

**Stadt Langenthal**

**Agglomerationsprogramm 3. Generation**



Schlussbericht

Verabschiedet vom Gemeinderat  
Langenthal am 31. August 2016.

## **Impressum**

### **Auftraggeber:**

Stadt Langenthal  
Jurastrasse 22  
4901 Langenthal

### **Projektleitung:**

Markus Zahnd, Stadt Langenthal (PL)  
Matthias Fischer, AGR Kanton Bern  
Catherine Karsky, TBA, OIK IV Kanton Bern  
Bruno Meier, AöV Kanton Bern  
Stefan Costa, Region Oberaargau

### **Projektbearbeitung Aggloprogramm:**

Arthur Stierli, ecoptima ag, Bern  
Andrea Gammeter, ecoptima ag, Bern  
Simon Vogt, Metron ag, Brugg  
Eleonore Jacobi-Wolter, Metron ag, Brugg

ecoptima ag, Spitalgasse 34, Postfach, 3001  
Bern  
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81  
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Metron ag, Stahlrain 2, Postfach, 5200 Brugg  
Telefon 056 460 91 11, Fax 056 460 91 00  
www.metron.ch, info@metron.ch

### **Projektbearbeitung REK Langenthal (Textteile in vorliegendem AP):**

YellowZ, Zürich  
IC Infraconsult, Bern

### **Empfohlene Zitierweise:**

Autoren: ecoptima ag, metron ag  
Titel: Stadt Langenthal, Agglomerationspro-  
gramm 3. Generation  
Untertitel: Schlussbericht  
Auftraggeber: Stadt Langenthal  
Ort: Langenthal  
Jahr: 2016

### **Bezug:**

Stadtbauamt Langenthal, Jurastrasse 22,  
4900 Langenthal

## Inhalt

<b>Teil A: Bericht</b>	<b>5</b>
<b>Kurzfassung</b>	<b>7</b>
<b>1. Einleitung</b>	<b>14</b>
1.1 Ausgangslage	14
1.2 Zielsetzung	21
1.3 Vorgehen, Berichtaufbau	21
1.4 Grundanforderungen und Inhalte	22
1.5 Perimeter	24
<b>2. Stand AP 2. Generation und Ausblick AP 3. Generation</b>	<b>27</b>
2.1 Rückblick	27
2.2 Stand der Umsetzung der Massnahmen der zweiten Generation	27
2.3 Wirkung des Agglomerationsprogramms der 2. Generation	31
2.4 Agglomerationsprogramm der 3. Generation	32
<b>3. Bisherige Entwicklung, Ist-Zustand und Trend</b>	<b>35</b>
3.1 Siedlung und Städtebau	35
3.2 Einwohner und Arbeitsplätze	44
3.3 Nutzungsreserven	48
3.4 Verkehr	57
3.5 Landschaft und Umwelt	78
<b>4. Entwicklungsvorstellungen und Zukunftsbild</b>	<b>83</b>
4.1 Ausgangslage	83
4.2 Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung	84
4.3 Städtebauliche Entwicklung	86
4.4 Entwicklung der Schlüsselprojekte von Langenthal	89
4.5 Entwicklung Grünräume und Landschaft	95
4.6 Verkehrskonzept / Verkehrsrichtplan	97
4.7 Zukunftsbild	106
4.8 MOCA-Indikatoren	109
<b>5. Schwachstellenanalyse und Handlungsbedarf</b>	<b>113</b>
5.1 Siedlungsstruktur	113
5.2 Freiraumstruktur	116
5.3 Verkehr	118
<b>6. Strategie</b>	<b>121</b>
6.1 Strategischer Überbau	121
6.2 Teilstrategie Siedlung und Landschaft	122
6.3 Teilstrategie Verkehr	125
<b>7. Massnahmen</b>	<b>129</b>
7.1 Massnahmen Siedlung und Landschaft	129
7.2 Massnahmen Verkehr	132

<b>8. Wirkungsanalyse, Beurteilung und Priorisierung</b>	<b>137</b>
8.1 Methodik der Wirkungsanalyse	137
8.2 Beurteilung der Wirkung der Massnahmen(-pakete)	137
8.3 Priorisierung	140
<b>9. Kosten und Finanzierung</b>	<b>142</b>
9.1 Kosten der Massnahmen	142
9.2 Finanzierung der Massnahmen	142
<b>10. Umsetzung und weiteres Vorgehen</b>	<b>144</b>
10.1 Trägerschaft	144
10.2 Umsetzung und Controlling	144
10.3 Weiteres Vorgehen	145
Anhang 1 Verzeichnisse	146
Anhang 2 Übersichtsliste Massnahmen	152
Anhang 3 Übersichtskarte RGSK II Region Oberaargau	156
<b>Teil B: Umsetzungsreporting</b>	<b>157</b>

## **Teil A: Bericht**



## **Kurzfassung**

### **Warum ein Agglomerationsprogramm Langenthal?**

Das Agglomerationsprogramm (AP) ist ein langfristiges Planungsinstrument, das periodisch alle vier Jahre erneuert wird. Bei dem vorliegenden Agglomerationsprogramm Langenthal handelt es sich bereits um die 3. Generation, die auf den vorangegangenen aufbaut. Die angestrebte Entwicklung wird darin weiterverfolgt und es wird gezeigt, wie sich das Verkehrssystem und die Siedlungs- und Landschaftsstruktur in den nächsten 10 bis 20 Jahren weiterentwickeln sollen. In diesen Bereichen braucht es eine umfassende und langfristig ausgerichtete Massnahmenplanung, damit die Agglomeration Langenthal auch künftig ein attraktiver Wohn- und Arbeitsstandort bleibt.

Das Agglomerationsprogramm Langenthal ist nicht nur für die Stadt Langenthal selber, sondern auch für die gesamte Region von zentraler Bedeutung. Denn nur ein gut funktionierendes Zentrum – mit den notwendigen Verkehrsinfrastrukturen, einem guten ÖV-Angebot und einer zukunftsorientierten Siedlungsstruktur – ist in der Lage auf die gesamte Region auszustrahlen und wichtige Impulse zu geben.

Wie auch die APs der 1. und 2. Generation wurde das Agglomerationsprogramm Langenthal der 3. Generation von der Stadt Langenthal in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Bern erarbeitet und entspricht den Vorgaben des Bundes. Mit dem Agglomerationsprogramm sollen allfällige Bundesbeiträge an die benötigten Verkehrsinfrastrukturen beantragt werden. Das Agglomerationsprogramm soll aber nicht nur dem Bund, sondern insbesondere auch der Stadt Langenthal als Planungsinstrument für eine zukunftsorientierte Entwicklung dienen.

Die Hauptinhalte des vorliegenden Programms werden zudem ins «Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept der Region Oberaargau» der 2. Generation (RGSK Oberaargau) einfliessen. Damit wird der gesamtregionale Zusammenhang gewährleistet. Das RGSK wird zusammen mit dem Agglomerationsprogramm beim Bund eingereicht.

### **Umsetzung des Agglomerationsprogramms der 2. Generation**

Das Kernstück des Agglomerationsprogramms der 2. Generation war die Stärkung des Entwicklungsschwerpunkts (ESP) Bahnhof Langenthal. Verschiedene Massnahmen wurden vorangetrieben: Für die attraktive Gestaltung des Bahnhofplatzes wurden ein Richtplan erarbeitet sowie zwei Studienaufträge durchgeführt. Der Kredit zur Projektierung ist gesprochen und die Umsetzung erfolgt ab 2016. Ebenfalls wurden Vorprojekte für die Verbesserung der «Park and Ride» sowie «Bike and Ride» Situation erstellt. Ein weiterer Fokus ist auf die Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahn-

hofs für den Fuss- und Veloverkehr gelegt. Die Projekte zur Erweiterung der Personenunterführung zur Bahnhofspassage sowie zur Umsetzung der Personenunterführung Bahnhof West sind angelaufen, sie verzögern sich jedoch aufgrund von zusätzlichen Abklärungen zu den Perronumbauten seitens SBB um ein Jahr. Die Umsetzung der Massnahmen auf Haupt- und Nebenstrassen zugunsten des Langsamverkehrs verläuft jedoch termingerecht.

Im Bereich motorisierter Individualverkehr sind für verschiedene Verkehrsknoten Betriebs- und Gestaltungskonzept ausgearbeitet und zum Teil auch bereits umgesetzt. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs wurde das langfristige ÖV-Konzept überarbeitet.

Eine zentrale Siedlungsmassnahme war die Erstellung eines räumlichen Entwicklungskonzepts und eines Siedlungsrichtplans. Sie sind momentan in Erarbeitung und die wichtigsten Inhalte sind bereits in das vorliegende Agglomerationsprogramm eingeflossen.

### **Was geschieht ohne Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr bis 2030?**

Für die Bevölkerungsentwicklung ab 2013 bis ins Jahr 2030 geht der kantonale Richtplan von +11% für die urbanen Kerngebiete aus. Für die Stadt Langenthal bedeutet dies eine Zunahme um rund 1'700 Personen auf rund 17'000 Einwohner bis ins Jahr 2030. Diese Annahme setzt in etwa den momentanen Trend fort und stimmt mit der im Agglomerationsprogramm der 2. Generation angenommene Entwicklung überein. Auch die Zahl der Beschäftigten wird zunehmen. Es wird von einer Nachfrage nach Arbeitsplätzen von plus 10% bis 15% bis ins Jahr 2030 ausgegangen. Dies entspricht einer Erhöhung der Beschäftigten um rund 1'200 bis 1'800 auf rund 13'450 bis 14'000.

Wo Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen steigen, wird erfahrungsgemäss auch der Verkehr entsprechend zunehmen. Hinzu kommt der vermehrte Freizeitverkehr. Wenn die Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr nicht konsequent weiterverfolgt wird, werden sich sowohl die Probleme im Bereich Siedlung als auch im Verkehr verschärfen. Konkret bedeutet dies, dass die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems und die Attraktivität des Wohn- und Wirtschaftsstandorts Langenthal abnehmen werden.

### **Welche Strategie führt zum Ziel?**

Das Ziel ist klar: Die Agglomeration Langenthal will einerseits ein nachhaltiges Verkehrssystem und andererseits eine qualitativ hochwertige Siedlungs- und Landschaftsstruktur bereitstellen.



Für das Verkehrssystem heisst dies: Gute Erschliessung für Wirtschaft und Gesellschaft bei kleiner Belastung für die Umwelt und tragbaren Kosten. Es geht also darum, die Erreichbarkeit mit einem leistungsfähigen, umweltgerechten und kostengünstigen Verkehrssystem sicherzustellen, und dies trotz der erwarteten Zunahme des Verkehrs.

Im Bereich Siedlung und Landschaft gilt: Attraktive Wohn- und Arbeitsgebiete bei möglichst geringem Bodenverbrauch bereitstellen. Dies bei gleichzeitiger Aufwertung der bestehenden Siedlungs- und Landschaftsstruktur (Naherholung, Landwirtschaft).

Um eine bessere Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sicherzustellen, sind folgende strategische Grundsätze zu berücksichtigen:

- Verkehr und Siedlung sind im Sinne der Nachhaltigkeit zu entwickeln. Dabei sollen die natürlichen Ressourcen geschont, Mensch und Umwelt vor negativen Auswirkungen geschützt, die Mobilitätsgrundbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft befriedigt und das Kosten-/ Nutzenverhältnis respektive die Wirtschaftlichkeit des Verkehrs optimiert werden.
- Prioritäre Förderung der Entwicklung von Wohn- und Arbeitsgebieten an zentralen Lagen und in gut mit dem ÖV erschlossenen Gebieten.
- Förderung des richtigen Verkehrsmittels am richtigen Ort: Der öffentliche Verkehr ist insbesondere in dicht besiedelten Gebieten zu fördern.

### **Massnahmen im Bereich Siedlung und Landschaft**

Die Massnahmen Siedlung und Landschaft zielen auf folgende Bereiche ab:

- **Siedlungsstruktur stärken:** Erhöhung der Siedlungsqualität und bessere Vernetzung der Quartiere und der Subzentren mit dem Zentrum. Aufwertung der öffentlichen Räume. Verankerung der angestrebten Siedlungsstruktur im Rahmen der Ortsplanung.
- **Priorisierung der Entwicklungsschwerpunkte:** Hierzu gehören der Kantonale Entwicklungsschwerpunkt «ESP Bahnhof Langenthal», die Entwicklungsschwerpunkte Wohnen «Hardau» und «Hopferenfeld» sowie die Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten «Zelgli», «Wolfhusenfeld» (Thunstetten) und «Steinachermatte» (Roggwil). Wichtige Umstrukturierungsgebiete sind das «Porziareal» und das «Markthallenareal».
- **Situative Siedlungsverdichtung und Umstrukturierung:** Mit Berücksichtigung des Charakters der Quartiere sind gezielte Sanierungen und Verdichtungen zu fördern. Es sind auch Standorte für höhere Häuser und Hochhäuser zu eruieren.

- **Gemeinsame Bodenpolitik mit den Umlandgemeinden stärken:** Durch eine regionale Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden von Langenthal können die Rahmenbedingungen für grössere Arealentwicklungen geschaffen werden.
- **Sichern der Gebiete für die Siedlungserweiterungen Wohnen und Arbeiten:** Neueinzonungen für die Wohnnutzung sind zur Zeit nicht vorgesehen. Zuerst sollen die Potenziale der Innenentwicklung ausgeschöpft werden. Auf Grund der knappen Arbeitszonenreserven in Langenthal sind hingegen Neueinzonungen für die Arbeitsnutzung prioritär zu behandeln. Hier muss vermehrt auch mit den Nachbargemeinden eine Lösung gesucht werden.
- **Sichern und Aufwerten der inneren und äusseren Landschaften:** Das Grünsystem von Langenthal soll durch die konsequente Trennung von Siedlungs- und Nicht-Siedlungsgebiet gesichert und aufgewertet werden. Die charakteristischen Siedlungsränder und die «durchgrünte Stadt» sind zu wahren. Zudem ist ein Entwicklungskonzept für die identitätsstiftenden Gewässerläufe zu erstellen.

### **Massnahmen im Bereich Verkehr**

Die Massnahmen im Verkehr zielen auf folgende Bereiche ab:

- **Lenkung des motorisierten Individualverkehrs um das Stadtzentrum herum:** Realisierung eines Verkehrslenkungskonzepts zur verkehrlichen Entlastung des Stadtzentrums. Erhöhung der Netzwidestände im Stadtzentrum (inkl. Verbot für LKW-Durchfahrt).
- **Verträgliche Abwicklung des motorisierten Quell-/Ziel- und Binnenverkehrs:** Erhöhung der Netzwidestände im Stadtzentrum (inkl. Verbot für LKW-Durchfahrt). Abstimmung der Kapazitäten des Strassennetzes auf die Verträglichkeitsgrenzen des Verkehrsaufkommens zur Gewährleistung eines flüssigen Verkehrsablaufes unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer.
- **Förderung des Fuss- und Veloverkehrs:** Schliessung von LV-Netzlücken, Sicherstellung eines attraktiven und sicheren Fuss- und Veloverkehrsnetzes, insb. auch für Schulwege.
- **Busbevorzugung auf stark befahrenen Hauptachsen:** Busbevorzugung mit baulichen und steuerungstechnischen Massnahmen auf stark belasteten Strecken und an neuralischen Verkehrsknoten zur Gewährleistung einer hohen Zuverlässigkeit des ÖV (Fahrplanstabilität, Anschlussicherung).

- **Hochwertige Verbindungen zwischen Stadtzentrum und Subzentren:** Besonders für den Fuss- und Veloverkehr attraktive Verbindungsstrecken zwischen den verschiedenen Polen. Ausreichende und qualitativ genügende Abstellanlagen für Velos an wichtigen Zielorten.
- **Flächendeckende Temporeduktionen in den Quartieren und Begegnungszonen in wichtigen zentralen Bereichen:** Verbesserung der Aufenthalts- und Wohnqualität, Reduktion der Trennwirkung von Strassen, Erhöhung der Verkehrssicherheit.

### **Welches ist das Kernstück des Agglomerationsprogramm Langenthal?**

Im Themenbereich Siedlung stehen die Weiterentwicklung des Entwicklungsschwerpunkts (ESP) Bahnhof Langenthal (inkl. Hardau), die Entwicklung des Subzentrum Bahnhof Süd (Porzi-Areal) und die Erweiterung des Kerngebiets (Markthallenareal) im Vordergrund. Als neues zentrales Element wird das Thema «Siedlungsentwicklung nach Innen» auf das ganze Agglomerationsgebiet erweitert. Dies auf der Basis des neuen Siedlungsrichtplans Langenthal und des kantonalen Richtplans.

Im Themenbereich Verkehr bildet der Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Langenthal weiterhin den Dreh- und Angelpunkt. Die Massnahmen gehen von den verschiedenen Achsen, die vom Entwicklungsschwerpunkt und vom Stadtzentrum wegführen, aus. Wichtiger Bestandteil dieser Achsen sind verschiedene Massnahmen zur Stärkung des Langsamverkehrsnetzes. Grundsätzlich sind die Langsamverkehrsmassnahmen also so konzipiert, dass sie den Zugang zum ÖV stärken und auf den Bahnhof hinführen.

Gleichzeitig werden verschiedene Massnahmen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs ergriffen, die der Verkehrsdosierung und -Lenkung dienen. Hierzu gehören auch Massnahmen an zwei Knoten entlang der Achsen Aarwangenstrasse und Bützbergstrasse.

### **Was bringt dieses Massnahmenpaket?**

Das vorgeschlagene Massnahmenpaket des AP der 3. Generation hat zum Ziel, die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der nächsten 10 bis 20 Jahre zu koordinieren und ein funktionierendes und siedlungsverträgliches Gesamtsystem bereitzustellen. Insbesondere ist auch die Erreichbarkeit als zentrales Element für die wirtschaftliche Entwicklung zu erhöhen. Nach heutigem Wissensstand wird mit den formulierten Massnahmen folgende Wirkung erzielt:

- Das Siedlungswachstum wird nach Innen gelenkt. Damit verringert sich insbesondere der Bodenverbrauch und es kann eine Stadtentwicklung nach Innen gefördert werden.

- Die Qualität des Gesamtverkehrssystems wird verbessert. Dabei werden die absehbaren Kapazitätsengpässe entschärft und die Verkehrssicherheit erhöht.
- Die Umweltbelastung (Lärm- und Schadstoffemissionen) und der Ressourcenverbrauch (z.B. Boden) werden vermindert. Die Naherholungsgebiete und die notwendigen Flächen für die Landwirtschaft werden gesichert.

### **Was kosten die Massnahmen und wer bezahlt?**

Der Detaillierungsgrad der Kosten für die einzelnen Massnahmen ist aufgrund der verschiedenen Reifegrade unterschiedlich. Für den Bund massgebend sind die Massnahmenkosten in der Periode 2019 bis 2026 (A- und B-Massnahmen). Die Kosten dieser Massnahmen belaufen sich auf rund Fr. 54.8 Mio. (Planungs- und Investitionskosten, ohne Betriebskosten). Davon sind rund Fr. 52.2 Mio. für Massnahmen im Bereich Verkehr und Fr. 2.6 Mio. in den Bereichen Siedlung und Landschaft vorgesehen. Die grössten Investitionen sind für nachfolgende Massnahmen vorgesehen:

- Buspriorisierung Aarwangenstrasse (4 Mio.)
- Sanierung Bützbergstrasse zugunsten Langsamverkehr (3.7 Mio.)
- Sanierung Ringstrasse - Schorenstrasse bis Knoten Bleienbachstrasse zugunsten Langsamverkehr (4 Mio.)
- Radweg Moos St. Urbanstrasse (Teilabschnitt Radstreifen Schiessanlage - St. Urban) (3.6 Mio.)
- Sanierung Knoten Bützberg- / Eisenbahnstrasse, Bützberg- / Ringstrasse (6.9. Mio)
- Entlastung Stadtzentrum (3.8 Mio.)
- Erhöhung Netzwidestände (18.6 Mio.)
- Verkehrsmanagement Dreilinden (2.8 Mio.)

Zum heutigen Zeitpunkt ist es schwierig abzuschätzen, welche Anteile künftig der Bund übernehmen wird. Die finanziellen Voraussetzungen für Bundesbeiträge an Verkehrsinfrastrukturen des Agglomerationsverkehrs sind mit dem «Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, IFG)» geschaffen worden.

Grundsätzlich beteiligt sich der Bund nur an Investitionskosten für Verkehrsinfrastrukturen. Für den Betrieb und Unterhalt sowie für die Massnahmen im Bereich Siedlung sind keine Bundesbeiträge möglich. Der Beitragssatz des Bundes liegt zwischen 30 und 50% (je nach beurteilter Programmwirkung). Die sich daraus ergebenden restlichen 50 bis 70% müssen demnach vom Kanton, der Stadt Langenthal sowie Dritten (z.B. Transportunternehmungen) finanziert werden.

## Wer entscheidet worüber?

Der Kanton Bern und die Stadt Langenthal sind als Trägerschaft für die Erstellung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms Langenthal verantwortlich. Gegenüber dem Bund ist der Kanton Träger des Agglomerationsprogramms. Er koordiniert, kontrolliert und gewährleistet zusammen mit der Stadt Langenthal die Umsetzung des Agglomerationsprogramms (Organisation, Planung, Projektierung und Bau/Realisierung) und legt diesbezüglich gegenüber dem Bund Rechenschaft ab.

Bis zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms sind noch diverse Hürden zu überwinden respektive Entscheidungen zu fällen. Als Erstes sind auf Stadt- und Kantonsebene die Inhalte des Programms zu konsolidieren (u.a. öffentliche Mitwirkung) und zu genehmigen. Anschliessend beurteilt der Bund auf Grundlage der eingereichten Dokumente, ob das Agglomerationsprogramm Langenthal der 3. Generation die Grundanforderungen erfüllt. Danach wird vom Bund eine Überprüfung der Kosten und Nutzen vorgenommen, die als Grundlage für die Beitragssatzverhandlungen dient.

Die Formalitäten der Umsetzung werden in der zwischen dem Bund und der Trägerschaft (Kanton) abgeschlossenen Leistungsvereinbarung geregelt. Bis dahin sind dem Bund alle notwendigen Informationen betreffend Bau- und Finanzreife einzureichen. Für jede vom Bund mitfinanzierte Infrastrukturmassnahme wird anschliessend eine Finanzierungsvereinbarung zwischen dem zuständigen Bundesamt und dem Kanton bzw. den Transportunternehmungen formuliert.

## Wie geht es weiter?

Das weitere Vorgehen stellt sich wie folgt dar:

Dezember 2016	Einreichung Agglomerationsprogramm der 3. Generation beim ARE durch das AGR
2017	Prüfung des Agglomerationsprogramms durch den Bund
2017/2018	Ausarbeitung Umsetzungsprogramm und Leistungsvereinbarung
2019 bis 2022	Umsetzung des Agglomerationsprogramms (A-Massnahmen)

## 1. Einleitung

### 1.1 Ausgangslage

#### 1.1.1 Das Agglomerationsprogramm des Bundes

In den meisten Agglomerationen in der Schweiz lassen sich ähnliche Entwicklungstendenzen feststellen: Die Siedlungsflächen dehnen sich an deren Rändern aus, bis in immer ländlichere Siedlungsgebiete. Nebst dem Verlust von Landschaftsboden ist durch dieses Verhalten das Verkehrsaufkommen stetig am Wachsen. Damit sind verschiedene Probleme verbunden, wie etwa hohe Infrastrukturkosten, negative Einflüsse auf die Dichte und die Durchmischung in den Siedlungsgebieten, der Nutzungsdruck auf die Landschaft und die zunehmende Umweltbelastung. Es entstehen Kosten und Belastungen für die Agglomerationen, die sie nicht mehr alleine tragen können. Gleichzeitig gehen von den Agglomerationen wichtige politische, wirtschaftliche, kulturelle und gesellschaftliche Impulse aus. Um deren Leistungsfähigkeit zu erhalten und gleichzeitig die natürlichen Ressourcen zu schonen, ist die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sowohl im Perimeter der Agglomeration als auch im Zusammenspiel mit dem umgebenden Raum unentbehrlich.

Mit den Agglomerationsprogrammen (AP) fördert und unterstützt der Bund die Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in ideeller und finanzieller Hinsicht. Dies insbesondere mit Hilfe von Bundesbeiträgen<sup>1</sup> an Verkehrsinfrastrukturen des Agglomerationsverkehrs. Um von diesen Beiträgen profitieren zu können, muss der Kanton für die jeweilige Agglomeration beim Bund ein Agglomerationsprogramm einreichen.

Der Kanton Bern und die Stadt Langenthal sind für die Erstellung des Agglomerationsprogramms Langenthal verantwortlich und haben Ende 2012 das Agglomerationsprogramm der 2. Generation beim Bund eingereicht. Seit dem 26. Februar 2014 liegt der Prüfbericht des Bundes dazu vor. Darin wird das eingereichte Programm im landesweiten Vergleich als überdurchschnittlich gut bewertet und auf die Grösse der Agglomeration vergleichsweise namhafte Finanzierungsbeiträge in Aussicht gestellt. Auf der Basis dieses Prüfberichts wurde im Mai 2015 die Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm Langenthal zwischen Bund und dem Kanton Bern als Trägerschaft abgeschlossen. Darin werden die Beitragszahlung durch den Bund sowie die Realisierung bzw. Umsetzung der Projekte und Massnahmen durch die Agglomerationsträgerschaft für die betreffende Zeitperiode sichergestellt.

---

<sup>1</sup> Die finanziellen Voraussetzungen für Bundesbeiträge an Verkehrsinfrastrukturen des Agglomerationsverkehrs sind mit dem «Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, IFG)» geschaffen worden.

Das Agglomerationsprogramm ist ein langfristiges Planungsinstrument, das periodisch alle vier Jahre erneuert wird. Das vorliegende Agglomerationsprogramm der 3. Generation baut auf der vorhergehenden Generation auf. Parallel zur Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der 3. Generation wurde der kommunale Siedlungsrichtplan der Stadt Langenthal erarbeitet. Die Ergebnisse daraus sind ins AP der 3. Generation eingeflossen. Deshalb wurde das Zukunftsbild angepasst und die Massnahmen entsprechend ergänzt. Die grundsätzliche Strategie des AP der 2. Generation mit der Fokussierung der Entwicklung Bahnhof Langenthal – Stadtkern – Porzi-Areal liegt auch dem Siedlungsrichtplan und der AP der 3. Generation zu Grunde.

Ebenfalls parallel zur Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der 3. Generation wurde das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Oberaargau der 2. Generation erarbeitet. Die wichtigsten Inhalte des APs sind darin eingeflossen.

### 1.1.2 Neue übergeordnete Rahmenbedingungen

Seit dem letzten Agglomerationsprogramm haben sich die übergeordneten Rahmenbedingungen verändert:

Revidiertes RPG

Massgeblich geändert hat sich der rechtliche Rahmen für die Siedlungsentwicklung in der Schweiz. Am 1. Mai 2014 ist das revidierte Raumplanungsgesetz (RPG) zusammen mit der angepassten Raumplanungsverordnung, den dazugehörigen technischen Richtlinien zu den Bauzonen sowie einer Ergänzung des Leitfadens für die kantonale Richtplanung, in Kraft getreten. Das revidierte RPG definiert neu in Artikel 8a die Mindestinhalte der kantonalen Richtpläne im Bereich Siedlung. Gefordert sind Festlegungen zu:

- Grösse und Verteilung der Siedlungsfläche sowie regionale Abstimmung ihrer Erweiterungen
- Abstimmung von Siedlung und Verkehr
- Hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen
- Sicherstellung der Bauzonendimensionierung nach Art. 15 RPG
- Stärkung der Siedlungserneuerung.

Damit werden die kantonalen Richtpläne zukünftig viel weitergehende Festlegungen enthalten, als dies in den meisten Kantonen bisher der Fall war. Dies wirkt sich auch auf die Inhalte der Agglomerationsprogramme aus.

Kantonaler Richtplan

Mit der Revision des kantonalen Richtplans 2030 passt der Kanton Bern diese wichtige Planungsgrundlage an das revidierte eidgenössische Raumplanungsgesetz (RPG) an. Hauptziele des revidierten RPG und damit auch des Richtplans sind das Bremsen der Zersiedelung, der Schutz des Kulturlands und daraus folgend die Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen.

Langenthal als Re-  
gionshauptstadt

Gemäss Richtplan 2030 sollen Arbeitsplätze und Bevölkerung im Kanton Bern in Zukunft im schweizerischen Durchschnitt wachsen. Dieses Wachstum soll konzentriert erfolgen, vorab in den Zentren und auf den Entwicklungsachsen. Als ein solches Zentrum von kantonaler Bedeutung (Zentrum 3. Stufe) wird auch die Stadt Langenthal eingestuft (Zentrum 3. Stufe) sowie dem Raumtyp «urbanes Kerngebiet» zugeordnet. Auch in Zukunft soll die Stadt Langenthal ihre Funktion als Wohn- und Arbeitsplatzstandorte, als multifunktionales Versorgungszentrum und Verkehrsdrehscheibe des öffentlichen Verkehrs wahrnehmen können. Die Herausforderung wird sein, das angestrebte Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum auf den bestehenden Nutzungsreserven zu ermöglichen. Denn auf Grund der unterdurchschnittlichen Dichte (Raumnutzer pro ha), die Langenthal momentan aufweist (vgl. Kap. 3.3.3), hat die Stadt gemäss kantonaler Richtplan nur ein geringer zusätzlicher Raumanspruch. Nun gilt es, auch mit Hilfe des Agglomerationsprogramms Langenthal diese Herausforderung anzunehmen und die Siedlungsentwicklung nach Innen zu fördern.

Die Zielsetzungen der Agglomeration Langenthal (und der Region Oberaargau) wurden mit den Vorgaben des kantonalen Richtplans 2030 abgeglichen.

### 1.1.3 Bedeutung der Agglomeration Langenthal

#### Die Agglomeration Langenthal im nationalen Kontext

Raumkonzept  
Schweiz

Im Raumkonzept Schweiz (2012), in dem die Ziele und Strategien der grossräumigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung von Vertreter und Vertreterinnen von Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden festgelegt wurden, ist die Stadt Langenthal Teil des grossräumigen Handlungsraums Bern – Burgdorf – Langenthal – Aarau, den es weiter zu stärken gilt. Die Hauptentwicklungsachse Biel – Solothurn – Aarau – Zürich entlang der A1 aber auch die Entwicklungsachse Luzern – Basel verläuft nicht weit von der Stadt. Diese Nähe gibt der Stadt Langenthal gute Voraussetzungen für eine optimale Anbindung an das übergeordnete Städtennetz.

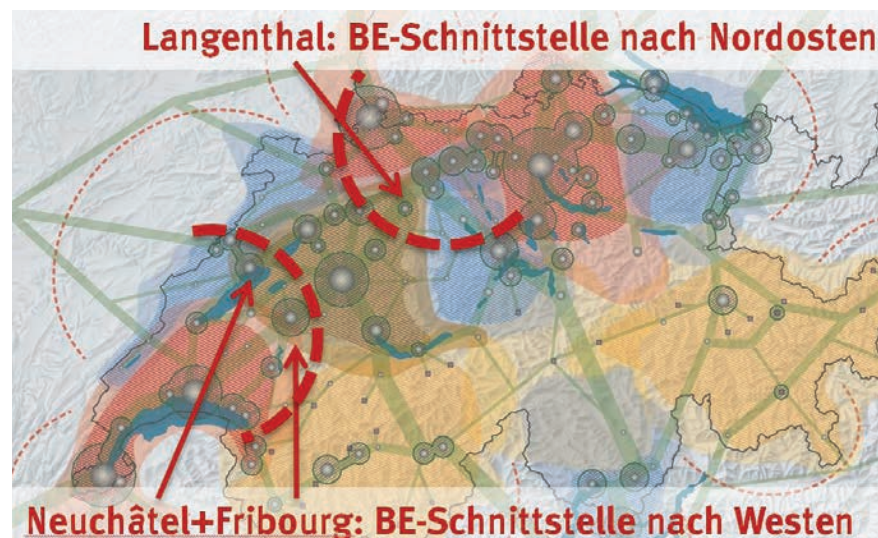


Abb. 1 Wichtige Schnittstellen der Hauptstadtregion zu den angrenzenden Hauptregionen gemäss Raumkonzept Schweiz (2012)



Funktionaler  
Kontext

### Die Agglomeration Langenthal im funktionalen Kontext

Die Agglomeration Langenthal liegt einerseits mit Oensingen/Niederbipp in der Schnittstelle des funktionalen Raums «Mittelland Südfuss Jura» zwischen den Agglomerationen Solothurn im Westen und Aareland im Osten, andererseits bildet Langenthal gegen Süden das Tor zur Landregion des Emmenthals. Die Abgrenzung der Handlungsräume gemäss Raumkonzept Schweiz zeigt, dass die Agglomeration Langenthal als Zentrum der Region Oberaargau an der nordöstlichen Schnittstelle des Kanton Bern zum bevölkerungsreichen Handlungsraum «Aareland» (vgl. Abb. 3, violett eingefärbtes Gebiet) liegt. Dieser wiederum bildet eine strategische Verbindung der beiden Metropolitanräume Zürich und Basel mit der Hauptstadtregion Schweiz.

Diese Lage ist aus funktionaler, wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Sicht (Verbindung und Anbindung) von Bedeutung und zu stärken. Mit der Aare Seeland Mobil AG (ASm) besteht bereits ein gutes öffentliches Verkehrsmittel im Sinne einer Stadtbahn, welches Roggwil, Langenthal, Niederbipp und Oensingen miteinander verbindet.



Abb. 2 Ausschnitt Agglomerationskarte des Bundes (Quelle: map.geo.admin.ch).

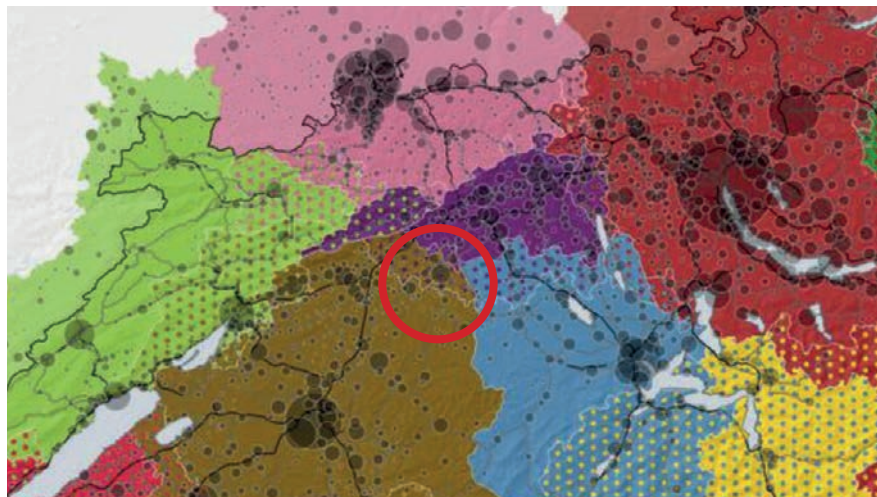


Abb. 3 Raumkonzept Schweiz, Abgrenzung Handlungsräume: Ausschnitt mit funktional grenzüberschreitendem Bereich (roter Kreis) der Agglomeration Langenthal (Quelle: ARE)

Das ARE klassifiziert die Stadt Langenthal einerseits als grenzüberschreitendes Gebiet der Hauptstadtregion Bern in Bezug auf die erweiterte Zone des Handlungsraums Aareland (AAR) (vgl. Tab. 1). Die davon betroffene Bevölkerung wird mit 41'929 Personen angegeben. Andererseits wird die Berner Gemeinde Roggwil als Nachbargemeinde der Stadt Langenthal als geteilte Zone Aareland (AAR) mit einer betroffenen Bevölkerungszahl von 5'858 Personen geführt. In diesem Sinn weist der Bund der Agglomeration Langenthal funktional eine landesweit vernetzende regionale Schnittstellenfunktion zu.

	11 ZH	12 BA	13 LEM	14 BE	21 LU	22 TI	23 JU	24 AAR	25 SG	31 GOT	32 VS	33 GR
11 ZH		Bözberg			Sins			Schinznach	Steckborn	Glarus		
12 BA	Gansingen						Liesberg	Langenbruck				
13 LEM				Payerne			Yverdon-les-Bains				Montreux-Bulle	
14 BE			Freiburg				Grenchen	Langenthal			Thun	
21 LU	Hitzkirch			Marbach				Dagmersellen		Sarnen-Stans		
22 TI										Maggia		Roveredo
23 JU		Delsberg	Vallorbe	Biel								
24 AAR	Lenzburg	Densbüren		Roggwil			Balsthal					
25 SG	Wil-Kreuzlingen											
31 GOT				Meiringen	Uri-Schwyz	Biasca					Münster	Disentis
32 VS			Aigle-Monthey	Interlaken-Saanen						Visp		
33 GR									Sargans, Buchs SG	Ilanz		

Tab. 1 Langenthal und Roggwil als spezifische Teile der geografischen Beschreibung der geteilten und erweiterten Zonen der 12 Handlungsräume; Abgrenzung der Handlungsräume des Raumkonzepts Schweiz (Quelle: ARE)

### Die Agglomeration Langenthal im lokalen Kontext

Isolierte Einzelstadt

Bis anhin wurde die Agglomeration Langenthal bundesweit als «isolierte Einzelstadt» definiert. Diese korrekte Festlegung rührt vor allem daher, dass sich die Agglomeration Langenthal trotz ihrer Lage als funktionale Schnittstelle (geografisch und wirtschaftlich) zu den grösseren angrenzenden regionalen Gebieten durch eine starke Eigenständigkeit auszeichnet. Die Gründe dazu sind vielfältig:

- Eine eindeutige Zuteilung an ein angrenzendes Gebiet ist nicht möglich. Die Agglomeration Langenthal ist das Zentrum der Region Oberaargau, welche dem Name nach dem Osten (Aargau) zugehörig ist, politisch aber zum Westen (Bern) gehört.
- Der Hauptbahnhof Langenthal als Verkehrszentrum der Region ist Endbahnhof von vier S-Bahnlinien. Obwohl die Agglomeration Langenthal Teil des Berner Nahverkehr Libero-Verbundes ist, fährt keine der S-Bahnlinien nach Bern, sondern: S-6 Luzern, S7-Wolhusen, S-23 Lenzburg-Baden, S-29 Aarau-Turgi. Dazu fahren zwei ASm Linien nach Oensingen-Solothurn und St.Urban (LU). Die Nachfrage und das Angebot der S-Bahnlinien zeigt eine funktionelle Verbundenheit mit dem funktionalen Raum «Aarolfingen» Aarau, Olten, Zofingen.

