Zeitschrift: Burgdorfer Jahrbuch

Herausgeber: Verein Burgdorfer Jahrbuch

Band: 56 (1989)

Artikel: Bahnhofquartier : vom Handels-, Gewerbe- und Industriegebiet zur Innenstadt

Autor: Heiniger, Christian

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1076058

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: 11.12.2025

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

Bahnhofquartier – vom Handels-, Gewerbe- und Industriegebiet zur Innenstadt

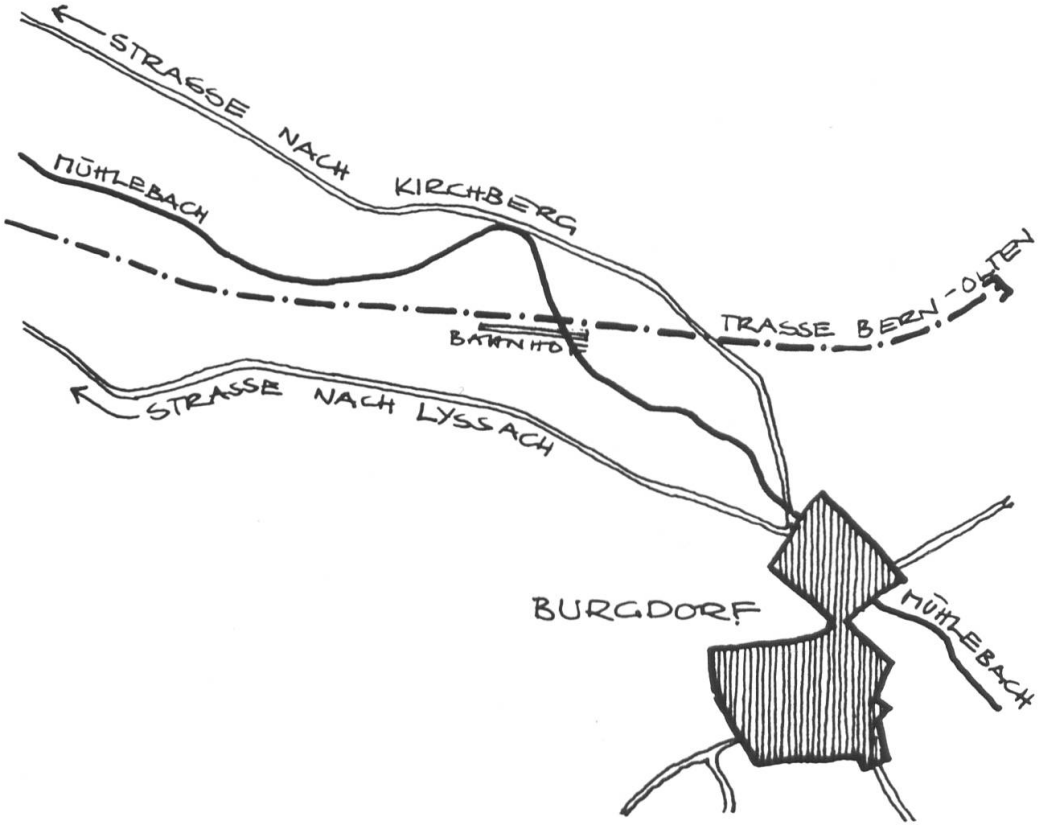
Christian Heiniger

Bautätigkeit ausserhalb der Altstadt ab 1800

Während mehr als fünfhundert Jahren beschränkt sich die Bautätigkeit weitgehend auf bauliche Verdichtung innerhalb der Stadtmauern. Erst mit der nach 1800 einsetzenden gewerblichen und industriellen Entwicklung wird der Rahmen der historischen Stadt endgültig gesprengt. Dem Zeitgeist entsprechend werden im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts auch die sichtbaren Begrenzungen der alten Stadt, die überflüssig gewordenen Stadtbefestigungen, abgebrochen.
Für die gewerblich-industrielle Nutzung mussten zu dieser Zeit zwei Voraussetzungen erfüllt sein: die Erschliessung durch Strassen und Wasserkraft. Das vom Mühlebach durchquerte ebene Gebiet zwischen den beiden Ausfallstrassen Kirchbergstrasse und Lyssachstrasse erfüllte beide Voraussetzungen.

