in Burgdorf herzustellen. Diese Verbindung ist sehr wichtig, weil ja die politischen Parteien im zukünftigen Entscheidungsprozeß einen wesentlichen Einfluß haben. Je früher dort die Diskussion der planeri-

schen Probleme stattfindet, umso besser gelingt es, die Argumente fachlicher Art in die Planung einfließen zu lassen und - was sehr wesentlich ist - die Planung politisch zu verankern. Aus entsprechenden Ueberlegungen heraus wurden auch Vertreter von Leisten und anderen Vereinigungen in die Fachausschüsse gewählt.

### *Stadtplanungsamt*

Das Stadtplanungsamt ist die für die Stadtplanung zuständige Verwaltungsstelle und wurde zu Beginn der Planungsarbeiten neu geschaffen.

Angesichts der vielen mit einer Gesamtplanung verbundenen Aufgaben ist eine vollumfänglich dieses Gebiet behandelnde Stelle in der Verwaltung unumgänglich. Das Stadtplanungsamt erfüllt verschiedene Funktionen. Es unterstützt den technischen Planungsleiter bei den planerischen Arbeiten und hat engen Kontakt mit den Spezialisten. Uebertragen ist ihm auch die Koordination und Verbindung zwischen Stadtplanung und städtischer Verwaltung und Kommissionen sowie zu Region, Kanton und Bund. Für die Stadtplanungskommission und die Fachausschüsse übernimmt es die Funktion eines Sekretariates.

Mit dem Abschluß der Gesamtplanung wird die permanente Zusammenarbeit mit den externen Gremien (technischer Planungsleiter, Spezialisten) beendet sein. Das Stadtplanungsamt hingegen wird weiterhin für die Belange der Planung in der Stadt notwendig sein. Es wird vor allem die Einleitung und Kontrolle der Realisierungsmaßnahmen, die laufende Anpassung der Planungsziele an übergeordnete Gegebenheiten sowie die Behandlung aller planungsrelevanten Sachgeschäfte und Einzelfragen vornehmen.

Das Amt wird vom Stadtplaner geleitet. Heute steht ihm für die Sekretariatsarbeiten eine Verwaltungsangestellte halbtags zur Verfügung.

### *Technischer Planungsleiter*

Der technische Planungsleiter ist der vom Gemeinderat beauftragte Leiter der Stadtplanung. Er ist dafür verantwortlich, daß die Planungsarbeiten den kantonalen und eidgenössischen Anforderungen entsprechen. Als Fachmann hat er dafür zu sorgen, daß sämtliche Fachgebiete entsprechend ihrer Bedeutung untersucht und behandelt werden. Mit seinem Team erstellt er die notwendigen Unterlagen, Arbeitspapiere, Pläne und bespricht und bereinigt diese mit den städtischen Planungsgremien. Dabei ist interessant zu wissen, daß sich im Büro des technischen Planungsleiters nicht nur Architekten mit

der Stadtplanung Burgdorf befassen, sondern u. a. auch ein Geograph und ein Verkehrsingenieur. Dies bietet den Vorteil, daß bereits im Büro des technischen Planungsleiters die verschiedenen Elemente der Gesamtplanung laufend miteinander konfrontiert werden.

### *Spezialisten*

Verschiedene Fachgebiete werfen ganz besondere und schwierige Fragen und Probleme auf. Diese dürfen aber nicht vernachlässigt werden, weil es einfacher wäre, sie zu umgehen als sich mit ihnen auseinanderzusetzen, sondern müssen kompetent behandelt werden. Nur so ist es möglich, die Auswirkungen dieser speziellen Bereiche in die Gesamtplanung einfließen zu lassen und entsprechend ihrer Bedeutung zu berücksichtigen. Zu diesem Zweck arbeitet die Stadtplanung mit ausgewiesenen Fachleuten zusammen. Für unsere Arbeiten war das während der 1. Phase der Fall für die Bereiche «Bevölkerung, Wirtschaft, Finanzen» und zum Teil «Verkehr». Für zukünftige Arbeiten können weitere Spezialisten zugezogen werden.

### *Mit welchen Aufgaben befaßt sich die Stadtplanung?*

Hier können zwei Hauptbereiche unterschieden werden, und zwar einerseits die eigentliche Stadtplanung und die Sofortmaßnahmen und andererseits die Behandlung von planungsrelevanten Sachgeschäften.

### *Stadtplanung*

Für die Durchführung der Stadtplanung liegt ein vom Stimmbürger in der Abstimmung vom Dezember 1973 genehmigtes Arbeitsprogramm vor. In diesem wird der Planungsinhalt verbindlich geregelt. Typisch für eine Gesamtplanung ist, daß sämtliche Elemente, welche für die Gestaltung und weitere Entwicklung von Burgdorf von Bedeutung sind, behandelt werden. Zu den leicht erfaßbaren Bereichen wie «Landschaft, «Siedlung» (Bauten), «Verkehr» etc. kommen also auch etwas abstrakt anmutende Bereiche wie «Bevölkerung» (Zusammensetzung, Altersaufbau, Schweizer / Ausländer, Erwerbstätige, etc.), «Finanzen» (Steuererträge, Ausgaben, Verschuldung, etc.), «Organisation und Recht» (Gewährleistung der Organisation in der Stadt für die Realisierung der in der Planung vorgeschlagenen Maßnahmen, Regle-

mente, etc.). Daraus ist deutlich ersichtlich, daß die Planung in Burgdorf sich nicht nur mit dem leicht Erfassbaren, optisch Festzustellenden, wie Bauten und Straßen, befaßt - eine Meinung, die, wie es scheint, heute noch recht weit verbreitet ist.

Die Planungsarbeiten sind in 5 Phasen aufgeteilt:

Aufnahme des Ist-Zustandes, Analyse, Entwicklungsmöglichkeiten

Entwicklungsmodelle in Varianten

Ausarbeitung des Leitbildes

Richtpläne und Entwicklungsprogramm

Ausarbeitung der Rechtsinstrumente (Zonenplan und Bauordnung)

Die einzelnen Phasen werden jeweils gestützt auf ein entsprechendes Arbeitsprogramm vom Stadtrat ausgelöst.

### *Sofortmaßnahmen*

Um heute bestehende, nicht befriedigende Zustände bereits während der Planungszeit entschieden verbessern zu können, wird von Seiten der Stadtplanung die Realisierung von Sofortmaßnahmen vorgeschlagen. Damit kann erreicht werden, daß die in der Stadtplanung gewonnenen Erkenntnisse laufend in das Alltagsgeschehen einfließen. Ein Beweis dafür, daß die Planung, wie sie in Burgdorf durchgeführt wird, nicht nur in die Zukunft blickt, sondern sich ebenso sehr um die Probleme kümmert, die heute die Einwohner beschäftigen.

### *Sachgeschäfte*

Die Entscheide, welche während der Planungszeit zu Sachgeschäften getroffen werden, dürfen die Gesamtplanung nicht präjudizieren. Deshalb überweist der Gemeinderat der Stadtplanungskommission Geschäfte wie spezielle Bauvorhaben, Verkehrsanlagen, Umzonungen etc. zu Bericht und Antrag. Es ist dann die Aufgabe der Planungsgremien, diese Einzelfragen auf ihre Auswirkungen auf die Gesamtplanung hin zu überprüfen. Dabei stellt sich sehr oft das Problem, daß einerseits mit dem Entscheid zum Sachgeschäft nicht zugewartet werden soll, andererseits die Planung noch keine abschließenden Aussagen dazu erlaubt. In diesen Fällen ist eine sorgfältige Prüfung der Prioritäten notwendig - im Interesse der Gesamtplanung, d. h. konkret: im Interesse der Öffentlichkeit, läßt es sich manchmal nicht vermeiden, einen defini-

tiven Entscheid hinauszuschieben. Dabei geht es darum, sich die Realisierung der möglichen zukünftigen Ziele der Planung nicht heute schon durch isolierte Entscheide zu verbauen.

Hans-Urs Haldemann

## DIE HISTORISCHE ENTWICKLUNG DER STADT BURGDORF AUS DER SICHT DES PLANERS

### *Einleitung*

Planung im Sinne der eidgenössischen und kantonalen Vorschriften und Gesetze ist als Entwicklungsplanung konzipiert: Auf Grund der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bedürfnisse und der finanziellen Möglichkeiten sollen Leitbilder entworfen und davon ausgehend mittel- und langfristige Planungsinstrumente festgelegt werden. Stadtplanung ist somit die Projektion heutiger gesamtstädtischer Zielsetzungen in die nähere und weitere Zukunft.

Die auf die Zukunft gerichtete Perspektive einer Stadt, deren heutige Struktur und Gestalt aus einer geschichtlichen Entwicklung von über 800 Jahren hervorgegangen ist, kann nicht unmittelbar aus der Gegenwart und den spezifischen Verhältnissen der Konjunkturperiode der letzten Jahre aufgebaut werden. Geschichtliche Faktoren, die bis auf die Gründung der Stadt zurückreichen, haben weitgehende und mitbestimmende Bedeutung für die Möglichkeiten ihrer zukünftigen Entwicklung. Die Zukunftsperspektive der Stadt Burgdorf muß auf Grund der Probleme und Zielsetzungen der Gegenwart unter Berücksichtigung der geschichtlichen Zusammenhänge entworfen werden.

Die Geschichte der Stadt Burgdorf ist im wesentlichen durch drei einschneidende politische Ereignisse und Entwicklungsphasen, die das Gemeinwesen in seiner inneren Struktur und in seiner Stellung zu Region, Nachbarstädten und Kanton mitbestimmen, charakterisiert.

- |                            |   |
|----------------------------|---|
| 1. Phase<br>bis 1384       | Gründung von Burg und Stadt, erste Stadtentwicklung<br>unter zähringisch-kyburgischer Herrschaft                                  |
| 2. Phase<br>1384-1798      | Kauf der Stadt Burgdorf durch Bern, Ausbau der städtischen<br>Funktionen unter bernischer Vorherrschaft                           |
| 3. Phase<br>1798 bis heute | Untergang des alten Bern, Entwicklung der Stadt als<br>Bezirkshauptort des Kantons und als wirtschaftliches<br>Zentrum der Region |

In der nachfolgenden Zusammenfassung sollen die wichtigsten Merkmale dieser Entwicklungsetappen als Grundlage für die Diskussion der heutigen Entwicklungsmöglichkeiten hervorgehoben werden.

### *Stadtgründung und erste Stadterweiterung (bis 1384)*

Burgdorf als differenzierter städtischer Organismus mit politischen und wirtschaftlichen Beziehungen nach außen und dem Aufbau einer eigenen inneren Produktions- und Gesellschaftsstruktur ist durch die Gründungsakte der Zähringer und der nachfolgenden Kyburger geprägt.

Unter der zähringischen Herrschaft wird Burgdorf zum Glied im weitgespannten Stadt- und Verkehrssystem zwischen Jurasüdfuß und Voralpenrand und dessen Verbindungen zum süddeutschen und savoyischen Raum: Burgdorf wird in den übergeordneten Verkehrs- und Wirtschaftsraum eingespant; Verkehrs- und Handelsbeziehungen werden zu konstitutiven Elementen der Stadt.

Burgdorf ist andererseits unmittelbar in den landwirtschaftlich vorgeprägten Raum des Emmentals eingegliedert: Die Stadt wird zum Markt- und Umschlagplatz des ländlichen Hinterlandes und zum zentralen Ort städtischer Produktionskräfte.

Mit der Erteilung und Bestätigung der Stadtrechte durch Zähringer und Kyburger und der Schaffung eigener politischer Organe (Gerichtsbarkeit, Rat, Gemeindeversammlung) entsteht Burgdorf als selbständige politische Stadtgemeinde.

Parallel zum Rückgang der kyburgischen Vorherrschaft sichert sich Burgdorf einen eigenen Herrschaftsbereich im angrenzenden Hinterland.

Kontrastierend zur offenen, durch Dorf und Einzelhof strukturierten Landschaft erscheint die Stadt als geschlossene, in sich gegliederte räumliche Gestalt. Das Wachstum der Stadt erfolgt in klar gegliederten, planmäßigen Bauetappen (Schloß - Markt - Oberstadt - Unterstadt; Ringmauer).