- Die Agglomeration Langenthal ist topografisch praktisch allseitig durch bewaldete Hügelgebiete räumlich eigenständig definiert.
- Die Agglomeration Langenthal hat ein ausgewogenes Verhältnis von Wohnen (15'500 P) zu Arbeiten (12'500 P). Es ist der Einkaufsort von 35'000 regelmässigen und 70'000 gelegentlichen Personen aus drei Kantonen in der Region.

Diese Punkte deuten alle darauf hin, dass die Bedeutung der Agglomeration Langenthal durch ihre klare, eigenständig wahrnehmbare Grösse in Kombination mit ihrer vielgeschichteten Ausrichtung und lokalen Ausstrahlung ins Umland definiert wird. Die vermehrte Angliederung von grösseren Firmenketten aus den Sektoren Verkauf und Dienstleitung unterstreicht dies ebenfalls.



Abb. 4 Die Agglomeration Langenthal als klar begrenzter Raum mit grossen weitläufigen Naherholungsgebieten (Quelle: map.geo.admin.ch)

Agglomerations-  
definition des  
Bundes

#### Die neue Agglomerationsdefinition des Bundes

Der Agglomerationsperimeter entspricht der Agglomerationsdefinition des Bundes basierend auf der Mineralölverordnung aus dem Jahr 2007<sup>2</sup>. Ende 2014 wurde diese Definition überarbeitet und eine neue Einteilung vorgenommen. Dabei gilt die Stadt Langenthal nicht mehr als Agglomer-

2 Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV, 725.116.21).

ration, sondern nur noch als Kernstadt im ländlichen Raum. Gemäss den neuen BFS Kriterien beinhaltet eine Agglomeration eine anrechenbare Zahl von 20'000 Personen. Die Agglomeration Langenthal erreicht mit anrechenbaren 18'700 Personen diesen Schwellenwert knapp nicht. Gemäss Abklärungen beim BFS würde Langenthal bei einem weiteren anrechenbaren Plus von 1'300 Personen wieder als eine eigenständige Schweizer Agglomeration aufgeführt werden. Für das vorliegende Agglomerationsprogramm hat diese Neueinteilung jedoch keine Auswirkungen. Welche Folgen sie für ein allfälliges Agglomerationsprogramm der 4. Generation hat, ist momentan noch offen. Die kantonale Baudirektion hat deshalb beim ARE bereits festgehalten, dass der Kanton Bern davon ausgeht, dass bei bestehenden Agglomerationen aufgrund einer neuen statistischen Ausgangslage keine Verschlechterung gegenüber der heutigen Situation eintreten darf. Ansonsten ist auch die Planbeständigkeit der laufenden Programme in diesen Agglomerationen nicht mehr gewährleistet.

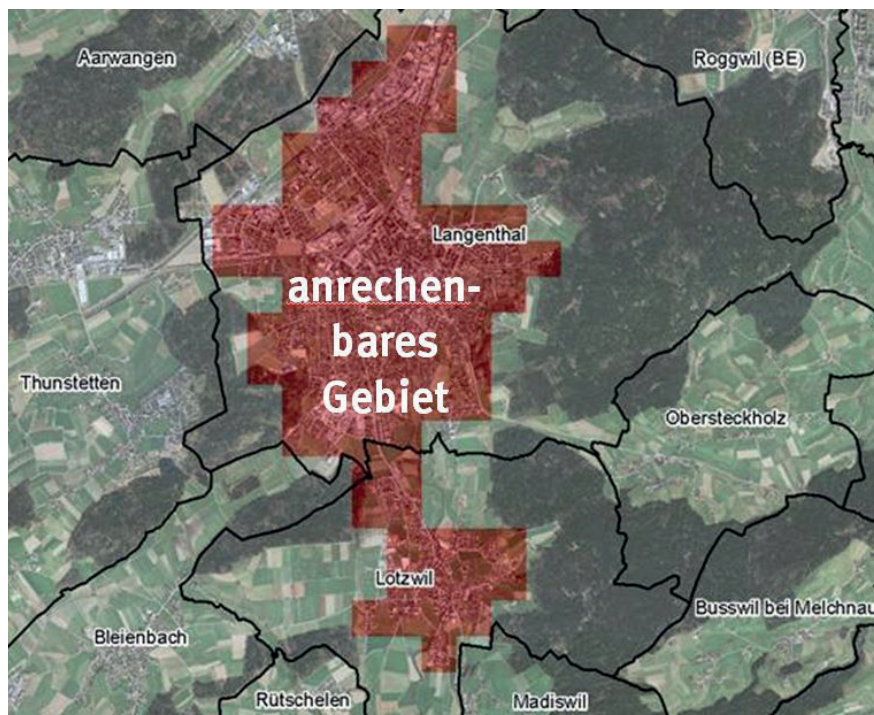


Abb. 5 Das gemäss BFS anrechenbare Gebiet der Personengrösse. Dazu gezählt werden die Pendler nach Langenthal aus den Gemeinden Obersteckholz und Rutschelen, da diese den anrechenbaren Schwellenwert des Pendleranteils nach Langenthal erreichen (Quelle: BFS 2015)

#### Fazit

Die umfassenden, grossen Naherholungsräumen, die klaren Siedlungsbe-  
grenzungen und die wenigen Streusiedlungen verleihen der Agglomeration  
Langenthal ihre grosse Raumqualität. Gleichzeitig führen diese räumli-  
chen und funktionalen Qualitäten aber auch dazu, dass die Agglomeration  
Langenthal gemäss dem neuen BFS Raster ihre Agglomerationsfunktion  
verlieren soll. Es ist daher zu prüfen, ob diese Berechnungsart aus raum-

planerischer Sicht der funktionalen Bedeutung der Agglomeration Langenthal mit ihrem vorhandenen, räumlich klar definierten und hoch zu gewichtenden Landschaftsraum genügend Rechnung trägt.

## 1.2 Zielsetzung

Ziel des Agglomerationsprogramms der 3. Generation ist es, die vorangegangenen Agglomerationsprogramme weiterzuführen und weiterhin eine enge Koordination zwischen der Siedlungs- und der Verkehrsplanung zu gewährleisten. Durch eine haushälterische Bodennutzung und eine Siedlungsstrategie, die sich an der Agglomerationsstruktur und an der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr orientiert, kann eine nachhaltige Weiterentwicklung der Siedlung sichergestellt werden. Wege können kurz gehalten und, wo möglich, auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr umgelagert werden. Dies unter dem Motto: Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich abwickeln.

Neue Infrastrukturen werden auch in Zukunft nötig sein; angesichts der finanziellen Möglichkeiten von Bund, Kanton und Gemeinden müssen allerdings klare Prioritäten gesetzt werden. Denn es gilt nicht nur die neue Infrastruktur zu finanzieren, sondern auch die bestehende zu unterhalten.

## 1.3 Vorgehen, Berichtaufbau

Die Vorgehensweise bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogrammes Langenthal stützt sich auf die «Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation» (ARE, Februar 2015) und erfolgt in den Themenfeldern Siedlung, Verkehr und Landschaft.

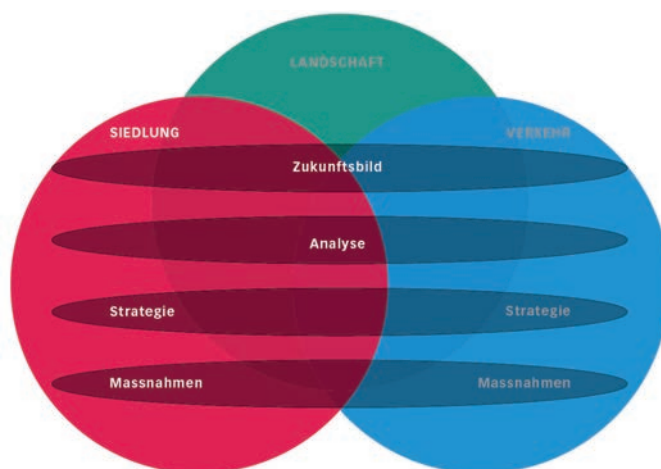


Abb. 6 Themenfelder und Vorgehen (Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 2009)

Nach der Einleitung und der Beschreibung des Perimeters wird der Stand der Umsetzung des Agglomerationsprogramms der 2. Generation im Sinne eines Controllings aufgezeigt. In einem nächsten Schritt wird eine vertief-

te Analyse des Ist-Zustands der Verkehrssysteme, der Siedlungsstrukturen, der Landschaft und der Umweltsituation gemacht sowie der Trend bis 2030 aufgezeigt (Kapitel 3).

Das Zukunftsbild wurde gemäss dem Siedlungsrichtplan angepasst und zeigt für den Zeithorizont 2030 ein Bild der gelenkten, räumlichen Entwicklung der Stadt Langenthal auf (Kapitel 4). Auf der Grundlage dieses Zukunftsbildes, der Schwachstellenanalyse und des ermittelten Handlungsbedarfs (Kapitel 5) werden im Kapitel 6 Teilstrategien entworfen. Dabei umfasst die Teilstrategie Siedlung auch den Aspekt Landschaft (als «Komplementärraum»). Die Teilstrategie Verkehr leitet sich aus den Anforderungen des Zukunftsbildes an die verschiedenen Verkehrsträger ab. Die sich aus dem Zukunftsbild und der Strategie ergebenden Massnahmen werden übersichtlich im Kapitel 7 zusammengefasst. Im Kapitel 8 wird die Bewertung und die Priorisierung der Massnahmen, im Kapitel 9 die Kosten und Finanzierung aufgezeigt.

Die Massnahmen stellen den Bezug zum identifizierten Handlungsbedarf her und tragen zur konkreten Umsetzung des Zukunftsbildes und der Gesamtstrategie bei. Alle Massnahmen(-pakete) inkl. Grafiken, ausführlichem Beschrieb, Zuständigkeiten, Priorisierung, Kosten sowie detaillierter Relevanz- und Wirkungsbeurteilung sind in spezifischen Massnahmenblättern im separaten Bericht dargestellt. Eine Übersichtsliste mit allen Massnahmen befindet sich zusätzlich im Anhang 2.

Ergänzt wird der Erläuterungsbericht mit dem Teil B, in dem das Umsetzungsreporting der vorangegangenen Agglomerationsprogramme gemacht wird.

## **1.4 Grundanforderungen und Inhalte**

### **1.4.1 Grundanforderungen**

Um in den Genuss von Bundesbeiträgen zu kommen, haben Agglomerationsprogramme bestimmte Grundanforderungen bezüglich Partizipation, Trägerschaft, Zustandsanalysen Siedlung und Verkehr, Massnahmenbreite, Kosten- und Wirkungsabschätzung sowie Umsetzung und Controlling zu erfüllen. Zusätzlich müssen die Massnahmen der Agglomerationsprogramme bezüglich folgender Kriterien eine positive Wirksamkeit erzielen: Qualität des Verkehrssystems, Siedlungsentwicklung nach innen, Verkehrssicherheit, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch.

Als Grundlage für die vom Bund geforderten Inhalte dient die «Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation» vom 16. Februar 2015. Diese führt detailliert auf, welche Grundanforderungen erfüllt sein müssen, damit ein Agglomerationsprogramm vom Bund angenommen wird.

Zudem sind nachfolgende Punkte bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms weiterhin zentral:

Gesamtplanungs- instrument	Das AP muss sowohl den Zusammenhang zu den durch andere Bundesmittel finanzierte Massnahmen am Nationalstrassen- und Schienennetz als auch zu Massnahmen, welche die Agglomeration ohne Unterstützung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms umsetzt, berücksichtigen. Das heisst, dass nationale Massnahmen im Bereich Strasse und Schiene auch im AP aufgeführt werden müssen.
Zukunftsbild und «roter Faden»	Das Zukunftsbild und der «rote Faden» sind weiterhin von grosser Bedeutung. Dabei können die Grundlagen aus dem AP der 2. Generation benutzt und Weiterentwicklungen aufgrund der Prüfergebnisse und veränderten/präzisierten Anforderungen der Agglomeration aufgezeigt werden.
Richtplanrevision	Die Erarbeitung des AP und die Richtplanrevision aufgrund des neuen Raumplanungsgesetzes (RPG) sind gut aufeinander abzustimmen.

#### **1.4.2 Wichtigste Weisungsänderungen**

Nachfolgend sind die wichtigsten Änderungen gegenüber der Weisung für die AP der 2. Generation aufgeführt:

Umsetzungsre- porting	Das AP der 3. Generation soll auf einem Umsetzungsreporting des AP der 1. und der 2. Generation aufbauen und die Erfahrungen aus dem bisherigen Umsetzungsprozess inhaltlich und organisatorisch berücksichtigen. Der beschreibende Teil des Umsetzungsreportings ist neu integraler Bestandteil des AP. Die Umsetzungstabellen sind weiterhin aufzufüllen. Insgesamt kommt der Umsetzung ein höheres Gewicht zu. Der Umsetzungsstand der A-Massnahmen der 1. und 2. Generation hat auch einen Einfluss auf die Wirkungsbeurteilung und somit u.U. auch auf den Beitragssatz.
MOCA-Indikatoren	Es sind Zielsetzungen in Bezug auf die vier MOCA-Indikatoren (Modal Split, Unfälle, Einwohner nach ÖV-Güteklassen und Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen) zu formulieren.
Unfallschwer- punkte	Für das AP der 3. Generation wird eine flächendeckende Darstellung der Unfallschwerpunkte verlangt.
Massnahmen	Es sind Massnahmen im Bereich Landschaft herzuleiten (Siehe auch Fachbericht «Natur und Landschaft in Agglomerationsprogrammen: Beitrag zur Umsetzung» vom 18.02.2015).

A-Massnahmen von über 100 Mio. Fr. müssen bei der Einreichung des AP den Stand Vorprojekt aufweisen. Für kleine Massnahmen (< 10 Mio.) reicht Reifegrad 1 (Kompatibilität mit Zukunftsbild nachgewiesen, Kosten und Wirkungen grob abgeschätzt) für A- und B-Liste. Grössere Massnahmen müssen Reifegrad 2 (Vorstudien und ZMB liegen vor, Variantenvergleiche/Projektoptimierungen durchgeführt, flankierende Massnahmen in ähnlichem Projektstand) aufweisen.

In den Massnahmenblättern sind zudem verschiedene neue Angaben aufzuführen:

- ARE-Code
- Kostengenauigkeit (z.B. +/- 30%)
- Finanzierungsquelle
- Stand RPG-Konformität und Stand kantonaler Richtplan bei den Siedlungsmassnahmen
- Machbarkeit
- Quantitative Angaben (z.B. DTV)

### 1.4.3 Neue inhaltliche Grundlagen

Seit dem AP der 2. Generation wurden verschiedene neue Grundlagen/Inhalte erarbeitet, die ins vorliegende AP der 3. Generation einfließen. Dies sind insbesondere:

- Der neue kommunale Siedlungsrichtplan (SRP) Langenthal (sowie als Grundlage das räumliche Entwicklungskonzept Langenthal), der das Zukunftsbild weiterentwickelt und die detaillierte Strategie und Vorgehensweise bei der Umsetzung der gesamten Stadtentwicklung bis ins Jahr 2030 behördenverbindlich aufzeigt.
- Der neue Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern (RRB Nr. 1436 vom 3. Dezember 2014) der die Veloalltags- und -freizeitrouuten mit kantonaler Netzfunktion festgelegt (Strassengesetz Art. 45). Er ersetzt den kantonalen Richtplan Veloverkehr vom 22. Dezember 2004.
- Die «Verkehrssanierung Aarwangen-Langenthal-Nord» als Umfahrung von Aarwangen (integralen Bestandteil der flankierenden Massnahmen zum Autobahnausbau; Vorprojekt vorliegend, öffentliche Mitwirkung im Herbst 2015).

## 1.5 Perimeter

Die Stadt Langenthal ist per Definition des Bundes (2000) eine Einzelstadt. Die bereits erwähnte Neudefinition des Bundes hat für das vorliegenden Agglomerationsprogramm noch keine Auswirkungen.

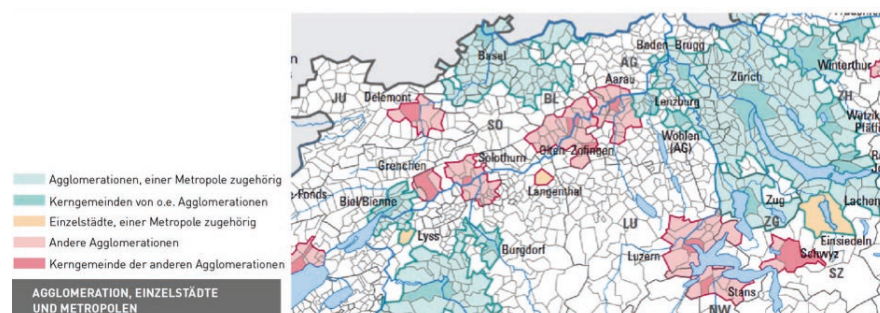


Abb. 7 Agglomerationen, Einzelstädte und Metropolen der Schweiz nach BFS (2000)



Grundsätzlich können nur für Massnahmen innerhalb der Agglomeration um Bundesbeiträge ersucht werden. Der Perimeter für das AP der 3. Generation umfasst somit nur die Stadt Langenthal. Es können im Agglomerationsprogramm aber auch Massnahmen aufgeführt werden, die über die Stadtgrenze hinaus in die Umlandgemeinden eine Wirkung erzielen. Der diesbezügliche gemeindeübergreifende Kontext wird zusammen mit dem RGSK Oberaargau aufgezeigt. Die Überlegungen im Agglomerationsprogramm beziehen den gesamten funktionalen Raum Langenthal ein, der ebenfalls über die Agglomerationsgrenzen hinausgeht. Der Stadt Langenthal ist es wichtig, den wirtschaftlichen, räumlichen und sozialen Anschluss zu den jeweiligen Bezugsgemeinden zu suchen und zu pflegen. Mit den umliegenden Gemeinden ist die Möglichkeiten zu prüfen, raumplanerische und funktionale Räume zu schaffen, um die regionale Bedeutung und Entwicklung für die Gesamtregion zu festigen.

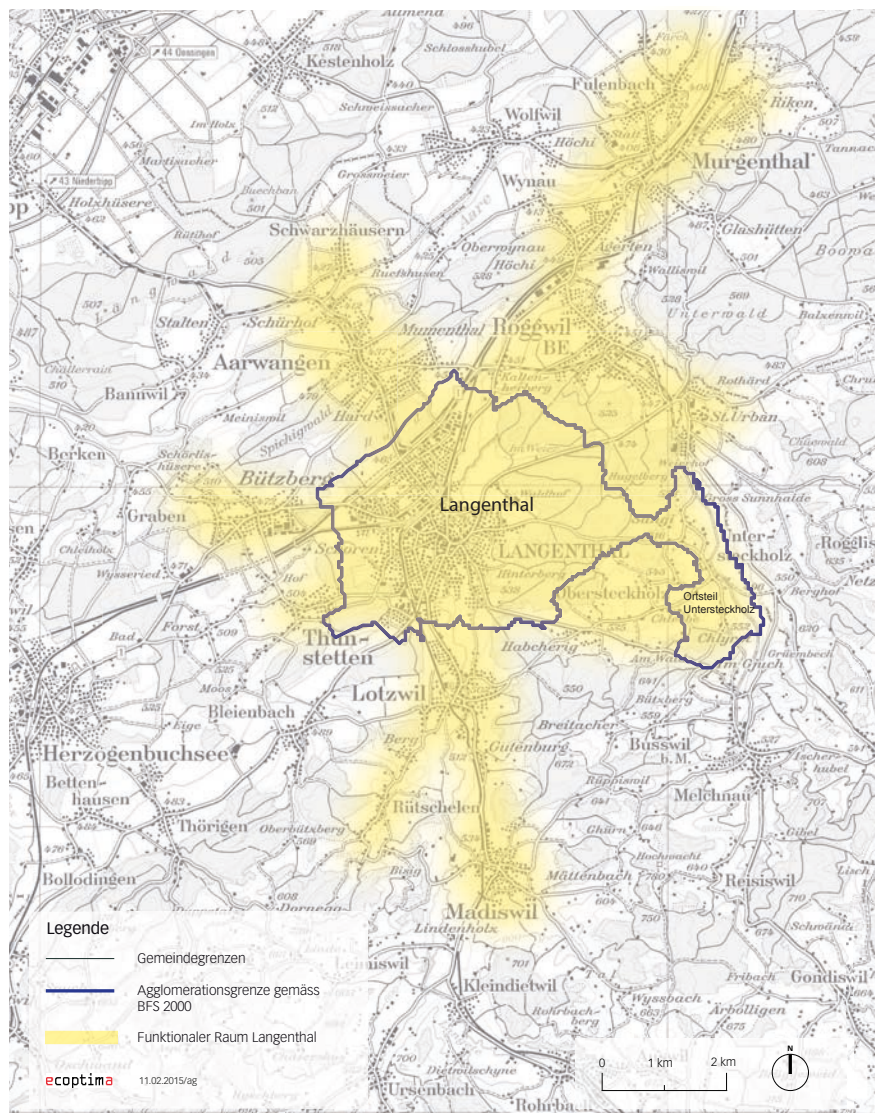


Abb. 8 Funktionaler Raum Langenthal und Perimeter Agglomeration Langenthal.

Hinweis: Für das Agglomerationsprogramm Langenthal hat der Ortsteil Untersteckholz vor allem als Naherholungs- und Landschaftsgebiet (Grüngürtel des Rottals mit z.T. bundesgeschützten Wässermatten) eine wichtige Bedeutung. Im Fusionsvertrag der Gemeinden Langenthal und Untersteckholz ist festgelegt, nicht zuletzt aus infrastrukturellen Überlegungen, dass der Ortsteil Untersteckholz, der durch den Wald geografisch von der Kernstadt getrennt ist, nicht zu Siedlungsentwicklungsgebiet von Langenthal wird, sondern seine ländliche, landwirtschaftliche Ausrichtung behält. Folglich wird das östliche Gemeindegebiet in den kartografischen Darstellungen nicht immer abgebildet.

## 2. Stand AP 2. Generation und Ausblick AP 3. Generation

### 2.1 Rückblick

Agglomerationsprogramm 1. Generation

In den Jahren 2005 bis 2008 erarbeitete die Stadt Langenthal und der Kanton Bern das Agglomerationsprogramm Langenthal der ersten Generation. Im Kanton Bern wurde die durch die Agglomerationspolitik des Bundes ausgelöste Dynamik genutzt und mit der Strategie für Agglomerationen und Regionale Zusammenarbeit (SARZ) die Agglomerationspolitik auf eine fortschrittliche und verbindliche Grundlage gestellt. Infolge des negativen Bundesentscheids zum Agglomerationsprogramm Langenthal der 1. Generation wurden jedoch keine Massnahmen im Rahmen dieses Programms umgesetzt.

Agglomerationsprogramm 2. Generation

Zwischen 2010 und 2012 wurde für die Agglomeration Langenthal ein Agglomerationsprogramm der 2. Generation erstellt. Parallel dazu wurde unter Führung des Kantons Bern das erste Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK für die Region Oberaargau erarbeitet.

### 2.2 Stand der Umsetzung der Massnahmen der zweiten Generation

Das Agglomerationsprogramm Langenthal der 2. Generation enthält Massnahmen, die in den Zuständigkeitsbereich des Kantons, der Region oder der Stadt Langenthal fallen. Die Umsetzung der Massnahmen wurde nach der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung zwischen Bund und Kanton vom 27. Mai 2015 in Angriff genommen. In den folgenden Kapitel wird der Stand der Umsetzung dieser Massnahmen erläutert. Weiterführende Informationen zum Stand der einzelnen Massnahmen finden sich in den Tabellen im Kapitel 7.2.2 sowie im Teil B.

#### 2.2.1 Siedlungsmassnahmen

##### A-Massnahmen der 2. Generation

S-1: Räumliche Stadtentwicklung

Den Grundstein der Siedlungsmassnahmen bildet die Erarbeitung eines räumlichen Entwicklungskonzeptes und des Siedlungsrichtplanes (Massnahme S-1: Räumliche Stadtentwicklung; S-1.1). Ziel ist, dass diese bis zur Einreichung des AP der 3. Generation vorliegen. Die Arbeiten befinden sich im zeitlichen Fahrplan (2015 - 2018).

S-2: ESP Bahnhof Langenthal

Den zweiten Schwerpunkt der Siedlungsmassnahmen nimmt die Gestaltung und städtebauliche Anbindung des Raums Bahnhof ein (Massnahme S-2: ESP Bahnhof Langenthal; S-2.1, S-2.2, S-2.3.1). Hier wurden bereits ein Richtplan erarbeitet sowie drei Studienaufträge (Stadt, SBB, private Investoren) durchgeführt. Zudem wurde der Kredit zur Projektierung gesprochen. Die Umsetzung ist gemäss Massnahmenblatt ab 2015 vorgesehen. Aufgrund von zeitlichen Verzögerungen seitens SBB infolge schärferer

Auslegung des Bundesamts für Verkehr bei den geplanten Anpassungen zur Erfüllung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) können die Projektierungsarbeiten erst ein Jahr später in Angriff genommen werden.

- S-3: Stadtkern:  
Aufwertung/Umgestaltung Die Arbeiten zur Aufwertung der öffentlichen Räume in der Marktgasse sind abgeschlossen respektive umgesetzt (Massnahme S-3: Stadtkern: Umgestaltung und Aufwertung; S-3.1).
- S-4: Markthallenareal: Umnutzung/Verdichtung Für das Markthallenareal wurde ein Masterplan erstellt, um die Umnutzung und Verdichtung voranzutreiben. Die Erarbeitung eines arealspezifischen Richtplans basierend auf einem neuen Nutzungskonzept wurde vorderhand sistiert (Massnahme S-4.2). Die Arbeiten werden erst nach dem Vorliegen des kommunalen Siedlungsrichtplans der Stadt wieder aufgenommen. Darin wurde nun festgelegt, dass das Markthallenareal im Rahmen einer Gebietserweiterung der Kernstadt neu zu dieser gezählt wird (Massnahme S-4.1).
- S-5: Porzi-Areal:  
Umnutzung/Verdichtung Für das Porzi-Areal wird der Erlass der Überbauungsordnung basierend auf den raumplanerischen Rahmenbedingungen (Siedlungsrichtplan) angestrebt (Massnahme S-5.1), um eine hohe städtebauliche Qualität bei einer hohen Dichte zu erreichen. Zur Zeit ist der Verkauf der Liegenschaften einer ausländischen Investorengruppe an inländische Interessenten vorgesehen, welche im Rahmen einer Testplanung die städtebaulichen Eckwerte und Nutzungsgrössen erarbeiten wollen. Eine Grundlagenstudie dazu ist bereits vorhanden. Sobald der neue Käufer feststeht, ist vorgesehen, mit den Planungsarbeiten zu beginnen.
- S-9: Arbeitsregion  
Langenthal Für die Umsetzung respektive die Inangriffnahme eines ersten Projektes zwischen Langenthal und Thunstetten-Bützberg ist eine Absichtserklärung vorhanden und erste Gespräche wurden geführt (Massnahme S-9.1).

#### **B- und C-Massnahmen der 2. Generation**

Die strukturgerechte Umgestaltung, Verdichtung und Umnutzung (S-3.2) wird im Rahmen der laufenden Erarbeitung des Siedlungsrichtplans definiert.

- Übrige Massnahmen (B, C) Die C-Massnahmen S-7 (Siedlungsergänzungsgebiete) im Bereich Wohnen wurden sistiert, da im Rahmen der Siedlungsrichtplanung der Fokus zuerst auf die Innenverdichtung gelegt wird. Einzig das Gebiet Dennli Ost (S-7.3) soll neu als Arbeitszone vorangetrieben werden (vgl. Massnahme neu S-8.5).

Die Massnahmen S-8 (Städtebauliche Vernetzung) und L-1 (Landschaft) werden im Rahmen der Siedlungsrichtplanung und der anschliessenden Nutzungsplanung erarbeitet respektive umgesetzt.

Eine vollständige Übersicht zum Umsetzungsstand der Siedlungsmassnahmen (Stichtag 30.9.2016 gemäss Weisung Bund) befindet sich im Teil B dieses Berichts.

### **2.2.2 Verkehrsmassnahmen**

#### **Massnahmen Öffentlicher Verkehr**

Unter den Massnahmen des öffentlichen Verkehrs wurden im Agglomerationsprogramm der 2. Generation fünf Massnahmen in A-Kategorien aufgeführt. Drei von diesen Massnahmen (V-ÖV 3.1, 4.1 und 4.2) betrafen den Entwicklungsschwerpunkt Bahnhofplatz, wo mittels Gestaltung der Zugang zur Bahn bzw. die Anordnung der Bushaltestellen verbessert werden soll. Für diese Massnahmen ist ein Vorprojekt in Bearbeitung. Für eine weitere Massnahme, die Ausgestaltung der asm-Haltestelle Industrie Nord (V-ÖV 4.5), ist die Bauausführung in Bearbeitung, der Baubeginn ist für 2019 vorgesehen.

Die fünfte Massnahme (V-ÖV 1.1) betrifft die Schliessung von Taktlücken im interregionalen Verkehr. Diese wurde bei der übergeordneten Stelle RVK deponiert.

Das langfristige ÖV-Konzept der Stadt Langenthal wurde (auch als Konsequenz aus den Rückmeldungen zu den einzelnen Massnahmen im Prüfbericht des Bundes zum Agglomerationsprogramm 2. Generation) überarbeitet (Entwurf Teil Stadtbuss bereits in AP2 festgelegt, V-ÖV 2). Es zeigt auf verschiedenen Ebenen die zwischen Stadt, Region und Kanton abgestimmten weiteren Entwicklungs- und Planungsschritte sowie die entsprechenden Abhängigkeiten und Konsequenzen in anderen Bereichen auf, insbesondere die Linienführungen zum sich in der Projektierung befindenden neuen Bushof am Hauptbahnhof Langenthal.

Die frühere C-Massnahme, die Gestaltung des Bahnhofs Langenthal Süd inklusive Umfeld (V-ÖV 4.3), wird als A-Massnahme im Agglomerationsprogramm 3. Generation übernommen.

#### **Massnahmen motorisierter Individualverkehr**

Von den drei als A-Priorität aufgeführten Massnahmen im Bereich motorisierter Individualverkehr ist die Knotensanierung an der Ringstrasse / Thunstettenstrasse bereits (V-MIV 2.5) umgesetzt, bei zwei weiteren (Knotensanierung St. Urbanstrasse / Untersteckholzstrasse V-MIV 2.2, Verträglichkeit Strassennetz Bahnhofstrasse Abschnitt Hübeligasse - Marktgasse V-MIV 1.1) liegt das öffentlich mitgewirkte Betriebs- und Gestaltungskonzept nun als Projektierung vor. Ebenso sind bereits die vier Massnahmen zur Knotensanierung (V-MIV 2.1, 2.3, 2.4 und 2.6), die erst im B-Horizont vorgesehen waren, umgesetzt oder ein Betriebs- und Gestaltungskonzept liegt vor. Für letztere ist die Weiterverfolgung im Agglomerationsprogramm 3. Generation vorgesehen.

#### **Massnahmen Langsamverkehr**

Ein zentrales Element der Massnahmen im Langsamverkehr im Agglomerationsprogramm 2. Generation waren die Fuss- und Veloverbindungen zum Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Langenthal. Beide Massnahmen (V-LV 1.1 und 1.2), die Erweiterung der Personenunterführung zur Bahnhofspassage sowie die Umsetzung der Personenunterführung Bahnhof

West, verlaufen aufgrund von zusätzlichen Abklärungen der Perronumbauten seitens SBB (infolge der verschärft angewandten BAV Bestimmungen) ein Jahr verzögert. Die Umsetzung der Massnahmen auf Haupt- und Nebenstrassen zugunsten des Langsamverkehrs (V-LV 2.1 bis 2.11), von denen die meisten als Eigenleistungen im Agglomerationsprogramm 2. Generation vorgesehen waren, verläuft termingerecht. Die Massnahme an der Bützbergstrasse (V-LV 2.7) wird im Programm 3. Generation von der B- in die A-Priorität übernommen.

Die Schliessung der Netzlücken im Langsamverkehr (V-LV 3), die im Agglomerationsprogramm 2. Generation vor allem im B-Horizont vorgesehen war, wird im Programm der 3. Generation weitergeführt. Zwei Massnahmen, in Langenthal Süd und im Bereich Hardau (V-LV 3.1 und 3.2), sind im A-Horizont vorgesehen.

Von der Massnahme V-LV 3.3 entlang der Bern-Zürich-Strasse ist Abstand genommen worden, da hier bereits ein separater Radweg vorhanden ist, der die Anforderungen des Veloverkehrs genügend erfüllt, bei einer weiteren entlang der Murgenthalstrasse (V-LV 3.4, im damaligen C-Horizont) hat sich erwiesen, dass infolge neuer Gegebenheiten kein Handlungsbedarf besteht.

Für Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit des Langsamverkehrs, wie etwa die Schulwegsicherung (V-LV 4.1), bestehen Projekte. Teilweise waren diese Massnahmen im Programm 2. Generation noch nicht verortet; dies erfolgt im Programm 3. Generation, wo die Schulwegsicherung für ein weiteres Schulgelände spezifiziert wird.

Die Massnahmen, die zur Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrs vorgesehen waren (V-LV 5), sind in anderen entsprechenden Massnahmen enthalten. Die Signaletik (V-LV 5.2) wird als eine Massnahme im A-Horizont im Agglomerationsprogramm 3. Generation übernommen.

Zur Verkehrsberuhigung in den Quartieren (V-LV 6.2) ist für die Eisenbahnstrasse die Vorprojektierung für 2017 vorgesehen. Massnahmen zu Tempo 30 sind mit diversen Projekten in Quartieren bereits umgesetzt oder in Planung, sie sind zudem Teil des Lenkungskonzeptes Motorisierter Individualverkehr.

#### **Massnahmen kombinierte Mobilität**

Alle Massnahmen zur kombinierten Mobilität sind im A-Horizont zeitgerecht vorangetrieben worden. Schwerpunkt bilden die Veloparkierungen (B+R Anlagen) im Bahnhofsgebiet als Entwicklungsschwerpunkt (V-KM 2.1). Hier ist das Vorprojekt in Erarbeitung. Dies gilt ebenso für die P+R-Anlagen am Bahnhof Langenthal (V-KM 1.1).

### Massnahmen Verkehrsmanagement

Das Thema Parkplatzbewirtschaftung (V-NM 1), das im Programm 2. Generation im B-Horizont vorgesehen war, wird im Agglomerationsprogramm 3. Generation konkretisiert.

Bei der Mobilitätsberatung (V-NM 2) sind für die Angestellten der Stadtverwaltung Projektvorhaben in Erarbeitung. Es werden regelmässig Aktionen zur Steigerung der LV-Nutzung in der Verwaltung durchgeführt. Für die Bevölkerung werden zudem regelmässig Beratungen und Veranstaltungen durchgeführt.

## 2.3 Wirkung des Agglomerationsprogramms der 2. Generation

Gemäss Prüfbericht des Bundes zum AP der 2. Generation liegen die Kosten der Massnahmen der Priorität A und B bei CHF 43.18 Mio. und werden als mittel eingestuft (Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung).

Der Nutzen des AP der 2. Generation wird anhand der vier Wirksamkeitskriterien (WK) beurteilt und in Punkten ausgedrückt. Der Prüfbericht des Bundes zum AP Langenthal der 2. Generation ergibt folgendes Bild:

Wirksamkeitskriterium	Nutzen (-1 bis 3 Punkte)
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	2
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	2
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1
<b>Summe WK1 - WK4 (Nutzen)</b>	<b>6</b>

Tab. 2 Nutzen des AP Langenthal der 2. Generation in Punkten ausgedrückt. Quelle: Prüfbericht des Bundes zum AP Langenthal der 2. Generation, 2014

Die Wirkung des Agglomerationsprogramms hängt davon ab, in welchem Verhältnis der ermittelte Nutzen zu den Gesamtkosten steht und stellt sich für das AP Langenthal wie folgt dar:

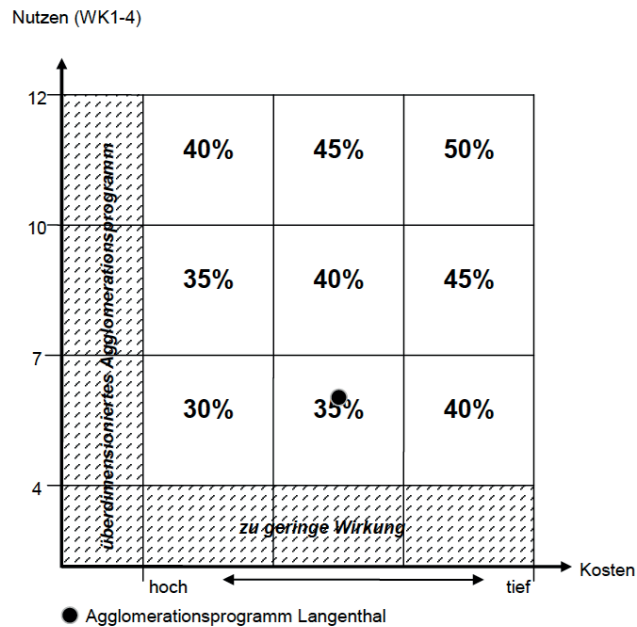


Abb. 9 Wirkung des AP Langenthal der 2. Generation (Kosten/Nutzen-Verhältnis). Quelle: Prüfbericht des Bundes, 2014

## 2.4 Agglomerationsprogramm der 3. Generation

Das Agglomerationsprogramm der 3. Generation baut direkt auf dem der 2. Generation auf. Die Strategie wird für die Bereiche Siedlung, Verkehr und Landschaft konkretisiert und behördenverbindlich festgelegt. Die Strategie zur Erreichung eines nachhaltigen Verkehrssystems (Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten) wird ebenfalls verstärkt weiterverfolgt.

Paralleles zum AP der 3. Generation wird das RGSK der 2. Generation erarbeitet. Seit 2012 übernimmt diese Planung die Organisation Region Oberaargau.

### 2.4.1 Schwerpunkte Siedlungsentwicklung

In den Themenbereichen Siedlung und Landschaft sind neue Erkenntnisse aus dem Räumlichen Entwicklungskonzept (REK) Langenthal respektive aus dem Siedlungsrichtplan (SRP) Langenthal eingeflossen. Die Textbausteine aus dem AP der 2. Generation wurden zum Teil ergänzt und zum Teil mit neuen Texten aus dem REK ersetzt. Diese Textbausteine (v.a. Kapitel 3.1, 3.2, 4 und 5) weisen daher teilweise eine grössere Bearbeitungstiefe auf als die restlichen Kapitel.