Situierung der Bahnlinie und des Bahnhofs

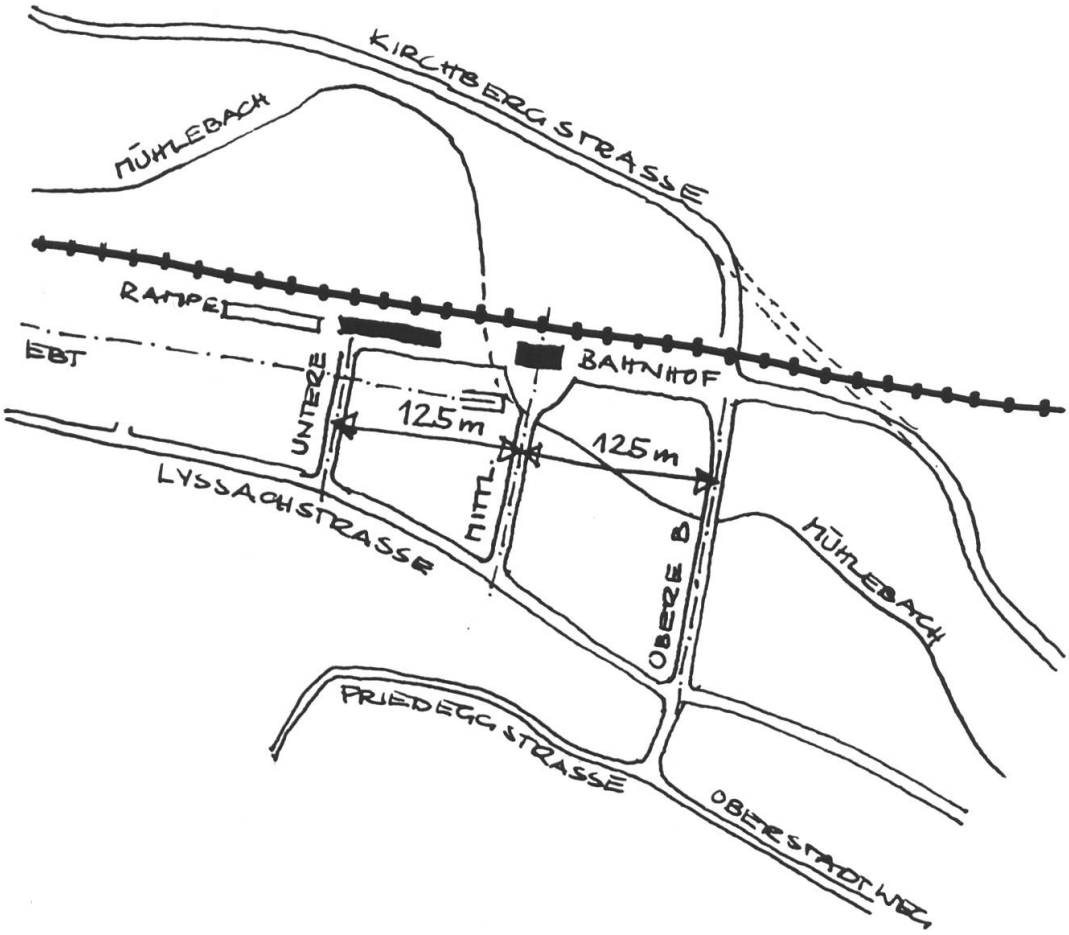
Mit der Eisenbahnerschliessung konnten die Standortvoraussetzungen für Industrie- und Gewerbebetriebe noch entscheidend verbessert werden. Es war deshalb naheliegend, die neue Bahnlinie Olten–Bern mitten durch das mit Wasserkraft erschlossene Gebiet zwischen der Lyssach- und der Kirchbergstrasse zu führen. Die Lage der 1857 eröffneten Bahnlinie gewährleistete sowohl die Bedienung des südlich als auch des nördlich angrenzenden Gebietes (vgl. Skizze 1).



Skizze 1: Situierung der Bahnlinie Bern–Olten.

Die Bahnhofstrassen südlich der Bahnlinie

Die gradlinig verlaufende Bahnlinie erlaubte eine wirtschaftliche Baulanderschliessung mit drei senkrecht zur Bahnlinie angeordneten Bahnhofstrassen mit einem auf die gewerblich-industrielle Nutzung abgestimmten Abstand der Strassen von 125 m (vgl. Skizze 2).
Die Lage der 1861 erstellten oberen Bahnhofstrasse wurde durch den Bahnübergang der Kirchbergstrasse und den Anschlusspunkt des Mergelegässlis (heute Friedeggstrasse) und des Friedhofweges (heute Oberstadtweg) an die Lyssachstrasse bestimmt. Die 1862 realisierte untere Bahnhofstrasse bildete bis zum Bau der Emmentalbahn die direkte Zufahrt zum Güterverladebereich. Die Achse der erst 1877 gebauten mittleren Bahnhofstrasse wurde auf das Hauptportal des Bahnhofgebäudes ausgerichtet.



Skizze 2: Quartierplanung mit drei parallelen Bahnhofstrassen.

Die Anlage der Emmentalbahn südlich der Olten–Bern-Linie (bis 1871 nach Langnau und bis 1875 nach Solothurn) reduzierte die Bautiefe zur Lyssachstrasse empfindlich und liess die untere Bahnhofstrasse bedeutungslos werden. Die mittlere und die obere Bahnhofstrasse wurden dagegen zum Rückgrat der städtebaulichen Struktur.
Zwischen Bahnlinie und Kirchbergstrasse unterblieben öffentliche Strassenerschliessungsmassnahmen.