Die städtische Burgerschaft ist in wirtschaftliche und gesellschaftliche Gruppen und Stände gegliedert (Burger - Hintersaßen; Handwerker, Kaufleute, Gewerbetreibende) und unterscheidet sich in der Arbeitsteilung vom landwirtschaftlichen Hinterland.

In knapp 150 Jahren entwickelt sich Burgdorf mit seinen Beziehungen nach außen und in der vielfältigen politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Struktur zur vollgültigen Stadt.



Neben den dominierenden Städten Bern und Solothurn läßt sich Burgdorf in seiner politischen und wirtschaftlichen Bedeutung im ausgehenden 14. Jh. mit Thun und Biel vergleichen.

### *Burgdorf unter bernischer Herrschaft (1384-1798)*

Nach dem Untergang der kyburgischen Herrschaft gerät Burgdorf durch Kauf in die expansive Machtpolitik der Stadt Bern. Noch kann sich die Stadtgemeinde ihre bisherigen Rechte und Freiheiten und einen eigenen beschränkten Herrschaftsbereich in der näheren Landschaft sichern; sie entgeht dem Schicksal der Kaltstellung anderer Städte im Einflußbereich von Bern (Aarberg, Erlach, Büren, Wangen a. A. u. a.). Der eigenen territorialen Erweiterung und Ausdehnung des wirtschaftlichen Wirkungsgebietes ist jedoch ein Ende gesetzt: Burgdorf wird für vier Jahrhunderte zur Landstadt unter bernischer Obhut, ihre Entwicklung liegt fortan in der Ausnützung ihrer spezifischen Situation. Burgdorf wird stärker an die Produktionskräfte des agrarischen Hinterlandes gebunden: Markt, Gewerbe und Handel sind eindeutig mit der landwirtschaftlichen Urproduktion verknüpft. Im aufkommenden Verlagssystem wird die städtische Funktion eines Umschlagplatzes zwischen ländlicher Heimarbeit und Außenhandel ausgebaut. In der Unterstadt werden die bestehenden Wasserkräfte für die Schaffung städtischer Gewerbebetriebe nutzbar gemacht. Aufgrund der starken Landwirtschaft - Domäne der gesamtbernischen Wirtschaftspolitik bis in das ausgehende 19. Jh. - festigt sich die wirtschaftliche Stärke der Stadt.

Parallel zum wirtschaftlichen Aufschwung verstärken sich die zentralen Funktionen und Organe der Stadt. Burgdorf wird zum politischen und kulturellen Zentrum seines begrenzten ländlichen Wirkungsbereiches.

Burgdorf ist in die Verkehrspolitik von Bern eingeordnet: nach dem Ausbau der Straßen und Brücken im Stadtgebiet im 16. Jh. verliert Burgdorf in der Mitte des 18. Jh. durch die Neuanlage der Staatsstraße über Kirchberg den unmittelbaren Anschluß an die wichtigste Verkehrslinie zwischen den östlichen und westlichen Wirtschaftszentren der Eidgenossenschaft.

Die Blütezeit des ausgedehnten Stadt-Staates Bern im 17. Jh. ist durch die straffe absolutistische Staatsordnung geprägt. Im Machtzentrum von Bern liegt die Leitung der Staatsgeschäfte in der Hand des Patriziates, dem die Beteiligung am Handel und Gewerbe untersagt ist. In den Landstädten bildet sich demgegenüber eine aktive Burgerschaft und Gesellschaftsschicht, die unmittelbar mit den unternehmerischen und wirtschaftlichen Kräften verbunden

bleibt. Diese Gesellschaftsstruktur der Landstädte bildet eine der wesentlichen Voraussetzungen für ihre spätere industrielle Entwicklung.

Im 17. und 18. Jh. erreicht das Stadtbild von Burgdorf seine prägnante Gestalt. Aus der intensiven Verdichtung des Stadtkörpers ragen flankierend Schloß und Stadtkirche, der innere Stadtraum ist durch die gegliederte Folge von Platz, Gassenraum und Hauszeilen geprägt. Aus den aufgereihten Bürgerbauten treten die Bauten der Gemeinde - Zunfthäuser, Rathaus, Kornhaus - hervor. Die Stadtform ist durch die umschließenden Wehrbauten bis zum Ende des 18. Jh. klar begrenzt. Nach Stadtbränden wird planmäßig auf alter Stadtstruktur neu aufgebaut.

### *Burgdorf von 1800 bis zur Gegenwart*

Die nachrevolutionäre Entwicklung des 19. Jh. ist durch die fundamentale Umwertung der Rechtsverhältnisse auf allen Stufen, derjenigen der Person, der Gesellschaft, der Gemeinde und des Staates, gekennzeichnet. Es beginnt ein Prozeß, der die gesamte traditionelle Struktur der Stadt in ihren Grundzügen verändert.

#### *Wirtschaftliche Entfaltung*

Die Industrialisierung in Burgdorf ist nicht ein aufgesetztes oder importiertes Element; sie knüpft an einer selbständigen wirtschaftlichen Tradition an. Die meisten Gründerpersönlichkeiten stammen aus Burgdorf und aus der Umgebung.

Der größte Teil der neugegründeten Industrie- und Handelsfirmen ist eng mit der landwirtschaftlichen Produktion verbunden. Sie dienen der Verarbeitung landwirtschaftlicher Produkte und der Produktion von Hilfsgütern im Dienste der Landwirtschaft (wie z. B. Landmaschinen-, Leinenindustrie u. a.). Diese Industriezweige werden bis auf die heutigen Tage getragen von der starken emmentalisch-bernischen Landwirtschaft, basierend auf der Unteilbarkeit des bäuerlichen bernischen Erbrechtes.

Es entstehen nur wenige Industriebetriebe von überregionaler Bedeutung, die sich nicht auf die landwirtschaftliche Produktion abstützen (z. B. Geschützgießerei der Familie Maritz).

Eine industriell-gewerbliche «Kettenreaktion» kommt nur im Rahmen der landwirtschaftlich orientierten Industrie richtig zum Tragen.



### *Politische und kulturelle Aktivität*

Die Aktivität der Landschaft ist unter der Herrschaft des bernischen Patriziats zu einer gewissen Zurückhaltung verurteilt. Schon vor der Abdankung des Patriziats 1831 setzt sich gegenüber Bern jedoch eine freiere politische Aktivität durch.

Nach der Französischen Revolution treten in Burgdorf profilierte Männer als Träger der liberalen Bewegung der Schweiz hervor. Diese Bewegung bringt neue Kräfte ans Tageslicht, die die gesamte politische oder kulturelle Aktivität umfassen. Persönlichkeiten wie Pestalozzi, von Fellenberg oder die Brüder Schnell wirken auf allen Ebenen menschlicher Entfaltungsmöglichkeit. Getragen von dieser geistigen Bewegung wird innert relativ kurzer Zeit das Profil der Stadt Burgdorf des 20. Jh. vorgezeichnet. Es entstehen Volksschule, Gymnasium, Technikum, Amtersparniskasse, Waisenhaus, Turnplatz, Freibad, zahlreiche Parkanlagen und zahlreiche private und gesellschaftliche Vereine und Organisationen.

### *Impulse aus der Verkehrslage*

Die Rückgewinnung der Verkehrsgunst ist Folge des vehementen Einsatzes einzelner Persönlichkeiten und der großen Opferbereitschaft der Bürgergemeinde und einer breiten Öffentlichkeit. Der Anschluß Burgdorfs an das Eisenbahnnetz bringt für die wirtschaftliche Entwicklung entscheidende Impulse: Der Anschluß an die Centralbahn 1857 schafft die Ost-West-Verbindung, die Linie nach Solothurn und der Anschluß über Langnau und Luzern an die Gotthardlinie die Nord-Süd-Verbindung.

Das gesamte neue Bahnnetz bringt einerseits günstige Bedingungen für den Warentransport, andererseits Konzentrationsmöglichkeiten von Arbeitskräften in der Stadt Burgdorf. Damit entstehen die Voraussetzungen für den Ausbau der Arbeitsplätze in Burgdorf im Sinne eines wirtschaftlichen Zentrums der Region.

### *Auflösung des Stadtkörpers*

Mit der Konzentration der Arbeitsplätze in den Städten beginnt die Wanderung von den ländlichen Gebieten weg zu den Arbeitsplätzen.

Die Ballung von Arbeits- und Wohnplätzen führt zur Niederlegung der alten Stadtbefestigung und zur Abschaffung des Verbotes, außerhalb der Stadtmauern zu siedeln. Nach dem Stadtbrand von 1865, dem noch ein planmäßiger Wiederaufbau eines ganzen Stadtteils folgte, beginnt die zunehmende Auflösung des Stadtkörpers.

Der private Eigentumsbegriff von Grund und Boden und die damit verbundene freie Verfügbarkeit führt zu neuen Gesetzmäßigkeiten in der Art der Besiedlung sowie der Nutzung der Fläche. Die Stadt beginnt nach allen Seiten gleichzeitig ins Land hinaus zu wachsen, in einer ersten Phase vor allem entlang den Regionalstraßen und um den wichtigen Verkehrsknoten, den Bahnhof.

#### *Entwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg*

Die Schlußphase dieser Epoche ist gekennzeichnet durch eine außerordentliche Beschleunigung auf privatwirtschaftlicher Basis. Der rasante konjunkturelle Aufschwung bringt nicht nur einen starken Zuwachs an Arbeitsplätzen und Einwohnern, sondern ebenso eine Erhöhung des allgemeinen Lebensstandards und wachsende Ansprüche an Raum- und Einrichtungskomfort. Dies führt zum Teil zu planloser, unwirtschaftlicher Streubauweise.

Die Entwicklung der öffentlichen Dienstleistungen geschieht verzögert, in Anpassung an die Entwicklung der Privatwirtschaft. Sie führt zur Festigung und zum weiteren Ausbau der Stellung Burgdorfs als regionales Zentrum; gleichzeitig verstärkt sich der Konkurrenzdruck: Stadt und Agglomeration Bern und die übrigen Mittelstädte der weiteren Umgebung verzeichnen ein wesentlich stärkeres Wachstum als die Stadt Burgdorf.

Die Entwicklungsperiode von Burgdorf von 1800 bis zur Gegenwart ist gekennzeichnet durch eine allseitige Entfaltung wirtschaftlicher, politischer und kultureller Kräfte und durch die Verbesserung der Verkehrsbeziehungen.

Der alte Stadtkörper bleibt zwar erhalten, verliert aber seine klare Umgrenzung und tritt heute stark zurück hinter ausgedehnten, lockeren, zum Teil mit Hochhäusern durchsetzten Stadterweiterungen.

Maßgebend für die Stadt Burgdorf bleibt ihre Lage im Spannungsfeld zwischen der Stadttagglomeration Bern und dem eigenen ländlichen Hinterland. Bern ist als dominierender Anziehungspunkt durch die neuen Auto- und Eisenbahnverbindungen noch näher gerückt. Das traditionell räumlich begrenzte Hinterland und die auf die Produktion des Hinterlandes bezogene Wirtschaft setzen auch in Zukunft einer starken wirtschaftlichen Expansion Grenzen. Das im Vergleich mit andern Städten ähnlicher Größe eher langsame, stetige Wachstum hat das Profil der Stadt geprägt:

Burgdorf ist heute eine übersichtliche, für den einzelnen Bürger überschaubare Stadt mit einer ausgeglichenen und differenzierten wirtschaftlichen, gesellschaftlichen, politischen, kulturellen und räumlichen Struktur.