Die Weiterentwicklung des Entwicklungsschwerpunkts (ESP) Bahnhof Langenthal (inkl. Hardau), die Entwicklung des Subzentrum Bahnhof Süd (Porzi-Areal) und die Erweiterung des Kerngebiets (Markthallenareal) stehen beim AP der 3. Generation im Vordergrund.



Als neues zentrales Element wird das Thema «Siedlungsentwicklung nach Innen» auf das ganze Agglomerationsgebiet erweitert. Dies auf der Basis des neuen Siedlungsrichtplans Langenthal und des kantonalen Richtplans 2030.

#### **2.4.2 Schwerpunkte Verkehr**

Der Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Langenthal bildete das Kernstück im Agglomerationsprogramm 2. Generation. Mit dem Programm 3. Generation soll dieser Gedanke weitergeführt und gestärkt werden. Die Massnahmen des Programms 3. Generation sind im Teil Verkehr ausgehend von den verschiedenen Achsen, die vom Entwicklungsschwerpunkt und vom Stadtzentrum wegführen, konzeptionell gegliedert.

Wichtiger Bestandteil dieser Achsen sind verschiedene Massnahmen zur Stärkung des Langsamverkehrsnetzes. Es ist vorgesehen, bestehende Netzlücken zu schliessen und das LV-Netz zu einer einheitlichen Struktur zu verbinden. Hierunter sind etwa die Verbindung Karbidweg - Vordere Hardaustasse sowie die Verbindung Bäreggstrasse - Hasenmattstrasse - Bahnhof hervorzuheben.

Die Stärkung des Langsamverkehrsnetzes zeigt sich ebenfalls in der Entwicklung der Subzentren, beispielsweise mit einer neuen LV-Verbindung in Langenthal-Süd. Grundsätzlich sind die Langsamverkehrsmassnahmen also so konzipiert, dass sie den Zugang zum ÖV stärken und auf den Bahnhof hinführen.

Gleichzeitig werden verschiedene Massnahmen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs ergriffen, die der Verkehrsdosierung und -Lenkung dienen. Hierzu gehören, auch vor dem Hintergrund der ungewissen Realisierung der Umfahrung Aarwangen, Massnahmen an zwei Knoten entlang der Achsen Aarwangenstrasse und Bützbergstrasse.

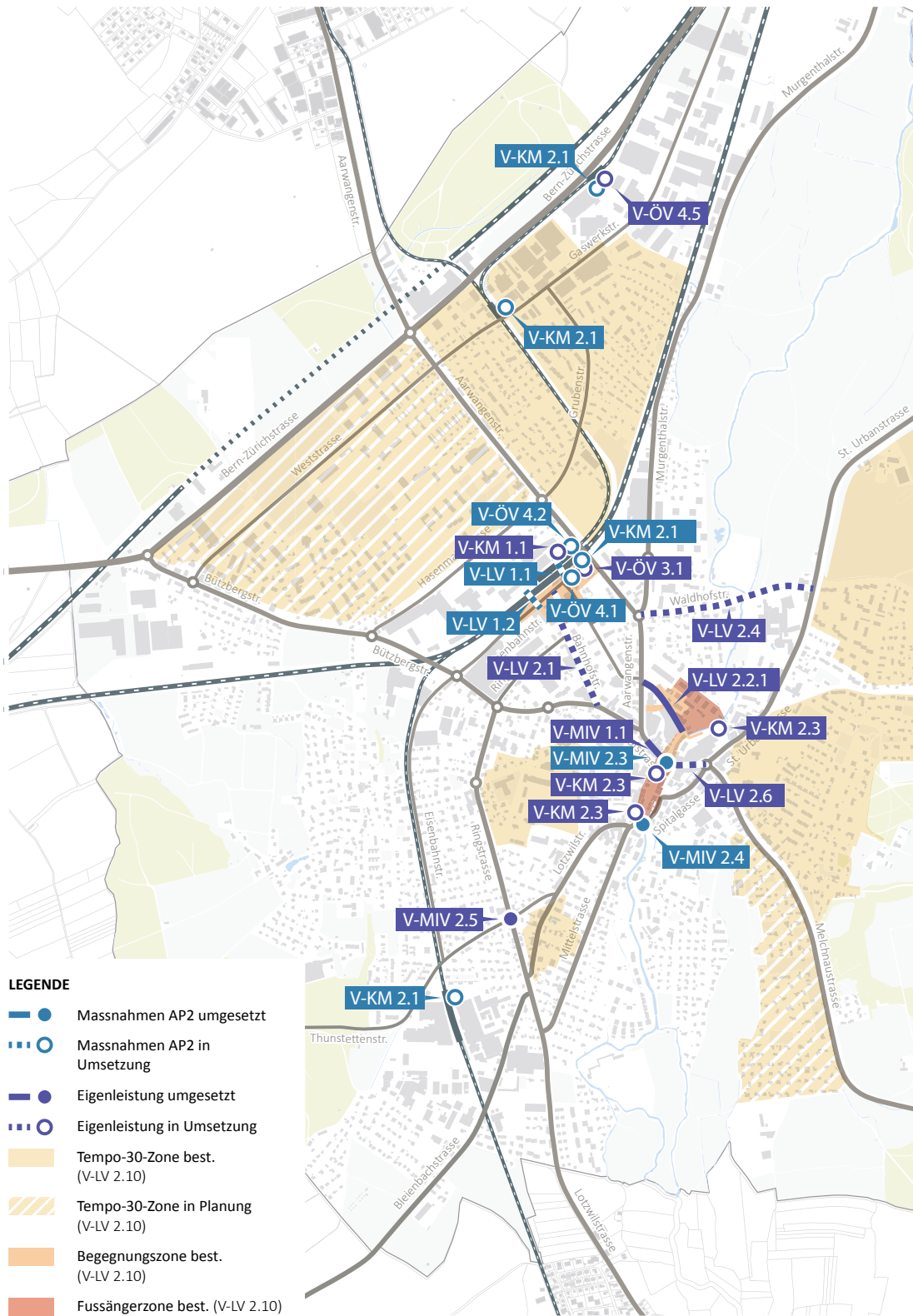


Abb. 10 Bisher umgesetzte Verkehrsmassnahmen und Vor-/Eigenleistungen

### 3. Bisherige Entwicklung, Ist-Zustand und Trend

#### 3.1 Siedlung und Städtebau

##### 3.1.1 Siedlungsgeschichte

Langenthal und  
das Gebiet «Scho-  
ren»

Das frühe Langenthal entstand als rurale Siedlung und Marktort entlang der Langete. Bereits ab dem 13. Jahrhundert bewirtschafteten Mönche des nahe gelegenen Klosters St. Urban das fruchtbare Schwemmland mit einem weitverzweigten Kanal- und Schleusensystem. Bis heute ist dessen erhaltener Teil als «Wässermatten» im BLN-Inventar als Bundesschutzgebiet aufgeführt. Diese grenzen südlich und nördlich direkt ans Siedlungsgebiet. Sie sind integraler Bereich der heutigen Stadtlandschaft und wichtigstes Naherholungsgebiet der Stadt. Die ursprüngliche Siedlungsentwicklung erfolgt infolge der zahlreichen Überschwemmungen parallel dazu seitlich auf den topographisch erhöhten Erhebungen Schoren und Greppen. Das Schorenggebiet entwickelt sich als eigenständige Gemeinde, bevor Ende des 19. Jahrhunderts diese ein Teil der Gemeinde Langenthal wurde.

Entlang der Langete werden die Bauten schon früh infolge der vielen Überschwemmungen deutlich erhöht angelegt und mit durchgehenden Hochtrottoirs versehen. Diese prägen bis heute das Stadtbild und sind durch ihre Einzigartigkeit in hohem Mass identitätsstiftend. Die seinerzeit häufigen Überschwemmungen sind auch der Grund, dass die neue Kantonsstrasse Bern-Zürich im 18. Jahrhundert zu dieser Zeit unüblich ausserhalb des Siedlungsgebiets von Langenthal durchgeführt wird (siehe Abb.9).

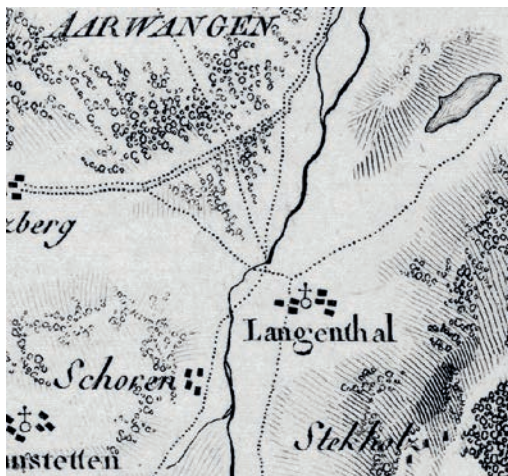


Abb. 11 Langenthal 1802 (Quelle: Meier-Weiss-Atlas)



Abb. 12 Langenthal um 1810 (aus räumlichen Entwicklungskonzept Langenthal)

Wachstumsschub  
durch Eisenbahn-  
bau

Der erste grössere Wachstumsschub in Langenthal wird in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts durch den Bau der Eisenbahn ausgelöst. Die Stadt entwickelte sich dadurch zu einem Industriestandort, an welchem

schweizweit bekannte Firmen mit internationaler Ausrichtung entstehen. Diese Tradition des Unternehmertums, meist im Familienbesitz, ist noch bis heute gesellschaftsprägend und für den Standort von Langenthal von grosser Bedeutung.

Bevölkerungswachstum und Siedlungsentwicklung

Diese Entwicklung des Unternehmertums brachte Langenthal grossen Aufschwung, der sich bis zum zweiten Weltkrieg in einem anhaltenden Bevölkerungswachstum niedergeschlagen hat. Damit verbunden war eine schrittweise ausgedehnte Siedlungsentwicklung. Gleichzeitig mit dem Wachstumsschub entstanden entlang der Verbindungsstrasse zwischen dem Bahnhof, Industrie-/Gewerbegebiet und dem Siedlungskern herrschaftliche Villen mit grosszügigem Gartenumschwung. Sie prägen bis heute das Stadtbild.



Abb. 13 Langenthal um 1870, ersichtlich die vielen Villen und Gartenanlagen

1. Hälfte des 20. Jh.: Die Stadt Langenthal wächst

In der ersten Hälfte des 20. Jh. wird das Bahnnetz mit der Strecke Richtung Huttwil (BLS) und der Schmalspurbahn Richtung Melchnau (ASm) ausgebaut. Die Siedlungsentwicklung erfährt einen weiteren Wachstumsschub. Zum einen entstehen erste Siedlungsgebiete entlang der Aarwangenstrasse nördlich der Bahngeleise, sowie nach Westen, wo sich infolge der Fusion Langenthals mit der Gemeinde Schoren der räumliche Zusammenschluss zwischen den beiden Siedlungskernen abzeichnet. Grosse Bedeutung bei der Quartiersentwicklung kommt auch dem heutigen Industriegebiet Süd zu. Im Auftrag der dort ansässigen Firmen entstanden Arbeiterquartiere in unmittelbarer Nähe zu den Fabrikanlagen.

2. Hälfte des 20. Jh.: Siedlungsentwicklung v.a. nördlich des Bahnhofs

In der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts, etwa bis in die 80er Jahre, ist das Wachstum weiterhin ausgeprägt. Besonders in den Gebieten nördlich des Bahnhofs werden neue Industrie- und Gewerbeflächen, neue Schulanlagen

und auch grössere Wohnüberbauungen realisiert. Die erste Wohnbaugenossenschaft Langenthals erstellt nördlich der SBB-Stammlinie Einfamilien- und später Mehrfamilienhäuser.

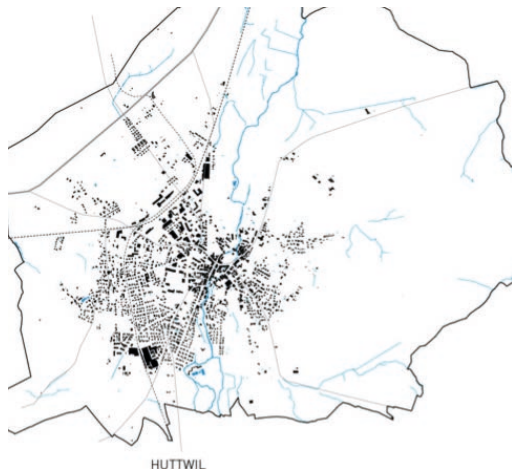


Abb. 14 Langenthal 1949 (aus räumlichen Entwicklungskonzept Langenthal)

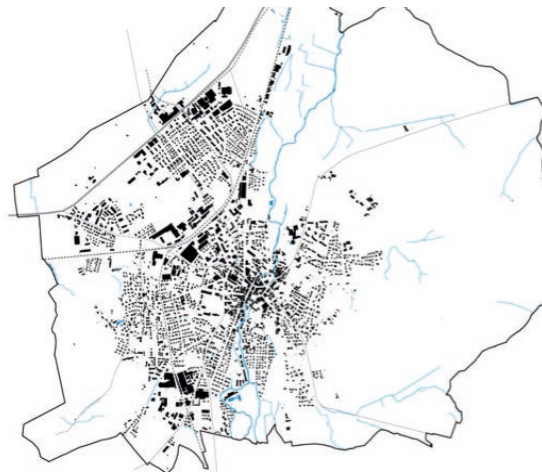


Abb. 15 Langenthal um 1978 (aus räumlichen Entwicklungskonzept Langenthal)

Anfangs 21. Jh.:  
Entwicklung nach  
Innen

Seit dem Jahr 2004 steigt das Bevölkerungswachstum der Stadt stetig mit einem jährlich durchschnittlichen Wachstumsfaktor von 0.9 %. Damit liegt die Bevölkerungsentwicklung der letzten Jahre genau im kantonalen Durchschnitt, jedoch deutlich über derjenigen der Region Oberaargau insgesamt. Damit verbunden ging im Stadtgebiet eine rege bauliche Tätigkeit einher.

Seit dem 1. Januar 2010 ist die ehemals eigenständige Gemeinde Untersteckholz – mit ihren rund 170 Einwohnern und einer Fläche von 2.8 km<sup>2</sup> – Teil der Stadt Langenthal.

Für die Stadtentwicklung nehmen die Erneuerungen und Verdichtungen nach Innen seit ca. 2007 an Bedeutung zu. Die bauliche Entwicklung findet heute weniger an den Rändern statt, sondern fokussiert sich auf die (noch) vorhandenen Baulandreserven innerhalb des Siedlungsgebiets und auf Umnutzungen von nicht mehr genutzten Industriearealen. Darüber hinaus kommt der Sanierungs- und/oder Erneuerungsmassnahmen an der bestehenden Bausubstanz immer grösserer Bedeutung zu.

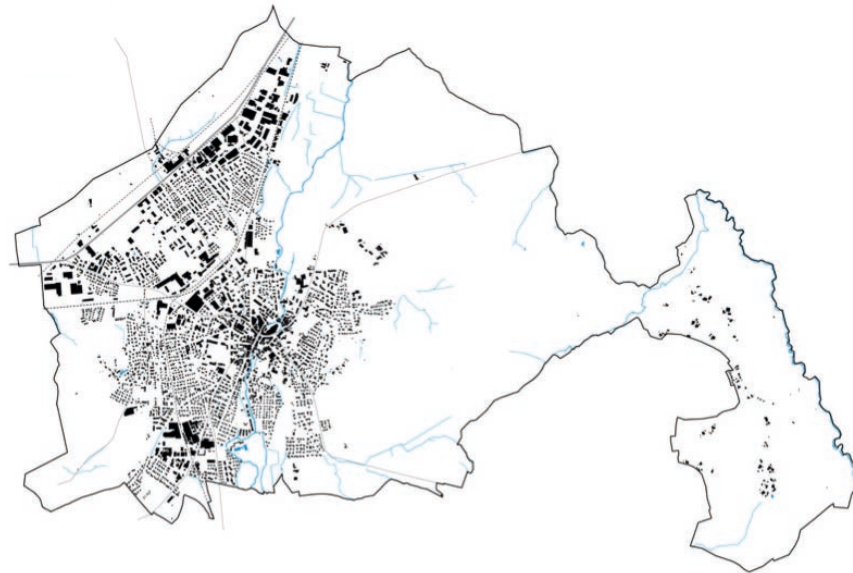


Abb. 16 Langenthal im Jahr 2013 (aus räumlichen Entwicklungskonzept Langenthal)

### 3.1.2 Identität von Langenthal

Historische Stadtentwicklung

Langenthal besitzt mit dem historischen Zentrum, den gewerblich-industriell geprägten Arealen sowie den aufgelockerten und durchgrüntem «Garten-Häusern» viele wertvolle Gebäude und eine äusserst vielfältige Stadtstruktur. Diese Vielfalt ist ein Abbild der historischen Stadtentwicklung (von einem Bauerndorf, zu einem Markt- und Handelsort, später zu einem Industrieort und heute zu einer modernen Kleinstadt) und trägt viel zur Attraktivität und Ambiente der Stadt bei.

Enge Verbundenheit mit Langenthal

Zu verdanken hat Langenthal den früh aufgekommenen und heute nach wie vor präsenten Industriesektor einer aktiven Unternehmerschicht, die sich ab Mitte des 18. Jahrhunderts für ein freies Unternehmertum einsetzte und die Industrialisierung vorantrieb. Die Unternehmer waren eng mit Langenthal verbunden. Sie schufen aber nicht nur Arbeitsplätze und Häuser, sondern bauten bereits früh eine enge Verbindung zwischen den Arbeitern und dem Betrieb und der Stadt auf. Die enge Verbundenheit ist auch heute für Langenthal noch prägend und wahrscheinlich mit ein Grund, weshalb weit über die Landesgrenze hinaus bekannte Unternehmen immer noch in Langenthal ansässig sind.

Identitätsstiftender Hochwasserschutz durch hohe Gehsteige

Viel zur Identität Langenthals tragen die hohen Gehsteige in der Markt- und in der Bahnhofstrasse bei. Sie dienen als Notabflüsse um das Zentrum bei Hochwasser der Langete zu schützen. Auch wenn das Hochwasser infolge des Entlastungsstollens nur noch selten durch die Stadt fliesst, sind die hohen Gehsteige immer noch – oder gerade aufgrund der historischen Bedeutung – ein wichtiges identitätsstiftendes Merkmal von Langenthal. Die Hochtrottoirs tragen auch viel zur Bekanntheit Langenthals über die Region hinaus bei.



Abb. 17 Bahnhofstrasse (Quelle: Stadt Langenthal)



Abb. 18 Untere Marktgasse (Quelle: Stadt Langenthal)

Stadt der kurzen  
Wege

Langenthal ist eine Kernstadt, die mit keiner umliegenden Gemeinde zusammengewachsen ist und einen einigermaßen durch räumliche Cluster durchzogenen homogenen Siedlungskörper mit einem feinmaschigen Strassennetz bildet. Zudem sind viele Quartiere multifunktional, das heisst sie verfügen (oder in unmittelbarer Umgebung) nebst Wohn- und Arbeitsmöglichkeiten über Infrastrukturen wie Schulen, Versorgungsmöglichkeiten, Freizeiteinrichtungen, ÖV-Anbindungen, etc. Die Bevölkerung charakterisiert Langenthal deshalb als Stadt der kurzen Wege, dessen Verkehrssystem jedoch nicht jedem Auswärtigen verständlich und zu indifferenziert ist.

### 3.1.3 Räumliche Struktur

#### Landschaft

Naturräumliche  
Gliederung

Langenthal liegt am Unterlauf der Langete, dort wo das Tal sich weitert und auch andere lokale Gewässer der Langete zufließen. Die Gemeinde ist von bewaldeten Anhöhen umrandet: Im Süden Brandholz und Handbüehl, im Westen der Schorenwald. Im Norden teilt Langenthal den Hardwald mit Aarwangen. Das grösste zusammenhängende Waldstück dent sich im Osten zwischen Langenthal und dem Rottal aus. Auch auf Grund des umgebenden Waldes wird die Kernstadt als freistehende Siedlungsgruppe wahrgenommen, die kompakt vom Landschaftsraum abgegrenzt ist. Trotz der Nähe einiger benachbarten Gemeinden sind die Siedlungskerne nicht zusammengewachsen.

Landschaft und  
Wasserläufe

Die Bedeutung der Langete und der vielfältigen Wasserläufe und Kanäle ist sowohl ausserhalb des Siedlungsgebiets wie auch in dessen Inneren spürbar. Diese Gewässer standen am Anfang der Siedlungsgeschichte Langenthals, entsprechend hochstehend ist ihre Bedeutung. Es braucht auch in Zukunft einen qualifizierten Umgang mit diesen Wasserläufen.

Hochtrottoirs

Die Nähe zum Wasser birgt aber auch die Gefahr des Hochwassers. In der Struktur Langenthals ist der jahrhundertealte, kluge Umgang mit dieser Gefahr in den städtebaulichen Elementen der Hochtrottoirs und der Entwässerungskanäle erkennbar und sichtbar.

### Grünfinger

Eng verbunden mit der Geschichte und Nutzung der Wasserläufe und der Wässermatten sind einige bis heute erhaltene und wertvolle Grünräume, welche bis zum Kern der Stadt hineindringen. Diese werden in der Folge als «Grünfinger» bezeichnet. Meist bestehen die «Grünfinger» einer «Perlenkette» ähnlich aus einer Abfolge mehr oder weniger zusammenhängenden Grünflächen, Gartenanlagen oder grünen zweckgebundenen Freiräumen. Zwei dieser «Grünfinger» entlang der Langete sind klar erkennbar und gründen in der Geschichte des Wasserlaufs, der Wassernutzung und der Landwirtschaft. Ein dritter «Grünfinger» aus dem Bereich der Hard heraus zum Bahnhof Langenthal ist erkennbar.

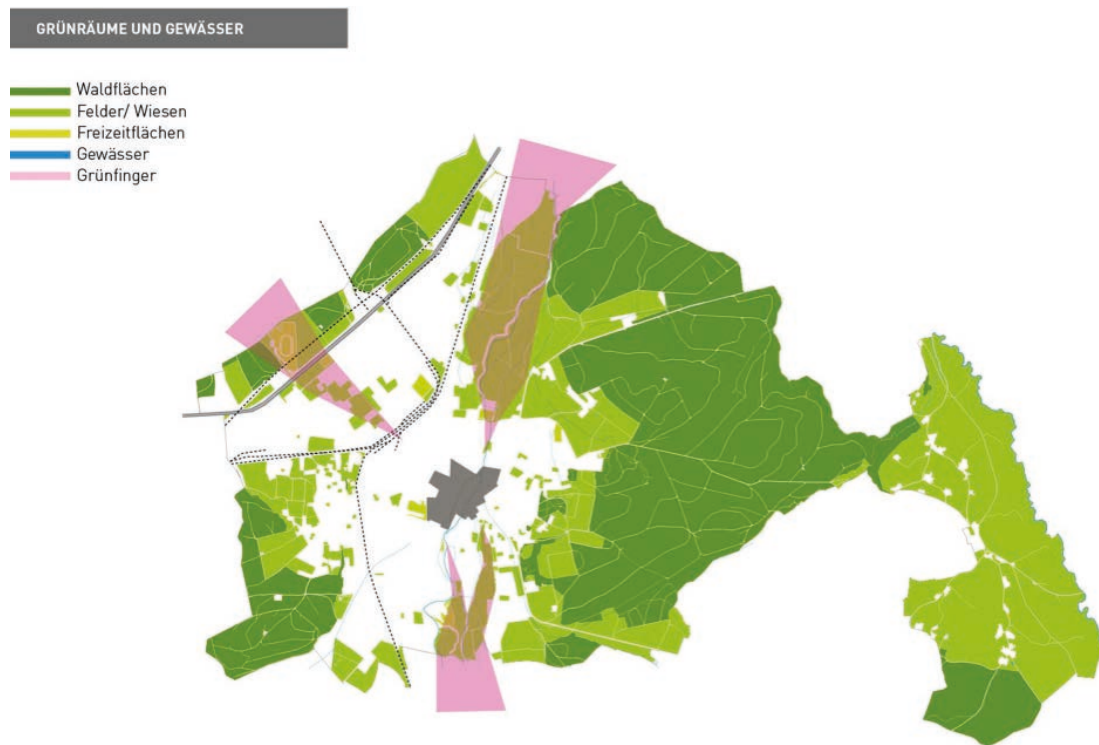


Abb. 19 Landschaftsräume Langenthals (aus räumlichen Entwicklungskonzept Langenthal)

### Starke Durchgrünung der Siedlung

Nicht nur wegen den «Grünfingern» ist das Siedlungsgebiet durch einen hohen Grünanteil geprägt. Neben den öffentlichen Freiräumen (Plätze, Parkanlagen, strassenbegleitendes Grün) gibt es viele private Grundstücke mit grossem Umschwung. Aus der Wahrnehmung des alltäglichen Strassenbenutzenden entsteht dadurch der Eindruck eines grosszügigen Stadtraumes. Da die überwiegende Mehrheit dieser Freiflächen aber Gärten und Aussenräume von Privatgrundstücken sind, liegt ihr Wert nicht im funktionalen Nutzen sondern primär in der Sichtbarkeit und im identitätsstiftenden Charakter für die Stadt Langenthal. Diese ausgeprägte «Gartenstruktur» führt dazu, dass die städtebauliche Dichte Langenthals verhältnismässig niedrig ist. Im Zusammenhang mit der nötigen Innenentwicklung stellt sich also die Herausforderung, qualitativ zu erneuern und zu verdichten, ohne die wertvollen und charakteristischen freiräumlichen Qualitäten zu beeinträchtigen.



## Siedlung

Räumliche Analyse Der Bahnbau und die dadurch entstandene Anbindungsqualität haben Langenthals Entwicklung stark geprägt. Diese Bahnanlagen besitzen noch heute im Siedlungsgebiet eine kräftige Präsenz und unterteilen es in unterschiedliche Teilbereiche. Es ist wichtig hervorzuheben, dass diese Teilbereiche nicht nur durch die trennende Wirkung der Gleise definiert sind: sie sind, wie es die historische Entwicklung veranschaulicht, in verschiedenen Zeitschnitten und/oder aus verschiedenen Hintergründen (z.B. der Schoren) entstanden.

Teilbereiche und räumliche Identität Die räumliche Grundstruktur Langenthals stellt sich aus der Gesamtbeachtung heraus, also von einer gewissen «Flughöhe» (Meta-Ebene) aus betrachtet, aus dem Gefüge folgender Teilgebiete zusammen:

- **Das Siedlungsgebiet um den historischen Ortskern:** Es ist «organisch» (historisch, also über mehrere Zeitschnitte hinweg) gewachsen und hat sich sternförmig, als Erweiterung des Kerns, in die Fläche ausgedehnt.
- **Das Gebiet um den Schoren:** Es besitzt eine eigene Entwicklungsgeschichte und befindet sich topografisch in einer besonderen, spezifischen Lage («auf dem Landsporn»). Gemäss dem Schweizer Mundartwörterbuch bedeutet Schoren: «nach Muster zugeschnitten».
- **Die Gebiete nördlich des Bahnhofs:** Sie sind jüngeren Datums, wurden in kürzeren Zeitschnitten und in grösseren Entwicklungsetappen entwickelt. Ihnen liegt eine klare Struktur auf orthogonalem Raster zugrunde.
- **Untersteckholz** liegt östlich vom Ortskern des Siedlungsgebiets Langenthals und ist von diesem durch eine grössere zusammenhängende Waldfläche (Steckholzer Wald) getrennt. Durch den Wald führt eine Waldstrasse, welche den Ortsteil Untersteckholz mit der Stadt Langenthal verbindet. Untersteckholz ist eine Streusiedlung (d. h. keine geschlossene Siedlung) und entstand im Zuge der landwirtschaftlichen Entwicklung. Es ist geprägt durch Einzelhöfe und verschiedene Weiler (z.B. Schwarzenbach, Kleben, Kleinroth, usw.). Viele Häuser stehen unter Denkmalschutz. Seinen bäuerlich-kleingewerblichen Charakter konnte Untersteckholz bis heute beibehalten.

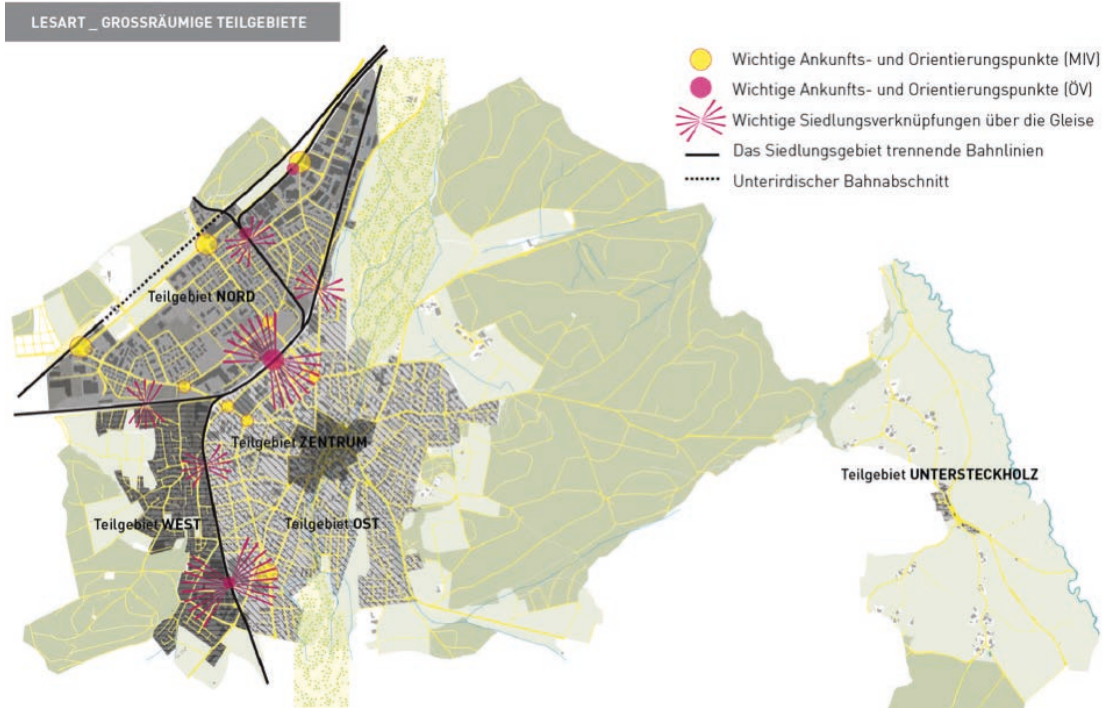


Abb. 20 Die grossräumigen Teilgebiete Langenthals (aus räumlichen Entwicklungskonzept Langenthal)

Aus der gleichen Flughöhe (Meta-Ebene) heraus betrachtet weist Langenthal eine weitere, prägnante räumliche Grundstruktur auf: Eine Reihe klar umschriebener, durch ihre städtebauliche Struktur und Funktion deutlich vom Umfeld abgesetzter städtischer «Cluster». Unter Clusterbauweise fallen im Städtebau Anordnungen von Gebäuden, deren Hauptmerkmale weniger die Beziehung zu öffentlichen Räumen, sondern die kompositorische Gruppierung von Bauten nach einer inneren Logik ist und eine räumliche Separierung vom baulichen Kontext aufweist.

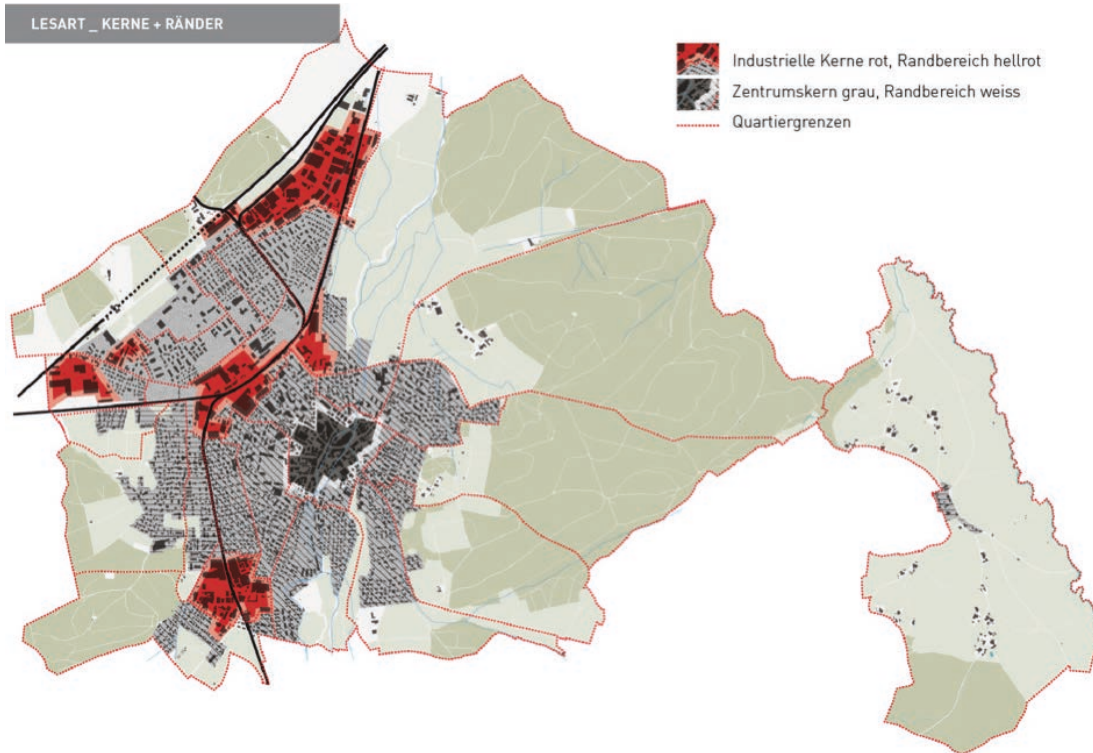


Abb. 21 Die Cluster und Ränder Langenthals (aus räumlichen Entwicklungskonzept Langenthal)

Vier der Cluster sind durch gewerblich-industrielle Nutzungen besetzt – was die Bedeutung dieses früh aufkommenden und nach wie vor kräftigen Wirtschaftssektor Langenthals hervorhebt; sie heben sich aus dem Siedlungsgebiet durch ihre eigene Struktur und Massstäblichkeit klar ab. Der fünfte Cluster ist durch den historischen Stadtkern besetzt, der ebenfalls einen Aspekt der Geschichte Langenthals repräsentiert und sich durch seine historisch gewachsene Struktur der geschlossenen Bauweise und erhöhten baulichen Dichte vom Umfeld unterscheidet.

Relevant sind diese Strukturen nicht nur aufgrund ihrer räumlichen Eigenständigkeit und ihrer ökonomischen und/oder sozialen Bedeutung. Sie stechen auch aufgrund ihrer Position im Stadtgefüge hervor: sie liegen sehr gleichmässig in die Siedlungsfläche eingestreut, gleichzeitig an äusserst bedeutsamer Lage: Zwei Cluster umschliessen die beiden Bahnhöfe Langenthal und Langenthal Süd, deren Bedeutung bereits erwähnt wurde. Die Bedeutung des Stadtzentrums als Cluster ist selbstverständlich. Die beiden weiteren Cluster (Wolfhusenfeld und Steinacker) liegen an zwei der Haupteinfallsstrassen Langenthals (Aarwangenstrasse und Bützbergstrasse) sowie entlang der beiden nationalen SBB-Bahnstrassen der Interregio (IR) bzw. Intercity (IC)-Strecken Zürich-Bern. Aufgrund dieser «exponierten» Lage besitzen sie als Imageträger für die Stadt eine ähnliche Bedeutung wie die beiden Bahnhöfe.

## Verkehr

Da infolge der regelmässigen Überschwemmungsgefahr wie erwähnt im 18. Jahrhundert die neue Bern-Zürichstrasse deutlich ausserhalb des damaligen Siedlungsgebietes geführt wurde, erhielt Langenthal im nördlichen Teil des Siedlungsgebietes sehr früh eine Verkehrsumfahrung. Nicht so im südlichen Gebiet. Bis in die 80-iger Jahre des letzten Jahrhunderts wurde versucht, auch dort mit neuen Strassenprojekten eine neue Umfahrung umzusetzen. Alle diese Projekte scheiterten an der Urne. Im Rahmen von Studien zum Verkehrsrichtplan zeigte sich, dass zum heutigen Zeitpunkt diesbezügliche neue Umfahrungsprojekte in der Stadt aus Kosten-Nutzen-Überlegungen nicht mehr umsetzbar sind und daher auf dem bestehenden Verkehrsnetz eine möglichst effektive Verkehrslenkung zu suchen ist. Im Rahmen der AP2 Erarbeitung wurde diese noch zu wenig deutlich thematisiert, was in der Beurteilung des Programms bundesseitig auch bemängelt wurde. Im Rahmen der AP3 Erarbeitung wird diesem Gesichtspunkt daher besondere Beachtung geschenkt.

## 3.2 Einwohner und Arbeitsplätze

### 3.2.1 Einwohnerentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Langenthal<sup>3</sup> seit 1991 kann als moderat bezeichnet werden. Zwischen 1991 und 2005 hat sich die Anzahl Bewohnerinnen und Bewohner immer um 14'300 Einwohner bewegt. Seit 2005 wächst die Einwohnerzahl jedoch stetig und ist von 14'448 Ende 2005 auf 15'291 Ende 2013 angestiegen. Dies entspricht einer Zunahme von 5.8%.

Für die Bevölkerungsentwicklung ab 2013 bis ins Jahr 2030 geht der kantonale Richtplan 2030 von +11% für die urbanen Kerngebiete aus. Für die Stadt Langenthal bedeutet dies eine Zunahme um 1'682 Personen auf 16'973 Einwohner bis ins Jahr 2030. Diese Annahme setzt in etwa den momentanen Trend fort und stimmt mit der im Agglomerationsprogramm der 2. Generation angenommene Entwicklung überein.

---

<sup>3</sup> Die Ausdehnung der Stadt bezieht sich auf den Stand 01.01.2014. Der Ortsteil Untersteckholz, der seit 2010 zur Stadt Langenthal gehört, wurde daher für eine gute Vergleichbarkeit in der ganzen Zeitreihe mitberücksichtigt.