Bauliche Gestaltung und Alignemente

Mit der starken Bautätigkeit in der Umgebung des Bahnhofs entstanden auch markante Bauten, die das Stadtbild auch heute noch entscheidend bestimmen: so z. B. die Villa Schlössli Schmid 1870, das Restaurant

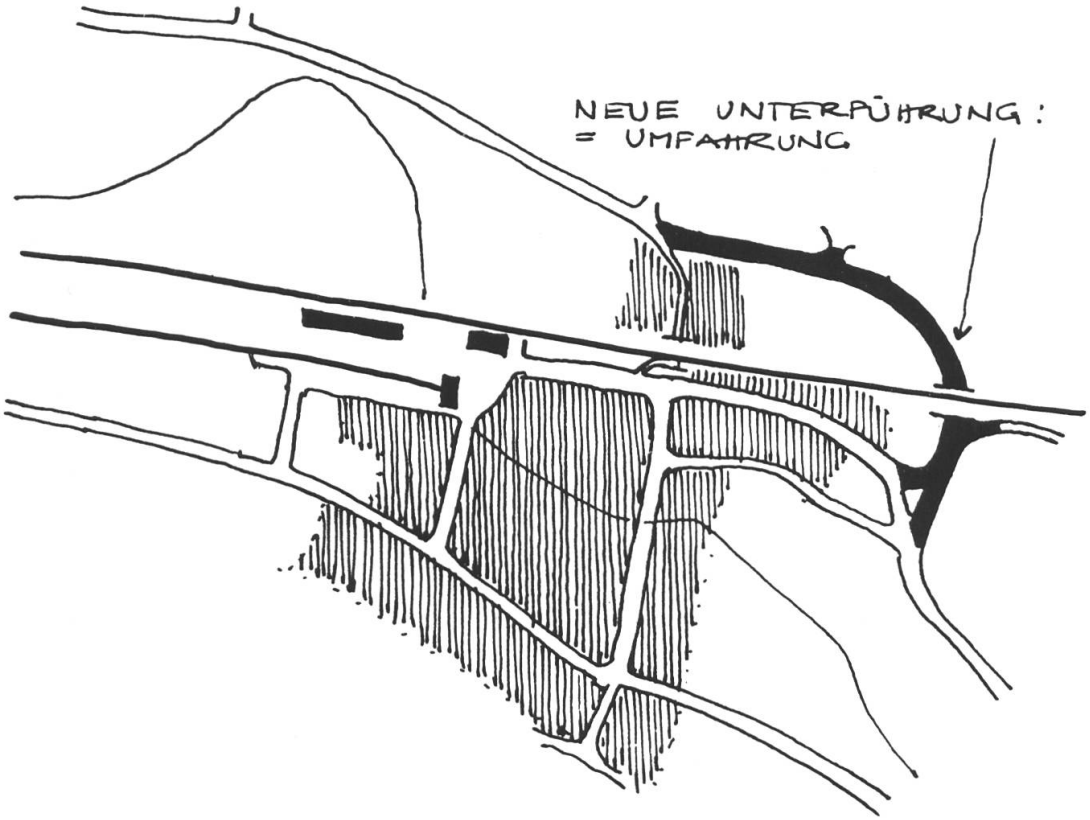
Bahnhof 1882, die Kantonalbank 1916, das Geschäftshaus Uhlmann 1914, die Hauptpost 1925.
Nur die Bauten entlang der mittleren und oberen Bahnhofstrasse folgen einem strengen Alignement. Der Abstand der Hauptfassaden wurde mit der Anlage der Strassen – unabhängig von der Strassenbreite – auf rund 17,60 m festgelegt.

Eine Umfahrung für den Durchgangsverkehr

Bei einem Verkehrsaufkommen von 300 bis 400 Fahrzeugen pro Tag beschloss 1939 die Stadt Burgdorf die Realisierung einer Unterführung anstelle des Bahnübergangs am Ende der oberen Bahnhofstrasse. Der Bau diente der Arbeitsbeschaffung. Der Kanton lehnte Beiträge ab, weil er die Unterführung als unnötig betrachtete. Das Strassenstück im Bereich der Unterführung ist deshalb heute noch im Eigentum der Stadt.
Ein sorgfältiges Variantenstudium führte damals zum glücklichen Entscheid, die neue Unterführung nicht beim alten Bahnübergang, sondern 200 m östlich davon zu realisieren. Der mittlerweile auf über 15000 Fahrzeuge pro Tag angestiegene Verkehr führt deshalb heute nicht mitten durchs Bahnhofquartier, sondern verläuft zwischen Bahnhofquartier und angrenzendem Gysnauquartier (vgl. Sizze 3).

Nutzungsänderung seit den fünfziger Jahren: Verkaufsgeschäfte

Bis nach dem Zweiten Weltkrieg bleibt die Altstadt hinsichtlich innerstädtischer Nutzung ohne Konkurrenz. Es ist auch selbstverständlich, dass das erste Warenhaus (Kaufhaus Strauss) in der Oberstadt entsteht. Erst in den fünfziger Jahren zeichnet sich im Gebiet südlich des Bahnhofs eine Nutzungsänderung ab. Anstelle von Gewerbe- und Industriebetrieben und von Handelsgeschäften entstehen zunehmend Verkaufsgeschäfte. Die Grossverteiler Coop und Migros wählen ihren Standort im Bahnhofquartier.
Die Entwicklung wird begünstigt durch die Lage des Bahnhofs, die auf den Bahnhof ausgerichteten öffentlichen Buslinien und durch günstige Voraussetzungen für den motorisierten Privatverkehr. Die im Vergleich



Skizze 3: Umfahrung des Bahnhofquartiers mit der neuen Unterführung.

zur Altstadt grossen Bautiefen und die teilweise offene Bauweise erlauben die Realisierung von grösseren Parkierungsflächen für Personenwagen.

Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor

Die Arbeitsplatzentwicklung der Stadt Burgdorf in den vergangenen 20 Jahren ist gekennzeichnet durch einen starken Rückgang der Zahl der Arbeitsplätze in Industrie und Gewerbe und durch einen noch stärkeren Anstieg der Arbeitsplätze im gesamten Dienstleistungsbereich. Ein erheblicher Teil der neuen Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor ist im Bahnhofquartier entstanden. Es scheint, dass die Attraktivität des Bahnhofquartiers für Arbeitsplätze im Dienstleistungsbereich ständig zunimmt.

Das Bahnhofquartier ist damit zu einem Teil der Burgdorfer Innenstadt geworden. Gleichzeitig ist eine ausgewogene Entwicklung der ganzen Innenstadt – Altstadt und Bahnhofquartier – zu einer vorrangigen öffentlichen Aufgabe geworden.

Lenkung der baulichen Entwicklung

Mit dem Zonenplan von 1960 wurden für das Geschäftsgebiet südlich der Bahnlinie Geschäftszonen festgelegt. In diesen Geschäftsgebieten gilt die fakultativ geschlossene Bauweise, d. h. in gegenseitigem Einverständnis können Nachbarn bis an die gemeinsame Grenze bauen. In den angrenzenden Wohn- und Industriezonen gilt die offene Bauweise.
Die Überlegungen, die zum Zonenplan 1960 geführt haben, sind heute noch gültig. Die Nutzungsvorschriften müssen jedoch der veränderten Situation angepasst werden. Aus politischen und städtebaulichen Gründen sollen überarbeitete Nutzungsvorschriften vor allem auf eine ausgewogene Entwicklung der gesamten Innenstadt – Bahnhofquartier und Altstadt – ausgerichtet sein.
Die kantonalen Baugesetze von 1970 und von 1986 haben die notwendigen gesetzlichen Grundlagen geschaffen, um neben der Lenkung der baulichen Nutzung auch auf die Verkehrserschliessung und in begrenztem Umfang auf die Quartiergestaltung Einfluss zu nehmen.

Klärung und Verbesserung der Stadtstruktur und der gestalterischen Ordnung

Ein Hauptziel der Stadt- und Quartierplanung ist die Klärung und Verbesserung der Stadt- und Quartierstruktur unter Berücksichtigung der vorhandenen «traces urbaines», der vorhandenen «Siedlungsspuren».
Die Altstadt weist ein engmaschiges Gassennetz mit klarer Hierarchie auf und verfügt dank der früheren Ausfallstrassen und -wege über vielfältige und direkte Verbindungen zu den angrenzenden Quartieren und in die weitere Umgebung. Die Erschliessung des Bahnhofquartiers beruht z. T. immer noch auf der vorbestandenen landwirtschaftlichen

und anschliessenden stark gewerblich-industriell ausgerichteten Nutzung. Eine bessere innere Erschliessung und die Verknüpfung mit den angrenzenden Quartieren gehören deshalb ebenso zu den Planungsmassnahmen wie die Vereinfachung und Beschränkung der Verkehrsflächen für den motorisierten Verkehr.
In der Altstadt ordnen sich die privaten Bauten der Häuserzeile unter und sind eindeutig auf den durchgehenden Strassenraum ausgerichtet. Wenige öffentliche Bauten und Anlagen stehen an bevorzugter Stelle des altstädtischen Gefüges, zum Beispiel die Kirche, die Kapelle des niederen Spitals (bis vor kurzem als Schlachthaus genutzt) oder die Brüder Schnell-Terrasse. Im Bahnhofquartier erschwert der Strassenabstand von 125 m eine eindeutige Zuordnung der Bauten zum gemeinsamen Strassenraum. Bauten im rückwärtigen Bereich liegen bereits «abseits».
Auch die Voraussetzungen für eine ablesbare gestalterische Ordnung sind im Bahnhofquartier weniger günstig als in der Altstadt. Während die Mehrzahl der Bauten in der Altstadt in einer Zeit entstanden sind, als der Einordnung in die gebaute Umgebung und der architektonischen Gestaltung mehr Bedeutung beigemessen wurde als heute, hat sich das Bild des Bahnhofquartiers in den Nachkriegsjahrzehnten unter dem Einfluss des städtebaulichen Funktionalismus stark verändert, wobei die ökonomischen Gesichtspunkte gegenüber formalen Belangen oft Vorrang hatten.
Da Änderungen der Stadtstruktur in der Regel nur im Zuge starker baulicher Verdichtung möglich sind, ist der Planungsspielraum im Bahnhofquartier recht eng. Immerhin führen die mit dem Wandel zur Innenstadt verbundenen neuen Nutzungsbedürfnisse zu baulichen Änderungen, die eine Verbesserung der inneren Erschliessung und Verknüpfung mit den angrenzenden Gebieten in unerwartetem Ausmass erlauben.