Ulrich Stucky

## BESTANDESAUFNAHME

*Wer «Stadt» denkt, stellt sich zunächst Häuser und Straßen vor. Die Bauten allein machen aber das Wesen einer Stadt nicht aus, sondern sind ein Ausdruck der Wechselwirkung verschiedener Kräfte: Bevölkerung, Wirtschaft, Finanzen, Landschaft, Verkehr, Ver- und Entsorgung, Organisation und Recht. Auch das Leben in einer Stadt - und darauf kommt es zuletzt an - ist von diesen Faktoren abhängig. Deshalb mußte die Bestandesaufnahme der Stadtplanung, die die Grundlage für die Planungsarbeiten bildet, die wichtigen Daten in allen diesen Bereichen erfassen und erste Schlüsse daraus ziehen. Stadtplanung ist also weit mehr als Siedlungsplanung. Wenn wir trotzdem Beispiele aus dem Fachbereich Siedlung zur Publikation ausgewählt haben, so aus zwei Gründen: Einmal haben sie den Vorzug großer Anschaulichkeit, und zweitens beschäftigen sie sich mit Themen und Problemen, von denen in früheren Jahrgängen des «Burgdorfer Jahrbuches» bereits aus anderer Sicht die Rede war. Dadurch ergeben sich aufschlußreiche Vergleichsmöglichkeiten. Der erste Teil dieses Kapitels zeigt die Abhängigkeit des baulichen Teils der Stadt von verschiedenen Kräften. Der zweite belegt am Beispiel des Ausbaugrades der Wohnungen, wie ein einzelnes Problem untersucht und dargestellt wurde. Dabei ist vor allem von den Quartieren im Stadtzentrum die Rede, deren Beziehungen zueinander das Thema des dritten Teils bilden. Dort haben wir einen Abschnitt aus dem Fachbereich Bevölkerung / Wirtschaft hinzugefügt, um auf die Behandlung ein und desselben Problems aus verschiedenen Blickwinkeln hinzuweisen. Aus anderen Fachbereichen, so aus dem Verkehr, hätten sich leicht weitere Ergänzungen finden lassen.*

### *Steuerfaktoren für die Entwicklung der Siedlung*

#### *Politische und wirtschaftliche Steuerfaktoren*

Der eigentliche Motor der gesamten Siedlung ist die wirtschaftliche Entwicklung - Gründerjahre und die anhaltende hochkonjunkturelle Lage im Anschluß an den Zweiten Weltkrieg waren von einer gewaltigen Siedlungsentwicklung begleitet. Neben der Zunahme von Arbeits-, Wohn- und Ausbildungsplätzen sind auch die Raumansprüche jedes einzelnen stark gestiegen; während zu Beginn dieses Jahrhunderts in der Schweiz jeder Einwohner durchschnittlich ca. 15 m<sup>2</sup> Wohnfläche für sich beansprucht hat, so sind es heute mehr als das Doppelte (über 35 m<sup>2</sup>). In einem ähnlichen Maße hat der

Bedarf an Nettosiedlungsfläche pro Bewohner zugenommen (z. B. höhere Bildungs- und Freizeitansprüche). Es ist jedoch nicht gesagt, daß ein konjunktureller Aufschwung zwangsläufig zu einer Entwicklung der gesamten Aspekte der Siedlung führen muß oder daß eine wirtschaftliche Krisenzeit zwangsläufig Stagnation der Siedlungsentwicklung bedeutet. In der Zwischenkriegszeit haben sich beispielsweise die Wohngebiete und Infrastrukturelemente stark entwickelt, trotz schlechter wirtschaftlicher Lage (Krise) und sehr geringer Bevölkerungsentwicklung. Politische Steuermaßnahmen, wie Belebung der Konjunktur und Bekämpfung der Arbeitslosigkeit durch Förderung des privaten und gemeinnützigen Wohnungsbaus (Schachenrodung zur Erstellung zahlreicher Wohnsiedlungen) oder durch Erteilung öffentlicher Bauaufträge (z. B. Markthalle), sind in jenen Epochen die maßgebenden Entwicklungsfaktoren.

Die Entwicklung bis 1974 belegt, daß auch ohne Eingriffe des Staates eine Wohnraumentwicklung nicht zwangsläufig parallel zu einer Bevölkerungsentwicklung verlaufen muß. Obwohl Wanderungssaldo und Geburtenüberschuß bereits rückläufige Tendenzen zeigten, war die durch die zunehmende Inflation ausgelöste «Flucht in die Sachwerte» trotz drastischen Kreditbeschränkungen der wesentliche Motor der Siedlungsentwicklung.

Während die politischen und wirtschaftlichen Faktoren vor allem das Ausmaß der Siedlungsentwicklung steuern, so werden Art und Qualität hauptsächlich durch rechtliche und planerische Faktoren gesteuert.

### *Rechtliche und planerische Steuerfaktoren*

Wie schon mehrmals in Artikeln und Schriften über Burgdorf darauf hingewiesen wurde, ist Planung keine Erfindung der Moderne. Schon in vorstädtischer Zeit wurde sinnvoll geplant. So wurde z. B. die March bei der alemannischen Landnahme so gesetzt, daß jeder Bauer sein Auskommen hatte. Die zähringischen Stadtgründungen geschahen nach einem klaren vorgefertigten Stadtplan, der jedem Zuzüger seine Hofstatteinheit zuwies, und keineswegs durch «organisches Wachstum». Die Zähringerstadt war auch keine aus der alemannischen Siedlungsform abgeleitete Planung, sondern stellte ein neues gedankliches Konzept dar. Die Erfindung der mittelalterlichen Stadt basiert auf vorwiegend strategischen und politischen Zielen des Herrschaftshauses. Mittels einer Rechtssetzung, die eine freiheitliche Ordnung mit dem Stadtplan verband, wurde die Landbevölkerung angeworben. Daß in diesem Stadtkonzept neben einer politischen Entwicklung auch der Keim zu einer

revolutionären Wirtschaftsentwicklung schlummerte, war wohl kaum in diesem Maße vorauszusehen.

Das richterliche Verbot, außerhalb der Stadtmauern zu bauen, hat dann während Jahrhunderten die räumliche Entwicklung der Stadt gesteuert. Da eine Erweiterung in der Horizontalen ausgeschlossen war, mußte sie in der Vertikalen stattfinden. Alte und nicht tragfähige Bausubstanzen wurden deshalb laufend durch qualitativ bessere ersetzt. Dies hat die architektonische Lebendigkeit der Altstadt bewirkt.

### *Infrastruktur als Steuerungsfaktor*

Infrastrukturelemente steuern die spätere Siedlungsentwicklung ebenfalls in starkem Maße. Die Linienführung der Kanäle hat die möglichen Standorte der Gewerbe- und Industriebetriebe des 18. und beginnenden 19. Jahrhunderts bestimmt. In jüngerer Zeit spielten die Industriegeleise (z. B. Buechmatt) eine ähnlich zentrale Rolle. Der Bahnhof mit einem etwas dezentralisierten Standort hat eine gewaltige Siedlungsbildung in dessen näherer Umgebung ausgelöst; mehr noch: der traditionelle, jahrhundertealte Schwerpunkt von Burgdorf auf dem Hügel ist sinnetwegen etwas verlagert worden.

So sehr die Eisenbahnen die Siedlungsentwicklung beschleunigt haben, so haben andererseits gerade ihre Bahntrassen zum Teil schwer überwindbare Trennungselemente und Grenzen für die Entwicklung der Siedlung geschaffen, besonders deutlich die EBT-Linie zwischen Hauptbahnhof und Bahnhof Steinhof, die wie eine aufs äußerste gespannte Sehne dem Siedlungsdruck bis heute standgehalten hat. Daran läßt sich ermessen, was für ein Trennelement eine Expresstraße wie der geplante AZUE für eine zukünftige Entwicklung des Siedlungsraumes bedeuten könnte.

### *Ausbaugrad der Wohnungen*

#### Definition

Unter «Ausbaugrad» verstehen wir das Maß an technischem Komfort, über das eine Wohnung oder ein Quartier verfügt.

Eigentlich müßten wir dabei auch die Schall- und Wärmeisolation der Gebäude berücksichtigen sowie die Tragfähigkeit ihrer Konstruktion. Weil diese Merkmale aber schwierig zu erfassen sind, beschränken wir uns im folgenden auf die im Hektarraster von den Volkszählungen her ersichtlichen Ausbauten und auf besondere und allgemeine Hinweise.

Ausbaugrad der Wohnungen nach Stadtquartieren in absoluten und relativen Zahlen (Zustand 1970):

	Total Gebäude absolut	Gebäude ohne Kanalisations- anschluß, absolut	Wohnungen total absolut	Wohnungen ohne Bad oder Dusche		Wohnungen mit Holz- oder Kohlenheizung	
				absolut	in Prozent	absolut	in Prozent
1. Altstadt	285	5	469	238	50,7	153	32,6
2. Bahnhofquartier	287	4	554	119	21,5	98	17,7
3. Felsegg	219	4	420	144	34,2	124	29,5
4. Gsteig	455	1	740	125	16,9	100	13,5
5. Schloßmatt	490	14	729	113	15,5	117	16,0
6. Einunger, Gyrischache, Gyrisberg	282	2	683	61	8,9	94	13,8
7. Neumatt, Ey	382	0	647	55	8,5	131	20,2
8. Lindenfeld	203	21	308	85	27,6	48	15,6
9. Buechmatt	44	1	60	36	60,0	15	1,7
10. Meiefeld	183	4	241	36	14,9	50	20,7
11. Fischermätteli *	(14) 5	0	(67) 5	3	(4,5)	0	0
12. Burgdorf-Südquartier	117	9	221	83	37,6	62	28,1
übrige Gebiete	91	16	154			84	54,5
Total Burgdorf							
resp. Durchschnitt	3048	81	5231	1024	19,6	1076	20,6

\* in Klammer Zustand 1.1.1975

### Kanalisationsanschluß

Mittelalterliche Anlagen eignen sich für eine wirtschaftliche Ver- und Entsorgung besonders gut, weil sie dicht gebaut und klar gegliedert sind. Deshalb weist nicht die Altstadt die meisten Gebäude ohne Kanalisationsanschluß auf, sondern die jüngeren Stadtquartiere Schloßmatt und Lindenfeld.

### Sanitarische Einrichtungen und Heizungen

In der Altstadt, im Burgdorf-Südquartier, in der Felsegg, im Lindenfeld und in der Buechmatt besaßen noch 1970 teils weit über  $\frac{1}{4}$  der Wohnungen weder Bad noch Dusche. Vor allem in der Altstadt fehlten noch 1970 in der Hälfte aller Wohnungen sowohl Bad als auch Dusche. Nach der Volkszählung wur-



den noch 1970  $\frac{1}{3}$  der Altstadtwohnungen mit Holz oder Kohle geheizt. Dazu müssen wir wissen, daß viele dieser Wohnungen nur über einen einzigen heizbaren Raum verfügen. Die Volkszählungsstatistik kennt nämlich keine Kategorie «ohne Heizung». Dieser Nachholbedarf kann ohne aktive Förderungs- politik der öffentlichen Hand kaum in nützlicher Frist gedeckt werden.

#### Besondere Hinweise für die obere Altstadt

Wenn im historischen Teil oft noch eine beachtlich gute Bauweise vorgefunden wird, trifft dies leider für die nach dem Brand von 1865 erstellten Gebäude der oberen Altstadt selten zu. Fundamente sind oft ungenügend oder fehlen ganz. Balkenlagen erweisen sich als bis zur Leichtsinnigkeit unterdimensioniert, und Dachkonstruktionen lassen vielfach am sogenannten «guten alten Handwerke» zweifeln. Aber auch andere, neuere Gebäude wiesen zum Teil Brandmauern in den oberen Geschoßen auf, die aus ca. 15 cm «starken» Riegwänden bestehen. Der Mörtel der neuen Bauten ist im allgemeinen von schlechter Qualität (häufige Rißbildungen).

#### Besondere Hinweise für das Kornhausquartier

Die sanitären Einrichtungen variieren im Kornhausquartier je nach Haustyp. So besitzen z. B. jene Hauszeilen mit rückwärtig durchgehenden oder mit verglasten Balkonen («Lauben») meist noch höchst einfache Sanitäreinrichtungen in diesen Außenräumen (Lavabo, WC). Moderne sanitäre Anlagen wie Duche oder Bad sind fast ausschließlich in jenen Liegenschaften eingebaut worden, die von den Hausbesitzern selbst bewohnt werden.

Was die Heizungsart anbetrifft, so wurde diese in den letzten Jahren in den meisten Liegenschaften von Holz- auf Oelheizung umgestellt, häufig unter Beibehalt der alten Holzheizungsmöglichkeiten als Notbehelf (Kachelöfen, Feuerstätten).