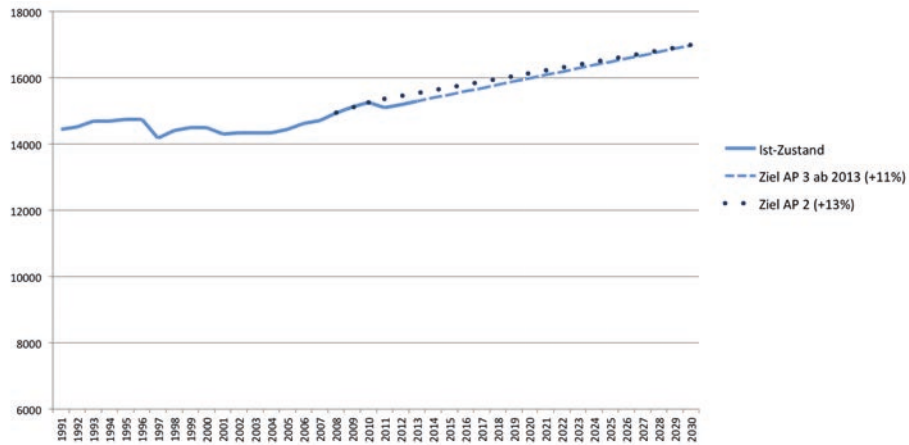


Abb. 22 Bevölkerungsentwicklung<sup>4</sup> der Stadt Langenthal (inkl. Untersteckholz) 1991 bis 2030 (Prognose 2030 nach kantonalem Richtplan 2030)

Im Siedlungsrichtplan Langenthal wurde 2013 auf Grund der regionalisierten Bevölkerungsprojektionen für den Kanton Bern (2012) ebenfalls das Wachstum zwischen dem Szenario Mittel (+ ca. 2'700 Personen von 2013 bis 2030) und Tief (+ 1'300 Personen bis 2030) als das am wahrscheinlichsten angenommen.

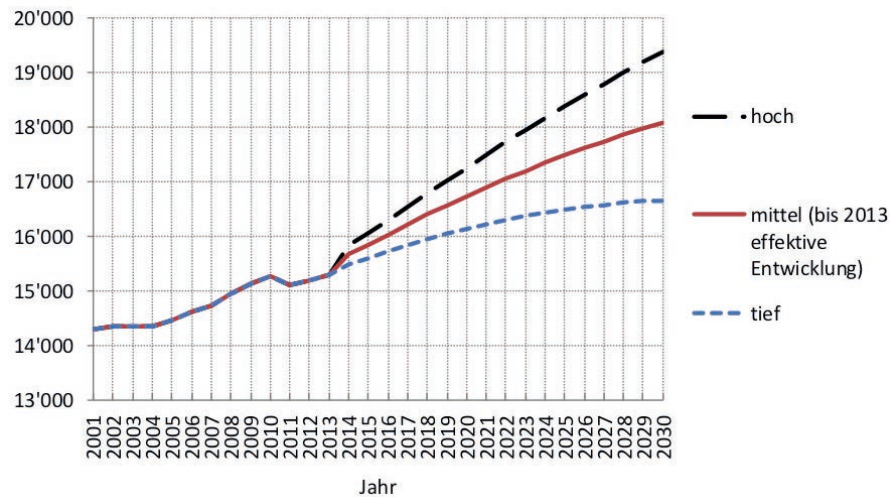


Abb. 23 Bevölkerungsentwicklung Stadt Langenthal 2001-2013 und Projektionen bis 2030 (aus räumlichen Entwicklungskonzept Langenthal)

Die heutige räumliche Verteilung der Bevölkerung in der Agglomeration Langenthal ist gesamthaft gesehen gleichmässig. Die Siedlungsstruktur ist als eher «locker» zu bezeichnen. Es gibt mehrere Wohnschwerpunkte sowohl südlich als auch nördlich des Bahnhofs Langenthal. Die höchste Einwohnerkonzentration pro Hektar wird im (Alt-)Stadtkern und in einigen dichter bebauten Wohnquartieren erreicht (vgl. Abb. 24).

4 Der in den beiden Abb. 22 und Abb. 23 ersichtliche Rückgang der Bevölkerungszahl im Jahr 2011 ist auf die Umstellung der Erhebungsmethode auf Bundesebene zurückzuführen. Effektiv hat die Bevölkerung seit 2005 stetig zugenommen.

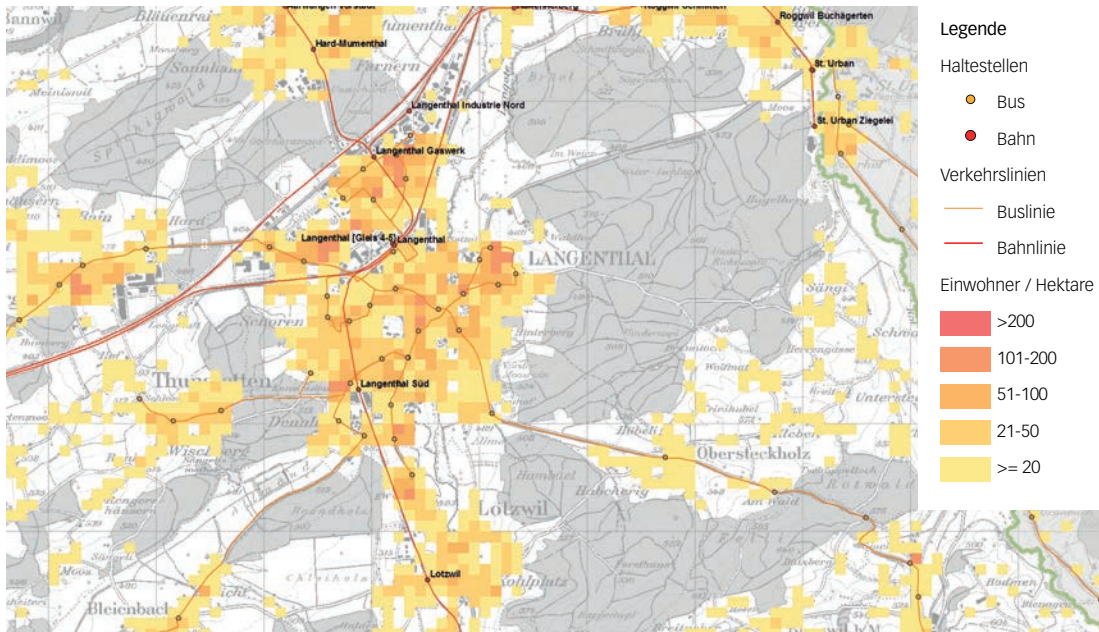


Abb. 24 Räumliche Bevölkerungskonzentration (Quelle: Geoportal Kanton Bern, STATPOP 2012)

### 3.2.2 Arbeitsplatzentwicklung (2. und 3. Sektor)

Die Zahl der Arbeitsplätze wird durch die Zahl der Beschäftigten ausgedrückt. Diese wurden bis 2008 anlässlich der eidgenössischen Betriebszählung (BZ) erfasst, ab 2011 basiert sie auf Registerdaten (STATENT). Als Beschäftigte oder Beschäftigter wird in dieser Statistik gezählt, wer der AHV-Beitragspflicht untersteht. Um einen Vergleich der neuen STATENT Ergebnissen (die deutlich höher sind als noch mit der Betriebszählung) mit den vergangenen Jahren zu ermöglichen, hat das Bundesamt für Statistik die Werte für die Jahre 2005 und 2008 zurückgerechnet. Vergleiche mit anderen Jahren sind nicht mehr möglich.

Die Zahl der Beschäftigten im 2. und 3. Sektor stieg im Zeitraum 2005 bis 2012 von 11'154 auf 12'220 (+ 1'066). Der 2. Sektor hat in dieser Zeit um 13.2% (+ 441 Arbeitsplätze) zugenommen, der 3. Sektor um 8% (+ 625 Arbeitsplätze). Insgesamt entspricht dies einer Zunahme von 9.6% in sieben Jahren, wobei der grösste Anstieg zwischen 2005 und 2008 zu verzeichnen ist (+ 875). Die Zahl der Arbeitsplätze in der Stadt Langenthal ist somit nicht wesentlich tiefer als die Bevölkerungszahl (Ende 2012: 15'184 Einwohner), was die Bedeutung der Stadt Langenthal als Regionalzentrum und Arbeitsort für die umliegenden Gemeinden unterstreicht.

Aktuell ist die Nachfrage nach Arbeitsplätzen nach wie vor gross. Bis im Jahre 2030 wird daher eine weitere Steigerung der Beschäftigten im 2. und 3. Sektor angestrebt. Auf Grund der knappen Arbeitsreserven in der Stadt Langenthal ist es aber kaum möglich, den Trend der letzten Jahre ungebremst weiter zu führen. Insbesondere der in Langenthal überdurchschnittlich starke 2. Sektor (rund 30%), der auch flächenintensiver ist als der 3. Sektor, wird innerhalb der Stadt Langenthal kaum noch so stark

wachsen können wie in den letzten Jahren. Je nachdem, wie gut es der Stadt gelingt, neue Arbeitsflächen innerhalb der bestehenden Arbeitsgebiete zu aktivieren und die möglichen Siedlungserweiterungsgebiete Oberhard und Dennli Ost zu nutzen, wird von einer Steigerung der Arbeitsplätze von 10% bis 15% bis ins Jahr 2030 ausgegangen. Dies entspricht einer Erhöhung der Beschäftigten um 1'200 bis 1'800 auf bis zu 14'000.

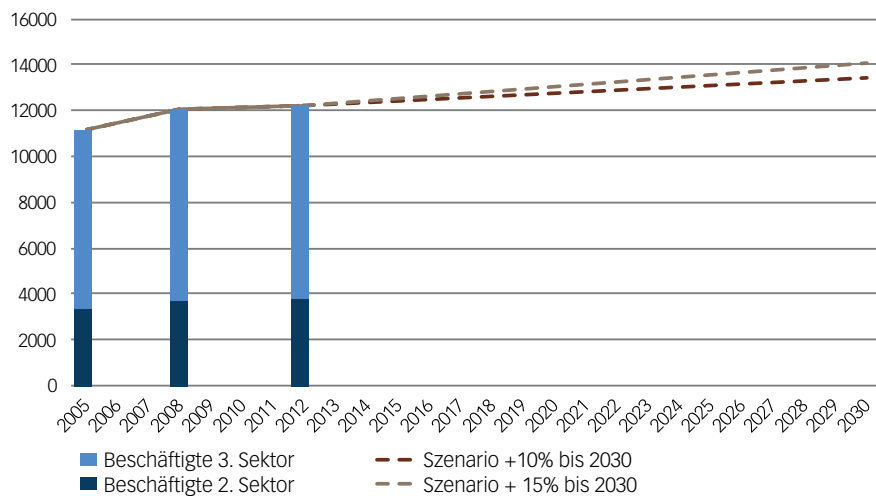


Abb. 25 Beschäftigtenentwicklung 2005 bis 2030 (2. und 3. Sektor) (Quelle: BFS, STATENT 2012; Annahmen RGSK Oberaargau II zum Jahr 2030)

Heute konzentrieren sich die Arbeitsplätze in der Agglomeration Langenthal schwerpunktmässig auf den Kernbereich sowie auf das Industriegebiet Nord (Entwicklungsschwerpunkt Steinackermatte) und auf den Umgebungsbereich der Bützbergstrasse. Mit dem ESP Bahnhof Langenthal werden mittelfristig viele neue Arbeitsplätze in diesem Gebiet entstehen.

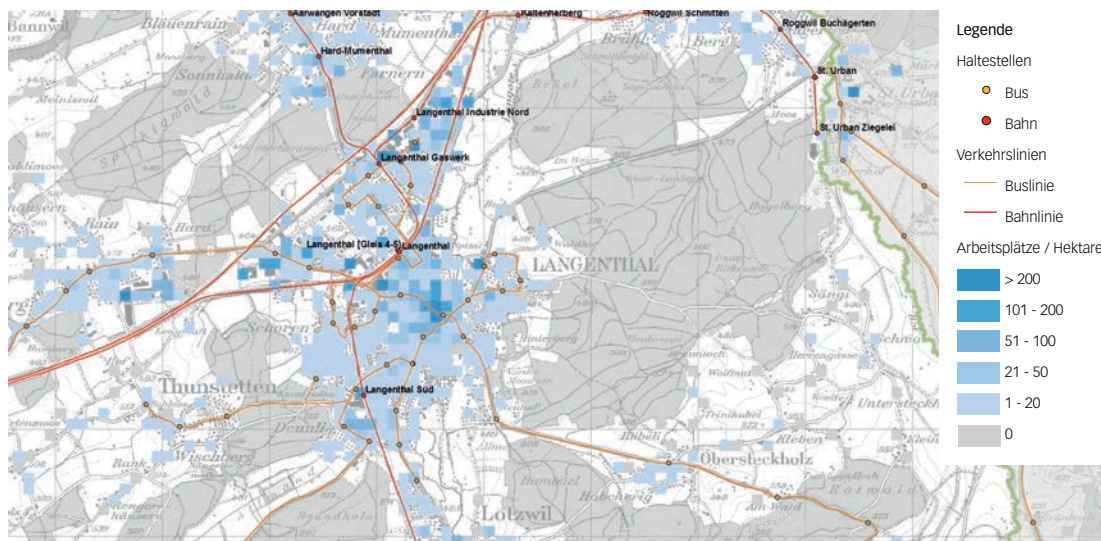


Abb. 26 Räumliche Arbeitsplatzkonzentration (Quelle: Geoportal Kanton Bern, STATENT 2012)

Die bis 2030 zusätzlich nachgefragten Arbeitsplätze müssen möglichst im bestehenden Stadtgebiet durch Verdichtung und Umstrukturierung oder in interkommunalen/regionalen Arbeitsgebieten angrenzende an die städtischen Arbeitsgebiete untergebracht werden. Hier ist eine Lösung mit den Nachbargemeinden zu suchen (vgl. Kap. 3.3.4).

### 3.3 Nutzungsreserven

#### 3.3.1 Nutzungsreserven auf unüberbauten Bauzonen

Die Stadt Langenthal verfügt insgesamt noch über 39.1 ha unüberbautes Bauland (Berechnungen IC 2015). Davon sind 17.2 ha Wohnzone, 10.2 ha Arbeitszone, 1.7 ha gemischte Zone und 10.0 ha Zonen für öffentliche Nutzungen (ZÖN). Im Agglomerationsprogramm der 2. Generation waren noch 29.1 ha mehr Bauzonenreserven vorhanden. Die meisten wurden für neue Wohn- und Arbeitsnutzungen aufgebraucht.

	Total in ha	Wohnen in ha	Arbeiten in ha	Mischzone in ha	ZÖN in ha
Langenthal 2010 (AP 2)	68.2 (100%)	29.8 (43.7%)	21.4 (31.4%)	9.2 (13.5%)	7.8 (11.4%)
Langenthal 2015	39.1 (100%)	17.2 (44%)	10.2 (26%)	1.7 (4%)	10.0 (26%)
Veränderung	-29.1	-12.6	-11.2	-7.5	+2.2 <sup>1</sup>

Tab. 3 Übersicht Bauzonenreserven (unüberbaute Parzellen) 2010 und 2015 (Quelle 2015: IC Infraconsult, Stand April 2015; Quelle 2010: Angaben Stadt Langenthal)  
1 Diese Zunahme ist auf die unterschiedlichen Erhebungsarten 2010 und 2015 zurückzuführen. Die Bauzonenreserven ZÖN sind in diesem Zeitraum etwa gleich geblieben.

Werden die Bauzonenreserven Wohnen und Mischnutzung nach ÖV-Güteklassen betrachtet, so ist ersichtlich, dass die grössten Anteile der Bauzonenreserven die ÖV-Güteklasse C oder D (gemäss Systematik des Kantons Bern) aufweisen.

ÖV-Güteklasse	A	B	C	D	tiefere/ keine	Total
Bauzonenreserven (ha)	0	0.9	8.9	8.9	0.2	18.9
Bauzonenreserven (prozentual)	0%	5%	47%	47%	1%	100%

Tab. 4 Nutzungsreserven auf unüberbauten Bauzonen Wohn- und Mischnutzung nach ÖV-Güteklassen (Quelle: Berechnungen IC Infraconsult 2015, ÖV-Güteklassen gemäss Kanton Bern)



Ein bedeutender Teil der Nutzungsreserven Wohnen liegt auf unüberbauten Bauzonen im Quartier Hopferenfeld (ÜO Hard; teilweise bereits realisiert). Auch im Gebiet Hardau gibt es noch einen Wohnschwerpunkt mit rund 1.2 ha Bauland.

Gemeinde	Bezeichnung	Zone	Fläche (ha)	ÖV-Güte
Langenthal	Hopferenfeld (ÜO Hard)	Wohnzone	2.0	B
Langenthal	Hardau	Wohnzone	1.2	C

Tab. 5 Bauzonenreserven Wohnen (>1ha) (Quelle: Region Oberaargau, Regionale Wohn- und Arbeitsstandorte, ecoptima 2015)

### 3.3.2 Nutzungsreserven auf überbauten Parzellen

Nebst der Darstellung der Nutzungsreserven auf unüberbauten Bauzonen ist es wichtig, auch die Nutzungspotentiale der teilüberbauten Grundstücke zu erfassen. Die Stadt Langenthal verfolgte bereits bei der Eingabe des AP2 das Ziel, die angestrebte Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken. Seit der Erarbeitung des AP3 wird dieses Ziel im Sinne des kantonalen Richtplans sowie des revidierten Raumplanungsgesetz noch verstärkt angestrebt. So wird im neu erarbeiteten Siedlungsrichtplan der Stadt Langenthal im Gegensatz zum vorgängigen Entwicklungsleitbild – welches als Grundlage für die Erarbeitung des AP2 Langenthal diente – auf Einzonungen für neue Wohngebiete bis ins Jahr 2030 verzichtet (siehe Kap. 3.3.3). Die Nachweise zeigen, dass die vorhandenen Innenverdichtungspotentiale bis zu diesem Zeitpunkt ausreichend vorhanden sind.

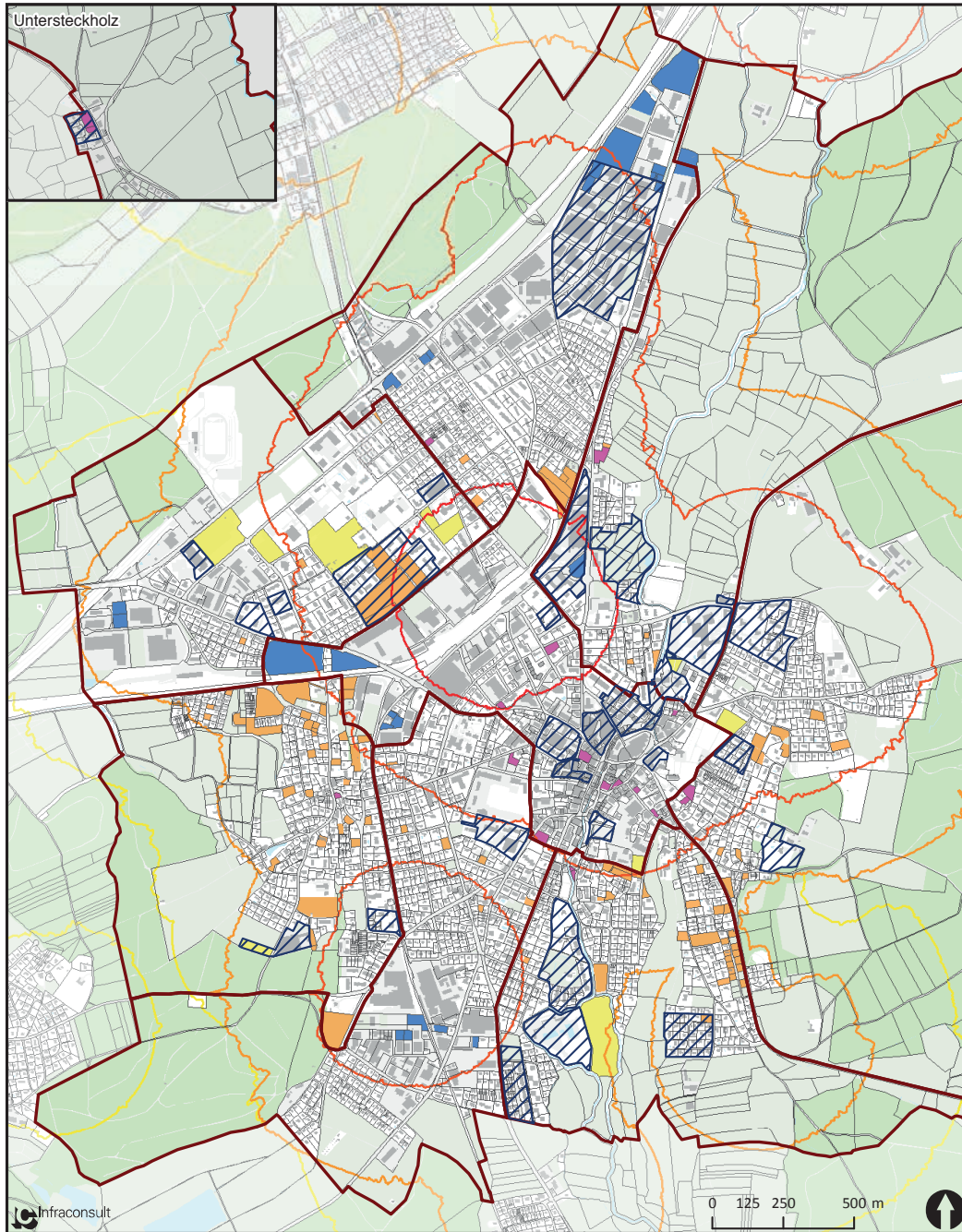
Bei der Erhebung der Nutzungsreserven im Rahmen des Siedlungsrichtplans Langenthal wurden nicht nur die unüberbauten Bauzonen, sondern auch die Reserven innerhalb der überbauten Bauzonen berechnet. Hierbei kam heraus, dass der Zonenplan der Stadt Langenthal einschliesslich der bestehenden Überbauungsordnungen, unter Ausschluss der faktisch nicht oder nur unter starken Einschränkungen nutzbaren Flächen, Ende 2013 Nutzungsreserven in Wohn-, Misch- und Arbeitszonen und Zonen für öffentliche Bauten im Umfang von insgesamt 330'000 m<sup>2</sup> BGF umfasst. Mehr als zwei Drittel dieser Nutzungsreserven, nämlich rund 256'000 m<sup>2</sup> BGF, befinden sich auf Parzellen, die bereits eine Bebauung aufweisen. Teilweise sind es Parzellen, die nur eine geringe Bebauung aufweisen und noch über 1'000 m<sup>2</sup> BGF Potenzial verfügen. In vielen Fällen sind es aber Reserven, die einen Um- oder Anbau von bzw. an bestehenden Gebäuden bedingen und langfristig schwieriger zu realisieren sind als ein Neubau auf einer bisher nicht bebauten Parzelle. Die gewählte Strategie im Siedlungsrichtplan der Stadt Langenthal sieht daher vor, die angestrebte Innenverdichtung situativ anzugehen, indem die Zielvorgaben mit einem fokussierten Ansatz auf die im Siedlungsrichtplan definierten «Hotspots» und die zahlreichen Umstrukturierungsgebiete massgeblich erreicht werden sollen.

Die Zuordnung der rund 256'000 m<sup>2</sup> BGF inneren Nutzungsreserven für Wohn- und Mischnutzungen nach ÖV-Güteklassen des Kantons Bern zeigt, dass mehr als die Hälfte (65%) der Nutzungspotenziale in der Stadt Langenthal gut bis sehr gut (Güteklassen B bis C) mit dem ÖV erschlossen sind (vgl. Tab. 6). Etwas mehr als ein Drittel der Nutzungsreserven verfügen über eine ÖV-Gütekategorie D.










ÖV-Gütekategorie	A	B	C	D	E	Total
Nutzungsreserven (m <sup>2</sup> BGF)	0	38'471	127'687	87'865	2'424	256'447
Nutzungsreserven (prozentual)	0%	15%	50%	34%	1%	100%

Tab. 6 Nutzungsreserven Wohnen und Mischnutzung auf überbauten Bauzonen nach ÖV-Güteklassen (Quelle: Räumliches Entwicklungskonzept Langenthal; Berechnungen IC Infraconsult)

Eine Übersicht über die räumliche Verteilung dieser Nutzungsreserven geben die folgenden Darstellungen:



**Legende**

- |   |                               |   |                       |
|---|-------------------------------|---|-----------------------|
|  | Überbauungsordnungen          |  | ÖV-Erschliessungsgüte |
| <b>Unüberbaute Parzellen</b>  |                               |  | ÖV-Güteklasse B       |
|  | Wohnzonen                     |  | ÖV-Güteklasse C       |
|  | Misch- und Kernzonen          |  | ÖV-Güteklasse D       |
|  | Arbeitszonen                  |   | ÖV-Güteklasse E       |
|  | Zonen für öffentliche Nutzung |   |                       |

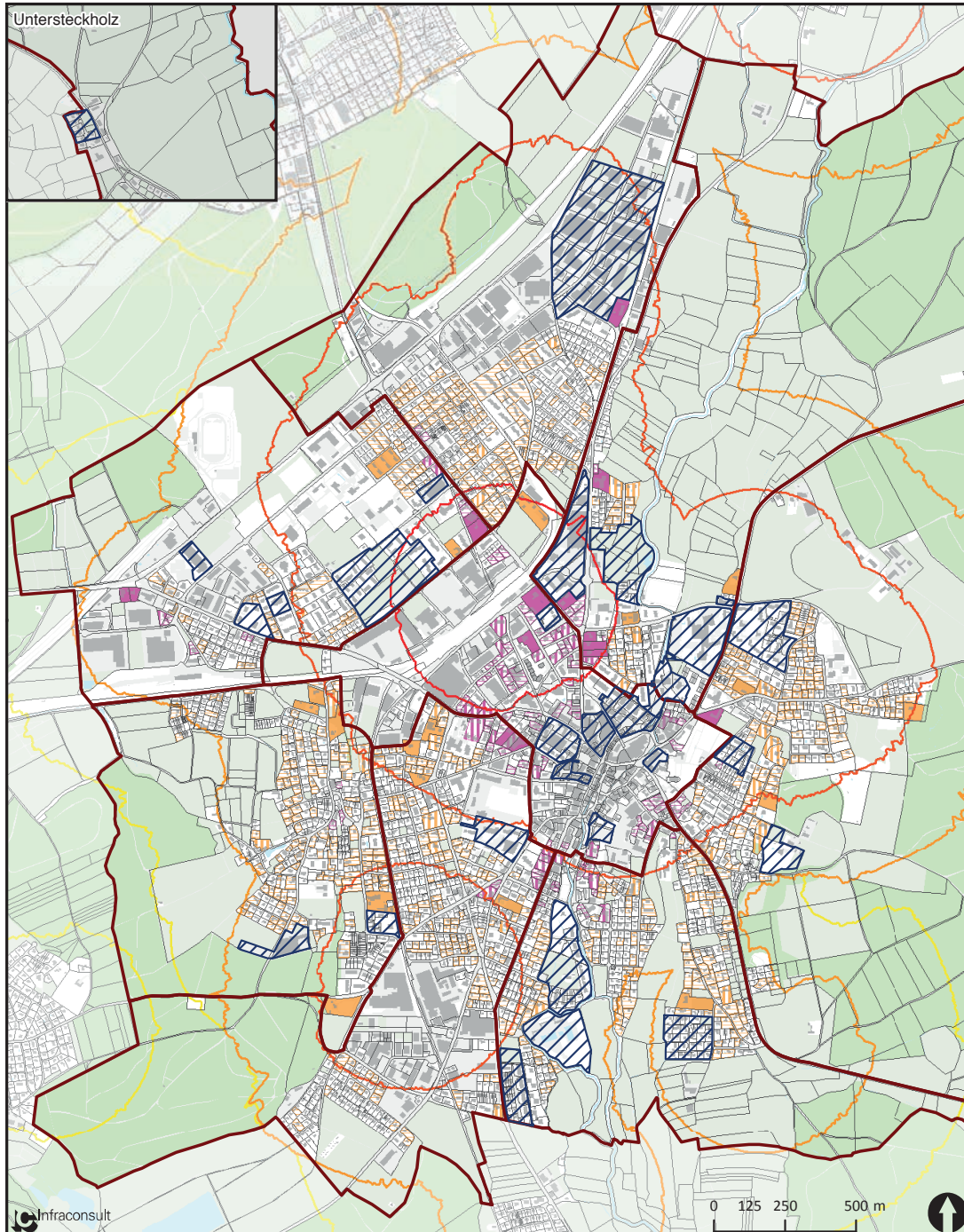
**Nutzungsreserven  
 Unüberbaute Parzellen  
 Stadt Langenthal**

Datenstand 2015



20151110\_KarteA4\_UnüberbauteParzellen\_AP\_1  
 1266.02 / 10.11.2015 / A / Str, K6(F)

Abb. 27 Nutzungsreserven unüberbaute Parzellen Wohn-, Misch-, Arbeits- und öffentliche Nutzungen (ÖV-Güteklassen gemäss Kanton Bern; IC Infraconsult)



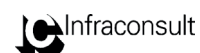
**Legende**

- |  |   |   |
|--|---|---|
|  Überbauungsordnungen             |  501-1000m <sup>2</sup> BGF Reserve* |  öV-Erschliessungsgüte |
|  >1000m <sup>2</sup> BGF Reserve* |  Wohnzonen                           |  öv-Güteklasse B       |
|  Wohnzonen                        |  Mischzonen                          |  öv-Güteklasse C       |
|  Mischzonen                       |  101-500m <sup>2</sup> BGF Reserve*  |  öv-Güteklasse D       |
|  |  Wohnzonen                           |  öv-Güteklasse E       |
|  |  Mischzonen                          |   |

**Nutzungsreserven  
 Überbaute Parzellen  
 Stadt Langenthal**

Wohn- und Mischzonen

Datenstand 2013



20150813\_KarteA4\_ÜberbauteParzellen\_AP  
 1266.02 / 13.08.2015 / A / Str, Kö(F)

\* Grösse der Reserve pro teilweise bebaute Parzelle in m<sup>2</sup> BGF

Abb. 28 Nutzungsreserven Langenthal in Wohn- und Mischzonen; (Quelle: IC Infraconsult)

### 3.3.3 Baulandbedarf Wohnen

#### Berechnung gemäss kantonalem Richtplan Bern 2030

Im kantonalen Richtplan 2030 wird das Vorgehen zur Ermittlung des Baulandbedarf bis 2030 bestimmt. Dieses berücksichtigt die erwartete Zunahme der Raumnutzer (Bevölkerung und Arbeitstätige) in den Wohn-, Misch- und Kernzonen und leitet unter Berücksichtigung eines Richtwerts zur Nutzerdichte und zur realisierten oberirdischen Geschossflächenziffer pro Raumtyp (Langenthal gehört zum urbanen Kerngebiet) den Flächenbedarf an Wohnbauland ab.<sup>5</sup> Für die Stadt Langenthal wurde mit der Annahme eines Bevölkerungswachstums von +11%, einer Geschossflächenziffer von 0.8 und einer Raumnutzerdichte von 85 Einwohner pro ha ein Bedarf von 25.5 ha Bauland ermittelt.

	Richtwert Raumnutzerdichte: RN/ha		min. GFZo	Bedarf (ha)
	Stand 2013	Richtwert urbane Kerngebiete		
Langenthal	74	85	0.80	25.5

Tab. 7 Theoretischer Wohnbaulandbedarf 2030 gemäss kantonalem Richtplan 2030

Es ist darauf hinzuweisen, dass die angegebenen Werte zum Baulandbedarf den maximal zulässigen Werten gemäss kantonalem Berechnungsmodell entsprechen. Da Langenthal mit aktuell 74 Raumnutzer pro ha unter dem Richtwert der Raumnutzerdichte seines Raumtypes (urbanes Kerngebiet) liegt, muss dem berechneten 15-jährigen Baulandbedarf mind. 1/3 der Flächen des ermittelten Verdichtungspotenzials innerhalb der überbauten Bauzone abgezogen werden.

Unter Einrechnung dieser quantifizierbaren Innenentwicklungspotenziale sowie den unüberbauten Bauzonenreserven Wohnen zeigt sich, dass der theoretische Baulandbedarf bis 2030 gedeckt werden kann (vgl. folgende Tabelle).

5 Die Annahmen orientieren sich an den Kenngrössen im Massnahmenblatts A\_01 des kantonalen Richtplans 2030:  
 Raumtyp: Raumtypen gemäss kantonalem Richtplan 2030  
 Raumnutzerdichte: Die Raumnutzerdichte der Gemeinde wird aus der bestehenden Dichte der Raumnutzer in den überbauten Wohn- Misch- und Kernzonen (Raumnutzer / ha) berechnet. Dabei werden in den Wohnzonen nur die Einwohner eingerechnet und in den Misch- und Kernzonen sowohl Einwohner als auch Beschäftigte.  
 GFZo: Minimale in den Grundordnungen zu sichernde oberirdische Geschossflächenziffern für Neu- und Umzonungen pro Raumtyp im Durchschnitt aller Wohn-, Misch- und Kernzonen

Theor. Wohn- baulandbedarf (ha) gem. kt. Richtplan	Unbebaute Wohn-/Misch- zonen (Reser- ven) (ha)	Reserven innerhalb bebauter Parz. (m <sup>2</sup> BGF)	Reserven innerhalb bebauter Parz. (ha)*	1/3 des Innen- verdichtungs- potenzials (ha)	Bilanz (ha)**
25.5	18.9	256'000	32.0	10.7	+ 4.1

Tab. 8 Bilanz Baulandbedarf: Vergleich Ist-Situation (bestehende Reserven) mit prognostiziertem Wohnbaulandbedarf bis 2030.

\* Theoretische Umrechnung auf ha Landfläche mit Annahme GFZo von 0.8

\*\* Bilanz = Reserven auf unüberbauten Parz. + 1/3 der Reserven auf überbauten Parzellen - theoretischer Baulandbedarf

### Berechnung gemäss Simulationsrechnung im Siedlungsrichtplan

Auch die Simulationsrechnungen<sup>6</sup> im Rahmen des Siedlungsrichtplans Langenthal kommen zum Schluss, dass die angestrebte Bevölkerungsentwicklung innerhalb der geltenden Bauzonenordnung unter Einbezug der Innenverdichtungspotenziale möglich ist. Insgesamt wird jedoch von einer geringeren Dichte und folglich von einem grösseren Baulandbedarf bis 2013 ausgegangen. Von den berechneten benötigten 270'000 m<sup>2</sup> BGF (rund 1'900 Wohnungen mit rund 140m<sup>2</sup> BGF) wird angenommen, dass nur rund 30 bis 40 Prozent auf den unüberbauten Wohnzonen realisiert werden können. Hierbei wurden aber die mittel- bis langfristig bestehenden Möglichkeiten der Umnutzung von ehemaligen Industriearealen zu Wohnnutzungen nicht berücksichtigt. In diesem Sinn erscheint der gemäss kantonalem Richtplan für die Stadt Langenthal in der Gesamtberechnung einzubeziehende Drittel der heute unüberbauten Bauzonenflächen realistisch.

Bis zum Jahr 2030 steht also die Aktivierung der bestehenden Bauzonenreserven aber auch der Nutzungsreserven auf den überbauten Parzellen im Vordergrund.

#### 3.3.4 Baulandbedarf Arbeiten

Der Baulandbedarf 2030 für das Arbeiten kann nur schwer abgeschätzt werden. Klar ist jedoch, dass die Arbeitszonenreserven auf unüberbauten Parzellen in der Stadt Langenthal nur noch sehr gering sind. Die grösseren noch vorhandenen Bauzonenreserven Arbeiten sind in der nachfolgenden Tab. 9 aufgeführt. Die meisten dieser Flächen sind jedoch als Entwicklungsreserve oder Nutzungsgelände für die bereits angesiedelten Betriebe reserviert und stehen der Stadt daher nicht zur Verfügung.

6 Die Simulationsrechnungen wurden mit einem von Hornung Wirtschafts- und Sozialstudien entwickelten Prognosemodell erstellt, das u.a. die nach Lebenszyklus unterschiedliche Belegung von Wohnungen berücksichtigt und als Grundlage für die Bestimmung von Wohnungs- und Bauzonenbedarf in zahlreichen Schweizer Gemeinden angewandt wurde.

Gemeinde	Bezeichnung	Zone	Fläche	ÖV-Güte
Langenthal	Zelgli	Arbeitszone	1.2	C
Langenthal	Steinackermatte 1	Arbeitszone	2.0	D

Tab. 9 Bauzonenreserven Arbeiten (>1ha) (Quelle: Region Oberaargau, Regionale Wohn- und Arbeitsstandorte, ecoptima 2015)

Um weitere Flächen für neue Arbeitsplätze bereitstellen zu können, müssen vermehrt auch bestehende Arbeitsgebiete verdichtet werden (Mehrgeschossigkeit, Reduktion der Parkierflächen etc.). Zudem besteht auch in den beiden Subzentren ESP Bahnhof Langenthal und Porzi-Areal ein Potenzial für zusätzliche und konzentrierte Arbeitnutzung.

Um die Funktion von Langenthal als Regionalzentrum des Oberaargaus stärken zu können, ist es aber auch mit der Aktivierung der potenziellen Innenverdichtungsreserven notwendig, neue Arbeitsgebiete auszuscheiden und so den Arbeitsplatzstandort Langenthal zu sichern. Auf dem Stadtgebiet von Langenthal eignen sich dazu die Gebiete Oberhard und Dennli Ost. Das Gebiet Oberhard befand sich lange Zeit in der Grundwasserschutzzone Tannwäldli, welche jeodch am 25. November 2015 vom Kantonalen Amt für Wasser und Abfall (AWA) aufgehoben wurde. Somit fällt ein deutliches Hindernis zur Realisierung dieses Gebiets weg. Das Gebiet umfasst rund 10 ha und liegt angrenzend an die angedachte Variante der Verkehrssanierung Aarwangen-Langenthal Nord. Auch die ÖV-Erschliessung soll im neuen ÖV Angebotskonzept 2018-21 verbessert werden. Dieses Gebiet ist angesichts seiner guten Lage prioritär zu behandeln (A-Massnahme).

Das Gebiet Dennli Ost weist eine Fläche von rund 1.1 ha auf und grenzt zur einen Seite an die bestehende Industrie- und Gewerbezone, zur anderen Seite an die Wohnzone. Hier muss die Verträglichkeit mit den angrenzenden Wohngebiete noch geprüft werden. Dieses Gebiet hat 2. Priorität und wird als B-Massnahme aufgenommen.

Neben der möglichen Einzonung dieser beiden Gebiete soll vermehrt auch einen Lösungsweg mit den Nachbargemeinden gefunden werden, die zum Teil noch mehr geeignetes Bauland für Arbeitsnutzungen besitzen. Zwei geeignete Gebiete grenzen direkt an die Arbeitszonen von Langenthal an. Sie sind aber noch nicht eingezont und liegen in den Gemeinden Thunstetten und Roggwil.

