

Zeitschrift: Jahrbuch Oberaargau : Menschen, Orte, Geschichten im Berner Mitteland

Herausgeber: Jahrbuch Oberaargau

Band: 35 (1992)

Artikel: Der Oberaargau in gesamtschweizerischer Perspektive : zu einer Studie von PD Dr. Martin Geiger ETH

Autor: Ischi, Markus

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1071721>

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: 15.01.2026

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

DER OBERAARGAU IN GESAMTSCHWEIZERISCHER PERSPEKTIVE

Zu einer Studie von PD Dr. Martin Geiger ETH

MARKUS ISCHI

Martin Geiger¹ hat im Auftrag der Region Oberaargau untersucht, in welchen wirtschaftlichen Einflussbereichen der Oberaargau heute liegt und in welche er mit grosser Wahrscheinlichkeit in Zukunft zu liegen kommt. Das Erkennen der entwicklungsbestimmenden, grossräumigen Zusammenhänge ist notwendig, um die wirtschaftlichen und raumplanerischen Probleme auf regionaler und lokaler Ebene wirklichkeitsnah einschätzen zu können.

Bei der Arbeit von M. Geiger handelt es sich nicht um einen Planungsbericht im herkömmlichen Sinn. Es werden nicht in erster Linie Lösungen zu Einzelproblemen angeboten, sondern es wird ein Simulationsmodell vorgestellt, mit dessen Hilfe konkrete Fragen beantwortet werden können. Das Modell baut auf der von M. Geiger an der ETH Zürich schon seit zwanzig Jahren entwickelten Standort-, Nutzungs- und Landwerttheorie auf. Daher stammt auch der Name SNL-Modell. Eine vereinfachte Erklärung dazu folgt in den nächsten Kapiteln. Wichtig zu wissen ist, dass alle massgeblichen Grundlagendaten für die Computersimulation genau messbar und damit auch nachvollziehbar sind, beispielsweise Mietzinse, Baulandpreise, Transportwege und -distanzen usw. Die praktische Anwendung des Modells erstreckt sich seit Jahren über ein breites Spektrum, von der Bauzonenoptimierung einer Gemeinde bis zur gesamtschweizerischen Berechnung von Landwerten auf Bundesebene.

Die hier gezeigte Anwendung für den Oberaargau (flächendeckende, politische Grenzen überschreitende Beurteilung der konkurrierenden Wirtschaftseinflüsse auf eine Region und innerhalb einer Region) jedoch ist eine *Premiere mit Pilotcharakter*.

Im Folgenden werden auszugsweise die wichtigsten Kapitel der Arbeit vorgestellt. Der Text ist nach der Vorlage von M. Geiger vom Autor bearbeitet. Deshalb werden Zitate nicht besonders gekennzeichnet.

Das Problem

Wesentliche Ursachen für die Entwicklung einer Gemeinde oder Region liegen nicht mehr in ihr selbst, sondern ausserhalb. Konkret für den Oberaargau heisst dies: Was in den Nachbarregionen der Kantone Aargau, Bern, Luzern und Solothurn, im übrigen Mittelland, in den grossen Wirtschaftszentren Zürich, Basel und/oder Bern, ja sogar noch weiter entfernt geschieht, hat entscheidenden Einfluss auf die bauliche und wirtschaftliche Entwicklung im Oberaargau. Bevor wir eine Region definieren, Orte zu Zentren erklären, Land ein- oder auszonen, Strassen planen und bauen usw., sollten wir versuchen, die wirtschaftliche Grosswetterlage zu erkennen, jene von uns nicht direkt beeinflussbaren Faktoren erforschen, die uns zumindest Hinweise darüber geben können, wo die Entwicklung zu erwarten ist und wo nicht.

Das Problem in der Raumplanung ist, dass die äusseren Einflüsse weder gesehen noch gehört oder gespürt werden können. Um sie fassbar zu machen, braucht es ein Modell. Dieses leitet aus der Beurteilung des bisherigen Geschehens jene Ursache/Wirkung-Ketten her, welche uns erlauben, die Entwicklung zu simulieren, zu prognostizieren und schliesslich zu optimieren.

Beziehungspotential erzeugt Bauimpuls

Die wichtigste veränderliche Grösse im SLN-Modell ist das sogenannte *Beziehungspotential P = D/T*. Es misst die Fernwirkung der Wirtschaftszentren, hier gemessen an den Dienstleistungsarbeitsplätzen D, über das Transportnetz (Transport-Zeitaufwand T) auf jedem beliebigen Standort² der Schweiz. Das Beziehungspotential ist der wichtigste Antrieb fast aller Phänomene der wirtschaftlichen und räumlichen Entwicklung einer Region. Wo das Beziehungspotential gross ist oder steigt, da wird gebaut, da sind die Bau landpreise hoch, da ziehen Betriebe und Wohnungssuchende hin. Wo das Beziehungspotential klein ist oder sinkt, beobachten wir die umgekehrten Erscheinungen.

Der Sammelbegriff für alle diese Wirkungen ist der *Bauimpuls*. Aus der Beurteilung des bisherigen Baugeschehens in der Schweiz konnten über das SLN-Modell zwei wichtige Schwellenwerte des Beziehungspotentials ermittelt werden:

1. Der Wert, welcher einen überregionalen Bauimpuls ankündigt;
2. Der Wert, bei welchem der Bauimpuls erkennbar wird.

Das Beziehungspotential wird mit einer Zahl ausgedrückt. Der Wert für die Ankündigung eines Bauimpulses liegt bei 6, derjenige für das Erkennen des Bauimpulses bei 8. Das Beziehungspotentialbild einer Region ist deshalb gleichzeitig das Prognosebild ihrer baulichen Entwicklung.

Regionales und überregionales Beziehungspotential

Genau wie die Natur durch verschiedene Objektive (durchs Fernglas, ohne Glas oder im Mikroskop) betrachtet werden kann und dabei scheinbar völlig Verschiedenes zu entdecken ist, kann auch mit dem Beziehungspotential verschieden fokussiert werden.