#### Allgemeine Bemerkungen

Der aus anderen Städten mit mittelalterlichen Zentren bekannte Hang gewisser Bevölkerungsgruppen zum Wohnen in der Altstadt hat sich in der letzten Zeit auch in Burgdorf deutlich bemerkbar gemacht. Er wird in Zukunft zweifellos noch wesentlich an Bedeutung zunehmen. Die in der Verkehrsplanung genannten Sofortmaßnahmen (siehe S. 74 f.) sowie die langfristigen Ziele werden diese schon bestehende Aufwertung noch unterstützen.

Im Jahre 1970 wohnten in der Altstadt aber noch in  $\frac{1}{3}$  der Wohnungen Gastarbeiter. Diese werden meist erst berücksichtigt, wenn Bauzustand und Ausbaugrad so schlecht sind, daß keine Schweizer mehr als Mieter in Frage kommen. Nach kurzer Zeit lohnt sich dann eine Renovation für Wohnzwecke kaum mehr. Der Einbau von Bad oder Dusche und einer zentralen Heizanlage - neben den allgemeinen Reparaturen - hätte zu hohe, nicht mehr marktgerechte Mietzinse zur Folge.

In guter Geschäftslage übernehmen finanzkräftige Firmen (z. B. Kettengeschäfte) den Umbau; wo nötig, höhlen sie das Gebäude aus, weil die Fassade unter Heimatschutz steht. Dadurch entstehen große Geschäftsräume, aber auch eine Kulissenarchitektur.

In Burgdorf hat dieser Wandlungsprozeß zum Glück erst teilweise eingesetzt. Dies vor allem, weil das Bahnhofquartier den Druck der Geschäftswelt bereitwillig aufnahm. So zeigt der Nutzungsplan der oberen Altstadt, wie gut durchmischt und vielfältig die Nutzung heute noch ist. Damit dies deutlich wird, sei als Beispiel die Nutzung eines Gebäudes hier aufgeführt:

Untergeschoß:	Galerie
Erdgeschoß:	Laden, Werkstatt, Lager
1. Obergeschoß:	kleines Büro
2. und 3. Obergeschoß:	Wohnungen
Dachgeschoß:	Mansarden

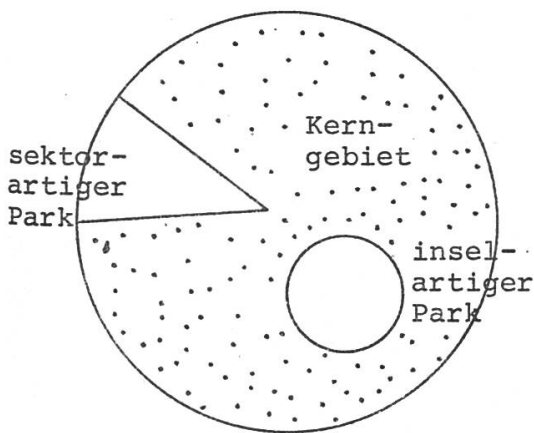
1970 besitzt die Altstadt mit ihren 469 Wohnungen die größte Wohnungsdichte, also unter allen Stadtquartieren von Burgdorf die meisten Wohnungen pro Hektare. Dies obwohl in der Altstadt auch Läden, Büros und öffentliche Bauten Platz beanspruchen. Eine aktive Siedlungspolitik in Burgdorf sollte der drohenden Verwahrlosung wertvoller Altstadtbilder nicht nur mit Schutzmaßnahmen entgegenwirken, sondern muß vor allem die Sanierungen, den Sanierungswillen, die Verminderung von Verkehrsimmissionen u. a. fördern und bevorzugen. Weil in der Altstadt die gesamte Infrastruktur bereits besteht, wäre es wirtschaftlicher, Subventionen für Umbauten und Renovationen von Altstadtwohnungen freizumachen als für Neubauwohnungen am Rande des Siedlungsgebietes.

Im Zeichen des qualitativen Wachstums und der zunehmenden Einsicht, was alte Bausubstanz vor allem in historischen Zentren für die Identität einer Stadt bedeutet, ist der Ausbaugrad der Altstadt ein wichtiger Hinweis auf die Lebenskraft und die Attraktivität der Stadt Burgdorf.

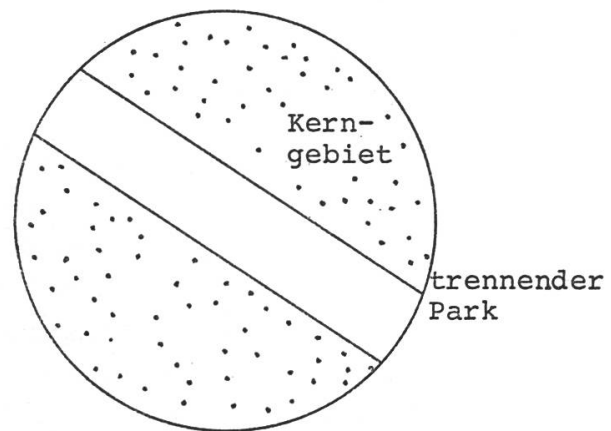


Lage der Dienstleistungskerne

Bedingt durch die Lage der alten Marktassen auf dem Schloßhügel und durch den nicht in unmittelbarer Nähe liegenden Bahnhof SBB hat sich eine *polare Entwicklung des Burgdorfer Kerngebiets* eingestellt. Das zwischen diesen Polen aufgespannte Feld ist trotz einem Aufeinanderzuwachsen der Kerne noch zu keiner Einheit verschmolzen. Die Kyburger Stadt (Kornhausquartier) hat als mögliches Bindeglied bis heute keine Kontinuität zwischen Oberstadt und Bahnhof herstellen können. Die Hauptentwicklungsachse des Bahnhofquartiers meidet das Kornhausgebiet, dessen Substanzverlust als Folge trotz großer Anstrengungen noch nicht aufgehalten werden konnte. So führt die Hauptverbindung zwischen Bahnhof und Oberstadt in bezug auf die Attraktivität durch eine Art Vakuum. Ein Park ist ein Bindeglied für den Promenierenden, nicht aber für den Einkaufenden. Er schafft Luft, Distanz. Ein städtischer Park ist äußerst wertvoll, doch sollte er inselartig mittendrin oder sektorartig (wie etwa das Tal der Jugend an der Expo) liegen, nicht aber zwischen zwei sich ergänzenden Kerngebieten.



sinnvolle Anordnung



unzweckmässige Anordnung

Die Trennung zwischen Oberstadt und Unterstadt wird durch einen beträchtlichen Höhenunterschied verstärkt. So beachtlich die Ingenieurleistung des Staldenrings für seine Zeit war, so wenig ist er heute in der Lage, ein Bindeglied zwischen Oberstadt und Kornhausquartier zu schaffen; im Gegenteil:

dieser strategische Raum wird durch Gefahrenmomente und Immissionen entwertet. Wie soll etwa eine Mutter mit einem Kinderwagen vom Kornhausquartier in die Oberstadt gelangen?

Diese auf zwei Kernpole ausgelegte Situation hat zu einer Konkurrenzsituation von Ober- und Unterstadt geführt, mit der folgenden schwerwiegenden Tendenz: Es besteht die Gefahr, daß sich in Burgdorf zwei Einkaufskerne mit nicht ganz mittelstädtischem Angebot bilden. Man sagt bezeichnenderweise: «In der Unterstadt fehlt eine Eisenwarenhandlung.» Diese «gewünschte» Doppelausstattung dürfte ein wirklich aufeinander abgestimmtes, spezialisiertes Sortiment von mittelstädtischem Niveau ausschließen und damit die Gesamtattraktivität von Burgdorf herabsetzen.

Eine weitere Gefahr für die Gesamtattraktivität der Stadt bilden die Ansätze zu weiteren neuen Kernbildungen (Hofgut und Gsteighofquartier) von städtischer Bedeutung. Die notwendige klare Hierarchie zwischen Quartiersversorgung und städtischem Kerngebiet droht mit dezentralen Niederlassungen diffus zu werden, was einerseits zum Tod der Quartiersversorgung und andererseits zu einer Schwächung der Hauptzentren führen könnte.

### *Charakteristik der Dienstleistungskerne*

#### Oberstadt

##### Erreichbarkeit

Das städtische öffentliche Verkehrsmittel erschließt die Oberstadt nur ungenügend (bloß drei Linien, Umsteigen am Bahnhofplatz, Busbetrieb während der 5 Wintermonate), weshalb der Mangel an Parkplätzen von den Detailisten der Oberstadt als Hauptnachteil genannt wird. Die vorhandenen 150 Parkplätze führen aber zu einem beachtlichen Verkehr (Parkplatzsuchende), was wiederum als sehr störend empfunden wird.

##### Attraktivität

Die Qualität liegt wohl in der Kompaktheit der zähringischen Anlage, die auf engstem Raume ein vielgestaltiges Angebot erlaubt. Außerdem besteht eine attraktive Mischung der Nutzungen mit einem nach wie vor relativ hohen Anteil an Wohnungen (ca. 280). Es sind genügend attraktive Restaurants und Cafés vorhanden. Trotzdem herrscht zur Zeit keine große Nachfrage nach Kauf oder Pachtmöglichkeiten.

## Markt

Der Wochenmarkt stellt eine Attraktivität der Oberstadt dar, die an Bedeutung zu gewinnen scheint. Frischgemüse und Fische sind wieder sehr gefragt. Der große Markt hat im Gegensatz dazu seine einst zentrale, kulturelle und versorgungsmäßige Bedeutung für die Landwirtschaft der Region weitgehend verloren und sich den neuen Bedürfnissen der hochindustriellen Dienstleistungs- und Freizeitgesellschaft noch nicht angepaßt.

## Konflikte und Lösungsmöglichkeiten

Die Maße der zähringischen Gasse sind auf die Funktion des Marktes ausgelegt, was nach einer Wiederherstellung der einstigen Fußgängerzone ruft. Der bequeme oder gehetzte Kunde verlangt jedoch genügend Parkraum in unmittelbarer Nähe oder eine direkte Verbindung vom Parkplatz zum Zentrum mittels eines bequemen öffentlichen Verkehrsmittels. Er ist nur bereit, weitere Strecken zu Fuß zu gehen, wenn der Weg interessant ist und keine unattraktiven Lücken enthält. Kurzfristige Lösungsvorschläge führen von der sehr billigen einfachen Sperre (Ausschaltung des Durchgangsverkehrs) bis zu einer Verkehrsfreimachung der gesamten Altstadt.

## Bahnhofquartier

### Erreichbarkeit

Gesamthaft gesehen ist die Erreichbarkeit des Bahnhofquartiers sowohl für den privaten als auch für den öffentlichen Verkehr besser als in der Oberstadt. Der Ausfall des innerstädtischen Busbetriebes im Sommer wirkt sich natürlich auch auf das Bahnhofquartier aus, jedoch muß die hervorragende Erreichbarkeit für das weitere Einzugsgebiet durch SBB, EBT und Busse genannt werden. Auch in bezug auf das Parkplatzangebot ist die Lage wesentlich besser als in der Oberstadt.

### Attraktivität

Die Altstadt als traditionelles Geschäfts-, Einkaufs- und Verwaltungszentrum hat in den bahnhofsnahen Unterstadtgebieten (Poststraße, Bahnhofstraße) nicht bloß eine Konkurrenz, sondern ebenso eine notwendige Ergänzung erhalten. Großräumige Läden, repräsentative Bauten, die nicht ohne schwerwiegende Folgen in die Struktur einer Altstadt eingefügt werden können,

haben hier im Bahnhofquartier ein günstiges Entwicklungsgebiet vorgefunden, welches eine großzügige freie bauliche Gestaltung zulässt.

All diese positiven Standortfaktoren haben zwangsläufig zu einem «Boom» und zu städtebaulich unbefriedigenden Einzelobjektplanungen geführt. Ein Richtmodell eines Burgdorfer Architektenteams über das ganze Gebiet liegt zwar vor, doch hat dies weder die Unterstützung des Soveräns noch eine rechtliche Grundlage. Im Sinne einer Sofortmaßnahme sollte dieses von der Stadtplanung auf seine Zweckmäßigkeit hin geprüft und allenfalls seine rechtliche Sicherung (verwaltungsanweisend) eingeleitet werden.