Die vier genannten Gebiete wurden im RGSK Oberaargau als Siedlungserweiterungen Arbeiten definiert.

<b>Gemeinde</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Zone</b>	<b>Fläche</b>	<b>ÖV-Güte</b>
Langenthal	Oberhard	Landwirtschafts- zone	9.8 ha	E
Langenthal	Dennli Ost	Landwirtschafts- zone	1.1 ha	D
Thunstetten	Wolfhusenfeld	Landwirtschafts- zone	4.5 ha	E
Roggwil	Steinacker	Landwirtschafts- zone	1.4 ha	D

Tab. 10 Geeignete Gebiete für die Arbeitsnutzung

Für eine optimale Nutzung der noch vorhandenen Reserven ist ein System der überkommunalen Arbeitszonenbewirtschaftung aufzubauen, wie es im RGSK II vorgesehen ist.



## **3.4 Verkehr**

### **3.4.1 Datengrundlage, Vorgehen**

Die Verkehrsführung in Langenthal basiert im Wesentlichen auf dem kommunalen Verkehrsrichtplan, welcher der Stadt als wichtige Planungsgrundlage dient. Darauf aufbauend wurde ein Verkehrsführungskonzept erarbeitet.

Nebst der Berücksichtigung der Auswirkungen der durch den Kanton geplanten, ausserhalb des Agglomerationsperimeters liegenden Verkehrs-sanierung Aarwangen - Langenthal Nord mit der Umfahrung Aarwangen sind Massnahmen zur Bewältigung des zusätzlich zu erwartenden Verkehrs zu evaluieren. Dies ist einerseits im Projekt des Kantons enthalten, andererseits wirken sich die Verkehrsverlagerungen auch auf die Vorhaben im Agglomerationsperimeter aus und sind aufeinander abzustimmen. Dabei ist zu beachten, dass die im AP3 dargestellten Massnahmen auch unabhängig vom Ausgang und der Variantenwahl des kantonalen Vorhaben begründet werden.

Die aktuell laufenden wichtigen Entwicklungen in Langenthal, insbesondere die Realisierung des Entwicklungsschwerpunkts Bahnhof, zeigen teilweise bereits heute Auswirkungen im Verkehrsnetz. So wurden beispielsweise Anpassungen am Betriebskonzept auf verschiedenen Strassenabschnitten eingeführt (Begegnungszone am Bahnhof). Aber auch in mehreren Wohnquartieren wurden Tempo-30-Zonen bereits umgesetzt.

### **3.4.2 Motorisierter Individualverkehr**

#### **a) Netzstruktur und Belastung**

Die grossräumige Verkehrssituation im Oberaargau wird charakterisiert durch die parallel laufenden Achsen West-Ost (Autobahn A1, Kantonsstrassen K1 und H5) sowie die orthogonal dazu verlaufenden Zubringer-Achsen in Richtung Nord-Süd (Huttwil-Langenthal-Niederbipp, Herzogenbuchsee-Wangen a.A.). Zwischen den Verzweigungen Luterbach und Härkingen muss die Autobahn den Verkehr der Achsen A1 und A5, anschliessend bis Rothrist jenen der Achsen A1 und A2 bewältigen, was seit mehreren Jahren regelmässig zu Überlastungen führt. Infolgedessen ergeben sich Verlagerungen von Verkehrsströmen auf die parallelen Kantonsstrassen, wodurch die Siedlungsgebiete belastet werden. Diese Verlagerungen betreffen neben dem Personen- auch den Güterverkehr, was hinsichtlich Verkehrssicherheit und Umweltbelastungen (Lärm, Luft) besonders problematisch ist. Es ist allerdings davon auszugehen, dass primär Verkehrsströme des Quell- und Zielverkehrs aus dem Gebiet Oberaargau verlagert werden, während der Durchgangsverkehr (Bern-Zürich) kaum auf Kantonsstrassen ausweichen dürfte. Diesbezügliche quantitative Grundlagen stehen nicht zur Verfügung.

Das Strassennetz in Langenthal ist geprägt von mehreren Einfallsachsen aus verschiedenen Richtungen, die im heutigen Zustand zum Stadtzentrum führen. Der Durchgangsverkehr West-Ost verläuft auf der Bern-Zürich-Strasse, welche am Rand des Siedlungsgebietes vorbeiführt. Um von der Autobahn nach Langenthal zu gelangen, werden je nach Anfahrtsweg verschiedene Ausfahrten gewählt: Kirchberg, Wangen a. Aare, Niederbipp, Rothrist und Reiden. Bei der Strassenführung fällt auf, dass für die Durchfahrt durch Langenthal häufig keine gestreckte Achse zur Verfügung steht, sondern verwinkelte Routen gefahren werden müssen.

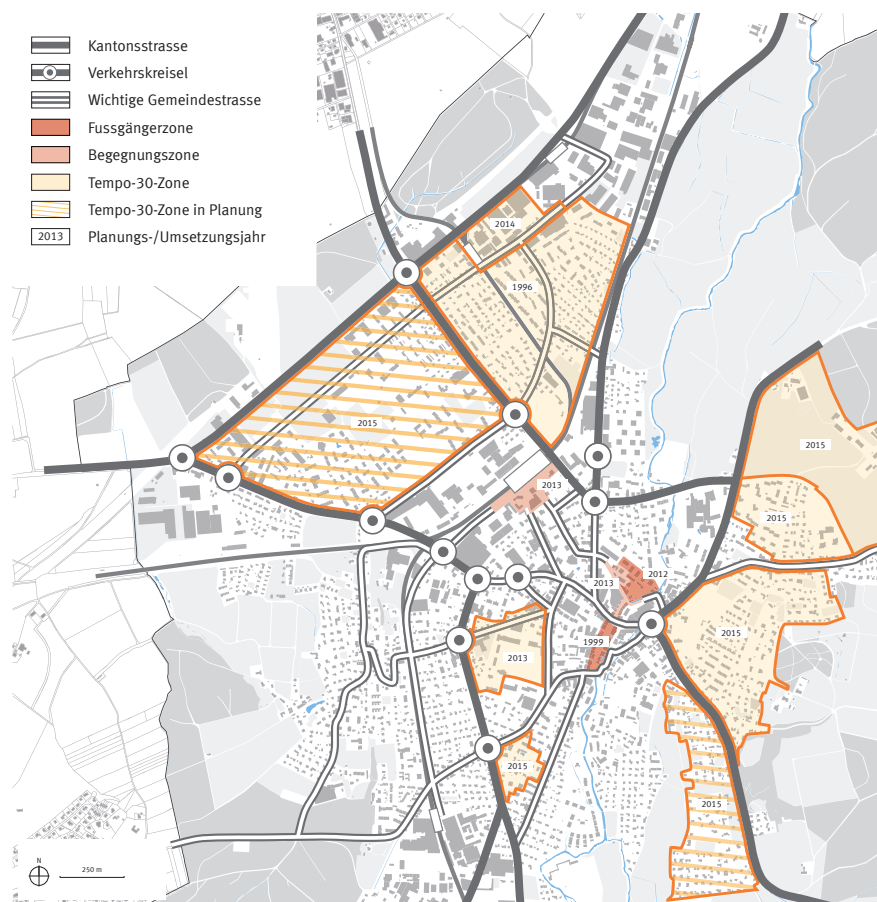


Abb. 29 Ist-Zustand Verkehr und Zonen mit Tempobeschränkungen

Die nördlichen Gebiete von Langenthal, insbesondere die Arbeitsplatzgebiete, sind durch die Bern-Zürich-Strasse für den MIV sehr gut erschlossen. Allerdings werden die Wohngebiete in diesem Bereich teilweise stark vom durch die Arbeitszone erzeugten Schwerverkehr belastet. Zwar hat sich die Situation mit der Umsetzung verschiedener Massnahmen deutlich verbessert (u.a. Lastwagen-Fahrverbote); dennoch besteht hier noch weiterer Handlungsbedarf, um die Qualität der wachsenden Wohngebiete nicht zu gefährden.

Die Einfallsachsen aus südlicher und östlicher Richtung führen grösstenteils durch das Siedlungsgebiet, teilweise durch das historische Stadtzentrum. Dadurch ist der Schutz sensibler Gebiete vor dem (Durchgangs-) Verkehr schwierig oder unmöglich. In der Vergangenheit wurden verschiedene Möglichkeiten für Umfahrungen bzw. den Ausbau von Hauptverkehrsachsen studiert, die jedoch nicht die erwünschte Entlastungswirkung erwarten liessen oder unrealistisch waren.

In Bezug auf die Verkehrsbelastung heute zeigt sich, dass der Kreisell Bern-Zürich-/Aarwangenstrasse (25'000 Fz.), an seine Kapazitätsgrenzen stösst. Neben der Bern-Zürich-Strasse (ca. 12'500 Fz.) weisen die innerörtlichen Hauptachsen Bützbergstrasse (ca. 11'000 Fz.), Ringstrasse (8'000 Fz. im nördlichsten Abschnitt) und Aarwangenstrasse (14'000 Fz.) hohe Verkehrsbelastungen auf (vgl. Abb. 30).

Eine Untersuchung des Knotens Bützberg-/Eisenbahnstrasse im Zusammenhang mit der Verkehrssanierung Aarwangen - Langenthal Nord hat ergeben, dass das Strassennetz die für 2030 erwarteten Verkehrsmengen ohne geeignete Massnahmen nicht bewältigen kann.

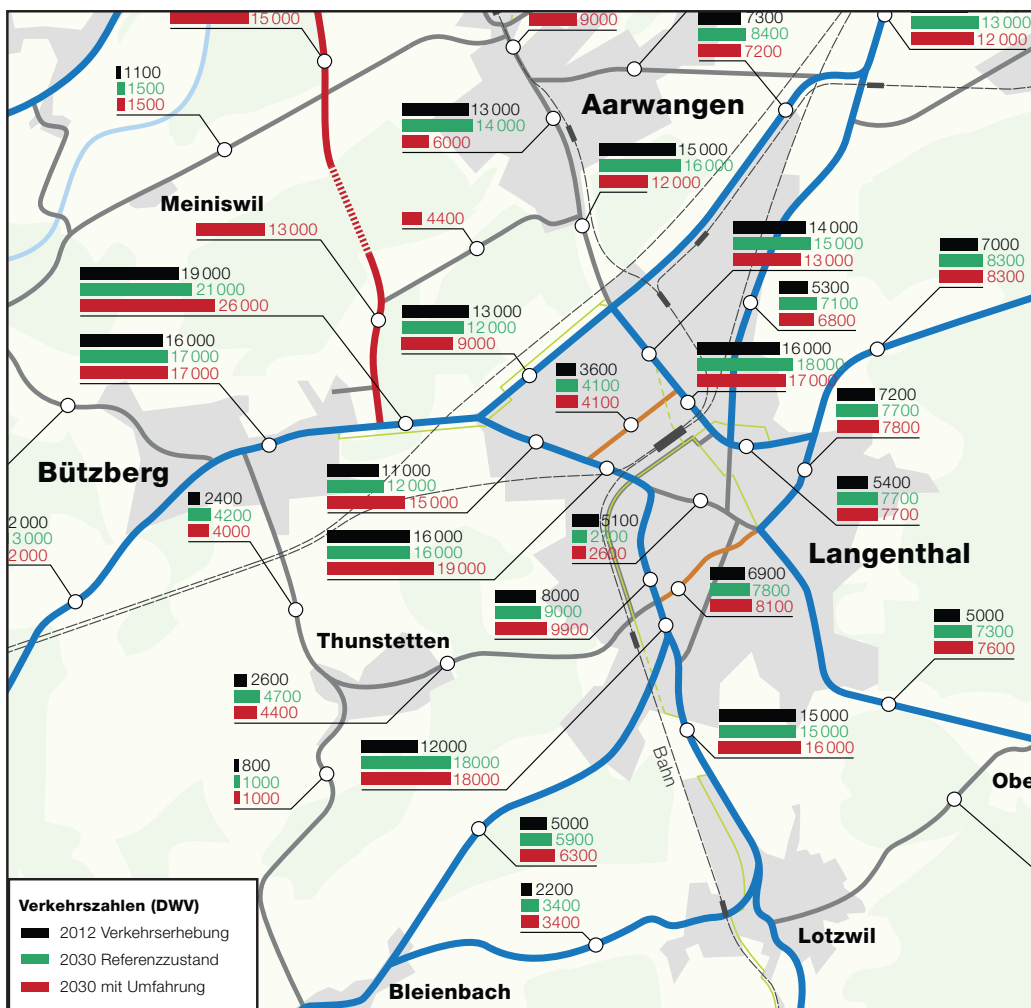


Abb. 30 Verkehrsbelastungen des Strassennetzes (Quelle Belastungszahlen: Tiefbauamt Kanton Bern)

In verschiedenen Wohnquartieren wurden in den letzten Jahren Tempo-30-Zonen realisiert. Insbesondere in der Umgebung von sensiblen Einrichtungen wie Schulen und Heime tragen diese Massnahmen deutlich zur Verbesserung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit bei.

Im Stadtzentrum (Jurastrasse und Marktgasse) sowie auf dem Bahnhofplatz wurden Begegnungszonen (Tempo 20) eingeführt. Auf diesen Strassenabschnitten mit hohen Fussgängerfrequenzen wird dadurch die Aufenthaltsqualität gesteigert und die Trennwirkung des Strassenraumes reduziert, was sich positiv auf das Verkehrsverhalten auswirkt. Weitere Tempo-30-Zonen sowie die Ausdehnung der Begegnungszonen sind geplant.

### **b) Schwerverkehrsrouten**

Schwerverkehrsrouten werden grundsätzlich auf den Hauptachsen signalisiert. Durch das kantonale Tiefbauamt werden Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte festgelegt, welche bestimmte Kriterien hinsichtlich Geometrie und statischer Belastbarkeit erfüllen müssen. Die einzuhaltenden Standards schränken die Gestaltung der betreffenden Strassenquerschnitte stark ein. So können bestimmte Massnahmen, welche zu einer Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen würden, baulich nicht umgesetzt werden.

Die Schwerverkehrsrouten verlaufen in Langenthal entlang der Bern-Zürich-Strasse, Aarwangenstrasse, Hasenmattstrasse und Bützbergstrasse, welche das Zentrum nicht oder nur am Rand tangieren. Da die Unterführung der Bützbergstrasse unter der SBB die Anforderungen an das Lichtraumprofil jedoch nicht erfüllt, quert die Route von Lotzwil/Bleienbach in Richtung Norden die Bahnlinie auf der Aarwangenstrasse und verläuft somit durch das Stadtzentrum (vgl. Abb. 31).

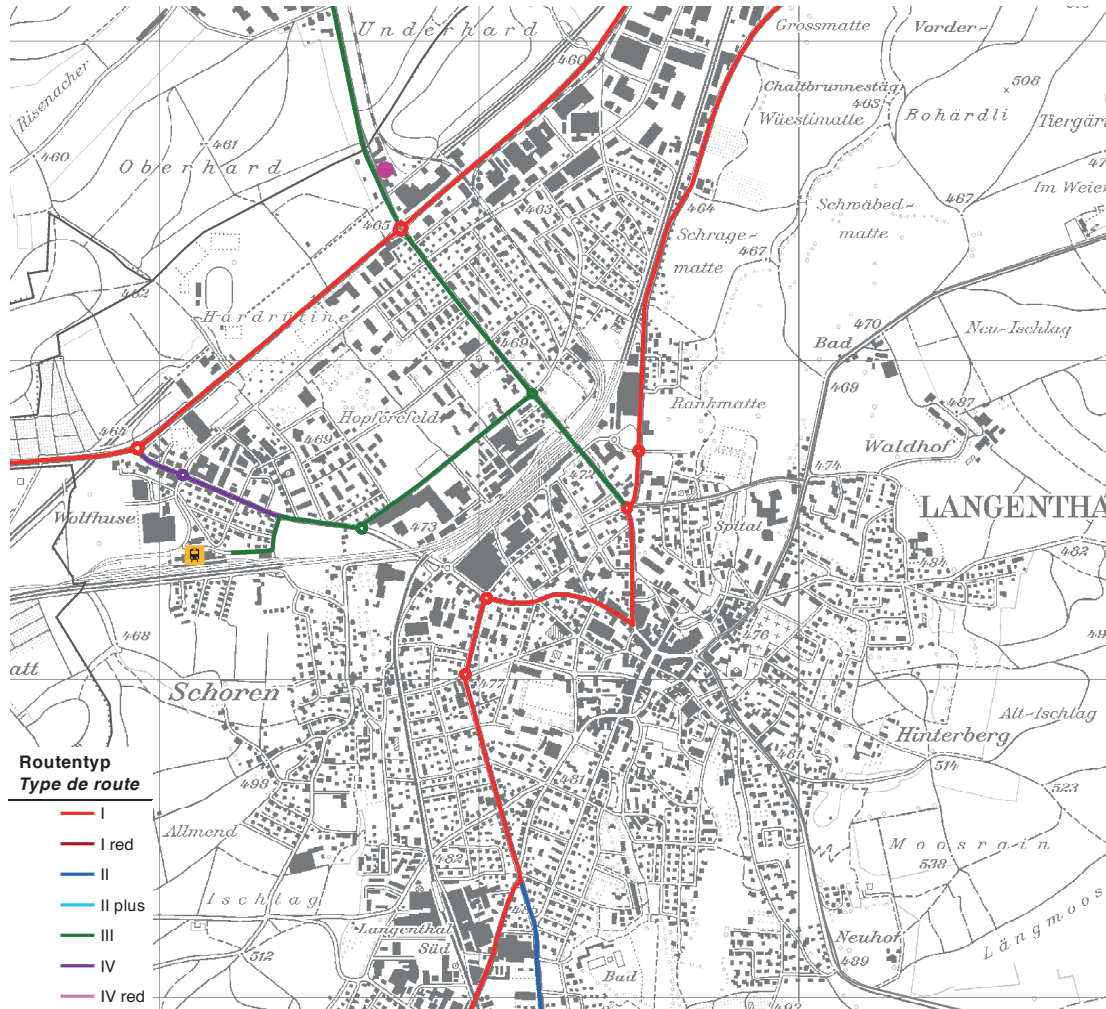


Abb. 31 Ausnahmetransportrouten (Quelle: Geoportal Kanton Bern)

Durch diese Führung des Schwerverkehrs ergeben sich im Stadtzentrum hohe Lärm- und Luftbelastungen sowie Sicherheitsprobleme.

### c) Parkierung

Die Stadt Langenthal verfügt bereits seit 1997 über ein Parkierungsreglement, welches die Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums regelt. Das Stadtgebiet wird in verschiedene Zonen unterteilt, für welche unterschiedliche Grundsätze, Bewirtschaftungsformen und Tarife gelten.

Im Zentrum sind die Parkplätze auf öffentlichem Grund prinzipiell gebührenpflichtig. In den übrigen Siedlungsgebieten ist das Parkieren kostenlos, jedoch zeitlich beschränkt (blaue Zone). Ausserhalb des Siedlungsgebietes (Sport- und Freizeitanlagen, Naherholungsgebiete) bestehen ebenfalls gewisse zeitliche Beschränkungen. Mit der Möglichkeit, Parkkarten zu erwerben, werden Anwohner und Gewerbetreibende privilegiert. Die Gebührensätze wurden letztmals 2015 angepasst.

### 3.4.3 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

#### a) Netzstruktur

Langenthal übernimmt als Kleinstadt Zentrumsfunktionen für die umliegenden Gemeinden. Mit der SBB-Stammlinie Bern-Zürich erfolgt die Vernetzung mit dem übergeordneten Bahn-ÖV-System. Aus Richtung Olten ist Langenthal Endpunkt der S23/S29. Langenthal ist ebenfalls Endpunkt der durch die BLS betriebenen S6/S7 nach Wolhusen-Luzern. Es bestehen halbstündlich Anschlüsse Richtung Bern und Richtung Olten/Zürich/Basel/Luzern.

Das Bussystem basiert auf dem Angebotsbeschluss 2014-2017. Die beiden Regionalbuslinien Nr. 51 Herzogenbuchsee - Melchnau und Nr. 52 Thunstetten - Herzogenbuchsee verbinden Langenthal mit den Regionsgemeinden. Der innerstädtische Betrieb wird durch die beiden Stadtbuslinien Nr. 63 Industrie Nord - Spital und Nr. 64 Schoren/Eisbahn - Lotzwil Unterdorf abgedeckt, welche beide den Bahnhof und das Stadtzentrum bedienen. Die Gemeinden nördlich und östlich von Langenthal (Aarwangen, Roggwil) werden durch die Schmalspurbahn der asm Langenthal - Oensingen - Solothurn und Langenthal - St. Urban mit dem Bahnhof Langenthal verbunden.

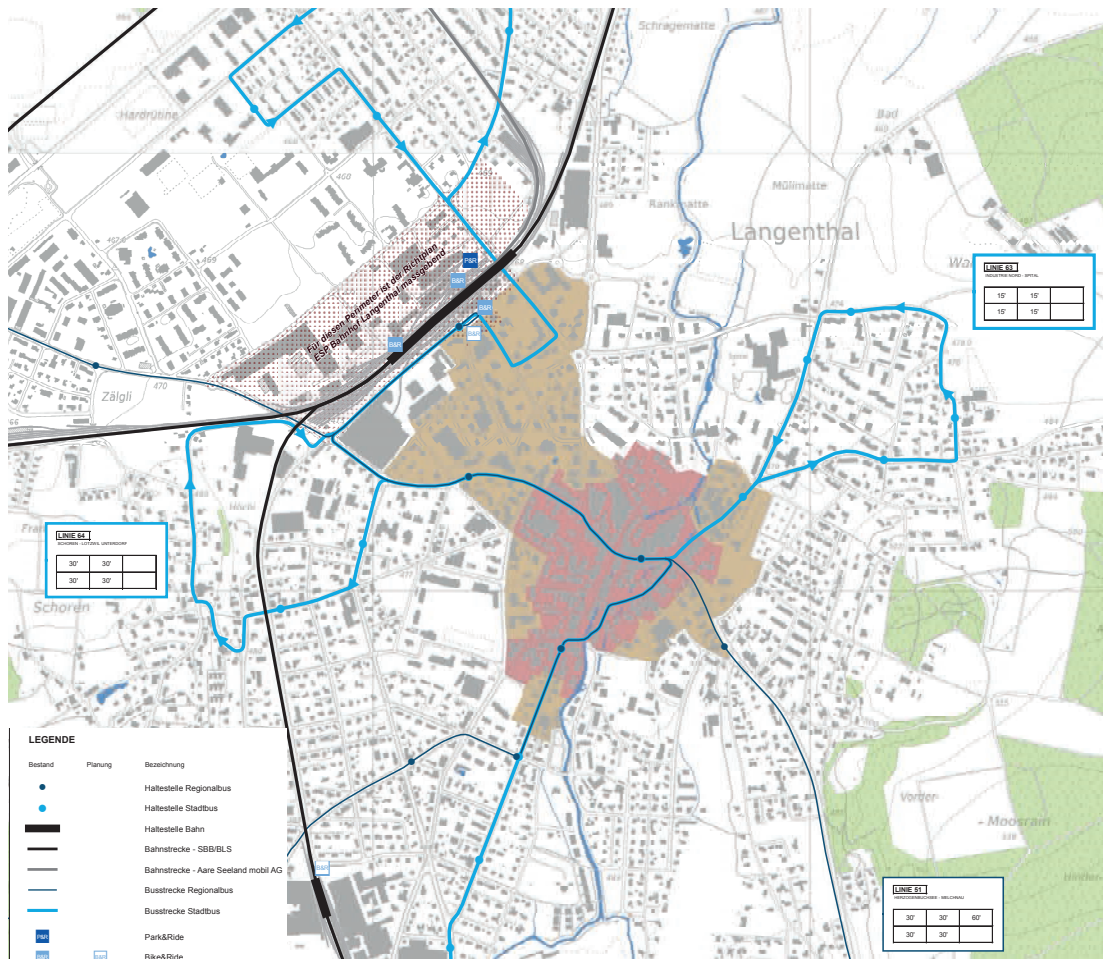


Abb. 32 ÖV-Netzstruktur gem. Verkehrsrichtplan 2011

Eine zentrale Herausforderung für die ÖV-Angebotskonzeption liegt darin, dass sich die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge der SBB-Stammlinie von/nach Bern/Olten nicht koordinieren lassen. Der eigentliche Kreuzungspunkt im SBB-Taktfahrplan liegt nicht in Langenthal. Die Anpassung des Bussystems ist daher erschwert, können doch heute nur gute Anschlüsse Richtung Bern (Hauptlastrichtung) gewährleistet werden. Weitere Anschlüsse liessen sich durch eine Verdichtung auf dem städtischen/regionalen Busnetz erreichen, was jedoch zumindest teilweise zu einem Überangebot führt. Diesen Aspekten ist bei den Überlegungen für die Weiterentwicklung des ÖV-Angebotes Rechnung zu tragen.

Das langfristige ÖV-Konzept der Stadt Langenthal legt in Abstimmung mit dem regionalen Angebotskonzept 2018-2021 Strategien für einen Zeithorizont 2030+ fest.

#### **b) Auslastung und Frequentierung**

Daten zu Fahrgastzahlen liegen vor für die Bahn- und Buslinien und zeigen sehr unterschiedliche Entwicklungen. Die Bahnlinien der SBB und BLS wie auch der asm weisen zwischen 2010 und 2014 Frequenz-Zunahmen von bis zu fast 30% auf. Bei den Buslinien fallen insbesondere die hohen Wachstumsraten auf den Stadtbuslinien 63 und vor allem 64 auf. Dagegen stagnieren die Fahrgastzahlen auf den regionalen Linien 51 und 52 mit Ausnahme des Astes Langenthal-Herzogenbuchsee der Linie 51.

Nr. Linienweg	Linie	Nachfrage auf maximalem Querschnitt (Quelle: TU)				
		Lage	Ø Belegung pro Tag			Ø Belegung pro Kurs 2014
			2010	2014	Entwickl. 2010 - 2014	Alle Kurse Stärkster Kurs *
440	Langenthal - Hutwil - Wolhusen	Langenthal - Langenthal Süd	2142	2768	29%	41.9 203
450	Langenthal - Olten - Aarau	Langenthal - Roggwil-Wynau	1073	1272	19%	20.2 Keine Daten verfügbar
413	Solothurn - Niederbipp - Oensingen - Niederbipp - Langenthal	Hard-Mumenthal - Langenthal Gaswerk	1713	2020	18%	36.1 136
414	Langenthal - St. Urban Ziegelei	Kaltenherberg - Roggwil Schmitten	1134	1466	29%	20.9 86
51	Langenthal - Melchnau	Langenthal, Neuhof - Obersteckholz, Post	538	540	0%	8.2 42
51	Wangen a.d.A - H'buchsee - B'berg - L'thal	Bützberg, Unterdorf - Langenthal, Dreilinden	758	899	19%	13.4 64
52	L'thal - Thörigen - H'buchsee	Bleienbach, Post - Bleienbach, Unterdorf	214	190	-11%	5.9 23
52	L'thal - T'stetten	Langenthal, Tell - Langenthal, Löwenplatz	160	169	6%	5.3 21
63	Bahnhof - Industrie Nord	Langenthal, Bäregg - Langenthal, Bahnhof	1372	1924	40%	17.2 65
63	Bahnhof - Spital	Langenthal, Bahnhof - Langentahl, Wiesenstr.	1354	1848	36%	16.5 57
64	Bahnhof - Lotzwil, Unterdorf	Langenthal, Tell - Langenthal, Löwenplatz	246	487	98%	8.7 18
64	Bahnhof - Schoren	Langenthal, Lindenhof - Langenthal, Schorenstr.	85	204	140%	3.6 16

Legende: Ø Belegung pro Tag: Entwicklung 2010 - 2014



Tab. 11 Fahrgastzahlen und -entwicklungen 2010 - 2014 (AÖV Kanton Bern sowie Transportunternehmen)

### c) Erschliessungsqualität

Die Definition der Erschliessungsqualität erfolgt nach der Methodik des Kantons Bern (gemäss Richtplan, Massnahmenblatt B\_10). Diese Definition weicht von jener des Bundes ab: zum einen werden die Bedienungshäufigkeiten sowie die Distanzen anders gewichtet, andererseits wird auch die Topografie berücksichtigt.

Die Erschliessungsqualität entspricht in der Umgebung des Bahnhofs der Stufe B. Das Stadtzentrum sowie weite Teile des Siedlungsgebietes (Einzugsgebiet der Stadtbuslinie Nr. 63 und um den Bahnhof Langenthal Süd) weisen die Stufe C auf.



In den übrigen Gebieten (westliche und südöstliche Siedlungsgebiete) liegt die Qualität bei Stufe D. Für die Wohngebiete (v.a. Schoren) ist diese Stufe vertretbar. Für die Arbeitsplätze im Gebiet Dreilinden sind insbesondere im Hinblick auf abzusehende künftige Entwicklungen Massnahmen zur Verbesserung der Erschliessung zu prüfen.

Rund zwei Drittel der Bevölkerung wohnt demnach in einem Gebiet der Güteklasse C, knapp ein Drittel in der Güteklasse D (vgl. Tabelle unten). Ein geringer Anteil ist in der Klasse B besser mit dem ÖV erschlossen. Mit den Entwicklungen im Zusammenhang mit dem ESP Bahnhof wird dieser Teil künftig höher liegen. Insbesondere wirkt sich dies aber bei den Arbeitsplätzen aus. Diese Situation der Verteilung der ÖV-Erschliessungsgüte ergibt sich insbesondere aufgrund der speziellen Lage Langenthals als isolierte Stadt ohne Agglomerationsgürtel. Die damit einhergehenden relativ geringen Frequenzen auf den ÖV-Linien erschweren die Verbesserung des Angebots.

Agglomeration	A	B	C	D	E	F	oGK
Einwohner (AöV 2014)	0	917	9572	4456	89	0	150
	0%	6%	63%	29.3%	0.6%	0%	1%

Tab. 12 Einwohner von Langenthal nach ÖV-Güteklasse des Kantons Bern (Kanton Bern, Amt für öffentlicher Verkehr 2014)

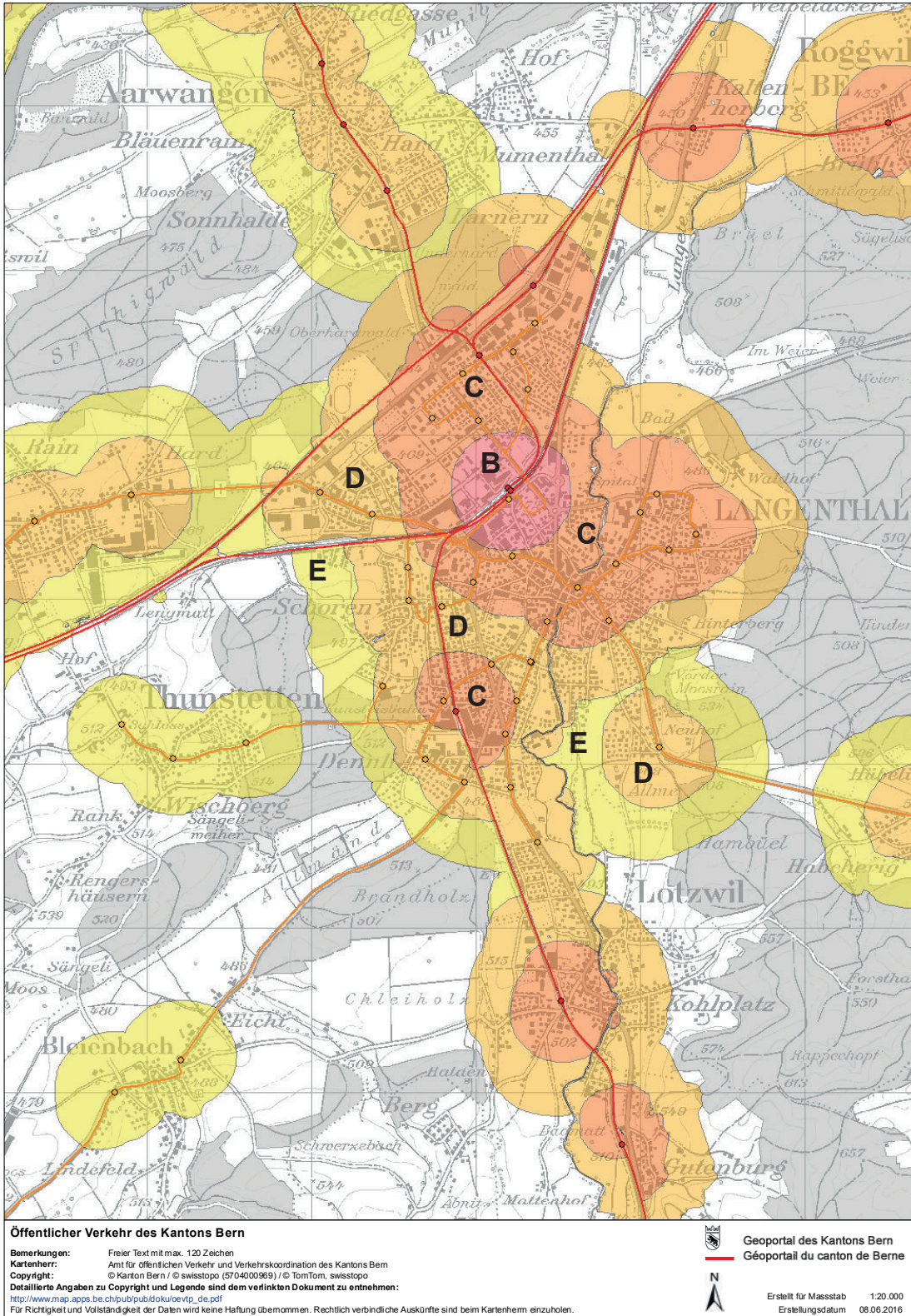


Abb. 33 Erschliessungsgüte ÖV 2015 gemäss Kanton Bern (Geoportal Kanton Bern)

Werden die Einwohner nach den Güteklassen des Bundes analysiert, so ergibt sich das Bild gemäss nachstehender Tabelle. Langenthal weist einen verhältnismässig hohen Anteil an Arbeitsplätzen und Einwohnern innerhalb der Bereiche mit guter ÖV-Erschliessung auf (Vergleich mit anderen Agglomerationen aufgrund MOCA-Indikatoren). Insgesamt über 80% der Beschäftigten und der Einwohner befinden sich innerhalb einer Güteklasse von mindestens C.

Agglomeration	A	B	C	D	oGK
Beschäftigte 2012	5506	1621	3162	1689	329
	44.7%	13.2%	25.7%	13.7%	2.7%
Einwohner 2013	3010	4254	5242	2396	259
	19.9%	28.1%	34.6%	15.8%	1.7%

Tab. 13 Einwohner und Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen des Bundes (Quelle: BFS 2015, MOCA-Indikatoren, Stand ÖV-Güteklassen 2014)

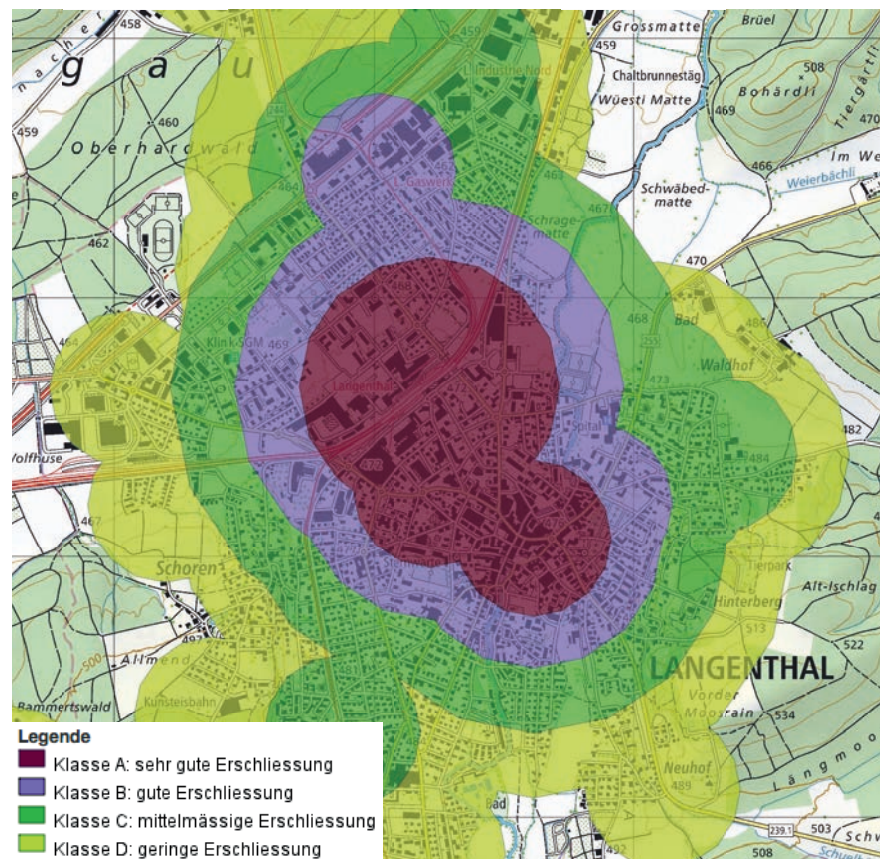


Abb. 34 Erschliessungsgüte ÖV 2014 gemäss Bund (Quelle: maps.geo.admin.ch)

#### **3.4.4 Langsamverkehr**

Der Langsamverkehr, insbesondere der Veloverkehr, hat in Langenthal traditionell einen hohen Stellenwert. Unter anderem sind wohl die günstigen topographischen Verhältnisse und die hohe Verfügbarkeit an Einrichtungen für Einkauf und Freizeit auf relativ geringem Raum dafür verantwortlich («Stadt der kurzen Wege»).

Andererseits hat aber die Stadt Langenthal in den vergangenen Jahren auch viel für die Förderung des Langsamverkehrs getan. So wurden im Rahmen von baulichen und betrieblichen Massnahmen auf mehreren Strassen Radstreifen realisiert und in der Marktgasse eine Fussgängerzone eingeführt. Die Realisierung von Tempo-30- und Begegnungszonen wurden oben bereits erwähnt.

Im Zentrum bestehen auf verschiedenen Strassenzügen relativ enge Verhältnisse, die kaum verändert werden können (historische Bausubstanz, Hochtrotoirs). Auf diesen Abschnitten sind eine sorgfältige Führung des Langsamverkehrs und eine gute Gestaltung zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit im Sinne der Koexistenz wichtig. Entsprechende Planungen auf den Achsen Bahnhofstrasse - St. Urbanstrasse sind bei Stadt und Kanton im Gange.