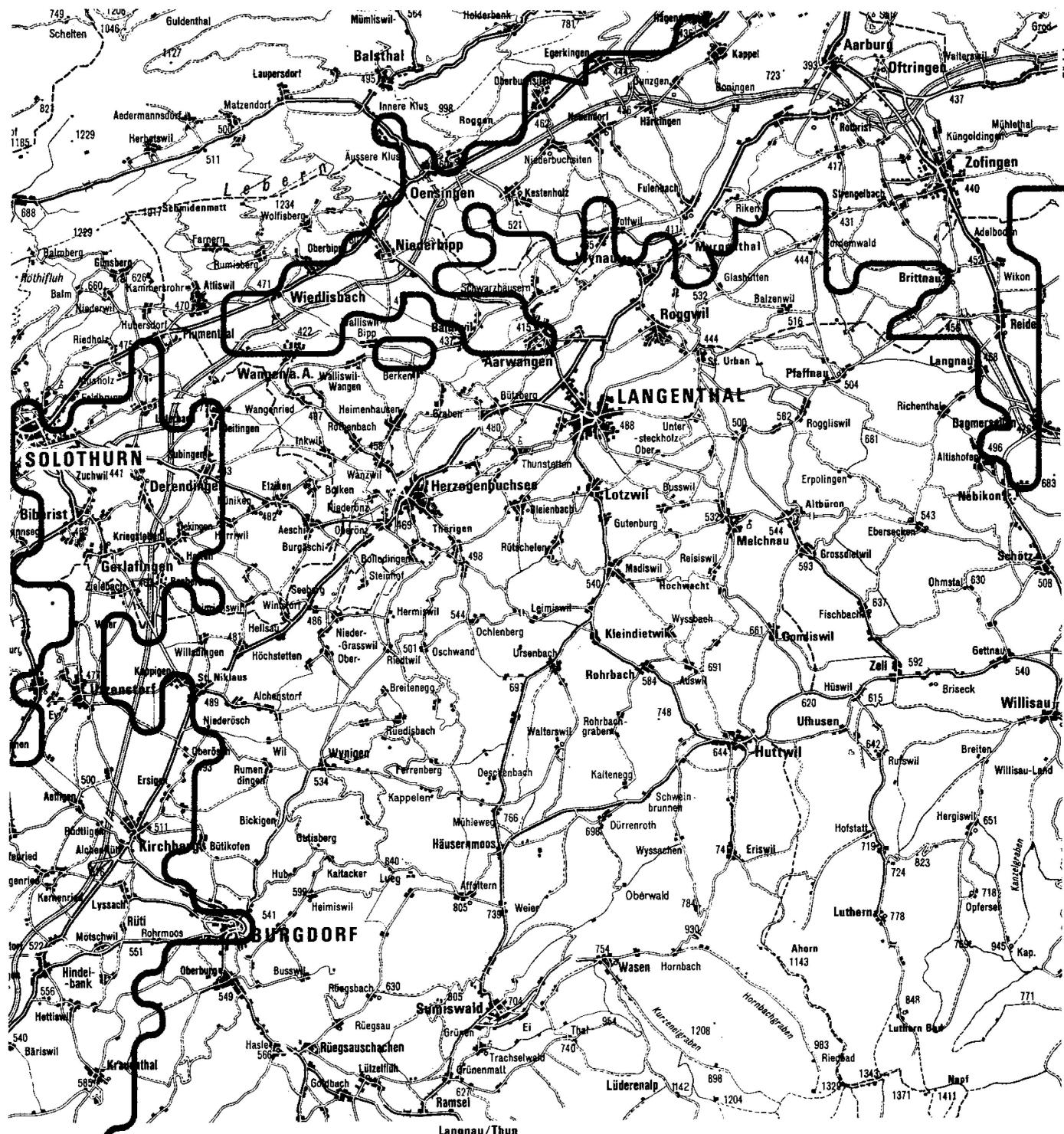
So wird unter anderem unterschieden:

- a) das regionale (oder traditionelle) Beziehungspotential. Es entspricht unserer bisherigen (vor allem politischen) Vorstellung der Struktur des Landes, der Kantone, Regionen und Gemeinden.
- b) das überregionale (oder zukunftsweisende) Beziehungspotential. Es deckt die heute noch nicht allgemein erkannten Beziehungsstrukturen auf und erzeugt das Prognosebild der Besiedlung unseres Landes.

Der Unterschied entsteht durch die unterschiedliche Gewichtung des Transport-Zeitaufwandes T in der Formel für das Beziehungspotential. Wird der Transportaufwand relativ stark gewichtet, so haben weit entfernte Massen praktisch keinen Einfluss mehr auf das Beziehungspotential eines betrachteten Standortes. Wichtig werden die nahen und die in «Halbdistanz» liegenden, mit traditionellem Transportaufwand erreichbaren Massen.

Aus den seit über zwanzig Jahren durchgeführten Analysen geht nun aber hervor, dass ein markanter Wandel in unserem Verhältnis zum Transportaufwand im Gange ist. Die allgemeine Arbeitszeitverkürzung, der weit verbreitete Automobilbesitz und weitere Faktoren haben zu einer erhöhten Bereitschaft geführt, längere Reisezeiten in Kauf zu nehmen.

Mit der gleichen Leichtigkeit, mit der man früher eine halbe Stunde fuhr, fährt man heute eine Stunde. Damit bezieht sowohl die Wirtschaft als auch die Wohnbevölkerung heute verstärkt zeitlich weit entfernte Wohn- und Arbeitsplatzstandorte (im Modell als Massen bezeichnet) gedanklich und faktisch in ihre Handlungsstrategien ein.



Karte 1. Das überregionale Beziehungspotential im Mittelland. Aus: Geiger, 1991.

Das neue Bild der Schweiz

Über das Transportnetz des Privatverkehrs verteilt sich der Einfluss der Dienstleistungszentren in die Landschaft hinaus, mit zunehmender Distanz immer schwächer werdend. Das Transportnetz bringt jedem erschlossenen Standort der Schweiz ein Beziehungspotential, unabhängig davon, ob er selbst Dienstleistungsarbeitsplätze aufweist oder nicht.

Die Gebiete, in denen das Beziehungspotential die Bauimpulsschwelle übersteigt, schieben sich von den grossen Wirtschaftszentren her wie riesige Gletscherzungen durchs Land (Karte 1).