## Kornhausquartier

### Parkplätze

Die Parkierer hinter dem Kornhaus sind nach Anbringen der Parkuhren in die nächste gebührenfreie Zone «abgewandert» (Gysnau, Felsegg). Diese Parkierer resultieren zur Hauptsache aus Angestellten des Bahnhofquartiers. Für Kurzzeitparkierer genügen die Parkplätze auf den Straßenzügen und Plätzen (ohne Kornhaus!). Eine attraktive Fußgängerverbindung mit der Oberstadt fehlt, z. B. ein Trottoir entlang dem Stalden oder ein Lift bei der Treppe.

### Attraktivität

Als typische Unterstadt (vgl. Mattenquartier in Bern) lag der Kyburger Teil der Altstadt stets etwas im Schatten der Oberstadt. Aus der Blütezeit des Gewerbes (1810-1850) stammen wohl noch die meisten Detailgeschäfte und Restaurants. Die intensive Atmosphäre des «Leicht-Heruntergekommenen» wirkt in einer technisierten Welt anziehend, bietet sozialen Randgruppen Obdach (wenig Komfort - günstige Mietzinse). Leider sind nur wenige Keller vorhanden, die z. B. Kellertheater, Galerien oder Tanzlokale aufnehmen könnten, denn gerade auf die Jugend könnte das Kornhausquartier bei vermehrten Betätigungsmöglichkeiten eine große Anziehungskraft ausüben. Indessen besteht die Gefahr einer gänzlichen Verwahrlosung gewisser Teile, was den Ruf des ganzen Quartiers in Mitleidenschaft ziehen und den privaten Regenerierungswillen (z. B. Investitionen, Renovationen) lähmen könnte.

Wegen der Einkaufszentren (Coop, Migros, Amarillo Sägegasse) in unmittelbarer Nähe und des Fehlens eines eigenen attraktiven Geschäftskerns leidet das Quartier heute unter einer rückläufigen Käuferschaft. Dies ist durch die

Zweckveränderung verschiedener Geschäfte noch weiter gefördert worden (z. B. Gemüse und Lebensmittel - heute Orthopädie, Pferdemetzgerei - heute Boutique, Coiffeur - heute Boutique, Messerschmiede - heute Malerartikel und Briefmarken). Die Restaurants sind gut frequentiert. Neue Geschäfte sind keine entstanden. Durch die Brockenstube im Kornhaus und durch den «Altentreffpunkt» im Stöckli an der Mühlegasse ist etwas zusätzliche Frequenz entstanden.

Durch die verhältnismäßig große Anzahl Wohnungen (wenig Büros und Praxen) könnte sich bei entsprechender Verbesserung der Verkehrsverhältnisse (Durchfahrt in Oberstadt verursacht Lärm) eine Hebung des Wohnkomforts ergeben, die Nachfrage nach Wohnraum würde dadurch gesteigert.

#### Kornhausmesse

Die jährlich stattfindende Kornhausmesse bildet eine Art Selbstdarstellung des Kornhausquartiers. Obwohl viele Stände an Auswärtige vermietet werden, tritt jeweils mehr Substanz ans Tageslicht, als man es vordergründig erwarten würde.

#### *Beurteilung der Gesamtattraktivität und Lösungsmöglichkeiten*

Die drei Dienstleistungskerne sind einerseits durch den Höhenunterschied, andererseits durch unattraktive Lücken von einander getrennt, eine Einheit kann nur schwer entstehen. Deshalb sinkt die Gesamtattraktivität, weil jeder Kern für sich allein ein zuwenig buntes Eigenleben bieten und erhalten kann. Als wesentliches Ziel muß die Siedlungspolitik deshalb anstreben, das Trennende zu überwinden und das Vakuum zwischen diesen Quartieren zu einem Anziehungspunkt zu machen. Längerfristig ließe sich diesem Problem z. B. dadurch begegnen, daß man im Raume Stalden ein möglichst attraktives öffentliches Parkhaus mit Personenaufzug Richtung Oberstadt baut und gleichzeitig größere Altstadtteile verkehrsfrei macht.

Als kurzfristig mögliche Maßnahme sollte in der Altstadt der Durchgangsverkehr ausgeschaltet und bestimmte Zonen durchgehend verkehrsfrei gemacht werden.

*Mit diesem Problem hat sich auch der Fachbereich «Bevölkerung, Wirtschaft» beschäftigt, vor allem im Hinblick auf den Detailhandel. Die folgenden Abschnitte stammen aus dem entsprechenden Teil der Bestandesaufnahme.*

### *Interessenvertretung und Marketing der Geschäfte*

Die Geschäfte sind in der Regel in Berufsverbänden direkt (Detaillistenverband, Rabattverein etc.), ebenso wie in quartierbezogenen Interessengruppen (Kornhaus-, Bahnhofquartier) und in den traditionellen Quartierleuten (Oberstadtleast, Unterstadtleast) indirekt vertreten. Obwohl ab und zu gemeinsame Werbeaktionen unternommen werden (z. B. «Burgdorf, die Stadt zum Einkaufen» 1971/72), werden die Möglichkeiten gemeinsamen Vorgehens bei weitem nicht voll ausgenützt. Eine Cityvereinigung wie etwa die Genossenschaft City-Baden, welche mittels regelmäßiger namhafter Mitgliederbeiträge über die notwendige finanzielle Basis verfügt, existiert zur Zeit noch nicht. Auch hier scheinen sich die Partikularinteressen (z. B. Quartiere) stärker und besser zu artikulieren als das übergeordnete Interesse des Ganzen.

### *Charakterisierung der Stellung Burgdorfs in der Region*

«Die Arbeiten des Planungsverbandes Region Burgdorf haben ergeben, daß die Region heute und vermehrt in der Zukunft keine zusammenhängende Einheit bildet: Der nördliche Teil der Region ist stark nach Solothurn und der westliche nach Bern orientiert.

Auch Burgdorf und seine Umgebung wird immer mehr zur Wohngemeinde für die Agglomeration Bern, was die Chancen von Burgdorf, sich als selbständiges Zentrum zu entwickeln, verringert. Andererseits erfüllt Burgdorf für sein Hinterland (Lützelflüh, Sumiswald, Langnau) wichtige zentrale Funktionen als Arbeits-, aber auch als Einkaufsort.

Neben dem Problem der Bildung eines Regionalzentrums für Güter des höheren Bedarfs in Burgdorf bestehen auch innerhalb der Teilregionen spezifische Versorgungsprobleme: Durch die schwache Wirtschaftsbasis, die mangelnden Verkehrserschließungen und die geographische Ausdehnung ist in einzelnen Teilregionen die Bildung kleinerer Zentren für den täglichen Bedarf oft problematisch.

Das Ziel des gewählten Entwicklungskonzeptes, einerseits eine konkurrenzfähige Mittelstadt im Raum Burgdorf zu fördern, andererseits in den dünn besiedelten Gebieten Versorgungsschwerpunkte auszubauen, möchte der Trendentwicklung entgegenwirken.» (Aus: C. Pelli, Probleme und Möglichkeiten der Versorgung der Regionen Burgdorf und oberes Emmental in bezug auf Detailhandelsgeschäfte, Metron Planungsgrundlagen, Februar 1974)

Daraus ergibt sich folgende Fragestellung:



Wie groß sollte das Einzugsgebiet von Burgdorf sein, damit Burgdorf eine konkurrenzfähige Mittelstadt bilden kann?

Zu diesem Punkt sind speziell drei Probleme zu studieren:

Man spricht von einer Regionalstadt Emmental, die sich entlang der Hauptverkehrsachse ausdehnen würde; Projekte von Einkaufszentren in Kirchberg und Rüdtligen sind vorhanden. Ist eine Zersplitterung des Zentrums in Burgdorf einerseits, in angrenzenden Gemeinden andererseits wünschbar? Welche Konsequenzen ergeben sich für das alte Zentrum von Burgdorf?

Welches wird der Einfluß der neuen Einkaufszentren (z. B. «Shopyland») sein? Welchen Anteil der Kaufkraft der Region werden sie anziehen? Ist das Einzugsgebiet von Burgdorf groß genug, damit dieses ein attraktives Zentrum bilden kann? Sollte man nicht die Region auf das obere Emmental ausdehnen? Arbeitsplatzmäßig ist das obere Emmental schon zum Teil nach Burgdorf orientiert. Existiert auch kaufkraftmäßig eine solche Tendenz? Wie könnte man sie fördern?

Die Konkurrenz durch das Shopyland wird speziell untersucht, liegen doch die Gemeinden Aefligen, Ersigen, Rüdtligen-Alchenflüh, Lyßach, Kirchberg, Fraubrunnen, Grafenried, Kernenried, Zauggenried und Mötschwil, also ein Potential von rund 10 000 Einwohnern, welches heute noch zum Einzugsbereich von Burgdorf gezählt werden darf, bloß maximal 10 Autominuten vom Shopyland entfernt. Negativ für Burgdorf dürften sich speziell die Ueberlegenheit im Parkplatzangebot, die Einheitlichkeit der Ladenöffnungszeiten (9 bis 21.00) und das abgestimmte Sortiment von Shopyland auswirken.

Interessant wäre ein Einbezug der Erfahrungen von Baden, welches sich mit einer gezielten Strategie als City gegen das Shopping-Center Spreitenbach hat zu behaupten vermögen.

## FACHAUSSCHÜSSE

*Wie dem Kapitel über die Organisation der Stadtplanung zu entnehmen ist, unterstehen die Fachausschüsse der Stadtplanungskommission. Während der Bestandesaufnahme diskutierten und prüften sie die von den Spezialisten gesammelten Daten; wo nötig, ergänzten sie sie. Zudem schlugen sie aufgrund*

*ihrer Kenntnis der hiesigen Verhältnisse eine große Zahl von Sofortmaßnahmen vor.*

*Im folgenden veröffentlichen wir eine vollständige, redaktionell leicht überarbeitete Liste dieser Sofortmaßnahmen, gegliedert nach Fachbereichen (A). Sie wird bis auf eine Ausnahme ergänzt durch persönliche Äußerungen des Präsidenten zu den Aufgaben und Zielen des betreffenden Fachausschusses (B). Darin werden nicht zuletzt aufschlußreiche Akzente gesetzt. Der Fachausschuß für Öffentlichkeitsarbeit ist hier nicht vertreten, da diese erst nach Abschluß der Bestandesaufnahme einsetzen konnte. Vgl. die Eintragung vom 31. Juli in der Chronik des vorliegenden Jahrbuches.*

### *Die Bedeutung der Sofortmaßnahmen*

Planung wird zum Selbstzweck, solange man sich nur Vorstellungen darüber macht, wie die Zukunft zu gestalten sei, ohne gleichzeitig praktische, politische Entscheide vorzuschlagen, die sofort vollziehbar sein sollen. Der zeitgemäße Planer versucht auch deshalb etwas über die Gegenwart hinauszublicken, damit die heutigen Maßnahmen eine gewisse Folgerichtigkeit erhalten und nicht in Kürze durch gegensätzliche entwertet werden.

In diesem Sinne soll Planung dazu dienen, einfache Dinge zu tun, die möglichst wenig Mittel brauchen, die rasch wirken und in längerfristige Gesamtbetrachtungen passen.

Es werden die folgenden zwei Arten von Sofortmaßnahmen unterschieden:  
*Studien* über dringliche Probleme, die noch gewisser Abklärungen und Vorbereitungen bedürfen. Da diese Studien eine gewisse Zeit in Anspruch nehmen, müssen sie sofort an die Hand genommen werden.

*Maßnahmen*, die vor allem das Organisatorische betreffen und mit wenig Aufwand rasche Verbesserungen einbringen.

### *Bevölkerung - Wirtschaft - Finanzen*

#### *A*

Die Berichte *Bevölkerung und Wirtschaft* zeigen mit einer Ausnahme keine Sofortmaßnahmen, deren Verwirklichung als dringend zu postulieren ist. Bei dieser Maßnahme handelt es sich um die Bearbeitung der Fragestellungen im Zusammenhang mit der Stellung des Detailhandels in Burgdorf angesichts der Eröffnung des Shoppylands in Schönbühl. Zu diesem Zweck wurde die Durch-



führung einer *Konsumgüteruntersuchung* beschlossen. Der entsprechende Auftrag wurde vom Gemeinderat im Februar 1975 erteilt. Die Untersuchung sieht u. a. eine Befragung von Konsumenten vor und eine nach Eröffnung des Einkaufszentrums in Schönbühl vor. Befragt werden 180 Personen aus der Stadt Burgdorf und der weiteren Region. Das Schwergewicht der Studie liegt auf den aus den Befragungen hervorgehenden Maßnahmenvorschlägen hinsichtlich Erhaltung und Ausbau der Attraktivität im Bereiche des Detailhandels. Der Abschluß der Arbeiten ist auf Ende 1975 vorgesehen.