##### **a) Veloverkehr**

Das Netz des Veloverkehrs gemäss kommunalem Verkehrsrichtplan 2011 ist aus der Abb. 35 ersichtlich. Neben den Hauptachsen des MIV sind auch Quartiersstrassen wichtige Bestandteile der Hauptrouten für den Veloverkehr.

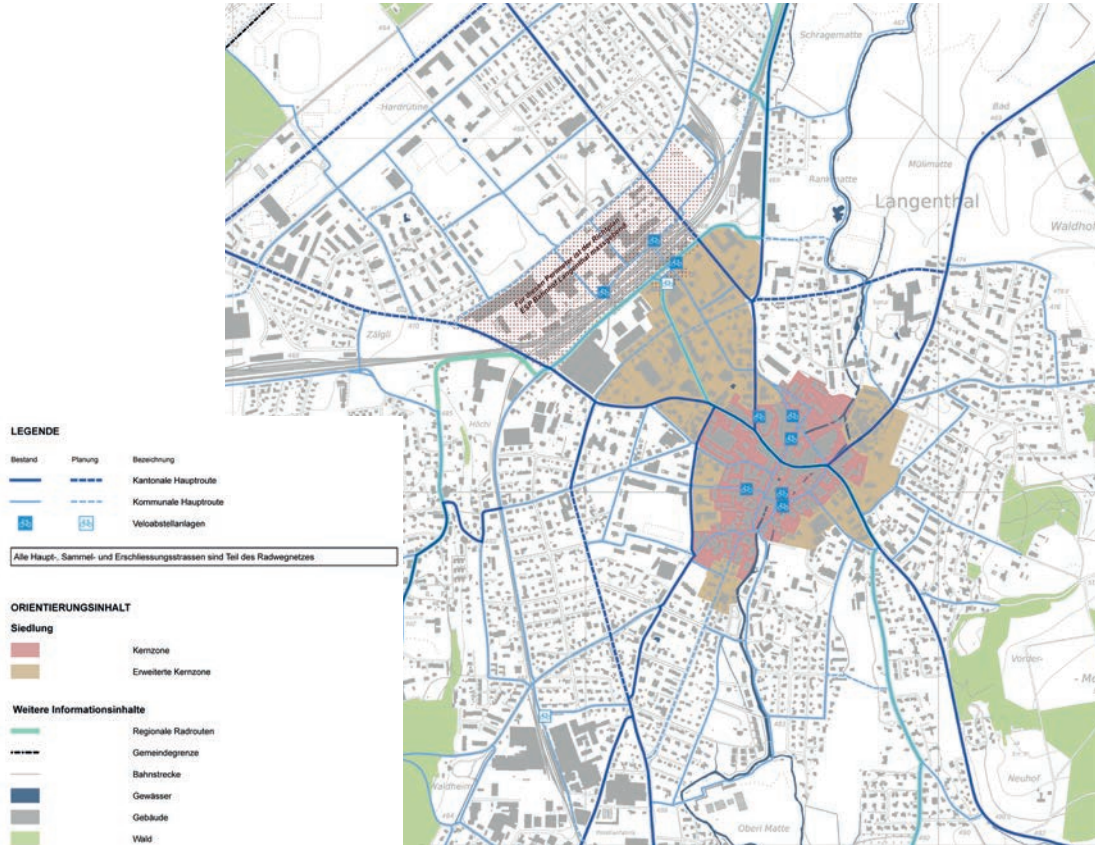


Abb. 35 Netz Veloverkehr gem. Verkehrsrichtplan 2011

Der kantonale Sachplan Veloverkehr von 2014 definiert verschiedene Netzkatgorien (Hauptverbindungen und Basisnetz), jeweils unterteilt nach Strassenklasse (Nationalstrasse 3. Klasse, Kantonsstrasse, kant. Radweg, Gemeinde-/Privatstrasse). Gemäss diesem Sachplan verlaufen entlang der wichtigen Strassenzüge des Kantons- und Gemeindestrassen-netzes Hauptverbindungen des Velonetzes für den Alltagsverkehr.

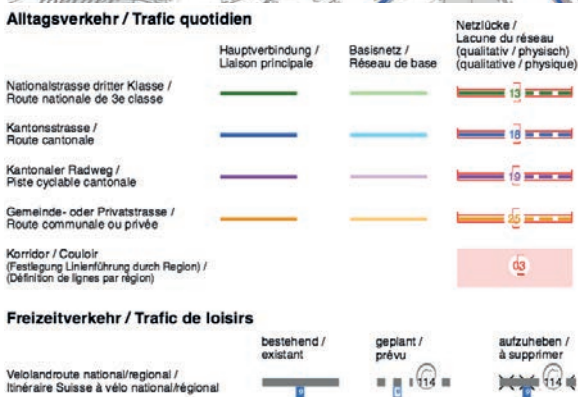


Abb. 36 Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, 2014

Der Sachplan weist auch verschiedene Netzlücken aus, die auch im Agglomerationsprogramm als Massnahmen verzeichnet sind.

Seitens Freizeitverkehr verlaufen zwei regionale Velowanderrouten (Nr. 71 Passwang - Oberaargau: Dornach-Balsthal-Langenthal-Huttwil; Nr. 84 Mittelländer Hügelroute: Thun-Heimberg-Burgdorf-Langenthal-Zürich) sowie die «Emmental-Oberaargau-Tour» durch Langenthal.

Das Velo ist grundsätzlich für Distanzen bis zu 5 km bzw. 20 Minuten Wegzeit gut geeignet. Aufgrund der Ausdehnung des Stadtgebiets Langenthal und der günstigen topographischen Verhältnisse ergibt sich ein beachtliches Potenzial im Veloverkehr.

Es bestehen jedoch heute noch einige Schwachstellen auf dem Netz, insbesondere im Bereich des Bahnhofs. Die Querung der Gleisanlagen ist schwierig (eingeschränkte Anzahl an Querungen, Querungen immer gemeinsam mit MIV), und auch auf den wichtigen Einfallsachsen konnten noch nicht alle geplanten Massnahmen baulich umgesetzt werden.

### b) Fussverkehr

In der Stadt Langenthal ist ein flächendeckendes Netz an Bewegungsräumen für die Fussgänger vorhanden. Dieses wurde mit dem Verkehrsrichtplan von 2011 planerisch festgesetzt (vgl. Abb. 37). Mit der Umsetzung von Fussgänger-, Tempo-30- und Begegnungszonen wurden und werden in naher Zukunft insbesondere für den Fussverkehr weitere Verbesserungen erreicht.

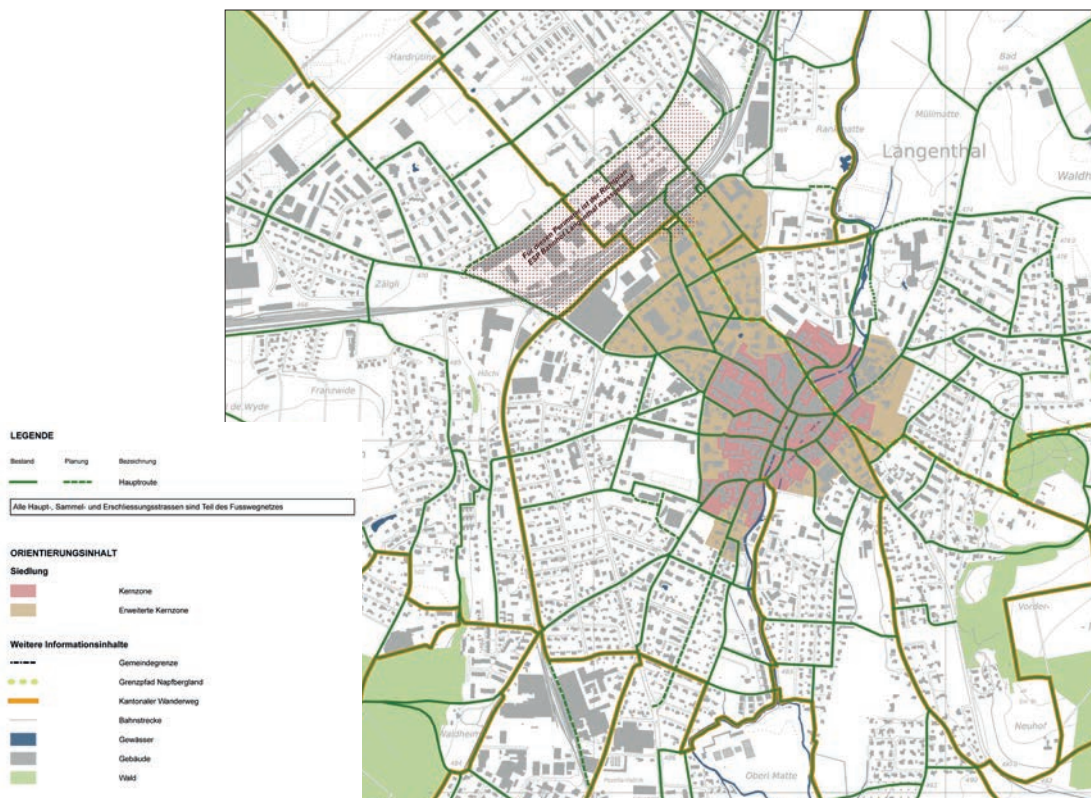


Abb. 37 Netz Fussverkehr gem. Verkehrsrichtplan 2011

Der Fussverkehr hat seine Stärke vor allem bei Strecken unter einem Kilometer bzw. bis ca. 15 Minuten Unterwegszeit. In Langenthal liegen alle wichtigen Einrichtungen (Bahnhof, Stadtzentrum) innerhalb dieser Distanz und sind zu Fuss gut erreichbar.

Am Bahnhof Langenthal startet zudem der regionale Wanderweg Nr. 65 Grenzpfad Napfbergland (Langenthal – Brünigpass), welcher via Jurastrasse und weiter in Richtung St. Urban verläuft.

### 3.4.5 Kombinierte Mobilität

Die grosse Anzahl am Bahnhof abgestellter Velos ist ein Zeichen dafür, dass auch kombinierte Mobilität in Langenthal wichtig ist. Die rund 1'500 gedeckten, beidseits der beiden Unterführungen der Bahnanlagen angeordneten Abstellplätze sind sehr gut ausgelastet, die Nachfrage dürfte eher noch grösser sein. Die guten Zugverbindungen in die Zentren Bern und Zürich (vgl. Kapitel 3.4.3) machen diese Art von Mobilität attraktiv. Die Gestaltung entspricht allerdings nicht den Anforderungen an gute und sichere Anlagen, wird aber mit der Umsetzung der Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der 2. Generation behoben werden.

Entwicklung über  
die Zeit

Am Bahnhof befindet sich zudem eine Velostation mit rund 110 Plätzen. Die Anlage ist jedoch unter Berücksichtigung der Nachfrage zu klein und weist neben einer einfachen Veloreinigung keine Zusatzangebote wie beispielsweise Werkstatt, Velovermietung etc. auf.

Für den kombinierten Verkehr Auto/Bahn stehen auf der Nordseite des Bahnhofs 93 Park&Ride-Plätze zur Verfügung. Die Anlage ist gut gelegen und zugänglich. Durch die Zufahrt via Hasenmattstrasse ergeben sich bezüglich der Emissionen keine Nachteile für Wohngebiete. Es wird eine gute bis sehr gute Auslastung beobachtet. Hinsichtlich der Bewirtschaftung sind Parkplatzkarten mit unterschiedlichen Zeitdauern erhältlich (Tages-, Monats- oder Jahreskarten). Die Anzahl der Plätze und vor allem die Bewirtschaftung (Kriterien für die Abgabe von Berechtigungen und die konkrete Umsetzung) sind zu überprüfen.

Die bestehenden Kurzzeitparkplätze liegen direkt vor dem Bahnhofzugang. Verkehrstechnisch ist diese Lage aufgrund der kurzen Zugangswege zu den Bahngleisen für eine Nutzung als Kiss&Ride-Parkplätze gut, wenn auch die Bewirtschaftung nicht explizit darauf ausgerichtet ist. Aus städtebaulicher Sicht sind auch andere Kriterien zu berücksichtigen.

Die Umgestaltung der beiden Bahnhofsplätze Süd und Nord im Zusammenhang mit dem ESP Bahnhof wird auch eine Anpassung des Parkierungsangebotes mit sich bringen.

### 3.4.6 Modal Split

Tagesdistanz nach  
Verkehrsmitteln

Unter Modal Split versteht man die Aufteilung des Verkehrs auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel (LV, MIV, ÖV und Übrige). Die Erhebung dieser Kennzahl im Rahmen des Mikrozensus Mobilität von 2010 zeigt, dass in der Agglomeration Langenthal der MIV-Anteil an den mittleren Tagesdistanzen rund 52% beträgt. Dieser Wert liegt deutlich unter dem kantonalen Durchschnitt von rund 63% und unter dem schweizerischen Durchschnitt



MIV-Pendlerquote von 66%. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass der Wert für die Agglomeration Langenthal aufgrund der geringen Stichprobenzahl ein sehr grosses Vertrauensintervall aufweist.

Perimeter	MIV-Anteil	ÖV-Anteil	LV-Anteil
Agglo. Langenthal	52%	36%	9%
Kanton Bern	63%	27%	8%
Schweiz	66.4%	23.4%	7.7%

Tab. 14 Modalsplit der Agglomeration Langenthal 2010 im Vergleich (Quelle: Mobilität im Kt. Bern, Auswertung Mikrozensus M. 2010, 2012)

Zur bisherigen Entwicklung des Modalsplits stehen für die Agglomeration Langenthal keine Zeitreihen bzw. vergleichbare Daten aus früheren Erhebungen zur Verfügung. Die kantonalen Daten zeigen aber, dass der MIV-Anteil im Kanton Bern von 2000 bis 2010 zugunsten des ÖVs gesunken ist.

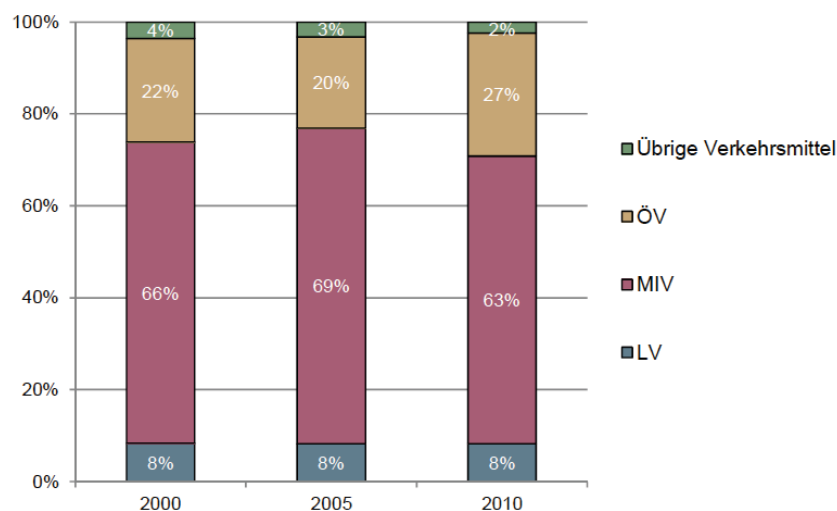


Abb. 38 Modal Split nach Distanz Kanton Bern (Quelle: Mobilität im Kt. Bern, Auswertung Mikrozensus M. 2010, 2012)

Dasselbe Bild zeigt sich in der Region Oberaargau: Der MIV-Anteil betrug im Jahr 2005 noch 73.6% und ist im Jahr 2010 auf rund 70% gesunken. Da der MIV-Anteil in der Stadt Langenthal, dem Zentrum dieser Region, im Vergleich bereits niedriger war, wird vermutet, dass die Veränderung in der Agglomeration Langenthal eher geringer ist.

Perimeter	MIV-Anteil	ÖV-Anteil	LV-Anteil
Region Oberaargau 2005	73.6%	17.4%	7.4%
Region Oberaargau 2010	70%	20%	9%

Abb. 39 Modal Split nach Distanz Region Oberaargau 2005 und 2010 (Quelle: Auswertung Mikrozensus M. 2010 und 2005, ecoplan)

Mit 70% ist der MIV-Anteil weiterhin sehr hoch. Dies hat auch damit zu tun, dass viele Arbeitnehmende mit dem Motorisierten Individualverkehr zur Arbeit fahren. Die MIV Pendlerquote für die Region Oberaargau liegt zwischen 60% bis 69,9% (vgl. Abb. 40). Die Stadt Langenthal spürt diesen Verkehr als Regionalzentrum und als wichtiger Arbeitsort. Auch die nördlich (Kt. Solothurn) und östlich (Kt. Luzern) angrenzenden Bezirke haben einen starken Bezug zum Arbeitsstandort Langenthal und gehören schweizweit zu den Bezirken mit den höchsten MIV Pendlerquoten (> 70%). Die im Jahr 2000 vom BFS letztmals erhobenen Zahlen für Zu- und Wegpendler für die Agglomeration Langenthal zeigen einen Saldo von Zupendlern von + 4'385 Personen. Die angrenzenden Umlandgemeinden weisen einen Saldo von Zupendlern von -2'293 Personen und in der Region Oberaargau insgesamt einen Saldo von Zupendlern von -4'188 Personen auf. Diese Differenzen sind in der ruralen Charakteristik der Region mit relativ wenigen Arbeitsplätzen in den ländlichen Gebieten begründet.

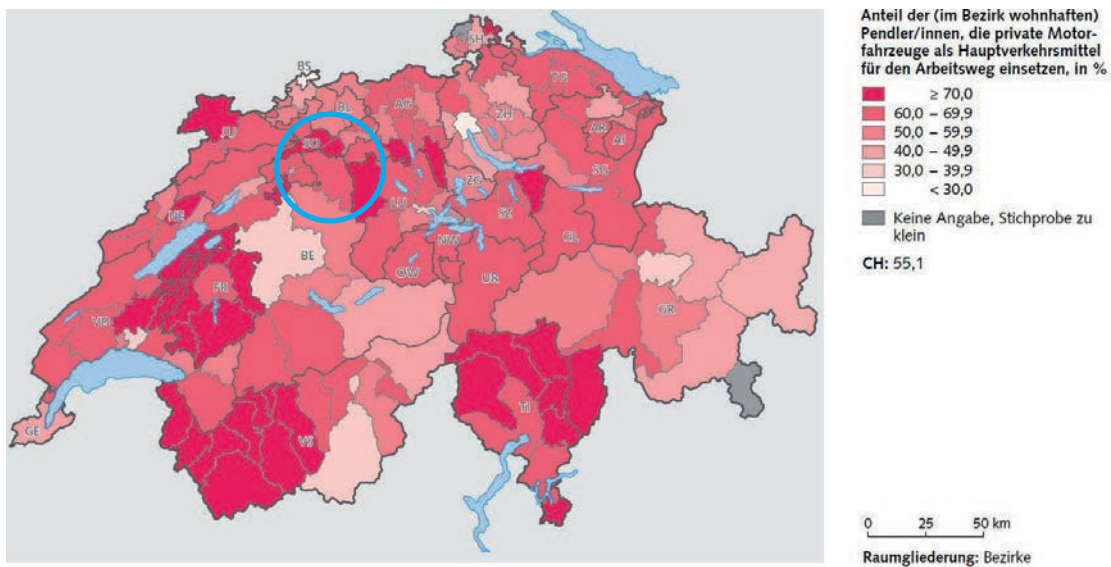


Abb. 40 Arbeitspendler/innen mit privaten Motorfahrzeugen, 2010/12 (Quelle: BFS)

### 3.4.7 Verkehrssicherheit

Gemäss Auswertung des Bundes im Zusammenhang mit dem Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung (ARE, 18.12.2014) wurde festgestellt, dass die Verunfalltenrate (Anzahl im Strassenverkehr verunfallte Personen pro 1000 Einwohner) in Langenthal mit 3.4 deutlich über dem Durchschnitt der schweizerischen Agglomerationen von 2.7 (Quelle: ASTRA 2015) liegt.

Auf dem Stadtgebiet wurden die folgenden Unfallschwerpunkte ermittelt:

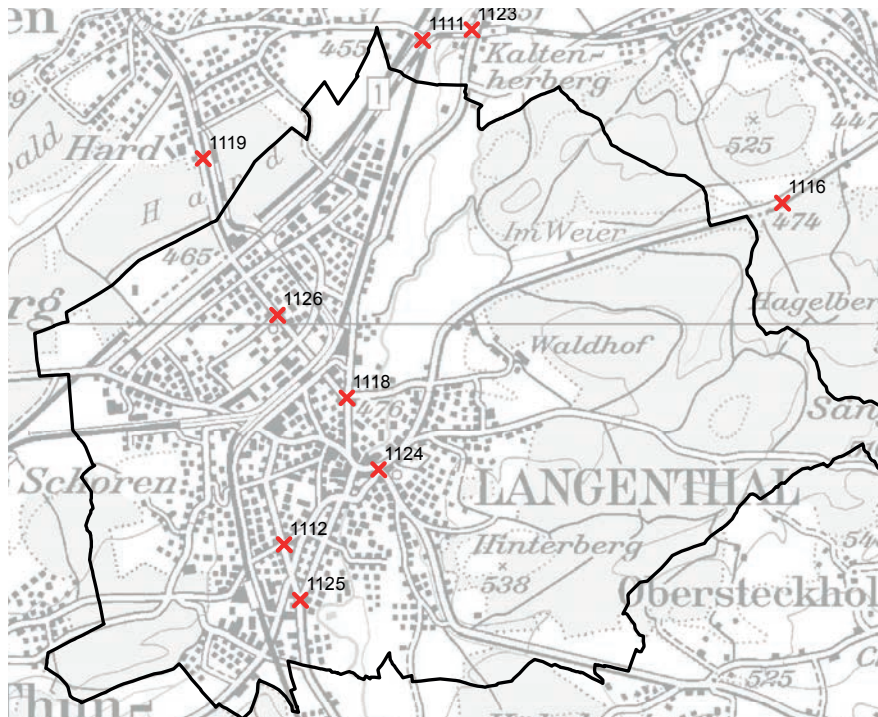


Abb. 41 Unfallschwerpunkte (Knoten bzw. Strecken, wo die Unfallzahlen bestimmte Schwellenwerte überschreiten)

Entwicklung der  
Unfallzahlen

Wird die Entwicklung der Anzahl Unfälle pro 1'000 Einwohner seit 2000 betrachtet (vgl. Abb. 41), so kann trotz fluktuierender Anzahl eine sinkende Tendenz festgestellt werden. Dasselbe gilt für den ganzen Kanton Bern, welcher im Jahr 2000 noch 4.2 Unfälle pro 1'000 Einwohner und im Jahr 2014 nur noch 3.0 Unfällen pro 1'000 Einwohner verzeichnete.

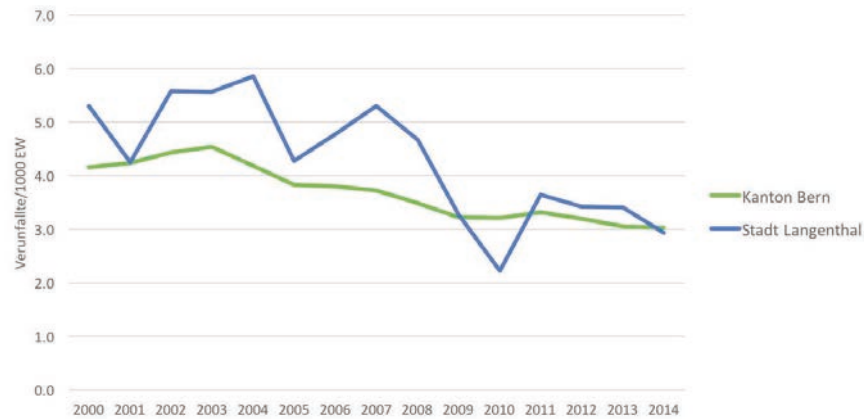


Abb. 42 Entwicklung der Unfallzahlen 2000-2014 (Quelle: Bundesamt für Strassen ASTRA, 2015)

Im Rahmen von Via sicura wurden in Artikel 6a des eidgenössischen Strassenverkehrsgesetzes die Vorgaben für eine sichere Strasseninfrastruktur festgelegt. Um die Behörden beim Vollzug dieser anspruchsvollen Aufgaben angemessen zu unterstützen, hat das Bundesamt für Strassen ASTRA Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente entwickelt, deren Anwendung sowohl Strassenprojekte als auch bestehende Strassen sicherer machen soll. Die Sicherheitsinstrumente unterstützen die Strasseneigentümer dabei, die Aspekte der Verkehrssicherheit von der Projektierung bis hin zum Betrieb einer Strasse angemessen und nach einheitlichen Kriterien zu berücksichtigen und fortlaufend zu überprüfen.

Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) sowie das Agglomerationsprogramm (AP) leisten ebenfalls einen wesentlichen Beitrag für eine sichere Strasseninfrastruktur. Deshalb werden einerseits die Sicherheitsinstrumente Road Safety Impact Assessment (RIA) und Road Safety Audit (RSA) in der Planungsphase der relevanten Strassenprojekte für eine vorausschauende Beurteilung von Sicherheitsaspekten eingesetzt. Andererseits werden die in Betrieb befindlichen Strassen systematisch einer Sicherheitsbeurteilung unterzogen. Basierend auf ausgewiesenen Unfallschwerpunkten auf dem bestehenden Strassennetz werden Massnahmen zur Verhinderung von Unfällen entwickelt und umgesetzt. Das sogenannte Sicherheitsinstrument Black Spot Management (BSM) wird im Kanton Bern bereits seit 2006 erfolgreich umgesetzt und beinhaltet im Wesentlichen die folgenden Schritte:

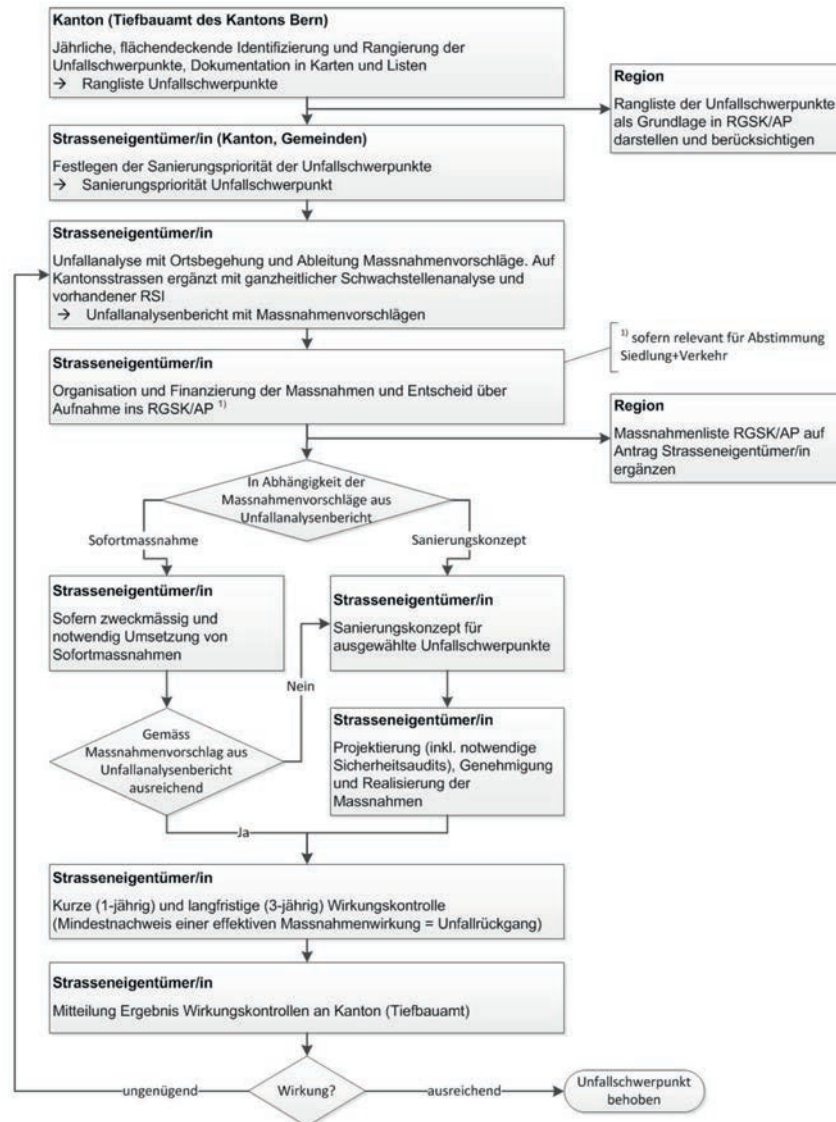


Abb. 43 Vorgehen des Kantons Bern zur Behebung von Unfallschwerpunkten («Black Spot Management»)

Zusätzlich wird im Kanton Bern das Kantonsstrassennetz periodisch auf Schwachstellen hin überprüft. Die Ergebnisse der Schwachstellenanalyse bilden eine wesentliche Grundlage für die RGSK/AP. In der aktuell vorliegenden und flächendeckenden Schwachstellenanalyse wurde die Notwendigkeit und Priorität betrieblicher, baulicher und verkehrlicher Massnahmen ermittelt. Die Beurteilung erfolgte anhand einheitlicher kantonaler Kriterien und Indikatoren und wird bereits seit mehreren Jahren erfolgreich angewendet. Die Schwachstellenanalyse berücksichtigt das BSM mit der Behandlung von Unfallschwerpunkten. Bei der Schwachstellenanalyse werden jedoch unter anderem die Verkehrssicherheit und die Gefahrenstellen auf der Strassenanlage auch ohne ausgewiesene Unfallschwerpunkte geprüft, um bei Bedarf verhältnismässige Verbesserungsmass-

nahmen zeitgerecht einleiten zu können. Das einheitliche Vorgehen der Schwachstellenanalyse wurde durch das Tiefbauamt des Kantons Bern in der Arbeitshilfe «Standards Kantonstrasse» festgehalten und im Jahr 2011 publiziert. Die Arbeitshilfe wird mittlerweile vermehrt auch auf kommunaler Ebene in angepasster Form erfolgreich angewendet.

### 3.5 Landschaft und Umwelt

#### 3.5.1 Natur- und Landschaftsräume

Die Stadt Langenthal (inkl. Untersteckholz) verfügt über einen relativ kleinen Gemeindebann. In der Gesamtfläche von 1'726 ha sind 658 ha Wald, 512 ha Siedlungsflächen (inkl. 124 ha Verkehrsflächen, 42 ha Erholungs- und Grünanlagen und 73 ha Industrie- und Gewerbeareale), 552 ha Landwirtschaftsflächen und 4 ha Gewässer/ unkultivierbares Gebiet enthalten. Bereits im Zonenplan 85 wurden wichtige Teile der Landschaft, vorwiegend die im BLN enthaltenen «Wässermatten»<sup>7</sup>, als Landschaftsschutzgebiete ausgeschieden. Wesentliche Teile des bereits bestehenden Baugebietes werden zudem durch die zwischenzeitlich erlassenen Grundwasserschutzzonen für den Wasserverbund unteres Langetental (WUL) überlagert, der rund 30'000 Einwohner in Langenthal und den umliegenden Gemeinden mit Grund- und Quellwasser versorgt. In diesen Bereichen können keine neuen Bauzonen ausgeschieden werden.

Im Rahmen des Vorprüfungsverfahrens der letzten Revision der Grundordnung verlangte der Kanton den vollständigen Einbezug der Landschaft im Zonenplan. Darauf hin wurde ein Lebensrauminventar erarbeitet. Sämtliche Naturelemente, ausserhalb der Bauzone, wurden kartiert, beschrieben und fotografisch dokumentiert. Die Stadt Langenthal hat in der Folge sämtliche kartierten Naturelemente in den Zonenplan übertragen und unter vollständigen Schutz gestellt. Die Liste der Naturobjekte befindet sich im Anhang VII des Gemeindebaureglements. Die bereits bestehenden Landschaftsschutzgebiete wurden vollständig in den neuen Zonenplan übernommen und im Bereich der unteren Wässermatten noch wesentlich ausgeweitet.

Basierende auf dem Inventar der schutzwürdigen Lebensräume und dem Inventar der schützenswerten Geotope des Bundes wurde im Jahr 2010 von der Region Oberaargau ein Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) erarbeitet. Darin wurden neben der Wässermatte noch weitere Landschaftsschutzgebiete im Umfeld der Stadt Langenthal definiert, die es als attraktive Nächsterholungsgebiet im Nachbereich des Siedlungszentrums zu sichern gilt. Sie dienen auch als Wildkorridore und der Siedlungstrennung.

---

<sup>7</sup> Die Wässermatten sind eine landwirtschaftliche Nutzungsform mit reinem Grasbau und einer speziellen Technik der «Rieselbewässerung». Sie gehen auf das Wirken der Mönche von St. Urban zurück, welche im 13. Jahrhundert die erste Melioration dieser Gegend durchführten. Zur Fruchtbarmachung der einstigen Kiesböden leiteten sie mit dem Flusswasser Schweb- und Nährstoffe auf die Felder.

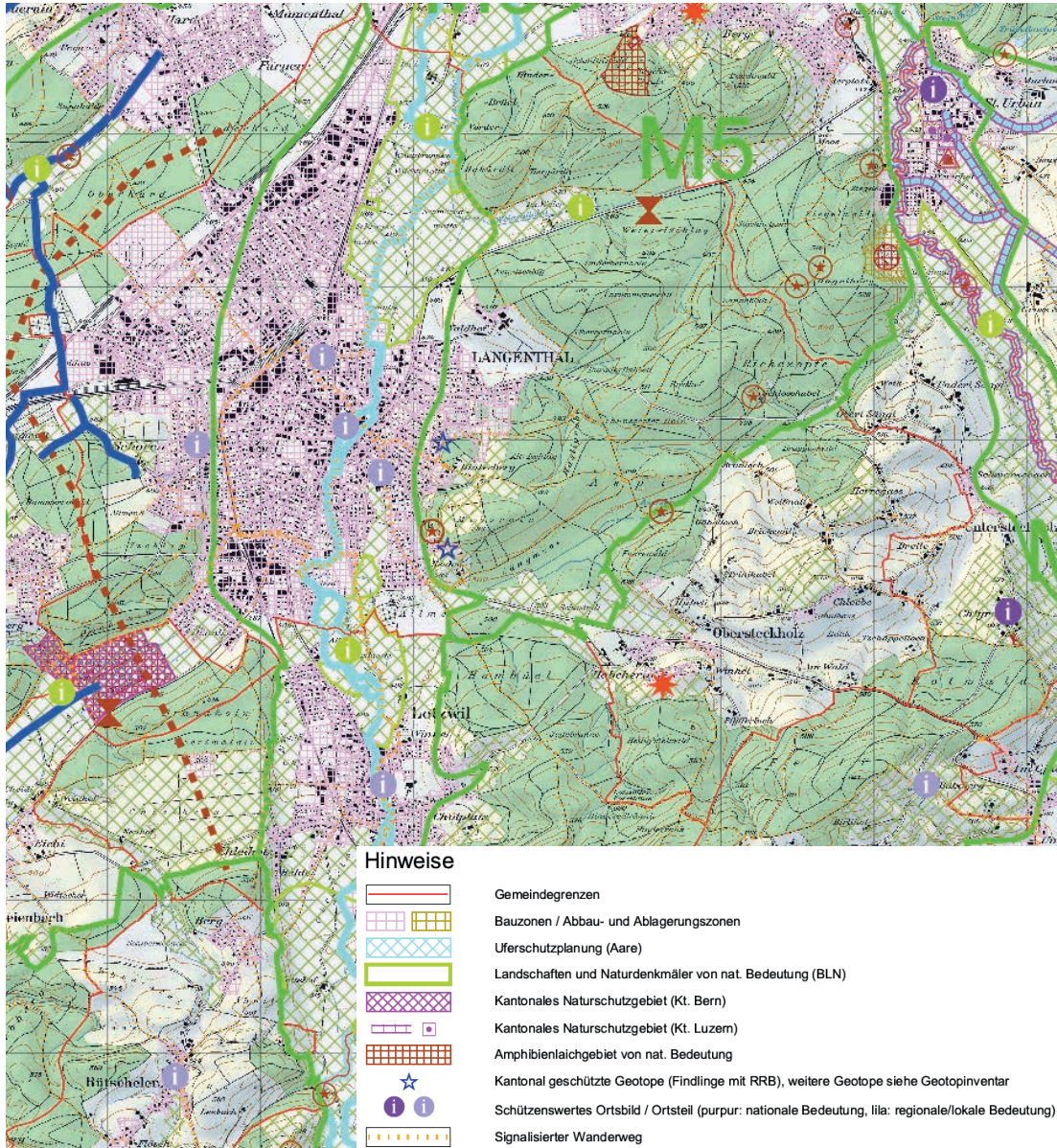


Abb. 44 Ausschnitt aus dem Landschaftsentwicklungskonzept Oberaargau (2010)

### 3.5.2 Lärm- und Luftreinhaltung

#### Lärmsanierungen

Die im Bereich Lärm massgebenden Grenzwerte werden in der Stadt Langenthal entlang der Verkehrsträger Strasse und Bahn punktuell überschritten.