Dieses neue Bild der Schweiz ist ohne Simulationsmodell nicht zu erzeugen. Ja, es ist nicht einmal an den einzelnen Standorten erkennbar oder mit herkömmlichen Überlegungen erklärbar. Es entspricht auch nicht mehr dem uns aus dem Geographieunterricht vertrauten Bild der Schweiz.

Auffallend ist, dass der Grossteil der Region Oberaargau ausgerechnet in der Lücke zwischen diesen mächtigen Einflussphären liegt, das heisst, die meisten Gemeinden der Region Oberaargau verspüren diesen überregionalen Bauimpuls nicht. Die von Zürich her kommende Zunge überdeckt Baden, Brugg, Lenzburg, Aarau, Olten, Oensingen und trifft bei Wangen an der Aare beinahe auf das von Bern her vorstossende Gegenstück. Eine räumliche Trennung zwischen den Einflussgebieten von Zürich und Luzern gibt es nicht mehr. Der Einfluss von Basel wird vom Jura nur scheinbar unterbrochen, er mischt sich südlich des Jura mit demjenigen von Zürich. Die Hauptcouloirs in dieser Ausbreitungsbewegung der Beziehungspotentiale bilden eindeutig die Autobahnen.

Die überregionalen Beziehungspotentiale im Oberaargau

In der Karte 2 erscheinen die Beziehungspotentialwerte auf einem digitalisierten Abbild der Region. Die Rastereinheit ist 1 km².

Die höchsten Werte finden wir am Jurafuß. Die Beziehungspotentiale der Agglomerationen Langenthal und Herzogenbuchsee liegen tiefer. Die südlichsten Standorte weisen die niedrigsten Werte auf. Das Ganze ist wie eine schräge Ebene, die entgegen der Topographie vom Jurafuß bis zum Napf hin abfällt.

Die äussere rote Kurve umrandet jene Gebiete, in denen in Zukunft ein

überregionaler³ Bauimpuls zu erwarten ist, die innere Kurve markiert die Beziehungs potentialspitzen bei den Autobahnanschlüssen, wo heute zum Teil bereits gebaut wird.

Die neue Situation des Oberaargaus

Daraus wird *für die Region Oberaargau eine neue Situation entstehen*. Der Schwerpunkt der Entwicklung wird sich an den Jurasüdfuss verlagern, in das Bipperamt und um Oensingen.

Diese Verlagerung der Entwicklung ist vor allem deshalb von der Region Oberaargau genau zu beobachten, weil sich ein guter Teil davon ausserhalb der Region abspielt und weil ausgerechnet jener Ort, der in dieser Bewegung die Führungsposition innehaltet, knapp ausserhalb der Regionsgrenzen liegt, nämlich Oensingen.

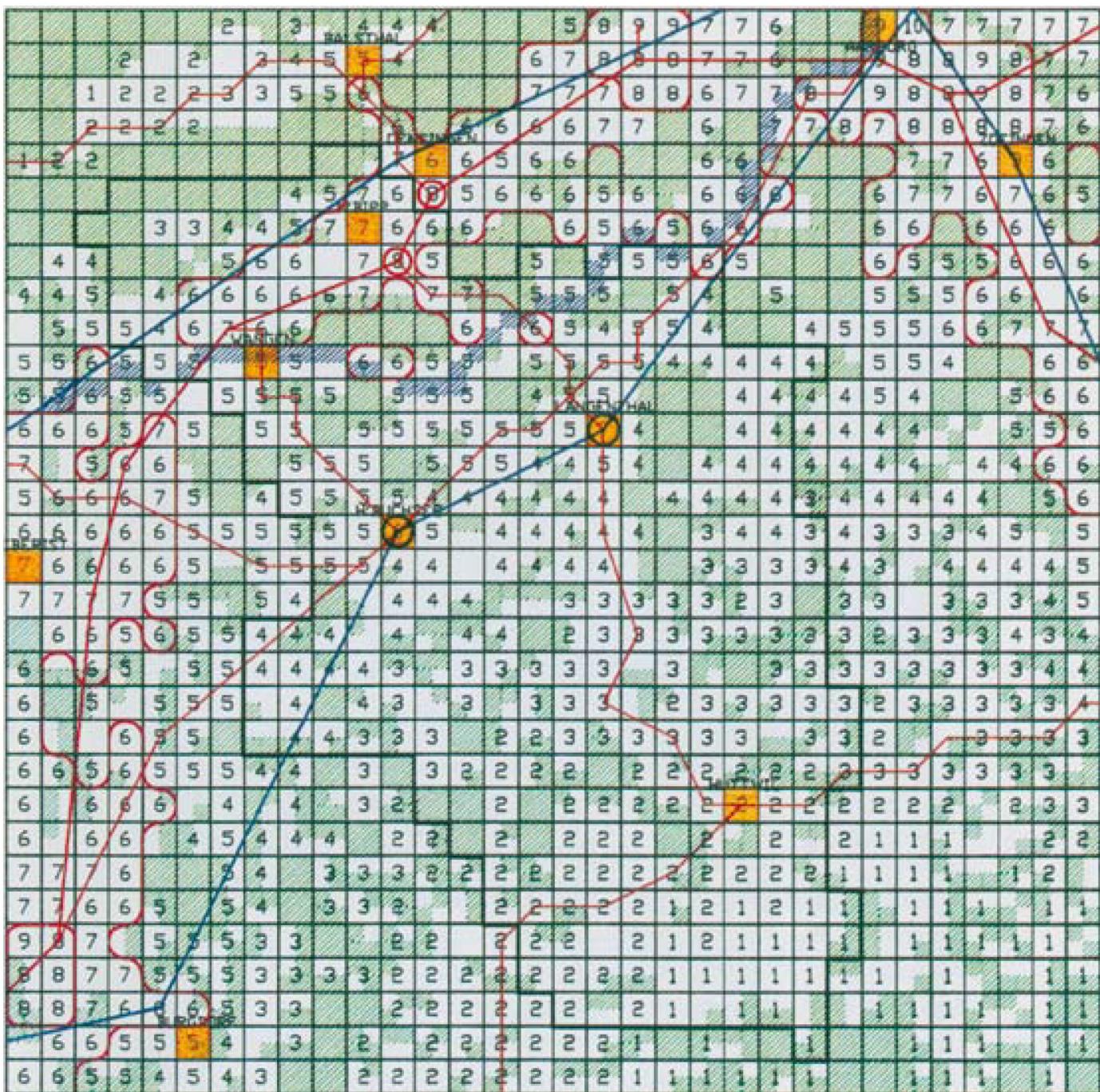
Die Region sollte danach trachten, vom Phänomen Oensingen zu profitieren und nicht etwa Arbeitskraft, Wohnbevölkerung oder Kaufkraft dorthin abwandern zu lassen.