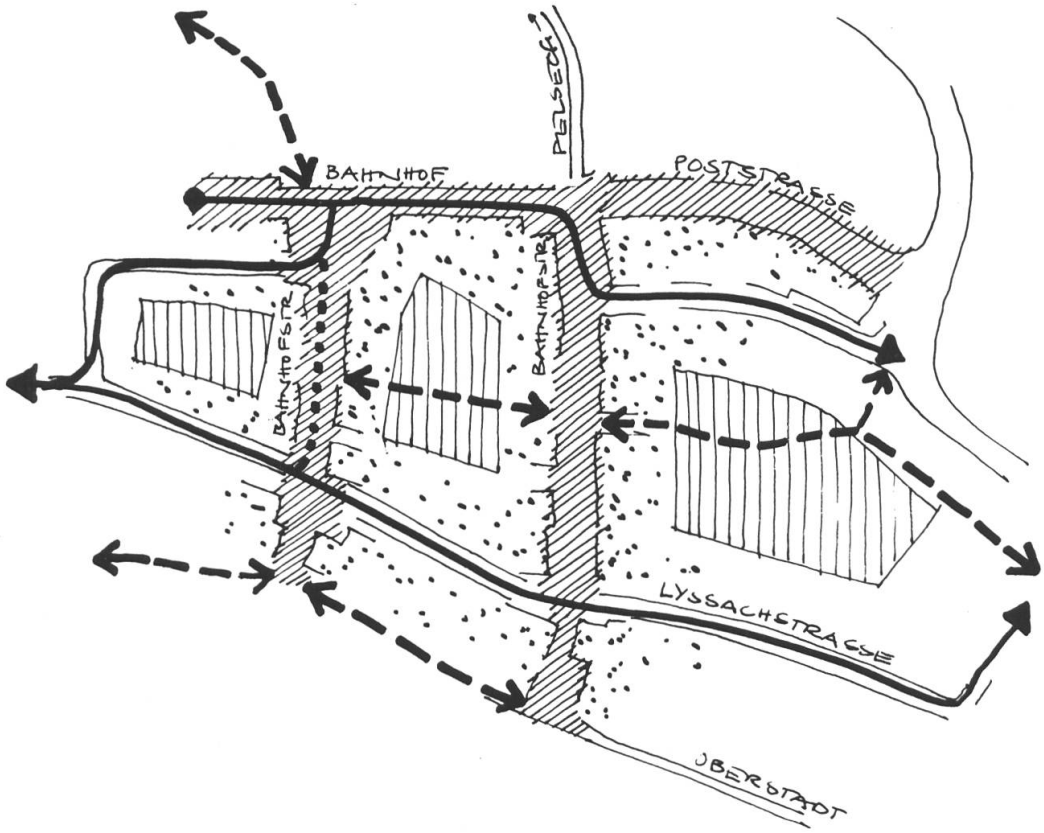
Der städtebauliche Bestand des Bahnhofquartiers

Zum städtebaulichen Bestand im Bahnhofquartier gehören unter anderem:
- die parallel verlaufenden Bahnhofstrassen (mittlere und obere Bahnhofstrasse)

Skizze 4: Lage der Geschäftseingänge im Jahr 1981.

- die Alignemente längs den Bahnhofstrassen
- die verschiedenen markanten, schützenswerten Bauten
- das Kanalnetz für die Wasserkraftnutzung, das quer zu den Bahnhofstrassen verläuft
- die lärmabgewandten rückwärtigen Gebiete

Die Bestandesaufnahme vor einigen Jahren hat ergeben, dass die Mehrzahl der Ladengeschäfte, die insgesamt rund 30000 m² Verkaufsfläche aufweisen, auf die Bahnhofstrassen und auf die Poststrasse ausgerichtet sind. Nur wenige Geschäfte sind der Lyssachstrasse, dem Farbweg oder der Bucherstrasse zugeordnet. Auf der obenstehenden Skizze sind die Eingänge der Geschäfte mit einem Pfeil dargestellt (vgl. Skizze 4).



Skizze 5: Das städtebauliche Konzept für das Bahnhofquartier.