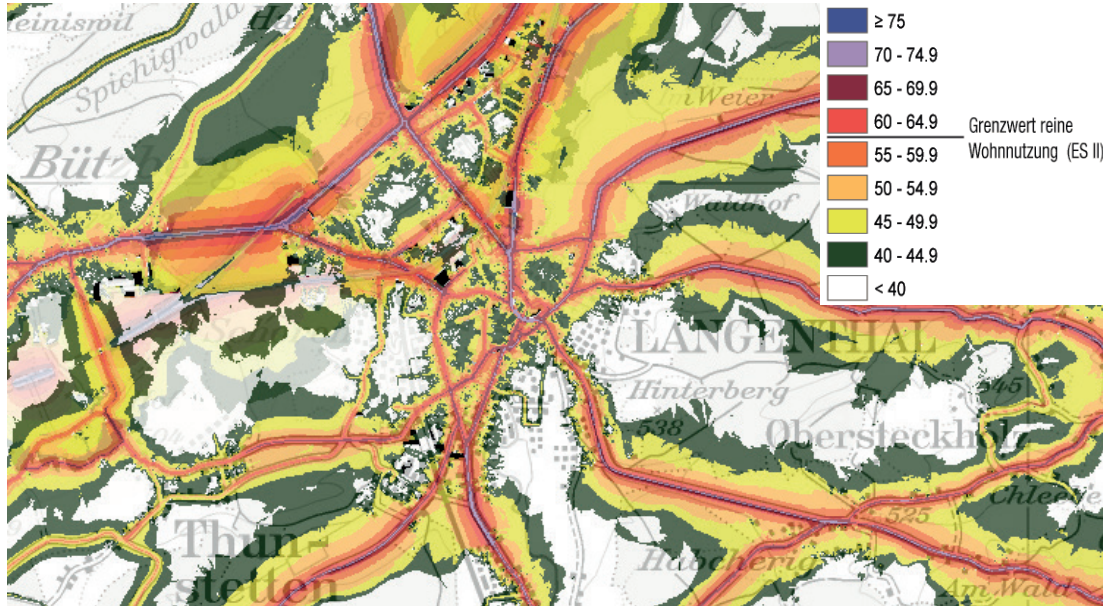


Abb. 45 Lärmbelastung am Tag Strasse und Bahn überlagert; Beurteilungspegel Lr [dB(A)] (Quelle: BAFU, map.geo.admin.ch)

Die Strassenlärmsanierung wurde in der Stadt Langenthal für die Gemeindestrassen von der Stadt und für die Kantonsstrassen vom kantonalen Tiefbauamt angegangen. Der Gemeinderat Langenthal setzte bereits am 11. Februar 1991 den Übersichts-Lärmbelastungskataster für die Stadt Langenthal ein. In der Zwischenzeit wurden für sämtliche Strassenausbauvorhaben auch Strassenlärmsanierungsprojekte ausgearbeitet und umgesetzt. Ebenfalls wurden für sämtliche neuen, privaten Bauvorhaben Lärmgutachten verlangt. Die entsprechenden Massnahmen wurden umgesetzt.

Wiederum in enger Zusammenarbeit mit dem kantonalen Tiefbauamt wurde im Jahr 2008 das Strassenlärmsanierungsprojekt nach Art. 13 LSV für die Gemeindestrassen erarbeitet. Das Strassenlärmsanierungsprojekt vom 30. November 2009, erarbeitet von der Firma Prona in Biel, wurde am 15. Dezember 2009 von der kantonalen Fachstelle geprüft. Im Bericht ist festgehalten, dass das Strassenlärmsanierungsprojekt Gemeindestrassen der Stadt Langenthal den Vorschriften der Lärmschutzverordnung entspricht.

Der Gesamtaufwand für die Umsetzung des Sanierungsprojektes Gemeindestrasse beträgt Fr. 4,5 Mio. Das Strassenlärmsanierungsprojekt wurde am 19. Januar 2011 vom Gemeinderat beschlossen und der notwendige Umsetzungskredit bewilligt. Die Umsetzung der Massnahmen wurde in den letzten Jahren angegangen. Von den insgesamt fünf Lose sind drei abgeschlossen und zwei noch in Ausführung.

Entlang der Kantonsstrassen werden bis Ende 2015 weitere Lärmschutzfenster eingebaut. Zudem sind an sechs Orten weitere Lärmschutzwände geplant, Gestaltungsstudien dazu sind momentan in Ausarbeitung.



### Massnahmenplan Luftreinhaltung

Für die Stadt Langenthal ist der Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2000/2015, der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Bern vom 20. Juni 2001, massgebend. Der Massnahmenplan enthielt ursprünglich 21 Massnahmen in verschiedenen Handlungsfeldern und wurde nun mit vier vorwiegend technischen Massnahmen ergänzt. Diese aktualisierte Version (2015/2030) wurde im September 2014 vom Regierungsrat verabschiedet.

Die Luftqualität hat sich dank den Massnahmen in den letzten 25 Jahren markant verbessert. Mit dem der Entwicklung der Technik angepassten Massnahmen soll die Luftqualität weiter steigen. Grossmehrheitlich obliegt der Vollzug des Massnahmenplanes Luftreinhaltung im Kanton Bern den übergeordneten kantonalen Instanzen. In der Stadt Langenthal gab es bisher 2 Projekte, die unter das «Berner Fahrleistungsmodell» fallen. Es sind dies:

- Neubau Migros Markt Wiesenstrasse (Überbauungsordnung Nr. 33 «Migros Wiesenstrasse», 06. November 2006)
- Ausbau Spital Langenthal SRO (Überbauungsordnung Nr. 40 Spital Langenthal«)

Die Stadt hat die entsprechenden Massnahmen in die Plangrundlagen aufgenommen und ist massgebend im Vollzug beteiligt.

Aktuell prüft die Stadt Langenthal, ob ein neues regionales Eissportzentrum, die «Arena Oberaargau», erstellt werden soll. Das Ziel ist, einen Standort zu wählen, der eine gute ÖV-Erschliessung hat. Trotzdem wäre dieses Projekt ebenfalls ein verkehrsintensives Vorhaben, das unter Berücksichtigung des Berner Fahrleistungsmodells bewilligt werden muss.

### 3.5.3 Energie

Die Stadt Langenthal trägt seit 1999 das Label «Energienstadt»<sup>8</sup>. Beim letzten Audit im Jahr 2011 hatte die Stadt 62% aller möglichen Massnahmen umgesetzt.

Die Stadt und die industriellen Betriebe der Stadt Langenthal liessen im Jahr 2009 eine Potenzialabklärung bezüglich Wärmenachfrage im Erdgasversorgungsgebiet erstellen. Diese Grundlage stellt die Basis dar für den in Bearbeitung befindlichen «Richtplan Energie» im Sinne von Art. 7 des kantonalen Energiegesetzes. Der Richtplan Energie Langenthal zeigt auf, wie die vorhandenen technischen Potenziale in den Bereichen Wärme und Strom genutzt werden sollen. Zudem zeigt er auf, wie mit dem Umstand der hohen Erdgasversorgung umgegangen und entsprechend der Anteil

---

<sup>8</sup> Das Label Energienstadt ist ein Leistungsausweis für Gemeinden, die eine nachhaltige kommunale Energiepolitik vorleben und umsetzen. Energienstädte fördern erneuerbare Energien, umweltverträgliche Mobilität und setzen auf eine effiziente Nutzung der Ressourcen.

der erneuerbaren Energieträger um Faktor 12 gesteigert werden soll. Ausserdem zeigt der Richtplan Energie Potenzialgebiete zur Nutzung von Abwärme, Erdwärme oder anderen erneuerbaren Energieträgern auf.

Im Jahr 2009 wurde die öffentliche Beleuchtung der Stadt Langenthal einer eingehenden Prüfung unterzogen. Gemäss dem vorliegenden «Beleuchtungskonzept Stadt Langenthal» wurden umfangreiche, konkrete Massnahmen in energetischer und ökologischer Ausrichtung in Zusammenarbeit mit der Bundesstelle METAS vorbereitet. Die Umsetzung ist im Rahmen der Revision der baulichen Grundordnung vorgesehen. Bereits im Jahr 2011 wurden zwei Versuchsstrecken in Betrieb genommen. Die Umstellung auf LED Lampen läuft sowohl in der Stadt wie auch im Kanton in verschiedenen Projekten. Seitens Stadt ist derzeit der Ersatz von rund 800 Quecksilberdampflampen mit zeitgemässen LED bis 2018 in Umsetzung. Ein entsprechendes Geschäft befindet sich bereits auf dem politischen Weg.

## 4. Entwicklungsvorstellungen und Zukunftsbild

### 4.1 Ausgangslage

Nachhaltige Entwicklung

Als Ausgangspunkt für die Entwicklung des Zukunftsbilds 2030 steht die Frage nach dem Wohin. Dieses Wohin ist bis zu einem gewissen Grad hypothetisch und befindet sich im Spannungsfeld zwischen den bestehenden Trends (z.B. Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung), dem politischen Willen der Agglomeration und den finanziellen Möglichkeiten. Der Gemeinderat der Stadt Langenthal verschreibt sich in seinen Legislaturzielen ausdrücklich einer Politik im Sinne der Nachhaltigkeit. Darunter fällt auch die nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

Im Rahmen des Siedlungsrichtplans Langenthal wurde das Ziel der Nachhaltigkeit spezifiziert. Es wurden fünf Leitstütze formuliert, die als Schwerpunktthemen zur Sicherung und Verbesserung der nachhaltigen Entwicklung bezogen auf die spezifischen Besonderheiten der Stadt Langenthal zu verstehen sind (vgl. Räumliches Entwicklungskonzept REK Langenthal (Stand Juli 2015), Kapitel 5 für genauere Ausführungen):

- Stadt zum Arbeiten und Wohnen
- Stadt der kurzen Wege
- Durchgrünte Stadt
- Identität durch Gebrauch
- Nachhaltige Stadt als Wertschöpfung.

Langenthal als Regionalzentrum

Langenthal soll sich in ihrer Funktion als Regional- und Versorgungszentrum im Dienstleistungsbereich nachhaltig entwickeln und die Stadtplanung ist darauf ausgerichtet. Heute wie auch in Zukunft sind sowohl die stadt-eigenen, als auch die überregionalen Bedürfnisse in den Bereichen Arbeitsplätze, Dienstleistung, Bildung, Sport und Kultur abzudecken. Nach Erhebungen ist Langenthal Einkaufsort für 35'000 Einwohner, die hier regelmässige, und 80'000 Einwohner, die hier gelegentliche Einkäufe tätigen. Langenthal ist eine autarke Kleinstadt im Schweizer Mittelland, die relativ unabhängig von den grossen Zentren ist aber doch durch die Nähe zu den grossen Entwicklungsachsen ins Schweizerische Städtenetz eingebunden ist. Die Stadt liegt am Rande des Kantons Bern, hat dafür aber eine grosse Ausstrahlung auf die benachbarten Gebiete in den Kantonen Luzern (St. Urban, Reiden), Aargau (oberer Teil Bezirk Zofingen) und Solothurn (oberes Gäu und Wasseramt).

## 4.2 Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung

In Bezug auf die Bevölkerungsentwicklung geht die Stadt Langenthal von einer Weiterführung des bisherigen Trends aus. Das heisst konkret, dass sich die Einwohnerzahl von Ende 2013 bis im Jahre 2030 von 15'291 auf 17'126 Einwohner erhöhen soll (vgl. Kapitel 3.2.1). Aufgabe der Agglomeration ist es, für diese Bevölkerungsentwicklung an geeigneten Standorten ein Angebot zu schaffen (vgl. Kapitel Kapitel 4.3).

Die Wirtschaftsentwicklung und somit auch die Zahl der Arbeitsplätze werden gemäss Trend ebenfalls weiter zunehmen, wenn auch eine diesbezügliche Prognose mit grösseren Unsicherheiten behaftet ist. Die Zahl der Beschäftigten im 2. und 3. Sektor stiegen in Langenthal im Zeitraum 2005 bis 2012 von 11'154 auf 12'220 (+ 1'066), was einer Zunahme von 9.6% in sieben Jahren entspricht (vgl. Kapitel 3.2.2). Die Stadt Langenthal soll ihre Rolle als regionaler Arbeitssandort stärken und weiterentwickeln. Der Trend der letzten sieben Jahre kann aber auf Grund der knappen Flächen für neue Arbeitsnutzungen nicht ungebremst weitergeführt werden. So strebt die Stadt Langenthal eine etwas moderatere Steigerung der Arbeitsplätze um insgesamt 10% bis 15% bis ins Jahr 2030 an, was einer Erhöhung um rund 1'200 bis 1'800 Beschäftigte auf insgesamt 13'450 bis 14'000 entspricht. Auch hier hat die Agglomeration die Aufgabe, die dafür benötigten Flächen bereitzustellen. Dabei muss vermehrt auch regional gedacht und zusammen mit den Nachbargemeinden eine Lösung gesucht werden. Neben der Verdichtung der bestehenden Arbeitsgebiete und der potenziellen Einzonung der Siedlungserweiterungsgebiete Oberhard und Dennli Ost, sind auch interkommunale Arbeitszonen im Siedlungsrichtplan angedacht (vgl. Abb. 46).

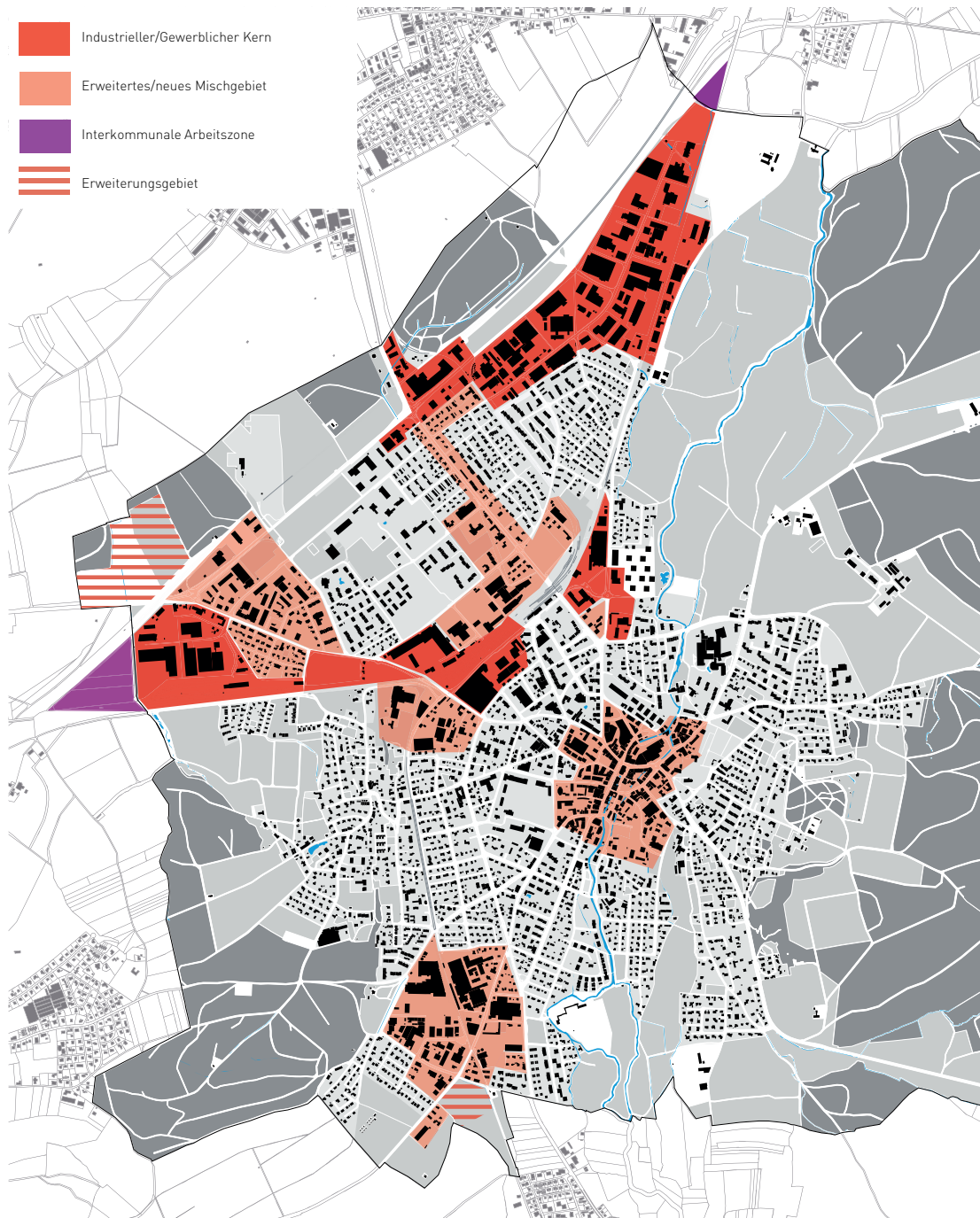


Abb. 46 Arbeitsplatzgebiete im Überblick (aus räumlichen Entwicklungskonzept Langenthal 2015)

### **4.3 Städtebauliche Entwicklung**

Das Siedlungsgebiet der Stadt Langenthal kann schon alleine dadurch nicht beliebig erweitert werden, dass die Stadt vielerorts von Wald umgeben ist und auch die geschützten Landschaften (z.B. BLN-Gebiet oder Grundwasserschutzzone) eine natürliche Barriere darstellen. Aber auch im Sinne des Raumplanungsgesetzes und des kantonalen Richtplans ist es wichtig, die Siedlungsentwicklung künftig nach Innen zu lenken, das heisst primär die bestehenden Siedlungsgebieten weiterzuentwickeln. Die Arbeiten am Siedlungsrichtplan Langenthal haben gezeigt, dass es im Stadtgebiet Langenthal viel Potenzial für diese Siedlungsentwicklung nach Innen gibt, in dem gut erschlossene Bauzonen überbaut, nicht mehr genutzte Areale umgestrukturiert und Quartiere gezielt saniert respektive verdichtet werden.

#### **4.3.1 Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete**

Die im Agglomerationsprogramm der 2. Generation definierten zentralen Umstrukturierungs- resp. Verdichtungsgebiete weisen nach wie vor ein grosses Potenzial für die Siedlungsentwicklung nach Innen auf. Es sind dies:

- der Kantonale Entwicklungsschwerpunkt ESP Bahnhof Langenthal,
- das Areal der ehemaligen Porzellanfabrik «Porzi-Areal»,
- das Markthallenareal.

Im Rahmen des Siedlungsrichtplans Langenthal wurden auch noch weitere Gebiete definiert, die sich für eine Umstrukturierung eignen (z.B. Rankmatte Südwest oder Ammann Süd; vgl. Abb. 47). Diese gut erschlossenen Gebiete sollen einer neuen oder verbesserten Nutzungsmischung zugeführt werden.

#### **4.3.2 Sanierungs- und Verdichtungsgebiete**

Im Siedlungsrichtplan wurden basierend auf der gültigen Bau- und Zonenordnung auch Sanierungs- und Verdichtungsgebiete bezeichnet. Sie zeichnen sich zum Teil auch durch einen grossen Anteil relativ alter, nur teilweise sanierter Bausubstanz sowie eine Bevölkerungsstruktur mit einem hohen Anteil älterer bis hochbetagter Menschen aus. Es ist das Ziel, diese Wohngebiete durch Verdichtung und Sanierung, unter Berücksichtigung der jeweiligen gebietseigenen Qualitäten und Charakteristiken, aufzuwerten.

#### **4.3.3 Eignungsgebiete für höhere Häuser / Hochhäuser**

Zur Verdichtung der bestehenden Siedlungsgebiete können auch höhere Häuser oder Hochhäuser beitragen. Die Gebiete ESP Bahnhof Langenthal sowie das Porzi-Areal sind als Standorte für solche Häuser vorgesehen.

Künftig sind auch weitere Standorte für höhere Bauten zu prüfen. Das Ziel ist es, die hohen Häuser im Stadtbild räumlich und funktional zu verankern.

#### **4.3.4 Strukturierungsgebiete**

Im Hinblick auf die angestrebte Siedlungsentwicklung nach Innen ist es auch wichtig, die für das Stadtbild prägenden, historisch wertvollen oder mit einem hohen Wiedererkennungswert behafteten Gebäude, Baugruppen und Quartiere zu kennen. Ihr Wert und ihre Bedeutung für die Identität von Langenthal sollen geschützt und erhalten werden - aber auch, wo nötig zukunftsfähig entwickelt werden. Im Siedlungsrichtplan wurden dafür Quartiererhaltungsgebiete gekennzeichnet, deren räumlich-architektonischen Qualitäten im Rahmen der Ortsplanungsrevision planungsrechtlich festzuhalten sind (vgl. Abb. 47). Die Baukultur in Langenthal ist zu fördern, zu pflegen und wo immer möglich einzufordern. Das Stadtbild wird sorgfältig und im Bewusstsein des bestehenden Ganzen weiterentwickelt.

#### **4.3.5 Überblick Siedlungspotenziale**

Werden die Potenziale innerhalb des Siedlungsgebiets genutzt, so kann ein wesentlicher Teil des zukünftigen Baulandbedarfs aufgefangen werden. Zusätzlich gibt es im Zonenplan der Stadt Langenthal noch Baulandreserven (vgl. Kapitel 3.3), die aktiviert werden müssen und auf denen eine Entwicklung stattfinden kann.

In der folgenden Karte sind die wichtigsten Gebiete in Bezug auf die zukünftige Siedlungsentwicklung zusammengetragen.

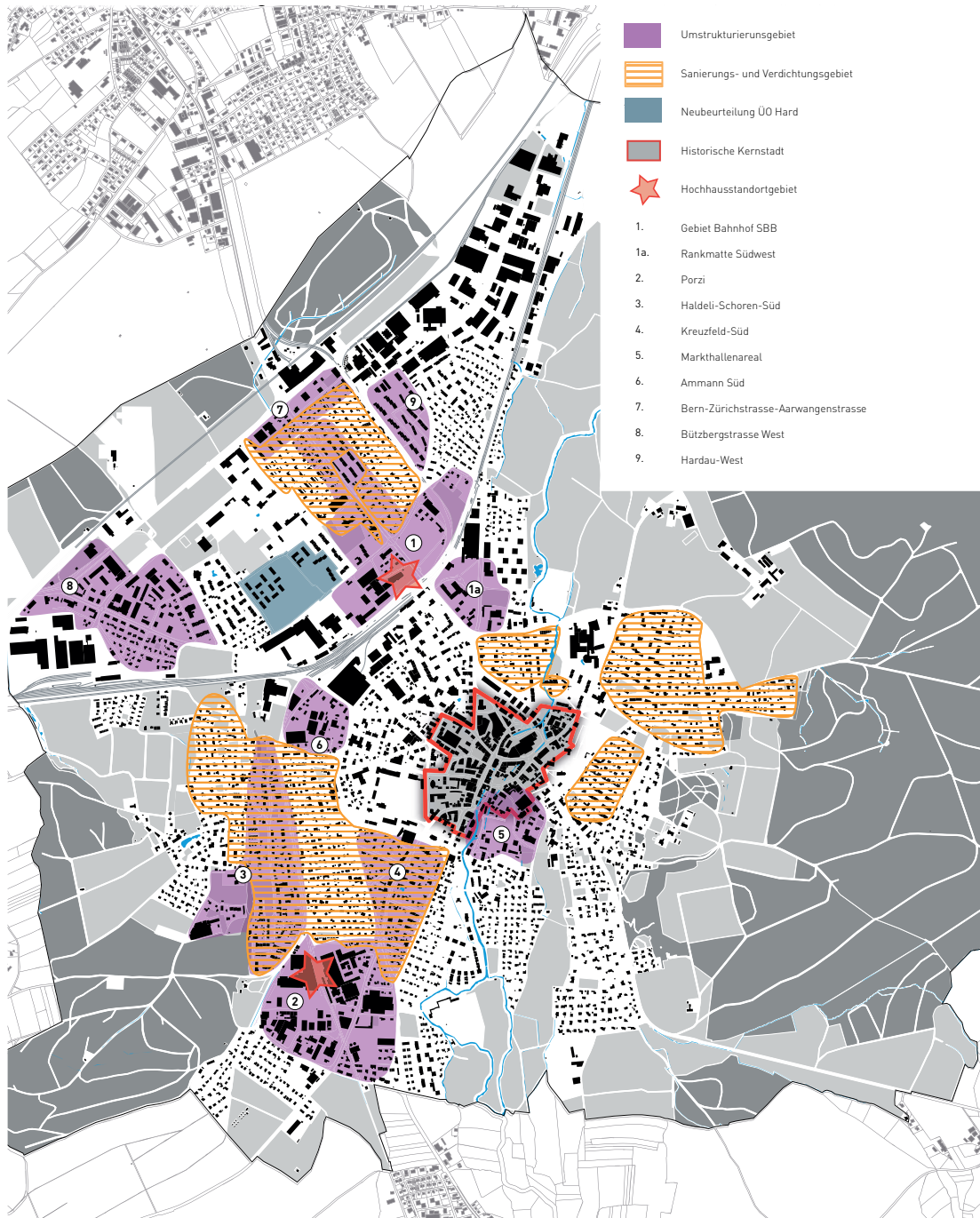


Abb. 47 Siedlungspotenziale im Überblick (aus räumlichen Entwicklungskonzept Langenthal 2015)



## **4.4 Entwicklung der Schlüsselprojekte von Langenthal**

In der Stadt Langenthal gibt es gewisse Schlüsselprojekte, die eine langfristige und nachhaltige Wirkung auf die Struktur und Funktionalität von Langenthal ausüben. Für die Definition des Zukunftsbildes ist es daher wichtig, diese Entwicklungen und die mit den Projekten angestrebten Ziele zu kennen. Diese werden in den folgenden Unterkapitel für die Subzentren ESP Bahnhof Langenthal, Porzi-Areal und für das Kerngebiet (inklusive dem Markthallen-Areal) aufgezeigt. Zudem werden weitere grössere Entwicklungsprojekte der Stadt Langenthal beschrieben.

### **4.4.1 Subzentrum Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Bahnhof Langenthal**

Aufgrund der monofunktionalen Ausrichtung des näheren Bahnhofumfeldes konnte sich im Bahnhofgebiet nie eine urban geprägte Zentralität entwickeln. Die nördlich angrenzenden Quartiere Bäregg und Falken weisen z.T. einen hohen Sanierungs- (viel ältere Bausubstanz) und Erneuerungsbedarf (in den lärmexponierten Lagen) auf.

Die Entwicklung des Bahnhofs war Kernstück des Agglomerationsprogramms der 2. Generation. Im Agglomerationsprogramm der 3. Generation gilt es, diese Entwicklung konsolidiert und ergänzt weiter voranzutreiben. Der Richtplan Bahnhof Langenthal gibt die Richtung der gewünschten Entwicklung vor. Der Ausbau der Bahnhofunterführung zur velogängigen Passage und die Verlängerung der LV-Verbindung über den Hochwasser-Entlastungskanal werden die transversale Nord-Süd Verbindung am Bahnhof auf. Mit den Studienaufträgen «Stadtraum Bahnhof Langenthal» und «GEISER agro.com» wurden die beiden Plätze im Norden und Süden des Bahnhofs mit ihrem jeweiligen urbanen Umfeld weiterentwickelt. Diese Stossrichtung wird mit der 3. Generation des Agglomerationsprogramms weiter unterstützt und es gilt, den Bahnhof mit den bereits vorhandenen Versorgungsnutzungen im Bäregg zu verbinden.

Die grossen Schul-, Sport- und Freizeitanlagen in der Hard haben einen wichtiger Nutzungsfokus und gehören mit dem Bahnhof zu den am stärksten frequentierten Orten im Gebiet. Die freiräumliche Verbindung zwischen Bahnhof und Hard soll aufgewertet werden (Grünfinger). Ebenso soll die Querverbindung zwischen den nördlichen Wohnquartieren – von Hardau bis Gabismatt – aufgewertet werden. Der Reitplatz als grosse und bestens erschlossene «Baulandreserve» (ehemalige Deponie) ist ebenfalls zu entwickeln.

Das erweiterte Bahnhofsgebiet soll gesamthaft als neues Subzentrum für die nördlich der SBB Linie liegenden Quartiere entwickelt werden. Die stadträumlichen Qualitäten und die quartierübergreifende Vernetzung sollen qualitativ hochwertig sein und die Nutzungsmischung für das Quartierleben bereichern.

Die folgenden Ziele werden in den Bereichen Nutzung, Bautypologie, Freiräume und Verkehrsachsen für das Gebiet ESP Bahnhof Langenthal verfolgt:

#### **Nutzung**

- Neuschaffung/Ausdehnung Mischgebiete (Anpassung Zonenordnung)
- Erweiterung des Versorgungsangebots (Zentrumsfunktionen und -nutzungen)
- Stärkung Wohnstandorte / Stärkung Arbeitsstandorte
- Zu prüfen: Standort Eissporthalle

#### **Bautypologie**

- In Bahnhofsnähe (Einzugsgebiet 500m): in Anlehnung an Richtplan ESP Bahnhof, verdichtete Überbauungen, Geschosswohnungsbau, durchlässige Siedlungsräume, hohe Häuser an definierten Standorten (vgl. Richtplan)
- Grossvolumen (Hallen) nur bei öffentlich wirksamer Nutzung (Bsp. Eissporthalle, Eventhalle)
- Innerhalb der Wohnquartiere: bestehende Qualitäten stärken, städtebauliche Typologie fortschreiben, ergänzen und verdichten
- In lärmbelasteten Situationen: städtebauliche und bauliche Massnahmen anwenden

#### **Freiraum / Verkehrsachsen**

- Grünfinger «Schwingfestweg» ausbauen, Grünstrukturen bis an den Bahnhof führen
- Hochwasser-Entlastungskanal als LV-Verbindung ausbauen und als Frei-/Stadt-/Erlebnisraum aufwerten
- Bäreggstrasse als quartierübergreifende Verbindung qualifizieren und aufwerten
- Qualifizierung der zugänglichen, halböffentlichen Siedlungsfreiräume
- Pflege der Gartenstrukturen (historische Gärten). Wo möglich: analoge Fortschreibung

#### **4.4.2 Subzentrum Bahnhof Süd**

Die ursprünglich im Areal beheimatete Porzellanfabrik hat vor einigen Jahren den Betrieb am Standort Langenthal eingestellt. Seitdem beleben verschiedene Zwischennutzungen das Areal. Das Areal soll schwerpunktmässig als Arbeitsplatzgebiet erhalten bleiben und aufgewertet werden. Mischnutzungen (Wohnen, Gewerbe, Nahversorgungseinrichtungen, öffentliche Einrichtungen) sollen in den nördlichen Bereichen (Bahnhofumfeld bis und mit den Übergangsbereichen zu den angrenzenden Wohnquartieren) ergänzend hinzukommen und das zentrale Bahnhofsgelände Süd in ein urbanes, lebendiges Stadtgebiet verwandeln.

Das Areal soll zusammen mit den angrenzenden Arealen gesamthaft als neues Subzentrum für die umliegenden Quartiere entwickelt werden. Die stadträumlichen Qualitäten und die quartierübergreifende Vernetzung sollen qualitativ hochwertig sein und die Nutzungsmischung für das Quartierleben bereichern.

Die folgenden Ziele werden in den Bereichen Nutzung, Bautypologie, Freiräume und Verkehrsachsen für das Subzentrum Porzi-Areal verfolgt:

#### **Nutzung**

- Neuschaffung/Ausdehnung Mischgebiete (Anpassung Zonenordnung)
- Stärkung Arbeitsstandort: Industrie- und Gewerbe, Dienstleistung, differenziertes Angebot für unterschiedliche Bedürfnisse. Mässig störende bis nicht störende Betriebe
- Zu prüfen: Ausdehnung Arbeitszone beidseits des Dennliwegs zwischen Bleienbach- und Lotzwilstrasse (heute Wohnzone/Landwirtschaftszone)
- Erweiterung des Versorgungsangebots (Zentrumsfunktionen und -nutzungen)
- Zu prüfen: Standort Eissporthalle
- Ofenhalle als Identitäts- und Innovationszentrum (NRP-Projekt)

#### **Bebauungstypologie**

- Erhalt der charakteristischen Grossformen, verdichtete Überbauungen, auch für Wohnnutzung/Mischnutzung, durchlässige Siedlungsräume, hohe Häuser an zu definierenden Standorten
- Bewusster/behutsamer Umgang mit Zeugen der Baukultur (insb. Ofenhalle Porzi)
- Übergänge zu den angrenzenden Quartieren klären und gestalten.
- In den angrenzenden Wohnquartieren: bestehende Qualitäten stärken, städtebauliche Typologie fortschreiben und verdichten.
- In lärmbelasteten Situationen: städtebauliche und bauliche Massnahmen anwenden

#### **Freiraum / Verkehrsachsen**

- Bahnhofumfeld aufwerten, Unterführung für den Langsamverkehr ausbauen (Unterführung/Oberführung?)
- LV-Verbindungsachse entlang der BLS-Bahnlinie und Bleienbachstrasse sowie Dennliweg entwickeln und aufwerten
- Städteingänge qualifizieren/aufwerten (evtl. mit Freiraumstrukturen)
- Anbindung an die Mittelstrasse als beruhigte und aufgewertete LV Achse mit Baumallee und als quartierübergreifende Verbindung.
- Durchgängigkeit durch das Areal erhöhen
- Attraktivierung der zugänglichen, halböffentlichen Siedlungsfreiräume

#### **4.4.3 Kernstadt / Markthallenareal (Kernstadterweiterung)**

Das Zentrumsgebiet hat sich in den letzten Jahren insbesondere in den Randbereichen aber auch im Zentrum selbst entwickelt und verändert. Der räumlich-funktionale Zusammenhang muss heute in einem grösseren Radius gelesen werden und kann nicht auf das reine Kerngebiet (gemäss

Zonenplan) beschränkt werden. Das soll sich auch planerisch niederschlagen. Die zum Teil historisch wertvollen Strukturen, aber auch die für die Nahversorgung und das öffentliche Leben wichtigen Einrichtungen sollen in einen zusammenhängenden und qualitativ hochstehenden Kontext gestellt und weiter entwickelt werden. Dieser Kontext soll planerisch als Einheit erfasst und städtebaulich aufgewertet werden.

Ein besonderer Entwicklungsschwerpunkt liegt im Markthallenareal. Für die Entwicklung dieses Areals hat der Gemeinderat bereits einige Schritte in die Wege geleitet. Eine städtebauliche Studie aus dem Jahr 2012 mündete in einen Masterplan. Die dort vorgegebene Entwicklung soll im Rahmen des Siedlungsrichtplanes verankert und vorangetrieben werden.

Die folgenden Ziele werden in den Bereichen Nutzung, Bautypologie, Freiräume und Verkehrsachsen für die Kernstadt resp. für das Markthallenareal verfolgt:

#### **Nutzung**

- Ausdehnung der Kernzonen mit Sonderregelungen (Anpassung Zonenordnung)
- Stärkung Markthallenareal: Ergänzung ZÖN mit Mischgebiet? Ergänzung des Arbeitsplatzangebotes im Zentrum mit möglichst alternativem Raumangebot für eine stärkere Differenzierung / unterschiedliche Bedürfnisse
- Erhalt und Aufwertung des vorhandenen Versorgungsangebots (Zentrumsfunktionen und -nutzungen)
- Stärkung/Aufwertung der Wohnnutzung / bzw. Erhöhung des Wohnungsangebots im Zentrum (Markthallenareal und darüber hinaus)

#### **Bebauungstypologie**

- Bewusster/behutsamer Umgang mit dem Ortsbild und mit einzelnen Zeugen der Baukultur (insb. historisches Zentrum, Mühleareal und Villenstrukturen)
- Bei Neuüberbauungen und Sanierungen: urbane, repräsentative städtebauliche Typologien und Architekturen einfordern

#### **Freiraum / Verkehrsachsen**

- Vor dem Hintergrund der verkehrlichen Beruhigung: Aufwertung des Freiraumes, Gestaltungskonzept, Unterscheidung und Qualifizierung der Fussgängerbereiche
- Städtebauliche Anbindung des Markthallenareals sicherstellen (Übergänge gestalten)
- Verbesserung der Velogängigkeit
- Verbesserung der Sicherheit und Aufenthaltsqualität zwischen Bahnhof und erweitertem Kernstadtgebiet (v.a. Bahnhofstrasse, ev. auch Jurastrasse)
- Aufwertung der «Stadtspazierwege»

#### **4.4.4 Verbindungsraum der beiden Subzentren Hauptbahnhof und Bahnhof Süd**

Das Areal zwischen den beiden neuen Zentralitäten ist geprägt von einer heterogenen Abfolge unterschiedlicher Nutzungen und Siedlungsstrukturen. Im Norden liegen die grossen Firmenhallen der Firma Ammann, angrenzend ein Areal in Wandlung (Ammann Süd), nachfolgend die gemischten und teilweise sanierungsbedürftigen Wohnstrukturen der Quartiere Haldeli und Oberfeld.

Die folgenden Ziele werden in den Bereichen Nutzung, Bautypologie, Freiräume und Verkehrsachsen für den Verbindungsraum Hauptbahnhof - Bahnhof Süd verfolgt:

##### **Nutzung**

- Stärkung und Aufwertung des Wohnstandortes, insbesondere die südlichen Siedlungen des Quartiers Haldeli
- Arbeitsstandort Ammann-Eisenbahnstrasse: Erhalt und Stärkung des Standortes
- Arbeitsstandort Ammann Süd: Differenzierung des Angebots für unterschiedliche Bedürfnisse, mässig störende bis nicht störende Betriebe
- Stärkung/Aufwertung Wohnnutzung (insbesondere Haldeli-Süd)

##### **Bebauungstypologie**

- Umstrukturierung des Gebiets Ammann Süd für eine bessere Integration der dort bestehenden geschützten Villen und Gebäudegruppen sowie eines verträglicheren Übergangs zu den südlich angrenzenden Wohngebiete (bzgl. Volumetrie und Freiraum)
- Aufwertung und Verdichtung der städtebaulichen Strukturen sowie Stärkung des städtebaulichen Zusammenhalts – z.B. im Sinne eines bewussten Patchworks im Quartier Haldeli.
- Sanierung und Verdichtung der Wohnquartiere (Oberfeld, Haldeli und Schoren) unter Berücksichtigung und/oder Ausdehnung der historischen Garten-Typologie (wo gegeben).
- Städtebauliche Ergänzung/Komplettierung des Quartiers Schoren im südlichen Bereich
- Klärung des bautypologischen Umgangs mit der Hanglage und der Hervorhebung der Topografie durch freiräumliche Massnahmen
- In lärmbelasteten Situationen: städtebauliche und bauliche Massnahmen anwenden

##### **Freiraum / Verkehrsachsen**

- Stärkung der durchgrüneten Stadt und der «Garten-Haus» Typologie (zu charakterisieren). Wo möglich: analoge Fortschreibung
- Aufwertung der Veloroute entlang der BLS Bahnlinie
- Aufwertung des Freiraumes «Schlittelhang» sowie der Wegeverbindung in das Schorenquartier
- Aufwertung des Bahnübergangs an der Schorenstrasse (Quartierverbindung)
- Pflege des Waldstreifens entlang Hangkante Schorensborn

- Qualifizierung der zugänglichen, halböffentlichen Siedlungsfreiräume (Haldeli Süd)

#### **4.4.5 Neues Wohnquartier Hardau**

Die Stadt Langenthal beteiligte sich 2010 mit einem eigenen Projekt zum Thema «Urbanes Wohnen am Bahnhof» am kantonalen Wettbewerb «ESP Wohnen» mit dem unmittelbar nördlich des ESP Bahnhof gelegenen Gebiet „Hardau“. Das Projekt wurde in einem qualifizierten, begleiteten Workshopverfahren ermittelt. Der Planungssperimeter umfasst rund 1,2 ha unüberbaute Wohnzone und soll eine verdichtete Wohnüberbauung von 10'000 m<sup>2</sup> BGF ermöglichen. Die Überarbeitung des Projekts soll in eine grundeigentümergebundene Überbauungsordnung überführt werden, welche auch eine neue LV-Erschliessung in Richtung Bahnhof beinhaltet. Mit dieser Massnahme wird ein grösserer Teil des angrenzenden Wohnquartiers ohne Strassenquerung direkt an den Bahnhof erschlossen. Durch diese Massnahme wird das heute noch in der ÖV-Güteklasse C liegende Projekt in die Güteklasse B zu liegen kommen.