Auf der Karte des überregionalen Beziehungspotentials ist auch zu sehen, welche Standorte südlich der Aare diese Konkurrenz am meisten befürchten müssten. *Herzogenbuchsee* zum Beispiel, das bisher als «Vizehauptstadt» der Region figuriert, könnte seinen zweiten Platz in der Region verlieren. Und die in Herzogenbuchsee, Langenthal und Roggwil diskutierten Industrieareale werden (gegen die Konkurrenz am Jurasüdfuss) nicht so ohne weiteres an überregional orientierte Betriebe verkauft werden können.

Ein Spezialfall ist *Wangen an der Aare*. Wohl liegt auch Wangen in der Nähe eines Autobahnanschlusses. Doch die Computerkarte zeigt, dass dieser Anschluss sich genau in der Lücke zwischen den beiden grossen Bauimpulsgebieten befindet. Das überregionale Beziehungspotential auf der Autobahnausfahrt Wangen ist tatsächlich das tiefste sämtlicher Autobahnanschlüsse auf der gesamten N1 zwischen Bodensee und Welschland.

Mögliche Reaktionen des Oberaargaus

Die Region Oberaargau hat *prinzipiell zwei Möglichkeiten*, auf die prognostizierte überregionale Entwicklung zu reagieren:



Karte 2. Überregionales Beziehungspotential (ÖV und PV). Aus: Geiger, 1991.

Legende: Grün: Wald. Blau: Gewässer. Gelb: Wichtigste Ortschaften. Strich schwarz: Regionsgrenze. Strich rot dick: Autobahn. Strich rot dünn: Wichtigste Haupstrassen. Strich blau: Schnellzugsverbindungen. Kreis blau: Bauimpuls dank Bahn.

a) indem sie versucht, das Konkurrenzpotential für sich auszunützen, das heisst, überregionales Beziehungspotential in die Gebiete südlich der Aare abzuleiten;

b) indem die Gebiete südlich der Aare ihre eigenen traditionellen Stärken weiter ausbauen.

Im ersten Fall kann man an einen verbesserten Anschluss an die N1 denken, zum Beispiel durch eine Umfahrung von Aarwangen und/oder an eine Ausdehnung des regionalen Bahnnetzes nach Oensingen und bis nach Balthal. Auch eine verstärkte Planungszusammenarbeit (über die Regionsgrenze hinaus) mit dem Raum Oensingen müsste diskutiert werden.

Im zweiten Fall müsste das südlich der Aare gelegene Regionsgebiet den Vorteil des Jurasüdfusses betreffend Ansiedlung von überregionaler Industrie anerkennen. Orte wie Wangen, Herzogenbuchsee und Langenthal könnten dafür ihren Vorsprung in jenem Bereich ausbauen, in welchem die neuen Siedlungsgebiete am Jurasüdfuss noch über längere Zeit nicht werden mithalten können: in den gewachsenen baulichen und kulturellen Strukturen. Dies prädestiniert die alten Zentren sowohl als Anbieter von Dienstleistungen als auch als Anbieter von Wohnraum für die erwarteten Zuzüger.

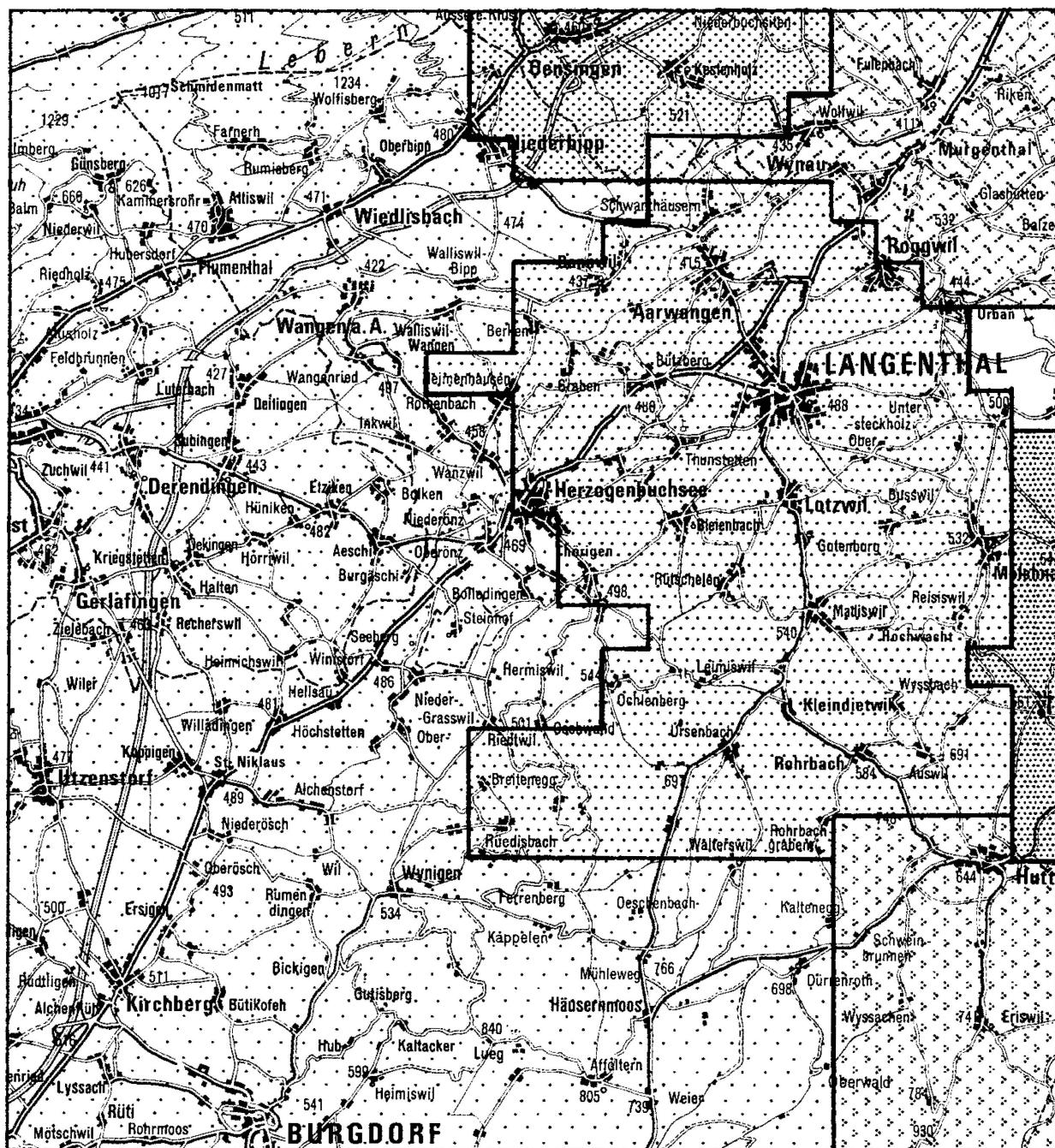
Zuwenig ausgenützter öffentlicher Verkehr