Die bis jetzt im Bereich *Finanzen* ausgeführten Arbeiten umfaßten eine reine Bestandesaufnahme. Es lassen sich deshalb auch noch keine materiellen Maßnahmen aufzählen. Als administrative Sofortmaßnahmen hingegen sehen wir die folgenden Punkte:

Die Anforderung der jährlich vom Kanton zusammengestellten *Steuerstatistik* jeder Gemeinde (Einkommens- und Vermögensverteilung) sollte automatisch erfolgen. Diese Statistik vermag wertvolle Hinweise zu geben, was für die Prognosen wertvoll sein kann.

Im oben erwähnten Finanzverwaltungsdekret wird die Koordination von Finanzplan und Finanzrichtplan verlangt. Diesem Erfordernis wurde bereits insofern Rechnung getragen, als verschiedene Gespräche zwischen dem Finanzverwalter und dem Sachbearbeiter des Finanzrichtplanes stattfanden. Wünschenswert wäre jedoch eine Verstärkung dieser Koordination, indem sämtliche Fragen des *Finanzrichtplanes mit der städtischen Finanzkommission* besprochen werden könnten.

## B

Leitlinie für die Bestandesaufnahme im Fachausschuß 1 waren Nutzen und Weiterverwendbarkeit der vorzunehmenden Erhebungen nach dem Grundsatz: keine Zahlenfriedhöfe, kein unnötiges Papier. Die nach diesen Ueberlegungen kritisch gewürdigte Inventarisierung umfaßt interessante Zahlen und Zusammenstellungen, Tabellen, die als Führungsinstrument unerlässlich sind und weitergeführt werden sollten.

Wir sind uns dabei bewußt, daß wir mit dieser Arbeit Rendez-vous mit der Vergangenheit hatten. Es wäre gefährlich, aus diesen Daten einen Trend abzulesen und Prognosen zu stellen. Es dürfte heute unbestrittener denn je sein, daß die Zukunftssicherung durch eine Extrapolation der Vergangenheit nicht mehr gewährleistet ist. Ursachen für Fehlentwicklungen sind meistens falsche

Indikatoren, und leider ist es so, daß Politiker erst dann handlungsfähig werden, wenn das Unheil schon eingetreten und für jedermann erkennbar ist. Wir mußten im Rahmen unserer bisherigen Tätigkeit immer wieder feststellen, wie voller Probleme die drei Aufgabenbereiche Wirtschaft, Bevölkerung und Finanzen sind. Augenfälliger ist die gegenseitige Verflechtung wohl nirgends; sie bilden eindeutig die Angelpunkte, die Drehscheibe der Planung, und darum ist das rasche Erkennen von Strukturveränderungen von besonderer Bedeutung.

Um die ständig steigenden infrastrukturellen Forderungen erfüllen zu können, muß auch unser Gemeinwesen das Geld dort holen, wo es zuerst erarbeitet wird, bei den Bürgern, bei den Unternehmungen. Haushalt der Gemeinde und Einkommen der Bürger wie der Unternehmungen sind kommunizierende Gefäße.

Die Folgeerscheinungen jedes zusätzlichen Anspruches müssen deshalb überdacht werden. Wer ja sagt zur Hebung der Lebensqualität, wer unzumutbare Immissionen des Stadtlebens beseitigen und anderes mehr verbessern will, hat ein eminentes Interesse daran, daß sich die Steuergrundlagen der Stadt nicht verschlechtern, sondern verbessern. Wie kann diese Verbesserung der Steuergrundlagen gefördert werden? Ist sie über eine Vermehrung der Einwohnerzahl möglich? Genügen dann die Wohnverhältnisse? Sind die infrastrukturellen Institutionen attraktiv, ist das Angebot der Arbeitsplätze ausreichend? Sind einem wirtschaftlichen Wachstum nicht nur räumliche, sondern auch Grenzen in bezug auf die damit einhergehende Belastung von Infrastruktur und Umwelt gesetzt? Ist der Bürger bereit, mehr Steuern zu bezahlen, und was ist an zusätzlichen Gebühren durchsetzbar?

Je eingehender man sich mit der Materie befaßt, umso deutlicher und eindrücklicher werden die Abhängigkeitsfaktoren von einem Bereich zum andern sichtbar. Gerade auf dem Sektor Wirtschaft, wo der Transparenz und Information schon von der Sache her und auch hinsichtlich Verstehenkönnen Grenzen gesetzt sind und wo im heutigen Zeitgeschehen die Marktabhängigkeitselemente stärker sind als planerische Theorie, wird es für den Laien immer schwieriger, sich ein Urteil zu bilden, geschweige denn eine Entscheidung zu treffen.

Planung ist daher für die Behörden eine Herausforderung, zielbewußt in bestimmten Zeiträumen gewisse Aufgaben zu realisieren, und zwar nicht als Einzelwerke, sondern als Teil einer Gesamtplanung. Diese Planung soll uns den Ueberblick über die sich abzeichnenden Aufgaben sowie die mutmaßliche Entwicklung der laufenden Einnahmen und Ausgaben verschaffen; sie soll

uns gleichzeitig die Möglichkeit und die Grenzen der Verschuldung aufzeigen. Sie soll uns ungeschminkt auf die Folgen unserer Pläne hinweisen, damit wir rechtzeitig die Weichen stellen können; es steht uns nicht an, die Schulden einfach der kommenden Generation zu überbinden.

Zusammenfassend möchte ich sagen, daß ich mir keine falschen Vorstellungen mache. Es ist mir durchaus klar, daß die Entwicklung unserer Stadt eine politische Zielsetzung ist. Es ist der Bürger, der schließlich über diese Entwicklung entscheidet. Die Zielsetzung erfordert jedoch heute mehr als früher aktives Handeln, und keine verantwortungsbewußte Behörde kann sich in diesem Zusammenhang der Analyse der soziologischen, wirtschaftlichen und finanziellen Auswirkungen verschließen.

Viel mehr als früher ist der stete Wandel ein Kennzeichen unserer Zeit, ein Gesetz des Lebens, dem wir uns zu unterziehen haben. Dabei muß das Grundprinzip jeglicher Planung der Mensch bleiben, denn die Probleme, die auf uns zukommen, sind nicht technischer, sondern politischer Natur.

Robert Feldmann

### *Siedlung - Städtebau*

A

Das Richtmodell eines Architektenteams von Burgdorf über das *Bahnhofquartier* hat weder eine Unterstützung des Soveräns noch eine rechtliche Grundlage. Im Sinne einer Sofortmaßnahme sollte dieses auf seine Zweckmäßigkeit hin geprüft werden und allenfalls seine rechtliche Sicherung eingeleitet werden.

Das relativ große, noch nicht durch Einzelprojekte durchlöchernde Gebiet der heutigen *Industriezone zu Füßen des Schloßhügels* (Schafroth-Areal) sollte als dringende Maßnahme für eine spätere großzügige Planung gesichert werden (z. B. als Zone mit Sonderbauvorschriften).

Bereits heute zeichnet sich ein starker Siedlungsdruck auf das Gebiet *Wangele* auf Kirchberger Boden im Anschluß an den bereits aufgefüllten Gyrisberg ab. Es sind die damit gestellten finanzpolitischen Probleme (z. B. Erschließungsbeiträge) zu studieren.

Als kurzfristige Maßnahme zur Steigerung der Attraktivität in der *Altstadt* sollte geprüft werden, ob und wie der Durchgangsverkehr ausgeschaltet und bestimmte Zonen durchgehend oder zeitweise verkehrsfrei gemacht werden können.

## *Landschaft - öffentliche Bauten und Anlagen*

### *Landschaft*

#### A

##### Planerische Sofortmaßnahmen - Studien

Im Gebiet der *Altstadt* wohnen (neben dem Quartier Gyrischachen) am meisten Kinder pro überbaute Fläche. Daneben bestehen ein provisorischer Kindergarten und eine provisorische Sprachheilschule. Ihnen steht lediglich ein Minispielplatz zur Verfügung, der den Anforderungen in keiner Weise genügt. Für die obere Altstadt ist deshalb dringend ein Konzept für die Errichtung neuer Spielplätze auszuarbeiten.

Die *Rothöchi* ist für die Naherholung von großer Bedeutung. Burgdorf sollte deshalb aktiv an der Neugestaltung mitarbeiten und zu diesem Zweck Kontakte mit der Gemeinde und der Ortsplanung von Oberburg herstellen.

##### Objektbezogene Sofortmaßnahmen

In Zusammenarbeit mit der Burgergemeinde sind alle *Waldwege* für den nicht land- und forstwirtschaftlichen Verkehr zu sperren.

Vom *Meiefeld* zur Stadt ist ein einfacher, von der Straße getrennter Fußweg anzulegen.

#### B

Die Stadtplanung im allgemeinen hat sich als oberstes Ziel gesetzt, Konzepte auszuarbeiten, welche für die Zukunft eine harmonische Stadtentwicklung und eine hohe Lebensqualität für alle Bewohner gewährleisten sollen. Die Stadtplanung kommt somit nicht darum herum, sich im speziellen auch gründlich mit der sie umgebenden Landschaft auseinanderzusetzen, bildet diese doch den Rahmen, in den das Stadtbild eingebettet ist, liegt in ihr doch die sinnvolle Ergänzung mit den entsprechenden Erholungsgebieten. Den Gestaltern dieser uns umgebenden Landschaft, dem Landwirt und dem Förster, ihren Betrieben und ihren Problemen muß unsere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Landschaftsplanung ist unseres Erachtens gleichbedeutend wie Landschaftsschutz, wie Umweltschutz. Es wird Aufgabe des Fachausschusses 3 sein, diesen Landschaftsschutz nicht nur zu predigen, sondern auch durchzusetzen, um die bestehenden Naturschönheiten und Erholungsgebiete - und schon rein topographisch besitzt Burgdorf davon einen vielfältigen Reichtum - der Nachwelt zu erhalten.

Unser Kampf wird nicht leicht sein; denn wie gerne werden hübsche Aussichtspunkte überbaut, wie schnell gedeihen Pläne für Riesengebäude, die das Stadtbild oder die Sicht auf das Stadtbild stören. Oder denken wir an den geplanten Autobahn-Zubringer, der unersetzlichen Schachenwald zerstören soll! Analog wird der Einsatz sein, wenn es darum geht, im eigentlichen Stadtgebiet Grünanlagen, Parks, Gärten, Bäume und Spielplätze zu erhalten oder neue zu schaffen.

Walter Brantschen

### *Oeffentliche Bauten und Anlagen*

#### A

Realisierung von *Turnraum* für die Bedürfnisse der Berufsschulen, des Gymnasiums und des Gotthelf- und Pestalozzischulhauses in Zusammenarbeit mit der Kommission für Turnen und Sport und der Stadtplanung.

Koordination der verschiedenen laufenden *Alters- und Gesundheitsplanungen* des Kantons, der Region, des Bezirksspitals und des Alterspflegeheims.

#### B

Schloß und Stadtkirche sind seit Jahrhunderten die weithin sichtbaren Zeichen unserer Stadt. Zusammen mit dem Gymnasium und dem Technikum beherrschen sie die Stadtsilhouette. Mit ihnen zusammen stellen aber auch alle anderen öffentlichen Bauten und Anlagen einen wichtigen Gradmesser des Lebens- und Gestaltungswillens unserer Stadt dar, betreffen sie nun die Verwaltung, den Verkehr, die Ver- und Entsorgung oder das Schulwesen, die Kindergärten, Kultur und Bildung, den Sport, die Erholungs- und Freizeiteinrichtungen oder auch das Sozial- und Gesundheitswesen, den Zivilschutz, das Kultuswesen.