Schlussfolgerungen und Konzept

Aus dem Bestand wurde unter Berücksichtigung der voraussichtlichen baulichen Veränderungen ein einfaches Konzept für das Bahnhofquartier mit folgenden Elementen erarbeitet (vgl. Sizze 5):

- neue Verkaufsgeschäfte, insbesondere (kleinere) Einkaufszentren, sind auf die Bahnhofstrassen und die Poststrasse auszurichten, die zunehmend die Funktion der Hauptgeschäftsstrassen übernehmen
- für die rückwärtigen Gebiete wird ein hoher Wohnnutzungsanteil festgelegt
- eine im Stadtrat verlangte Begrenzung der Verkaufsfläche von Einkaufszentren auf 2000 m² und der vorerwähnte Wohnnutzungsanteil verhindern eine einseitige Entwicklung des Bahnhofquartiers zulasten der Altstadt

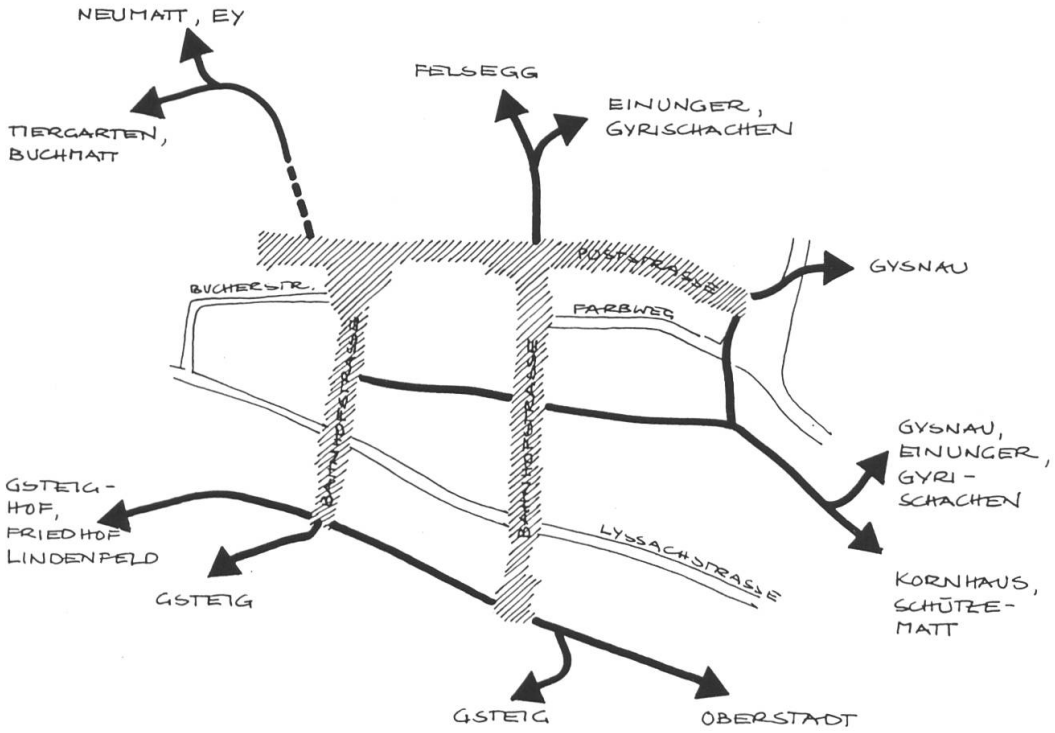
- die Quartiererschliessung für den motorisierten Verkehr erfolgt über die Lyssachstrasse und über den Farbweg sowie zu einem späteren Zeitpunkt, spätestens wenn die EBT-Geleise zum SBB-Trassee verlegt worden sind, auch über die Bucherstrasse
- die mittlere Bahnhofstrasse wird mit einer neuen Bahnunterführung mit den Quartieren nördlich der Bahnlinie verbunden, nach Süden über die Lyssachstrasse verlängert und mit den Gebieten südwestlich des Bahnhofquartiers verbunden
- zwischen den Bahnhofstrassen und zum Kornhausquartier werden – soweit möglich in Verbindung mit dem Kanalnetz – neue Querverbindungen für Velofahrer und Fussgänger vorgesehen.

Bauvorschriften für die Nutzung

Die Verhinderung übersetzter Nutzung auf einzelnen Parzellen, die Begrenzung der Verkaufsfläche von Einkaufszentren, die Abgrenzung der Gebiete offener und teilweise geschlossener Bauweise und die verbindliche Regelung von Wohnnutzungsanteilen bedingen den Erlass von Bauvorschriften. Für das Bahnhofquartier ist deshalb der Erlass eines Überbauungsplanes und von Überbauungsvorschriften für die Nutzung vorbereitet und bereits öffentlich aufgelegt worden.
Mit der Beschränkung der Gebäudehöhe und der Geschosszahl soll auch eine bessere Einordnung in den Strassenraum gefördert werden. Gebiete, für die zwar Änderungen voraussehbar sind, die aber im Interesse der Öffentlichkeit und der Grundeigentümer noch nähere Planungsarbeiten erfordern, werden als Zonen mit Planungspflicht bezeichnet. Die Vorschriften legen die städtebaulichen Rahmenbedingungen für diese Gebiete fest. Voraussetzung für die Realisierung von Neubauten in diesen Gebieten ist die Durchführung von Planungsarbeiten.

Verknüpfung der Erschliessung mit den Nachbarquartieren

Erschliessung und Gestaltung werden in einer separaten Überbauungsordnung geregelt, die gleichzeitig mit den Vorschriften über die bauliche Nutzung öffentlich aufgelegt werden konnte.



Skizze 6: Die vorgesehene Verknüpfung mit Fuss- und Radwegen mit den Nachbarquartieren.