Das bisher Gesagte betrifft das via Strassennetz verteilte überregionale Beziehungspotential. Aber auch der öffentliche Verkehr verteilt Beziehungspotential, jedoch auf wesentlich andere Weise.

Von all den verschiedenen öffentlichen Transportnetzen hat fast ausschliesslich das Bahnnetz messbare Auswirkungen auf die untersuchten Phänomene (Siedlungsentwicklung, Baulandmarkt usw.). Das heisst nicht, dass nicht auch alle anderen öffentlichen Verkehrsmittel nützlich sind, aber Ursache und Wirkung sind dort vertauscht. Ein Ortsbus wird dann eingerichtet, wenn schon gebaute Siedlungsteile zuwenig gut angeschlossen sind. Die Bahn jedoch ist durchaus imstande, an bestimmten Standorten einen Bauimpuls auszulösen.

Bei diesen Standorten handelt es sich aber ausschliesslich um die *Bahnhöfe und deren Umgebung in Gehdistanz*. Dort kommt der von der Bahn erzeugte Beziehungspotentialanteil zu jenem des Privatverkehrs hinzu.

In der Karte 2 blau markiert sind jene Spitzen, die sich aufgrund der



Karte 3. Überregionale Einflusszonen. Aus: Geiger, 1991.

Langenthal

Olten

Huttwil

Basel

Bern

Zürich

Luzern

Bahnverbindungen bilden. Es sind ganz klar die Stationen mit Schnellzugshalten: Langenthal, Herzogenbuchsee. Das vom Schnellzug bediente Oensingen hat seinen Bauimpuls bereits von der Autobahn erhalten.

Warum ist der Einfluss des öffentlichen Verkehrs bis heute so marginal? Weil vielerorts noch nicht ganz klar erkannt worden ist, dass die Bahn wohl Beziehungspotential bringt, dass es jedoch ohne Wirkung bleibt, wenn es nicht «abgeholt» und verteilt wird.

Es muss zugegeben werden, dass die Region als Ganzes und die an der Bahn angeschlossenen Gemeinden noch nicht ihr Äusserstes unternommen haben, das Beziehungspotential zu nutzen, das ihnen die bereits bestehenden Bahnen seit über hundert Jahren offerieren.

Zwei Arten von Massnahmen könnten aus dem Bahnnetz Vorteile für die Region herausholen:

a) Die konsequente Verknüpfung der Hauptlinien

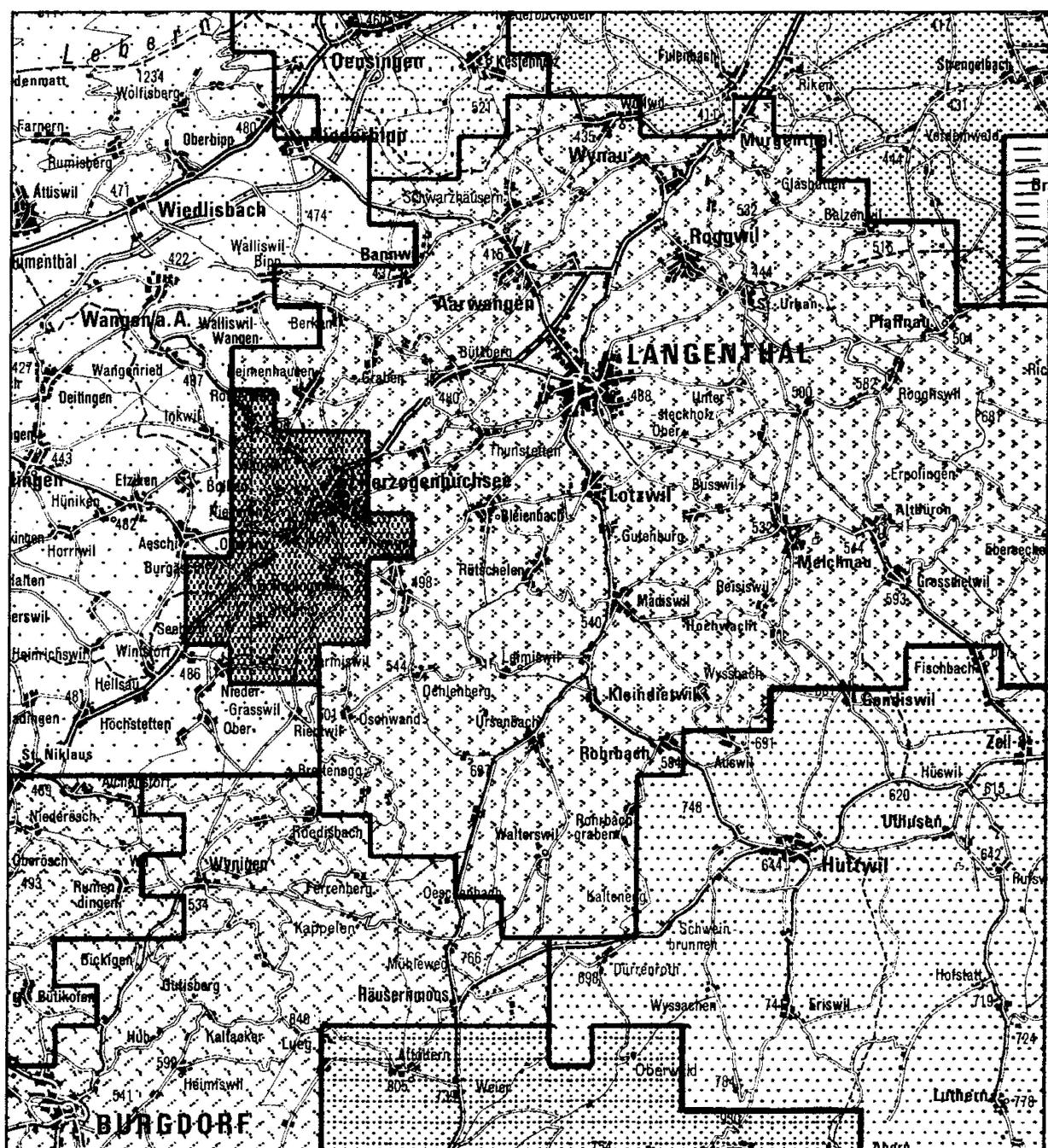
Die regionsinterne Verteilung der von den Schnellzügen angelieferten überregionalen Beziehungspotentiale. Dazu gehört auch der Vorschlag einer Direktverbindung Huttwil–Langenthal–Niederbipp–Oensingen–Balsthal.