Wenn nun Landschaftsplanung Landschaftsschutz zum Ziele hat, so hat die Planung auf dem Sektor «Oeffentliche Gebäude und Anlagen» auf die Bedürfnisse von Nachfrage und Angebot Rücksicht zu nehmen. Dabei zwingen nicht nur die gemeindeeigene Entwicklung, sondern auch kantonale und eidgenössische Gesetzgebung die Planung, das entsprechende bauliche Gleichgewicht herbeizuführen.

Als Beispiele seien nur die Einführung der dritten obligatorischen Turnstunde für Mädchen, die von der Erziehungsdirektion erlassene Weisung, welche die Aufteilung des Knabenturnunterrichts auf 3 Sommer- und 3 Winterstunden vorschreibt (und somit die heutige Burgdorfer Regelung von 4 / 2 in Form

des Kadettenunterrichts untersagt), und die vom Stimmbürger gutgeheißene Forderung nach Einführung des Turnunterrichts an Berufsschulen erwähnt. Alle diese Vorschriften erzwingen die Schaffung von neuem Turnraum, wobei den Berufsschulen im Lindenberg allein 4 Hallen zur Verfügung stehen müssen.

Walter Brantschen

## Verkehr

### A

#### Studien

##### Rechtlich-verwaltungstechnische Studie

Die *rechtliche Organisation* der Stadtbehörden und -verwaltung, die für das Verkehrswesen zuständig sind, soll abgeklärt werden. Nach geltender Organisation bestehen Kompetenzunklarheiten zwischen Bau- und Polizeiorganen.

##### Studien längerfristiger Probleme

*Parkprobleme* der Innenstadt (Oberstadt, Unterstadt, Bahnhofquartier).

AZUE: Detailstudien zum großräumlich genehmigten Projekt. Die eigentliche *Umfahrung der Stadt* wird noch viele Jahre nicht gebaut werden können. Deshalb müssen Möglichkeiten gesucht werden, um die heutigen Transitverhältnisse zu verbessern.

Studien zur *Verbesserung der Verkehrsverhältnisse* folgender Knoten: Kreuzung National, Unterführung Tiergartenstraße, Kreuzung Kirchbergstraße / Tiergartenstraße (inkl. Eystraße), Sägegasse, Kreuzung Landhaus. Es handelt sich um die kritischsten Punkte. Später werden noch weitere zu prüfen sein. Studie über den *öffentlichen Verkehr*. Verbesserungsmöglichkeiten des Busnetzes (städtisch und regional) mit dem Ziel, die Stadt regional aufzuwerten. Abstimmung des Busnetzes mit der EBT. Bildung einer Arbeitsgruppe (Vertreter öffentlicher Verkehr und Polizei).

*AMP-Verkehr* aus dem Stadtbereich wegverlegen. Der AMP soll den betriebsbedingten Kreisverkehr bei Ausbau intern planen.

Großversuch: *Verkehrsordnung eines Quartiers* (nicht im Kerngebiet). Bildung von Sackgassen zur Transitverhinderung. Einbahnsysteme. Reine Wohnstraßen (bis 200 m Länge) nach USA-Vorbild mit Fahrschikanen versehen, die nur ca. 10 bis 15 km/h erlauben.



## Studien kurzfristiger Probleme

Studie Spazierwege im *Erholungsgebiet*. Motorfahrzeugsperrren.

Studie *Fußgängersicherheit* (Sanierung einzelner Punkte, Fuß- und Radwege).

Studie über die Verkehrsverhältnisse in der *Oberstadt*. Sie wurde mittlerweile im Auftrag des Gemeinderates ausgearbeitet und diesem eingereicht.

## Objektbezogene Maßnahmen

*Geschwindigkeitsbeschränkung* auf 40 km/h im ganzen Kerngebiet (Oberstadt, Unterstadt, Bahnhofquartier).

Kreisverkehr an der *Landhauskreuzung*. Fahrrihtung auf dem Ast bei Garage Blatter nur Richtung Nord-Süd, auf dem Ast bei Schreinerei Werthmüller nur Richtung Süd-Nord. Einmündung Waldeggweg beim Landhaus schließen.

Güterumschlag für *Behindertenzentrum* nur über Heimiswilstraße-Bürgergasse. Kein Transit Richtung Süd durch Schloßmatt.

Linksabbiegen beim *Amarillo-Discount* verbieten.

*AMP-Zufahrt* über Einschlagweg-Grunerstraße-Heimiswilstraße aufwerten.

Achse Freischütz-Bernstraße-Schmiedenrain sperren.

Großversuch *Altstadt autofrei*. Der Versuch soll denselben Zustand herstellen, wie er mit einem Parkhaus im Bereich der Altstadt bestünde, also die Erreichbarkeit der Altstadt als Einkaufszentrum nicht verschlechtern. Diese Bedingungen können erfüllt werden, wenn während der Versuchszeiten die Technikumstraße (Technikum bis und mit Staldenring und -brücke), die Bernstraße (Strecke Freischütz-Waisenhaus-Schmiedenrain) und die Fläche hinter dem Kornhaus als reine Parkräume benützt werden.

## B

Verkehr muß geplant werden. Nur solange er im Stadium der Kuhweglein steckte, «ergab er sich». Heute ist es nötig, zu überlegen, wie der beste Weg von Punkt A nach Punkt B führen soll. Siedlung und Verkehr müssen zusammenspielen. Je dichter die Siedlung, desto größer ist die Wechselwirkung.

Bei der Verkehrsplanung einer vollentwickelten Stadt wie Burgdorf geht es weniger darum, das Verkehrsnetz noch weiter auszubauen. Je mehr Straßen wir bauen, desto mehr Verkehr werden wir haben. Und zwar handelt es sich dabei vor allem um Bewegungen, die für das wirtschaftliche Leben der Stadt nicht ausschlaggebend sind. Deshalb soll unsere Planung darauf abzielen, vor-

wiegend mit organisatorischen Maßnahmen das Verkehrsgeschehen so zu lenken, daß die Arbeits-, Einkaufs- und Erholungsorte der Innenstadt gut erschlossen bleiben, aber ohne die oben erwähnten Störungen.

Die Verkehrsplanung ist demnach nicht das, was viele zu befürchten scheinen, eine vielfarbige Futurologie für das 21. Jahrhundert, die wahrscheinlich nie wirklich wird und von der jedenfalls für unsere Generation nichts abfällt. Die Ziele unserer Planung sind anders und viel einfacher. Sie will mit möglichst einfachen Maßnahmen und wenig Steuermitteln das *heutige* städtische Leben vor Gefahren, Lärm und Luftverschmutzung besser schützen. Das wird für den Einzelnen etliche Beschränkungen bringen (Fußgängerzonen usw.), die ihm aber als Glied der Allgemeinheit wieder zugute kommen werden.

Beeinträchtigt wird das Wohlbefinden des Bürgers vor allem durch den Motorfahrzeugverkehr, aber gerade von ihm leben die städtischen Zentren. In diesem Teufelskreis stehen alle unsere Städte, besonders Burgdorf inmitten seiner Einzelhof-Landschaft, die mit öffentlichem Verkehr kaum zu tragbaren Kosten erschlossen werden könnte. Wenn wir also mit dem Motorfahrzeug leben müssen, dann sollte das nicht in einer derart brutalen Schicksalsgemeinschaft sein.

Wir werden deshalb Wege finden müssen, um diesen Konflikt zu lösen. Es sind einerseits Sofortmaßnahmen möglich, die rasch Besserung schaffen, andererseits muß aber verhindert werden, daß die beiden Altstadtquartiere weniger gut erreicht werden können. Das ruft einer andern Parkordnung: anstatt die Autofahrer in der Stadt herumfahren und Parkplätze suchen zu lassen, müssen wir die Parkplätze irgendwo an einem oder mehreren Punkten zusammenfassen und mit einer vom Fußgänger getrennten Zufahrt versehen.

Neben dem innerstädtischen Verkehr ist der Transit das zweite Hauptproblem der eigentlichen Stadt. Es ist vorgesehen, die Stadt einmal westlich zu umfahren (AZUE), um das Emmental besser mit der Nationalstraße zu verbinden. Aber abgesehen davon, daß dadurch die wertvolle Erholungslandschaft Schönenbühli/Wallensteintäli stark geschädigt würde, kostet die AZUE außerordentlich viel. Sie gerät damit auch in die Nähe der erwähnten Futurologien, weshalb es gilt, ebenfalls für den Transit rasch wirksame, billigere Zwischenlösungen zu suchen.

Für den weiteren Stadtbereich und die nahen Erholungsgebiete sind zwei weitere Probleme zu lösen. Einmal ist ein Fußgänger- und Fahrradwegnetz notwendig, dann muß der Motorfahrzeugverkehr auf Wald- und Feldwegen auf den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr beschränkt werden.

Soweit einige Hinweise auf die Ziele des Fachausschusses 4. Er will, im offe-



nen Dialog mit der Bevölkerung und den interessierten Behörden, ein Verkehrskonzept erarbeiten, das dem Stadt- und Gemeinderat helfen soll, ihre laufenden Entscheide in Kenntnis der Probleme, der Bedürfnisse und der Auswirkungen von Maßnahmen zu treffen. Deren Ziel kann nur sein, das urbane Leben, das städtische Wohlbefinden zu fördern.

Franz Aebi und Peter Trachsel

A

## *Versorgung und Entsorgung*

### *Versorgung*

#### Elektrizität

Kontaktaufnahme mit der Gemeinde Oberburg für die Erschließung des *Bahnhof-Quartiers Oberburg* mit Elektrizität. Hierbei muß auf das nördlich der Butterzentrale geplante Unterwerk Rücksicht genommen werden. Da die Anspeisung dieses Unterwerkes sicher durch die BKW erfolgen wird, müssen demnach Dreieckverhandlungen Burgdorf - Oberburg - Bernische Kraftwerke AG geführt werden.

Kontaktaufnahme mit der Gemeinde Kirchberg für die weitere Erschließung der *Gebiete Ey und Wangele*. Hierbei geht es darum, die Wohnbautätigkeit der Gemeinde Kirchberg in den genannten Gebieten mit den Interessen der Stadt Burgdorf bzw. der Industriellen Betriebe in Einklang zu bringen.

Ausarbeitung eines Erschließungskonzeptes für die *Industriezone Buechmatt*. Nur so kann der aus Gründen der Versorgungssicherheit geforderte Ring-schluß erreicht werden.

Ausarbeitung eines *Energiekonzeptes*, um die Infrastrukturkosten möglichst niedrig halten zu können. Es müssen klare Zonen ausgeschieden werden, in denen für Heizzwecke Elektrizität zur Verfügung gestellt werden kann.

#### Gas

Aufnahme von Verhandlungen mit den von der Gasversorgung Burgdorf versorgten Gemeinden zwecks Beteiligung derselben an der *Defizitdeckung*.

Ausarbeitung eines Erschließungskonzeptes für die *Industriezone Buechmatt*.

Ausarbeitung eines *Energiekonzeptes*, um die *Infrastrukturkosten* möglichst niedrig halten zu können. Es müssen Zonen ausgeschieden werden, in denen für Heizzwecke Erdgas zur Verfügung gestellt werden kann. Im Hinblick auf Energieeinsparungen sollen die Wärmedurchgangswerte bei Neubauten her-

abgesetzt werden. Hierzu müssten verbindliche Vorschriften erlassen werden, z. B. ein k-Wert von  $0,4 \text{ kcal/m}^3\text{h}^\circ\text{C}$ .

Studium der rechtlichen Möglichkeiten, in bestimmten Bauzonen den *Zwang zur Benützung von Erdgas* zu Heizzwecken einführen zu können.

Studium eines *Fernheiz-Konzeptes*, bei welchem in einer ersten Ausbauphase mit Erdgas / Oel betriebene Quartier-Heizzentralen erstellt würden. In einer zweiten Ausbaustufe wären dann diese Quartier-Heizzentralen in eine «Städtische Fernheizung» zu integrieren.

## Wasser

Zusammenarbeit mit der Gemeinde Oberburg im Zusammenhang mit dem Bau eines zweiten *Grundwasserpumpwerkes im Oberburgschachen*.

Untersuchungen über die Auswirkungen auf die Grundwassergewinnung durch die *Absenkung der Kleinen Emme*.