Zur Verbesserung der Erschliessungsstruktur für Fussgänger und Velofahrer werden, dem Konzept entsprechend, folgende Massnahmen vorgesehen (vgl. Skizze 6):

- neue Unterführung beim Bahnhof SBB und damit Verbindung zur Eystrasse und zum Tiergarten und in die Buchmatt
- Fuss- und Radwegverbindung von der mittleren Bahnhofstrasse entlang dem Gribiareal zum Gsteighofschulhaus und damit zum Radweg-ring
- Wegverbindung zwischen den beiden südlichen Köpfen der Bahnhofstrassen
- Fuss- und Radwegverbindung quer zu den Bahnhofstrassen zum Gotthelfgarten und zum Kornhausquartier sowie zur Polieregasse und später zum Gyrischachen
- von der Strasse getrennter Fussweg auf der Südseite der Lyssachstrasse

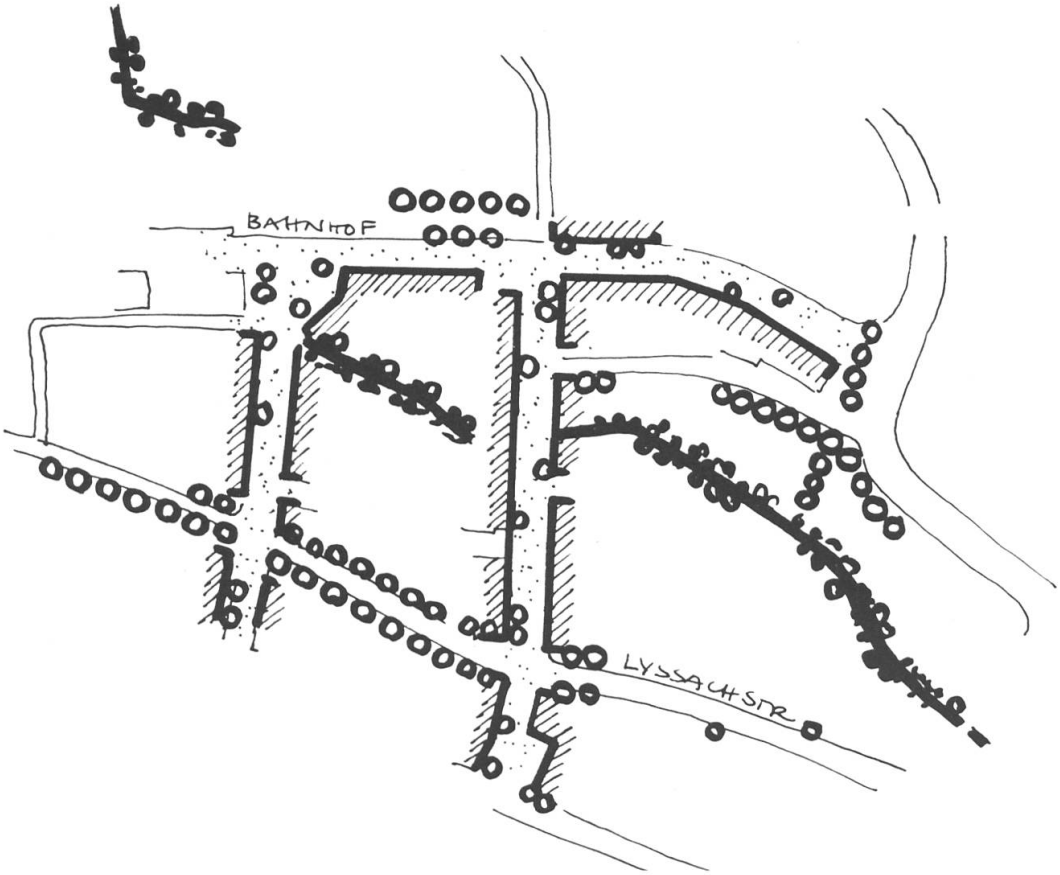
Die Parkierungsanlagen sind über den Bügel der Lyssachstrasse und über den Farbweg zu erschliessen. Öffentliche Parkierungen sind auf dem Verbandsmolkereiareal und nördlich der Bahnlinie (Park and Ride) möglich.

Quartiergestaltung

Die bestehenden Alignemente werden übernommen und ergänzt, die markanten, schützenswerten Bauten geschützt.
Unter Berücksichtigung der architektonischen Gegebenheiten wird versucht, über die Gestaltung eines durchgehenden Strassenraumes schrittweise ein sinnvolles Ganzes zu schaffen. Das setzt öffentliche Projektierungsarbeiten für den Strassenraum ebenso voraus wie die Bereitschaft der bauwilligen Grundeigentümer, einzelne Gestaltungselemente des Strassenraumes im Vorland ihrer Liegenschaften zu übernehmen. Elemente der Gestaltung sind z. B. ein einheitlicher Belag für den Fussgängerbereich (Porphyrpflästerung oder -platten), Einzelbäume in den Hauptgeschäftsstrassen und Baumreihen längs der motorisierten Erschliessung (soweit nicht bereits baumbestandene Gärten vorhanden sind), die Ufergestaltung längs den Bächen und die Beschränkung der Reklamen und der Plakatierung.
Diese Massnahmen dienen der zahlenmässig anwachsenden Quartierbevölkerung, den im Bahnhofquartier Arbeitenden und den Besuchern des Quartiers gleichermassen (vgl. Skizze 7).