b) Die konsequente bauliche Ausnützung der in Gehdistanz zu den Bahnhöfen liegenden Areale.

Der überregionale Konkurrenzkampf

Für jeden Standort kann (durch räumliche Aufschlüsselung des Beziehungspotentials) festgestellt werden, aus welchen Quellen (Wirtschaftszentren) wieviel Einfluss auf den Standort einwirkt. Die jeweils dominierenden Einflüsse können kartographisch festgehalten werden und ergeben ein zusammenhängendes Bild der «Machtbereiche» wirtschaftlicher Zentren. Eine Region oder eine Subregion ist nichts anderes als die Menge der Standorte, die vom gleichen Zentrum dominiert werden. Dieses Verfahren wird im Folgenden zur Überprüfung der äusseren Grenzen der Region Oberaargau und der internen Abgrenzung der Subregion verwendet.

In überregionaler Optik (siehe Karte 3) stellen wir fest, dass *Langenthal* innerhalb seiner Subregion im südlichen Teil bis nach Huttwil auf allen Standorten dominiert, das heisst, dem Einfluss der grossen Wirtschaftszentren standhalten kann.



Karte 4. Regionale Einflusszonen. Aus: Geiger, 1991.

- | | | | | | | | |
|-----------------|------------|-----------------|----------|-----------------|-----------|-----------------|-----------------|
| [Shaded square] | Langenthal | [Shaded square] | Olten | [Shaded square] | Sumiswald | [Shaded square] | Herzogenbuchsee |
| [White square] | Niederbipp | [White square] | Zofingen | [White square] | Burgdorf | [White square] | Solothurn |
| [Dotted square] | Oensingen | [Dotted square] | Huttwil | [Dotted square] | Bern | | |

Unmittelbar nördlich von Langenthal aber beginnt die Konkurrenz um die Dominanz der Gebiete, und zwar konkurrieren hier die fremden Einflüsse von Olten und Basel. Im Nordwesten und Westen hingegen dominiert eindeutig das Wirtschaftszentrum Bern. Die Subregion Bipperamt und Herzogenbuchsee werden von diesem Einfluss überflutet.

Huttwil setzt sich als Subregion sowohl gegen Langenthal wie auch gegen ausserregionale Einflüsse durch (allerdings nur noch in seinem südöstlichen Drittel).

Im Osten grenzt die Subregion Langenthal, bereits jenseits der Kantonsgrenze, an die Einflusssphären von Luzern und Zürich.

Aus der überregionalen Optik betrachtet, schrumpft die Region Oberaargau vor allem an ihren westlichen Grenzen erheblich, aber sie verschwindet nicht. Das ist das erstaunliche Fazit dieser Analyse.

Der regionale Konkurrenzkampf

Müsste nun die Region Oberaargau neu definiert werden? Diese Frage lässt sich aufgrund der überregionalen Betrachtungsweise allein nicht entscheiden.

Wie eingangs erwähnt, gibt es *neben dem überregionalen auch ein regionales Beziehungspotential* mit traditioneller Gewichtung der Transportzeit.

Führt man die analoge Analyse mit diesen Beziehungspotentialen durch, so stellen wir (auf Karte 4) folgendes fest:

Die Subregion *Huttwil* deckt sich praktisch genau mit dem Einflussgebiet ihres Zentrums Huttwil.

Auch in der Subregion *Langenthal* finden wir kaum einen Standort, der von einem andern Zentrum dominiert wäre als von Langenthal. Die Dominanz Langenthals reicht im Osten sogar über die Kantonsgrenze hinaus ins Luzernische, und im Westen konkurriert sie in der Subregion Herzogenbuchsee mit deren Zentrum.

Die Subregion *Herzogenbuchsee* besteht weiter, würde aber nach dieser Rechnung auf das Zentrum selbst und seine umliegenden Gemeinden schrumpfen.

Prekar sieht die Lage aber im Bipperamt aus. Diese Subregion besteht überhaupt nur aus *Niederbipp*. Das Gebiet östlich davon wird ihr von Oensingen streitig gemacht, dasjenige westlich davon ist vom Einfluss Solo-

thurns überflutet. Ein merkwürdiges Phänomen bildet Oensingen. Hier behauptet sich eine Mini-Region gegen Einflüsse von Olten, Solothurn und Langenthal.