Erarbeiten eines Konzeptes zur Entnahme von *Grundwasser für Wärmepumpen*.

Ausarbeitung eines Erschließungskonzeptes für die *Industriezone Buechmatt*. Prüfung eines *Zusammenschlusses* verschiedener Wasserversorgungen im unteren Emmental zwecks Beschaffung und Transport von Trink- und Brauchwasser (Wasserverbund).

## Fernheizung

Ausarbeitung einer Studie zur eventuellen Einführung einer *städtischen Fernheizung*.

## Entsorgung

### Administrative Maßnahmen

Bei der Projektierung von *neuen Kanalisationssträngen* sind die Berechnungsannahmen (Einzugsgebiet, Zonen etc.) durch den projektierenden Ingenieur in Zusammenarbeit mit der Stadtplanung zu überprüfen. Mit dieser Maßnahme können kostspielige Fehlinvestitionen vermieden werden.

Die Arbeiten für die genaue und systematische Erhebung der *noch nicht an die ARA angeschlossenen Gebiete* sind möglichst rasch voranzutreiben.

Die Vorarbeiten für die *Ueberarbeitung des GKP* müssen in Angriff genom-

men werden. Den modernen Berechnungsmethoden mit Computern ist dabei Beachtung zu schenken.

### Objektbezogene Maßnahmen

Als erstes gilt es sicher, die *noch nicht an die ARA angeschlossenen Gebiete* zu sanieren. Das bedingt in erster Linie die Erstellung der folgenden Abwasseranlagen:

Kanalisation Strang «S»

Korrektion Kleine Emme und Oberburgbach

Diese beiden Bauwerke sind Vorbedingung für den Anschluß und das Funktionieren von weiteren, sehr wichtigen Kanalisationen:

Kanalisation Bernstraße

Anschlußkanal Meiefeld

Kanalisation Strang «H»

Kanalisation Lochbach

Unabhängig erstellt werden können die Kanalisationen Lorraine, Alter Markt, Schwimmbad, Frommgut und der Regenauslaß Schmiedenrain.

Aus dieser Zusammenstellung ersieht man, daß die Kanalisation Strang «S» und die Korrektion Kleine Emme und Oberburgbach möglichst rasch ausgeführt werden müssen.

### B

Die dringende Notwendigkeit einer vernünftigen Planung zeigt sich auch im Fachbereich Ver- und Entsorgung sehr deutlich. Wenn wir bedenken, daß 1919 im Gebiet des Burgdorfeschachens ein erstes Grundwasserpumpwerk in Betrieb genommen wurde, welchem im Laufe der Jahre weitere Fassungsanlagen folgten, und daß heute bereits im Gebiet des Oberburgschachens weitere Fassungsmöglichkeiten vorhanden sind, so erkennen wir, daß die zuständigen Stellen die Trink- und Brauchwasserversorgung für die Bevölkerung der Stadt Burgdorf richtig geplant haben. Wenn dagegen im Einzugsgebiet des Grundwassers durch eine rege unkontrollierte Bautätigkeit die Zahl der Gefahrenherde zunahm, so ist dies auf eine mangelhafte Zusammenarbeit und Koordination zwischen den zuständigen Verwaltungszweigen zurückzuführen. Dies könnte gerade bei der Grundwasserversorgung erhebliche finanzielle Auswirkungen haben.

Weitere Beispiele für die Auswirkungen fehlender Planung und Koordination ließen sich auf allen Gebieten der Ver- und Entsorgung mit Leichtigkeit fin-

den. Deshalb ist trotz des sehr guten Funktionierens der Industriellen Betriebe der Stadt Burgdorf die Stadtplanung auch in diesem Bereich sehr wichtig. Wir können es uns nicht mehr leisten, durch Maßnahmen, die der eine hervorruft, den andern in die Lage zu versetzen, durch hohe Investitionen das Fehlen einer Koordination wieder gut zu machen.

Wir hoffen, in Zusammenarbeit mit den anderen Organen der Stadtplanung durch Koordination und Nutzen-Kosten-Analysen die vorhandenen Mittel dort einsetzen zu können, wo sich dies aufgrund einer vernünftigen Planung als sinnvoll erweist. Ziel wird sein, durch haushälterischen Einsatz der zur Verfügung stehenden Energien die Versorgung und Entsorgung der Stadt Burgdorf für die Zukunft zu gewährleisten.

Mit dem Fortschreiten der Planungsarbeiten wird es sich zeigen, ob auf Grund der Situation im Energiesektor mit der Projektierung einer Fernheizung begonnen werden soll. Dabei wäre es denkbar, daß zunächst mit Erdgas / Oel befeuerte Quartierheizzentralen errichtet würden. Später ließen sie sich an ein übergeordnetes Fernheiznetz anschließen.

Auf dem Gebiet der Entsorgung wird es eine der wichtigsten Aufgaben sein, für die Ueberarbeitung des generellen Kanalisationsprojekts (GKP) von Anfang an mit Hilfe des Computers neueste Berechnungsmethoden anzuwenden. Abschließend sei folgendes bemerkt: Nur durch gegenseitiges Vertrauen aller an der Planung der Stadt Burgdorf Beteiligten kann diese Arbeit zur Befriedigung der Bevölkerung durchgeführt werden.

Max Widmer

## Organisation und Recht

### A

Auftrag der Stadtplanungskommission (SPK) bezügl. Organisation und Recht

Der Auftrag der SPK, eine *Gesamtplanung* zu erstellen, beinhaltet für das Gebiet des Fachausschusses 6, daß sich diese mit allen damit zusammenhängenden Organisations- und Rechtsfragen befaßt.

### Orientierung und Vernehmlassung der SPK

Damit die SPK ihre Aufgabe ordnungsgemäß durchführen kann, ist sie vom Gemeinderat über alle wesentlichen, ihre Arbeit tangierenden Probleme laufend und vor diesbezüglichen Entscheidungen *zu orientieren* und allenfalls *zur Vernehmlassung einzuladen*. Es betrifft dies insbesondere die im Gang

befindlichen Revisionen der Gemeindeordnung, der Bauordnung, Altstadt-bauordnung etc.

Notwendig ist auch die laufende Orientierung über Landkäufe und -verkäufe durch die Stadt, Baulandumlegungen wie überhaupt alle Bau-, Planungs-, Rechts- und Organisationsfragen, die *grundsätzlichen Charakter* haben und mit der Stadtplanung in Zusammenhang stehen.

#### Organigramm der ganzen Stadtverwaltung

Der Fachausschuß 6 hat ein provisorisches *Gesamtorganigramm* über Behörden und Verwaltung aufgenommen. Dieses ist als Basis für die Arbeit in den folgenden Phasen zu vervollständigen.

#### Kartothek von Verträgen und Vereinbarungen

Ab sofort soll über alle Verträge und Vereinbarungen eine *Kartothek* mit Inhaltsangaben der wichtigsten Punkte geführt werden. Ausführung z. B. mit Randlochkarten, um die Ausscheidung nach verschiedenen Kriterien zu vereinfachen. Ferner sollen alle früheren Verträge und Vereinbarungen aufgenommen werden, die von Bedeutung sind.

#### B

Der Auftrag der Stadtplanungskommission besteht in der Durchführung einer umfassenden Planung der Zukunft unserer Stadt. Er beschränkt sich also nicht darauf, die bestehende Bauordnung mit zugehörigem Zonenplan an das neue kantonale Baugesetz 1970 anzupassen. Es geht vielmehr darum, alle Entwicklungsgrundlagen und -möglichkeiten zu untersuchen und darauf eine mittel- und langfristige Planung aufzubauen. Recht und Organisation sind, nebst anderen Einflußgrößen, wichtige Planungsgrundlagen. Einmal muß die neue Planung den geltenden Gesetzen, Verordnungen, Reglementen usw. entsprechen, sie muß aber auch durchführbar, d. h. organisierbar sein. Aufgabe des Fachausschusses 6 «Recht und Organisation» ist es, die Stadtplanungskommission und die anderen Fachausschüsse während der Planung in den einschlägigen Fragen zu beraten und die Durchführbarkeit der Planungsideen in rechtlicher und organisatorischer Form zu prüfen. Weitere Aufgabe wird es sein, für die Einführung der geplanten Ideen die rechtlichen und organisatorischen Voraussetzungen zu schaffen. Der Fachausschuß 6 arbeitet dabei eng mit anderen Kommissionen zusammen, die ähnliche Ziele verfolgen, wie die Reglementsrevisionskommission und die stadträtliche Spezialkommission zur Vor-

bereitung einer Vorlage über die Vermehrung der hauptamtlichen Gemeinderatsmandate. Neben diesen sozusagen obligatorischen Aufgaben des Fachausschusses 6 fühlt er sich auch dafür verantwortlich, wenn nötig darauf einzuwirken, daß die Planung auf dem realen Boden verbleibt. Desgleichen wird er, wo nötig und möglich, Alternativen fordern, damit die Planungsgrundlagen möglichst vielen Entwicklungsrichtungen der Stadt dienen können und so auch eine lange Lebenserwartung haben.

Die Bestrebungen des Fachausschusses 6 und der Stadtplanungskommission werden tiefgreifende Veränderungen in der Stadtverwaltung bringen. Dabei werden folgende Ziele angestrebt:

Klare Trennung zwischen Regierungs- und Verwaltungsfunktion

Einfache Gestaltung der inneren Gliederung

Klare Aufgaben- und Kompetenzverteilung

Klare Regelung der Arbeits- und Informationsabläufe

Pflichtenhefte usw.

Diese große Arbeit muß unter Mitwirkung der Behörden und Chefbeamten mit Hilfe eines auswärtigen Organisationsspezialisten ausgeführt werden.

Robert Schächli

## NACHWEISE

### *Verzeichnis der Verfasser in der Reihenfolge ihrer Beiträge*

Klaus Eichenberger, Präsident der Stadtplanungskommission

Hans-Urs Haldemann, Stadtplaner

Ulrich Stucky, technischer Planungsleiter

Robert Feldmann, Präsident des Fachausschusses «Bevölkerung, Wirtschaft, Finanzen»

Walter Brantschen, Präsident des Fachausschusses «Öffentliche Bauten und Anlagen, Landschaft»

Franz Aebi, Präsident des Fachausschusses «Verkehr»

Peter Trachsel, Vizepräsident des Fachausschusses «Verkehr»

Max Widmer, Präsident des Fachausschusses «Ver- und Entsorgung»

Robert Schächli, Präsident des Fachausschusses «Organisation und Recht»

### *Textnachweis*

Die Ergebnisse der Bestandesaufnahme wurden in zwei verschiedenen Werken festgehalten:



## 1. Bestandesaufnahme

Band I: Bevölkerung, Wirtschaft, Finanzen, Recht und Organisation

Band II: Siedlung, Städtebau, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen, Verkehr

Band III: Versorgung, Entsorgung

In diesen drei Bänden wurde das gesamte Inventarisationsmaterial so dargestellt, daß es den kantonalen, regionalen und städtischen Amtsstellen und den an der Planung unmittelbar beteiligten Kommissionen und Ausschüssen als detaillierte Dokumentation und Nachschlagewerk dient.

## 2. Gesamtbericht

Historische Entwicklung, Kurzfassung der Bestandesaufnahme, Entwicklungsmöglichkeiten, Uebergang zur Planungsphase II, Sofortmaßnahmen  
Dieser Gesamtbericht ist für einen weiteren Kreis von Behördemitgliedern und für die Öffentlichkeit bestimmt. Er kann auf dem Stadtplanungsamt gegen einen Unkostenbeitrag bezogen werden.

Die hier publizierten Texte, soweit sie nicht für diesen Beitrag verfaßt wurden, finden sich an folgenden Stellen:

Die historische Entwicklung aus der Sicht des Planers:

Gesamtbericht S. 2 ff.

Steuerfaktoren für die Entwicklung der Stadt:

Bestandesaufnahme (BA), Band II, S. 107 ff.

Ausbaugrad der Wohnungen: BA, Band II, S. 120 ff.

Oeffentliche und private Dienstleistungen: BA, Band II, S. 128 ff.

Interessenvertretung und Marketing der Geschäfte: BA, Band I, S. 52 ff.

Sofortmaßnahmen: Gesamtbericht S. 131 ff.