Realisierung

Städtebauliche Zielvorstellungen, Konzepte und Überbauungsordnungen sind zwar gute Grundlagen, sie gewährleisten jedoch eine Umsetzung in gebaute Massnahmen noch nicht. Die Bereitschaft privater Bauherrschaften, am positiven Wandel des Quartiers mitzuwirken, ist unabdingbar. Die Stadt hat mit dem Ziel der schrittweisen Realisierung weiterhin unzählige Verhandlungen zur Koordination der baulichen Massnahmen und der Strassenraumgestaltung zu führen, Land für Wege, Plätze und Strassenanpassungen zu erwerben oder entsprechende Dienstbarkeiten zu vereinbaren.



Skizze 7: Alignemente, Strassenraumgestaltung und Bepflanzung.

Die meisten Bauprojekte, die in den vergangenen Jahren im Bahnhofquartier realisiert worden sind, konnten bereits auf die Ziele der Bahnhofquartierplanung ausgerichtet werden. Einige seien hier speziell erwähnt:

- Geschäftshaus Krattinger & Meyer, Poststrasse: Arkade als Voraussetzung für die spätere Senkrechtparkierung und Anpassung der Felsegg-Fussgängerunterführung, mit Wohnungen
- Geschäftshaus einfache Gesellschaft Farbweg/Bahnhofstrasse: Fussweg längs Kanal und Fussgängerteilbereich an der Bahnhofstrasse, mit Wohnungen
- Geschäftshaus Ryser & Gschwend, Lyssachstrasse/Bahnhofstrasse: Fussgängerteilbereich, mit Wohnnutzung
- Geschäftshaus Kleinert, Lyssachstrasse/Bahnhofstrasse: Radwegteilstück zum Gribiareal, Fussweg längs Lyssachstrasse, Fussgängerbereich in der Verlängerung der Bahnhofstrasse und Verlegung der Migros von der Durchgangsachse an die Bahnhofstrasse, mit Wohnungen

- Wohn- und Geschäftshäuser Fuhrer & Dubach auf Areal Eggenschwiler: Wegstück als Querverbindung zwischen den Bahnhofstrassen; hoher Wohnnutzungsanteil
- Wohn- und Geschäftshäuser Hoffmann, rückwärtig neben der Bahnhofstrasse: Wegstück für die Querverbindung von der Bahnhofstrasse zum Gotthelfgarten und zum Kornhausquartier, hoher Wohnnutzungsanteil
- Geschäftshaus Gäumann, Gotthelfstrasse: Wegstück für die Querverbindung Bahnhofquartier–Gotthelfgarten–Kornhausquartier, Umgestaltung des Gotthelfgartenbereichs, mit Wohnungen

Für andere Projekte laufen Verhandlungen und Bewilligungsverfahren. Für den Wandel von Bedeutung sind z. B.:

- Geschäftshaus Mergele, Lyssachstrasse/Bahnhofstrasse: Fussgängerplatz in der Verlängerung der Bahnhofstrasse, Fussweg längs Lyssachstrasse, Wegverbindung zwischen den verlängerten südlichen Enden der beiden Bahnhofstrassen, mit Wohnungen
- Geschäftshaus Brodmann, Lyssachstrasse/Bahnhofstrasse: Fussgängerplatzgestaltung am Kopf der Bahnhofstrasse
- «Grünes Paket» der SBB für den Hauptbahnhof Burgdorf: neue Fussgängerunterführung und Verbindung zum Stadtgebiet nördlich des Gleistrassees

Ungewiss ist im heutigen Zeitpunkt der Ausgang der hängigen Baubewilligungs- und Baubeschwerdeverfahren im Zusammenhang mit den Bauprojekten der Deggo AG und der Aare & Birs AG an der mittleren Bahnhofstrasse.

Mehrere neue Projekte privater Bauherrschaften sind in Vorbereitung. Die Stadt selber hat verschiedene Projekte in Arbeit: Sanierung Lyssachstrasse, provisorische Umgestaltung der Bahnhofstrasse, Kanalisations- und Werkleitungssanierungen. Zur Weiterbearbeitung stehen die Radwegverbindung längs dem Gribiareal und die Fusswege nördlich vom Bahnhof an.

Der Stand der Realisierung zeigt, dass sich die Stadt nicht nur um die Attraktivität der Altstadt bemüht (Parkhaus, Kornhaus, Altstadtfonds, Plätze und Schlossumgebung, Umgestaltung Schmiedengasse, Kronenplatz, Kirchbühl, Stadtgrabenbereich Platanenstrasse, Schlachthausumgebung usw.), sondern dass sie auch den neuen Teil der Burgdorfer Innenstadt – das Bahnhofquartier – mit qualitativen städtebaulichen Massnahmen fördert.