Der umweltbedingte Eigenwert

Das Beziehungspotential ist absolut und allein ausschlaggebend bei der Ansiedlung von Betrieben. Bei der Ansiedlung von Wohnbevölkerung jedoch spielt das Beziehungspotential nur die eine wesentliche Rolle, die andere spielt der sogenannte umweltbedingte Eigenwert. Das ist jene Grösse, welche die auf einem Standort selbst feststellbaren negativen (störenden) und positiven (angenehmen) Umwelteinflüsse mengenmässig darstellt.

Das heisst, *für die Wohnbevölkerung* müssen Wohnstandorte zwei Bedingungen erfüllen: sie müssen ein *hohes Beziehungspotential und einen positiven umweltbedingten Eigenwert* aufweisen.

Interessanterweise spielte dieser zweite Faktor in der siedlungspolitischen Diskussion im Oberaargau bisher eine vergleichsweise kleine Rolle.

Nun handelt die vom Modell gezeichnete Zukunft jedoch weniger von den Einheimischen als vielmehr von den erwarteten Zuwanderern aus anderen Regionen. Sie werden ihre zukünftige neue Heimat mit andern Augen betrachten als die gebürtigen Oberaargauer.

Annahme: ein international orientierter Betrieb siedelt sich in Oensingen, also ausserhalb der Region, an. Damit ist der Fall für die Region Oberaargau noch keineswegs erledigt. Denn jeder Betrieb beschäftigt Arbeiter, Angestellte und ein Kader. Dass diese Leute und ihre Familien sich, wie im vergangen Jahrhundert, neben der Fabrik niederlassen werden, ist unwahrscheinlich. Sie haben praktisch völlige Freiheit, sich einen Wohnort dort zu wählen, wo es ihnen passt. Dies kann zum Beispiel an den sonnigen Jurahängen oberhalb von Niederbipp sein oder in einer der attraktiven mittelgrossen historischen Ortschaften wie etwa Wangen, Herzogenbuchsee oder Langenthal, wo diese Neuzuzüger ein Angebot an Dienstleistungen und Kultur erwartet, das ihnen Oensingen zurzeit noch nicht bieten kann.

Behandlung konkreter Fragen

Mit Hilfe des SNL-Simulationsmodells können nun konkrete Fragen wie zum Beispiel jene nach der Zweckmässigkeit der Erschliessung der grossen Industriezonen im Raume *Herzogenbuchsee/Niederönz/Oberönz* anhand der hier gezeigten Beziehungspotentalkarten klar beantwortet werden:

Solange am Jurasüdfuss soviel Industrieland mit deutlich höherem überregionalem Beziehungspotential angeboten wird, sind die Chancen gering, überregional oder international orientierte Betriebe auf Standorte südlich der Aare locken zu können. Und betreffend regional ausgerichteter Betriebe hat Herzogenbuchsee einen ernsthaften Konkurrenten in nächster Nähe, nämlich das Regionszentrum Langenthal.

Ähnlich ist die Lage zur Zeit noch für *Wangen an der Aare*, mit einem Unterschied: Wangen und Wiedlisbach werden vom mittelfristig erwarteten Zusammenschluss der grossen Beziehungspotential-Einflussgebiete (genau auf ihrem Autobahnanschluss) direkt profitieren.

Wohl liegt auch die Industriezone *Roggwil* südlich der Aare, doch könnten sich für diesen Standort Vorteile aus einem Ausbau des Aareübergangs bei Murgenthal (in Richtung Autobahnanschluss Egerkingen) ergeben.

Betreffend die *Region Oberaargau* als Ganzes werden folgende Anregungen für Detailuntersuchungen mit Hilfe des SLN-Modells gemacht: Die Beziehungspotentiale der Region sollten besser ausgenützt werden. Es wird vorgeschlagen, dass *Zonenplanrevisionen* koordiniert und daraufhin geprüft werden, ob sie der Region als Ganzes nützen.

Die Stellung des *regionalen öffentlichen Transportmittels* als räumlicher Verteiler des überregionalen Beziehungspotentials könnte verbessert werden. Das bedeutet eine Optimierung des Netzes und der Verbindungen, so dass das von aussen kommende Beziehungspotential an den richtigen Stationen abgeholt und direkt in alle Teilgebiete der Region geleitet wird. Die Überprüfung der Studie mit den Daten aus der Volkszählung 1990 und der Betriebszählung 1991 werden zeigen können, wie genau die Aussagen gemacht wurden.

Zusammenfassung

1. Für die bauliche und wirtschaftliche Entwicklung einer Region sind zwei Standorteigenschaften ausschlaggebend:

a) das Beziehungspotential (der Quotient aus erreichbaren Massen von Wohn- oder Arbeitsplätzen einerseits und dem Transportaufwand andererseits);

b) der umweltbedingte Eigenwert (das Mass für die störenden und angenehmen Umwelteinflüsse).

Für die Ansiedlung von Betrieben und Arbeitsplätzen ist das Beziehungspotential praktisch allein ausschlaggebend. Für die Ansiedlung von Wohnbevölkerung ist sowohl das Beziehungspotential wie auch der umweltbedingte Eigenwert massgebend.

2. Beim Beziehungspotential unterscheiden wir zwischen:

a) einem regionalen Aspekt (der die örtlichen Bedürfnisse der Region betrifft) und

b) einem überregionalen Aspekt (der die Einflüsse grosser Wirtschaftszentren über grosse Distanzen und politische Grenzen hinweg mit einbezieht).

3. Regional betrachtet, erscheint der Oberaargau erstaunlich souverän mit einer im allgemeinen klar hierarchischen Struktur sowie einem starken Regionalzentrum Langenthal. Die Subregionen Langenthal, Herzogenbuchsee und Huttwil stimmen mit den regionalen Einflusssphären ihrer Hauptorte weitgehend überein. Das Bipperamt hingegen existiert nur in Niederbipp. Der grössere westliche Teil ist klar nach Solothurn ausgerichtet. Im Osten macht sich Oensingen als selbständige Kleinregion bemerkbar.

4. Die grossräumige und langfristige Zukunft des Oberaargaus wird hingegen eindeutig vom überregionalen Beziehungspotential beeinflusst. Überregional betrachtet erscheint der grösste Teil des Oberaargaus genau in der Lücke zwischen den Einflusssphären der grossen Wirtschaftszentren, die sich hier gegenseitig die Waage halten. Vor allem die Subregion Langenthal kann sich in dieser Schwebelage relativ gut behaupten.

Den Oberaargau als Randregion des Kantons zu bezeichnen, ist im verwaltungstechnischen Sinne per Definition zwar richtig, im sozio-ökonomischen Zusammenhang falsch.

5. Eine völlig neue Situation entsteht am Jurasüdfuss. Hier überlagern sich die Fernwirkungen der grossen Zentren und lösen einen überregionalen Bauimpuls aus. Überregional und international orientierte Firmen werden sich eher hier als an Standorten südlich der Aare ansiedeln. Und das knapp ausserhalb der Region liegende Oensingen könnte sich zu einem Konkurrenten für einige führende Standorte der Region Oberaargau entwickeln.



Zwischen Niederbipp und Oensingen. Foto Christoph Schütz, Langenthal

6. Die Region hat zwei Möglichkeiten, auf die künftige Entwicklung zu reagieren: Entweder: Sie versucht, sich ans überregionale Beziehungspotential anzuschliessen. Oder: Sie versucht, ihre Stellung als regionaler Anbieter von Dienstleistungen und Wohnraum weiter zu stärken.

7. Die auf den ersten Blick scheinbar notwendige Entscheidung zwischen diesen beiden Varianten entfällt: Wenn die Region die heute klar feststellbare Souveränität behalten will, so muss sie beides tun. Denn das eine ist ohne das andere nicht vernünftig. Eine Öffnung zu den überregionalen Einflüssen, ohne Stärkung des selbsterzeugten Beziehungspotentials, würde Schmälerung der Eigenständigkeit bedeuten. Ein Ausbau von Dienstleistungen und von Wohnraum, ohne Verbindung zur neuen Entwicklung am Jurasüdfuss hingegen, wäre ein Aufwand für nichts.

8. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs drängt sich neben einer verbesserten Verbindung zum Schnellzugshalt Oensingen die Einsicht auf, dass

nur durch eine intensive Bebauung der vielen brachliegenden Areale neben den Bahnhöfen die von der Bahn erzeugten Beziehungspotentiale wirklich ausgenutzt werden können.

9. Die Bedeutung des umweltbedingten Eigenwertes erscheint in der Region noch nicht als zukunftsbildender Faktor erkannt worden zu sein. Die erwarteten, einen Wohnort suchenden Zuzüger aber werden bei ihrer Wahl gerade dieser Standorteigenschaft besonderes Gewicht beimessen.

10. Für die Region liegen die konkreten Beeinflussungsmöglichkeiten ihrer baulichen und wirtschaftlichen Entwicklung im geschickten Ausnützen des Beziehungspotentials und in der gezielten Verbesserung des umweltbedingten Eigenwerts. Rein rechtliche oder finanzpolitische Massnahmen wie etwa das Anbieten von Bauland oder das Senken des Steuerfusses haben (für sich allein angewendet) praktisch keine Auswirkungen auf die Entwicklung einer Region, auch nicht auf diejenige des Oberaargaus.

11. Bei folgenden ergänzenden Arbeiten kann das SNL-Modell einen Beitrag leisten: bei der Optimierung des regionalen öffentlichen Transportnetzes; bei der Koordination der Zonenplanrevisionen der Gemeinden; bei der spezifischen Auswertung der vom Herbst 1991 an erscheinenden Daten der Volkszählung 1990.

Stellenwert des Berichtes

Der Bericht zeigt klar auf, wo ein Handlungsbedarf der Region und der Gemeinden ist. Er ist deshalb:

- wichtige Grundlage für die Beurteilung der künftigen Entwicklung des Oberaargaus;
- wichtige Grundlage für die bevorstehende Revision des regionalen Gesamtrichtplanes.

Er zeigt:

- wo Hauptgewichte der Diskussionen um die Zukunft und Identität des Oberaargaus liegen sollten;
- Handlungsalternativen auf.

Er hilft:

- beeinflussbare und nicht beeinflussbare Entwicklungsfaktoren in der Region zu trennen.

Der Sinn der Studie

Sie soll eine breite Diskussion in der Region auslösen, sei es in den Gemeindebehörden, Parteien, Wirtschaftsverbänden und weiteren interessier-ten Kreisen.

Sie soll dazu dienen, Koordinationsgespräche mit den Kantonen Bern und Solothurn, den Regionen Olten–Gösgen–Gäu und Solothurn u.U. aus-zulösen.

In folgenden Sachbereichen werden vertiefte Untersuchungen richtig und notwendig sein:

- nähere Betrachtung des umweltbedingten Eigenwertes
- Beurteilung der Potentiale der bahnhofnahen Gebiete von Langenthal und Herzogenbuchsee
- nähere Betrachtung der öV-Achse Huttwil–Langenthal–Niederbipp–Oensingen–Balsthal
- verbesserte Anbindung des Gebietes südlich der Aare an das nationale Strassennetz

Das gemeinsame Ziel aller Kräfte muss sein, den Oberaargau als selb-ständige Region erhalten zu können. Dazu braucht es die Koordination un-ter allen Entscheid- und Handlungsträgern in der Region.

Anmerkungen

- 1 PD Dr. M. Geiger ist Inhaber eines Büros für Planungstechnik in Kilchberg (ZH) und Privatdozent für quantitative Untersuchungs- und Prognosemethoden zur Ent-wicklung städtischer Regionen an der ETH Zürich.
- 2 Überziehen wir unser Land mit einem Raster von 1 km² Maschenweite, so erhalten wir, nach Abzug von Gebirge, Wald und Gewässer, zirka 25 000 besiedelbare km² Standorte. Für all diese sind die betreffenden Beziehungspotentiale berechnet und im SNL-Computer gespeichert. Sie werden laufend den neusten Veränderungen im Sied-lungsmuster angepasst. Die Region Oberaargau bildet einen Ausschnitt von 600 Standorten aus diesem Kontinuum.
- 3 Überregional heisst, dass sich hier Betriebe, aber auch Wohnbevölkerung ansiedeln werden, die direkt gar nichts mit der Region zu tun haben, die sich nicht deshalb hier niederlassen, weil sie hier im Gäu oder im Oberaargau sind, sondern weil man von hier aus in rund einer halben Stunde Zürich, Basel und Bern erreicht.