#### **4.4.6 Hopferfeld (ÜO Hard)**

Im Gebiet Hard wurde 1995 eine Überbauungsordnung erstellt und 2009 letztmals überarbeitet. Bis heute wurden nur Teilgebiete davon überbaut. Aufgrund des Alters der bestehenden Überbauungsordnung und der unbefriedigend realisierten Teiletappen sowie einer neuen Lagebeurteilung - im Lichte der laufenden Arbeiten zum Siedlungsrichtplan - wird eine Überarbeitung der Überbauungsordnung Hard geprüft. Insbesondere der undifferenzierte Siedlungsaussenraum sowie die anonyme Architektur werden auch von der Grundeigentümerin als mangelhaft empfunden. Die wichtigen, an die Siedlung angrenzenden öffentlichen Wegverbindungen sowie Sport- und Freizeitflächen setzen die Überbauung Hard einer verstärkten Wahrnehmung aus. Sie ist für das gesamte Stadtgebiet als Teil der Nord-süd-Verbindungsachse prägend, umso mehr muss zu ihrer Qualität Sorge getragen werden. Das Ziel ist es, die Gesamtüberbauung Hard mit einer charaktvollen Siedlung mit wertvollen Aussenräumen fertigzustellen. Die Siedlung soll gesamthaft für das Quartierbild und das ganze Stadtgebiet eine räumliche Aufwertung erbringen

#### **4.4.7 Eissportzentrum «Oberaargau Arena»**

Die Eissporthalle in Langenthal ist sanierungsbedürftig, kann jedoch nicht am bestehenden Standort erneuert werden. Alternativstandorte werden gesucht, einige wurden diskutiert. Aufgrund des punktuellen, aber gleichwohl hohen Publikumsaufkommens ist es sinnvoll, die Halle an einem Standort mit optimaler Erschliessungsgunst durch den öffentlichen Verkehr neu anzusiedeln. Zwei Standorte stehen im Vordergrund: das Gebiet Reitplatz beim Bahnhof und das Quartier Porzi. Die beiden Standorte werden nun vertieft geprüft, um den definitiven Entscheid und den Neubau der Eissporthalle voranzutreiben.

#### **4.5 Entwicklung Grünräume und Landschaft**

Das Bild von Langenthal wurde über die Zeit seiner Entstehungsgeschichte geprägt von Garten- und Freiraumstrukturen sowie den grossen, umliegenden Wässermatten (vgl. Abb. 13 und Abb. 48). Diese stadtbildprägenden und identitätsstiftenden Grün- und Freiräume sind zu pflegen, zu stärken und aufzuwerten. Auch die drei «Grünfinger», die weitläufigen Naherholungsräume, welche ausgehend von den Wässermatten im Norden und Süden des Stadtgebiets entlang der Langete tief ins Siedlungsinne eindringen, sind zu sichern. Es sind Wegverbindungen zu realisieren, die entlang dieser Grünfinger ins Siedlungsinne führen, durchgehend sind und freiräumlich gestaltet sind. Langenthal soll ihren einzigartigen, qualitätsvollen und identitätsstarken Freiraumcharakter behalten.

Wichtig für die Identität von Langenthal sind auch die Langete und die vielfältigen Wasserläufe und Kanäle sowohl ausserhalb wie innerhalb des Siedlungsgebiets. Es braucht auch in Zukunft einen qualifizierten Umgang mit diesen Wasserläufen. Sie sind als integrierte Teile des Siedlungsgebiets zu verstehen. Heute eingedolte Bachbereiche sind wo möglich in angemessener Weise offen zu legen.

Ausserhalb des Siedlungsgebiets bilden die Wälder klar abgesetzte und weithin sichtbare Raumkanten (vgl. Abb. 4). Dieses Bild des freistehenden, von Wäldern umgebene Siedlungsgebiet Langenthal ist zu erhalten. Auch Untersteckholz ist in seiner spezifischen Qualität als bäuerlich-kleingewerbliche Ortsteil von Langenthal mit wertvollen und zum Teil denkmalgeschützten Höfen zu erhalten.

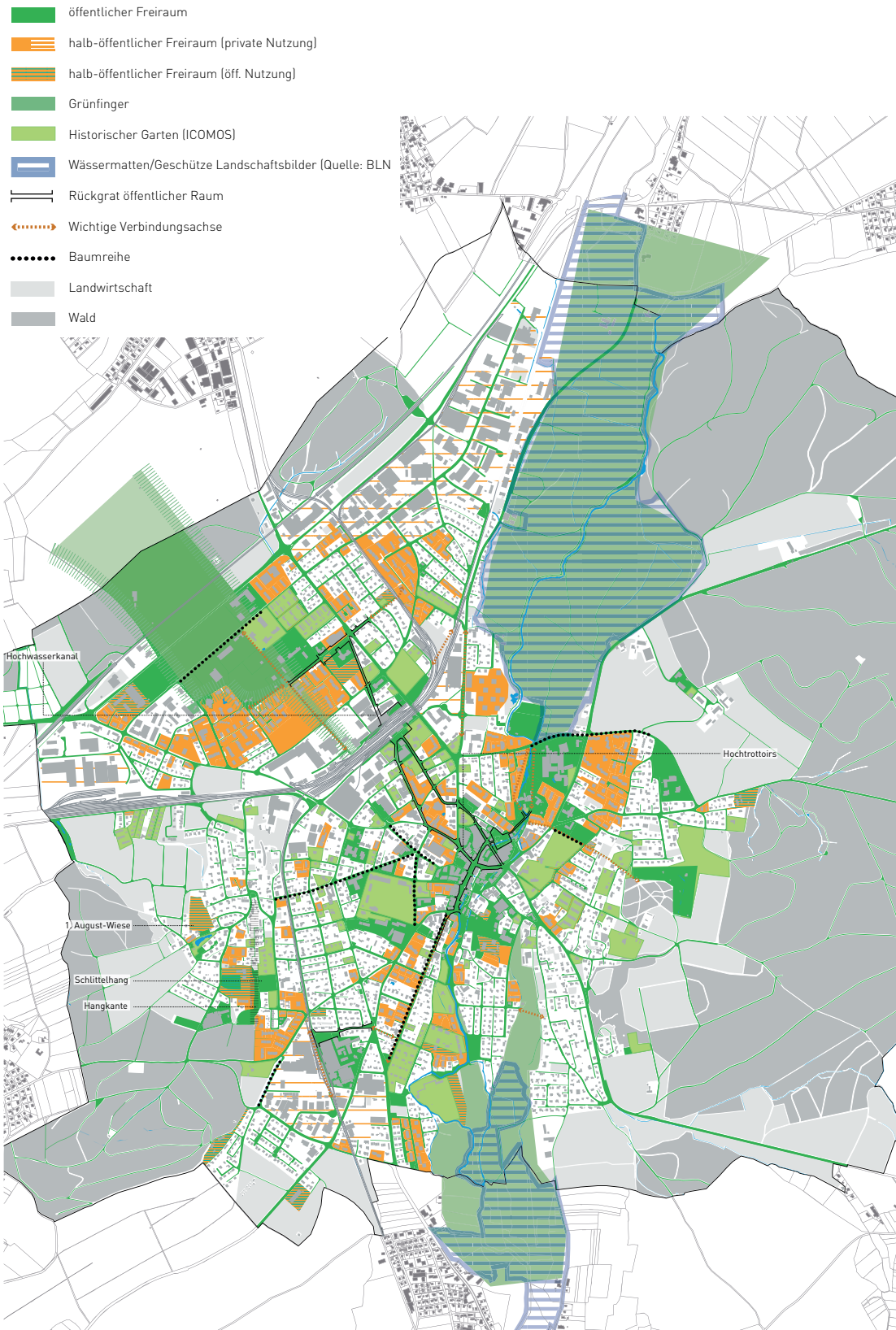


Abb. 48 Grün- und Freiräume im Überblick (aus räumlichen Entwicklungskonzept Langenthal 2015)



## 4.6 Verkehrskonzept / Verkehrsrichtplan

Die verkehrspolitischen Zielsetzungen sind im kommunalen Verkehrsrichtplan von 2011 festgehalten. Dieser stellt ein behördenverbindliches Planungsinstrument dar und liegt allen verkehrspolitischen Entscheiden zugrunde. Die Inhalte sind auch für das Agglomerationsprogramm wegleitend, welches Aussagen des Verkehrsrichtplans in generalisierter Form aufnimmt.

Im Rahmen des Siedlungsrichtplanes wie auch im Zusammenhang mit konkreten Projekten der Strassengestaltung wurden seit Etablierung des Verkehrsrichtplans weitergehende Konkretisierungen desselben vorgenommen. So wurde 2014 ein Konzept für die Verkehrsregimes auf den Strassen zwischen Bahnhof und Stadtzentrum erarbeitet.

Mit diesen Konzepten werden gegenüber dem Verkehrsrichtplan verstärkt noch die Aspekte der Verkehrssanierung Aarwangen - Langenthal Nord berücksichtigt, deren Konkretisierungsgrad (2 Varianten) und Realisierungswahrscheinlichkeit sich in der Zwischenzeit deutlich erhöht haben. Weiter zu berücksichtigen sind die Auswirkungen des Ausbaus der Autobahn A1 auf sechs Spuren zwischen Härkingen und Wiggertal (ausgeführt) sowie zwischen Luterbach und Härkingen (geplant). Diese grossen Veränderungen im übergeordneten Netz haben Auswirkungen auf die Routenwahl der Autofahrer, aber auch auf die Ziel- und Verkehrsmittelwahl. So ergeben sich dadurch spürbare Verkehrsverlagerungen auch im Langenthaler Strassennetz.

### 4.6.1 Motorisierter Individualverkehr

Im Verkehrsrichtplan wurden die folgenden Oberziele definiert:

- Koexistenz: Gegenseitige Rücksichtnahme und Verträglichkeit, wesensgerechte Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer
- Abdeckung der Verkehrsbedürfnisse
- Sicherheit im Strassenraum für alle Verkehrsteilnehmer
- Hohe Aufenthaltsqualität des Strassenraumes
- Umweltverträgliche Abwicklung des Verkehrs

Mit den erwähnten weiteren Planungsschritten wurden diese Zielsetzungen weiter detailliert und für die einzelnen Teilgebiete der Stadt zu konkretisiert. Mit mehreren Projekten wurden die folgenden Handlungsprämissen gemäss Agglomerationsprogramm der 2. Generation bereits teilweise umgesetzt:

- Verträgliche Abwicklung des Verkehrs im Stadtzentrum

- Lenkung des Verkehrs auf verkehrsorientierte Strassen, siedlungsorientierte Strassen vom Durchgangsverkehr freihalten und beruhigen
- Erschliessung der Industriestandorte für den Schwerverkehr unter Minimierung der Belastungen für Wohnquartiere
- Funktion der Bern-Zürich-Strasse als Durchgangsstrasse

Das übergeordnete Lenkungskonzept Motorisierter Individualverkehr definiert für den gesamten Stadtperimeter die Verkehrsführung. Der MIV soll übergeordnet auf das Rückgrat des regionalen Verkehrsnetzes gelenkt werden. Die Durchfahrt durch das Stadtzentrum soll durch Erhöhung der Netzwidestände vermieden werden<sup>9</sup>.

Insbesondere als Folge der Verkehrssanierung Aarwangen - Langenthal Nord werden die Verkehrsbelastungen auf der Bützbergstrasse deutlich zunehmen. Diesem Umstand wird mit dem Lenkungskonzept und konkreten Massnahmen wie der Gestaltung von Knoten Rechnung getragen. Wichtig ist, dass die Planung des MIV stets mit jener des ÖV und des Fuss- und Radverkehrs abgestimmt ist. Hierfür steht beispielhaft die Erschliessung des Entwicklungsschwerpunktes Oberhard.

Abseits der Hauptachsen wird in den Quartieren, auf Wunsch der Quartierbevölkerung, die Realisierung von Tempo-30-Zonen vorangetrieben. Im Sommer 2015 hat der Gemeinderat der Einführung weiterer solcher Zonen zugestimmt und somit auch auf politischer Ebene der Wille zur Umsetzung des Konzepts bekräftigt.

---

<sup>9</sup> Bestätigt durch den Gemeinderat, insbesondere nach tiefergehender Variantenevaluation im südlichen Bereich, am 18.5.2016.

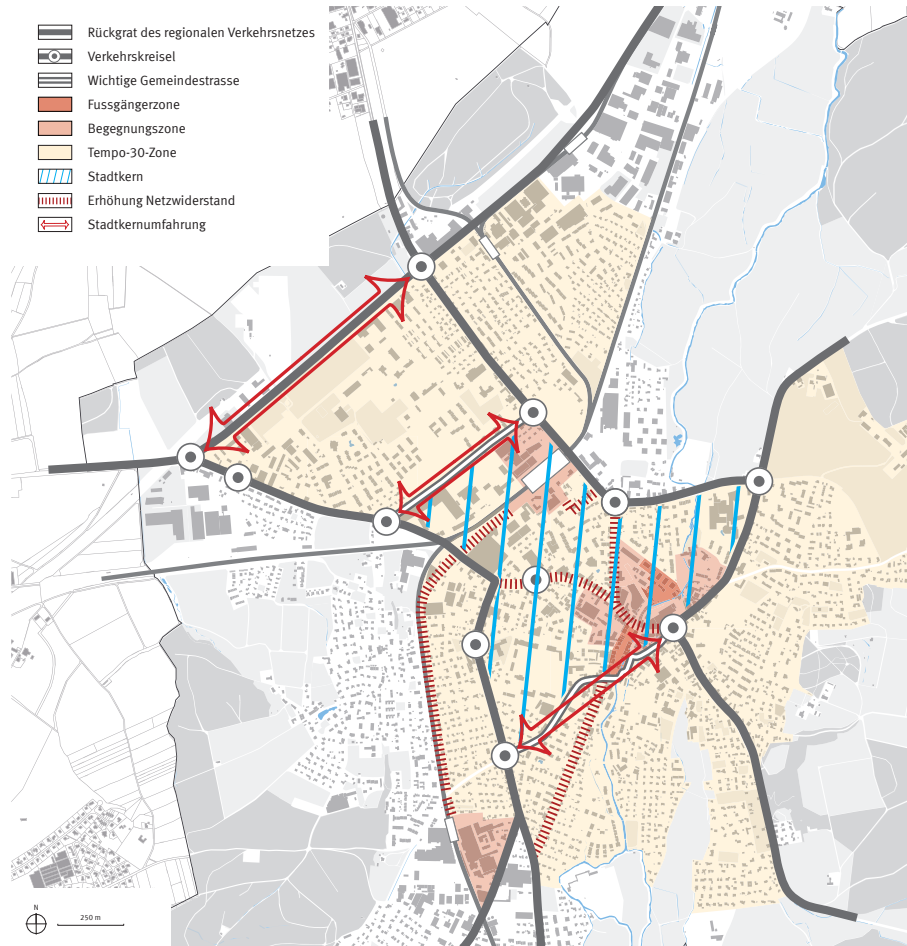


Abb. 49 Lenkungskonzept Motorisierter Individualverkehr

Das Konzept Verkehrsregimes Langenthal Zentrum von 2014 korrespondiert mit diesem Verkehrslenkungskonzept und legt die Geschwindigkeitslimiten und damit eine detaillierte Netzhierarchie zwischen Bahnhof und Zentrum fest. Die Ausdehnung der Begegnungszone Stadtzentrum verbessert die verträgliche Verkehrsabwicklung. Ziel ist ein Durchfahrtsverbot für den Schwerverkehr.

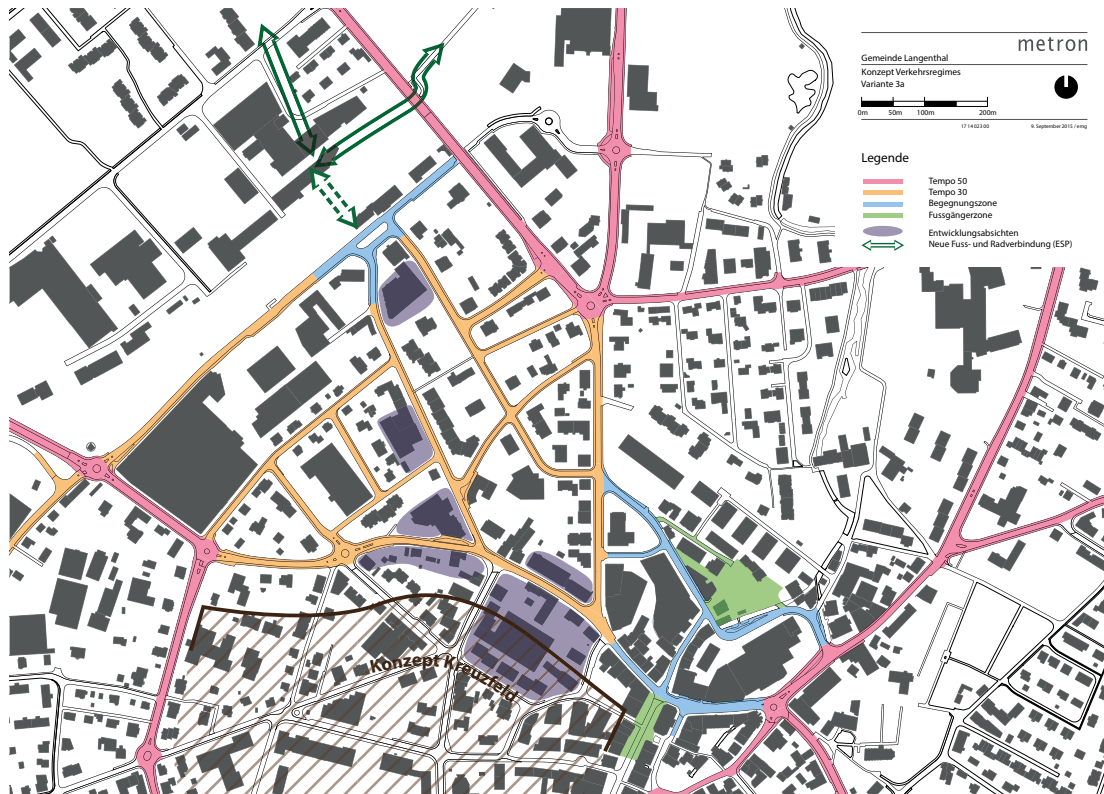


Abb. 50 Konzept Verkehrsregimes Zentrum Langenthal, 2014

#### 4.6.2 Parkierung

Für die Parkierung werden ebenfalls Ziele formuliert:

- Ausreichendes Angebot an Parkierungsmöglichkeiten
- Homogenes, verständliches Bewirtschaftungssystem (Tarife sind aufeinander abzustimmen, Attraktivität der Parkplätze ist zu berücksichtigen)
- Bestimmungsgemässe Benützung der Parkplätze (gebührenpflichtige Parkplätze im Zentrum, Zeitbeschränkung in Wohnquartieren mit Anwohnerprivilegierung)
- Verbesserung der Verkehrssituation
- Integration ins Ortsbild
- Wirtschaftlichkeit

Das Parkierungsreglement von 1997, Stand 2015 soll bis Frühjahr 2016 ergänzt werden, um die Bewirtschaftung hinsichtlich Zeitbeschränkungen und Gebühren zu harmonisieren und dabei auch die privaten Parkplätze

einzu beziehen. Damit soll ein weiterer Ausgleich zwischen den Verkehrsmitteln stattfinden, indem die Vorteile des MIV gegenüber Langsamverkehr und ÖV etwas reduziert werden.

#### **4.6.3 Öffentlicher Verkehr**

Die für die langfristige Angebotsgestaltung geltenden Grundsätze werden wie folgt zusammengefasst:

- Umsteigefreie Verbindungen ins Zentrum und zum Bahnhof für alle Siedlungsgebiete
- Erschliessung von weiteren Zielorten mit wichtigen Infrastrukturen für Stadt und Region resp. permanent hohem Besucheraufkommen
- Gestreckte Linien in Hauptkorridoren, beide Richtungen auf gleicher Achse (Anteil Umwege klein halten)
- Durchmesserlinien zur Schaffung weiterer umsteigefreier Fahrbeziehungen (Wohngebiete - Arbeitsplätze, Regionalverbindungen), vergleichbare Nachfrage auf beiden Ästen
- Ein zentraler Verknüpfungspunkt zwischen Bahn und Bus beim Bahnhof, Verknüpfung Bus / Bus prioritär ebenfalls beim Bahnhof
- Ausrichtung der Anschlüsse in Langenthal: 1. Priorität Richtung Bern, Optimierung der Transportketten
- Taktdichte Bus in Hauptsiedlungsgebieten 15-Min, Bahn und übrige Ortsbuslinien 30-Min, übrige Regionalbuslinien mind. während HVZ 30-Min
- Bei Bedarf Massnahmen zur Busbevorzugung
- Gute Abstimmung der unterschiedlichen Zielsetzungen des Alltagsverkehrs (möglichst flächendeckend) und des Pendlerverkehrs (möglichst direkte Linien zum Bahnhof)

Die oben genannten Ziele wurden im langfristigen ÖV-Konzept folgendermassen in gemeinsamer Erarbeitung durch Stadt, Region und Kanton zusammengefasst und sind wegleitend für die Umsetzung:

- Attraktives ÖV-Angebot (Regional- und Stadtbus sowie asm) mit hoher Verfügbarkeit und optimierten Reisezeiten
- Schlanke Anschlüsse an das übergeordnete ÖV-Netz --> 4 Kurse / Std. nötig
- Gute Verbindungen zwischen Bahnhof und Stadtzentrum

- Gute Anbindungen der Quartiere sowie publikumsintensiver Einrichtungen an Bahnhof und / oder Stadtzentrum (Berücksichtigung der teilweise kurzen Distanzen, wo Fusswege attraktiver sind als ÖV)
- Gute Anbindungen der umliegenden Gemeinden an das Regionalzentrum Langenthal

Die massgebliche Variante 1 aus dem langfristigen ÖV-Konzept basiert auf einem Netz von vier starken Achsen Industrie Nord, Spital, Süd und Wolfhusenfeld (im 15-Min.-Takt).

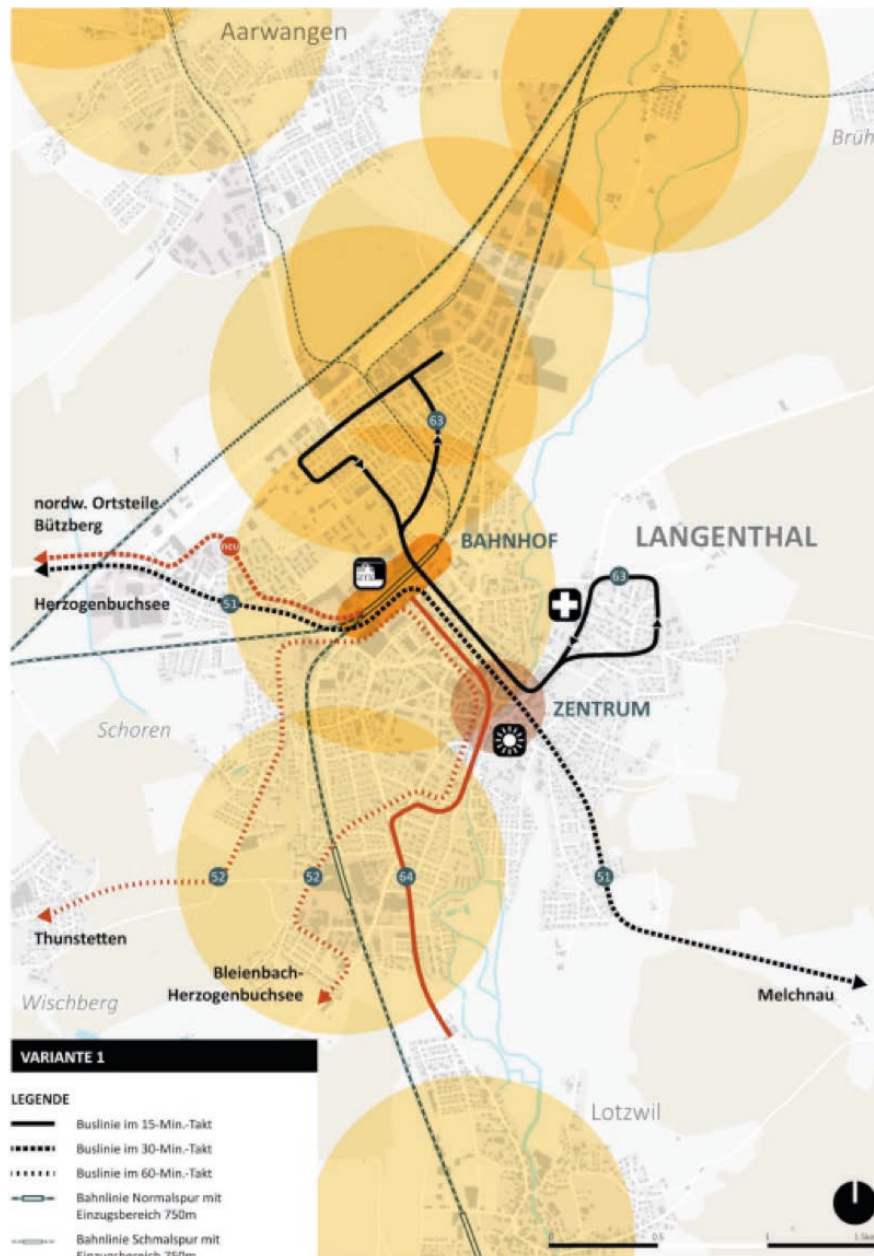


Abb. 51 Variante 1 Langfristiges ÖV-Konzept Langenthal

#### 4.6.4 Langsamverkehr

Die Langsamverkehrsnetze müssen zwei grundsätzlich verschiedene Funktionen erfüllen. Einerseits dienen sie dem Pendler- und Einkaufsverkehr (Alltagsverkehr) und müssen so möglichst direkte Verbindungen und ein möglichst dichtes Netz zur Verfügung stellen. Andererseits ist auch der Freizeitverkehr ein wichtiger Aspekt, wo hauptsächlich die Erholungsfunktion und damit auch die Aufenthalts- resp. Fahrqualität eine grosse Rolle spielt. Unabhängig vom Verkehrszweck bestehen hohe Anforderungen an die Sicherheit.



Abb. 52 Konzept kombinierte Mobilität und Netzlücken Radverkehr

Die Verkehrsführungskonzepte für Fuss- und Radverkehr gemäss Verkehrsrichtplan orientieren sich an diesen Anforderungen. Mit wenigen Ausnahmen sind alle Strassen für den Langsamverkehr zugänglich. Es werden aber Routen ausgeschieden, welche prioritär auf diese Nutzungen ausgerichtet und entsprechend gestaltet werden sollen.

In den einzelnen Teilgebieten der Stadt Langenthal bestehen die folgenden Zielsetzungen:

- Hohe Aufenthaltsqualität, Gestaltung der öffentlichen Räume im Kerngebiet
- Gute Vernetzung (LV, ÖV) zwischen Zentrum und umliegenden Gebieten insb. Bahnhof
- Sichere Strassenquerungen, hohe Aufenthalts- und Wohnqualität in den Wohnquartieren, Stärkung der Grünachsen
- Fördern der Intermodalität zwischen ÖV und LV
- Durchlässigkeit der Industriegebiete und Querungen der Gleisanlagen im Bahnhofbereich für den Langsamverkehr
- Durchgehende Langsamverkehrsführung auf der Bern-Zürich-Strasse und Durchlässigkeit für den querenden Langsamverkehr, minimale Trennwirkung

Bei der Festlegung des Verkehrsführungskonzeptes dienen die übergeordneten nationalen und kantonalen Wander- und Radrouten als Grundlage. Die kommunalen Netze für Fuss- und Radverkehr werden aufgrund der tatsächlichen und beabsichtigten Nutzungen ergänzt.

Im MIV-Lenkungskonzept (Kapitel 5.4.1) werden konkrete Massnahmen definiert, welche eine Aufwertung der Strassenräume und eine verstärkte Ausrichtung der Verkehrsregimes auf den Fuss- und Radverkehr bewirken resp. ermöglichen. So werden die bestehenden Begegnungszonen und Temp-30-Zonen ergänzt und erweitert und zu einem konsistenten Gesamtnetz verbunden.

#### **4.6.5 Spezialfall ESP Bahnhofgebiet**

Das Bahnhofgebiet ist als Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung ein Spezialfall. Dieses Gebiet weist eine hohe Nutzungsvielfalt und -dichte auf. Dazu sind die Verkehrsnetze aufgrund der intermodalen Beziehungen in verschiedener Hinsicht stark belastet. In diesem Gebiet wurde durch die Stadt eine Entwicklung initiiert, welche einerseits eine Intensivierung der Nutzung bewirkt, andererseits Raum und Infrastrukturen ermöglicht, um die verschiedenen Verkehrsnetze besser aufeinander abstimmen zu können. Es entwickelt sich hier innerhalb des Gemeindegebietes neben dem Stadtzentrum ein weiterer Schwerpunkt (vgl. Kapitel 4.4.1).

Damit erhalten die verkehrlichen Anbindungen dieses Gebietes eine besondere Bedeutung und sind vor dem Hintergrund dieser Absichten zu betrachten. Die Funktion des Bahnhofs als Verkehrsdrehscheibe bedingt



Massnahmen im Bereich der Anordnung der ÖV-Haltestellen (Optimierung der Umsteigebeziehungen Bus-Bus und Bahn-Bus) sowie des ruhenden Verkehrs (Bike&Ride und Park&Ride).

In diesem Zusammenhang, aber auch für die Vernetzung der Siedlungsgebiete, sind die Verbindungen für den Fuss- und Radverkehr zwischen der Nord- und der Südseite des Bahnhofs von zentraler Bedeutung. Die Unterführung wird neben den Zugängen zu den Bahnperrens zusätzlich eine wichtige Funktion als Stadtverbindung erhalten. Dazu gehören neben der Erweiterung der bestehenden Personenunterführung als Stadtverbindung der Um- und Neubau der angrenzenden Bahnhofplätze Nord und Süd.

Zudem ist auch den Verbindungen zum Stadtzentrum Beachtung zu schenken. Um eine gute Integration des ESP ins Gefüge der Stadt zu erreichen, müssen diese Verbindungen insbesondere für den Langsamverkehr attraktiv sein. Mit einer geeigneten Gestaltung soll den Strassenzügen (vor allem Jurastrasse und Bahnhofstrasse) ein urbaner Charakter verliehen und die Sicherheit und Aufenthaltsqualität optimiert werden.

#### **4.6.6 Schlussfolgerungen**

Der Verkehrsrichtplan definiert zusammen mit dem langfristigen ÖV-Konzept die mittel- bis langfristige verkehrspolitische Ausrichtung der Stadt Langenthal, indem zu jedem Verkehrsträger spezifische Zielsetzungen und Handlungsprämissen festgelegt werden. Der Siedlungsrichtplan enthält diesbezüglich verschiedene Präzisierungen und Weiterentwicklungen. Aufgrund des räumlichen Konzepts wurde in Zusammenarbeit mit dem Kanton eine Strategie festgelegt. Diese wird in eine künftige Revision des Verkehrsrichtplans einfließen. Aus dieser Strategie, der Analyse des Ist-Zustands (vgl. Kapitel 3.4) sowie den Siedlungspotentialen und Schlüsselprojekten (vgl. Kapitel 4.3 und 4.4) ergibt sich der im nächsten Kapitel dargestellte Handlungsbedarf.

Die Stadt Langenthal hat die Zielsetzungen des Verkehrsrichtplanes in den vergangenen Jahren aktiv verfolgt und eine grössere Anzahl Planungsschritte und Projekte verwirklicht und in Angriff genommen, um ihre Erreichung sicherzustellen. Die Konkretisierungen und umgesetzten Projekte zeigen denn auch Wirkung. Dadurch werden Behörden, Verwaltung und Bevölkerung ermutigt, diesen Weg weiterzugehen und die nächsten anstehenden Aufgaben anzupacken.

Im Bereich des Bahnhofs ist der Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung ein wichtiger Motor für die Planung und Umsetzung von Massnahmen. Hier stellen neben der kombinierten Mobilität die Verbindungen zwischen Stadtzentrum und Bahnhof sowie zwischen den Siedlungsgebieten nördlich und südlich der Bahn die zentralen Handlungsfelder dar.

Das künftige Verkehrssystem in Langenthal wird massgeblich durch die Verkehrssanierung Aarwangen - Langenthal Nord beeinflusst werden.

## 4.7 Zukunftsbild

Das räumliche Zukunftsbild zeigt die räumliche Entwicklungsvorstellung der Agglomeration Langenthal auf. Das Zukunftsbild 2030 ist die Ausformulierung sowie die schematische Darstellung der zukünftigen Siedlungs-, Verkehrs- und Freiraumstruktur. Die Version aus dem Agglomerationsprogramm der 2. Generation wurde mit Inputs aus dem räumlichen Entwicklungskonzept resp. dem Siedlungsrichtplans Langenthal überarbeitet und präzisiert.

Starkes Regionalzentrum	Die Stadt Langenthal ist als Wohn-, Wirtschafts- und Erlebniszentrum des Oberaargaus erklärbar bzw. erkennbar. Sie positioniert sich aber auch im gesamtschweizerischen Städtenetz und nutzt ihre Nähe zu den grossen Entwicklungsachsen. Langenthal ist offen für interkommunale Arbeitsgebiete und Entwicklungsschwerpunkte von regionaler Bedeutung, sowie für regionale Infrastrukturprojekte für Arbeit, Freizeit und Verkehr.
Attraktive Kernstadt und Subzentren	Die Stadt Langenthal weist eine attraktive Kernstadt mit hoher Aufenthaltsqualität und Fussgängerzonen auf. Sie dient nur noch dem Zielverkehr, der Durchgangsverkehr wird durch erhöhte Netzwiderstände vermieden. Neben der Kernstadt übernehmen auch die zwei Subzentren ESP Bahnhof Langenthal und Bahnhof Süd (Porzi-Areal) Zentrumsfunktionen als Gewerbe-, Dienstleistungs-, Wohn- und Erlebnisraum.
Vernetzte Subzentren und Quartierzentren	Diese räumliche Grundstruktur mit der Kernstadt und den beiden Subzentren wird durch attraktive Quartierzentren und wichtige Areale wie grosse Sportstätten ergänzt. Diese Kristallisationsräume stehen zueinander in Bezug und sind über wichtige Wegnetze und Quartierverbindungsachsen verbunden.
Attraktive Arbeitsplatzgebiete	Die Stadt Langenthal weiss attraktive, konkurrenzfähige Arbeitsplatzgebiete auf. Diese konzentrieren sich auf den ESP Steinackermaße im Norden sowie auf das Wolfhusenfeld und Oberhard im Westen und gehen über die Stadtgrenzen von Langenthal hinaus. Auch in den Subzentren, insbesondere dem ESP Bahnhof Langenthal, werden attraktive Arbeitsflächen angeboten.
Verdichtung, Nutzungsdurchmischung	Die Siedlungsgebiete, die sich für eine Verdichtung anbieten, sind basierend auf Anreizen saniert und situativ verdichtet. Gleichzeitig sind die Aufwertung und der Erhalt des typischen Langenthaler Charakters der durchgrüneten Stadt sichergestellt. Der Fokus der Umstrukturierung liegt auf den grossen zusammenhängenden Schlüsselarealen, denen neue Nutzungsdurchmischungen zugeführt werden. Die Stadt Langenthal beabsichtigt die Realisierung von Hochhäusern an geeigneten Orten.
Baukultur und Identität	Die vorhandene Qualität der Baukultur bleibt erhalten und wird gefördert, sei es in Bezug auf die Stärkung der öffentlichen Räume, der Vielfalt der Wohnformen für alle Altersklassen oder bei der Gestaltung der räumlichen

bzw. gebauten Identität. Ein geschärftes Bewusstsein für gebaute Qualität und Identität führt zu einem gestärkten Eigenverständnis im Standortwettbewerb der mittleren und grossen Städte im Schweizer Mittelland.

Freiraumstruktur und Grünfinger	Die Siedlungsfläche Langenthals ist topografisch und landschaftlich allseits klar getrennt von nachbarschaftlichen Siedlungskörpern. Die Nähe zur umliegend grossen landschaftlichen Vielfalt (Wässermatten, Wälder, Flure) ist über die bis weit in den Stadtkern führenden «Grünfinger» entlang der Langete und dem Schwingfestweg erlebbar und mit der entsprechenden Durchwegung zugänglich. Sie dienen der Naherholung und den Freizeitaktivitäten.
Der Bahnhof als ÖV-Drehscheibe	Der Bahnhof Langenthal ist die ÖV-Drehscheibe für die Region Oberraargau. Die Funktionalität und Attraktivität ist durch eine bewusste Gestaltung des Bahnhofplatzes, durch eine geschickte Anordnung der ÖV-Haltestellen, durch gute Angebote für die kombinierte Mobilität (B+R und P+R) und durch eine gute Erreichbarkeit, insbesondere für den Langsamverkehr, gegeben.
Stadt der kurzen Wege	Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr basiert auf der Entwicklung von Nutzungen im Umfeld gut erschlossener ÖV-Knoten sowie der Verfügbarkeit eines attraktiven, lückenlosen und sicheren Netzes für den Fuss- und Veloverkehr. Damit wird der Charakter Langenthals als Stadt der kurzen Wege gestärkt. Das Busnetz mit umsteigefreien Verbindungen ins Zentrum und zum Bahnhof ist wichtiger Bestandteil des hochwertigen Gesamtverkehrssystems in Langenthal.
Verkehr bewusst lenken	Die Mobilität in Langenthal wird in einem für die Wohn- und Lebensqualität verträglichen Rahmen gewährleistet. Für die Bewältigung des Verkehrsaufkommens auf den zur Verfügung stehenden Infrastrukturen werden effiziente Verkehrsmittel (Fuss- und Veloverkehr, ÖV) gezielt gefördert. Im Stadtzentrum ist der Durchfahrtswiderstand für den MIV erhöht und die Strassenräume sind aufgewertet, sodass der Transitverkehr auf definierten Hauptachsen den Stadtkern umfährt. In den Wohnquartieren sind Tempo-30-Zonen umgesetzt, um den Verkehr zu beruhigen, die Lärmbelastungen zu senken und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

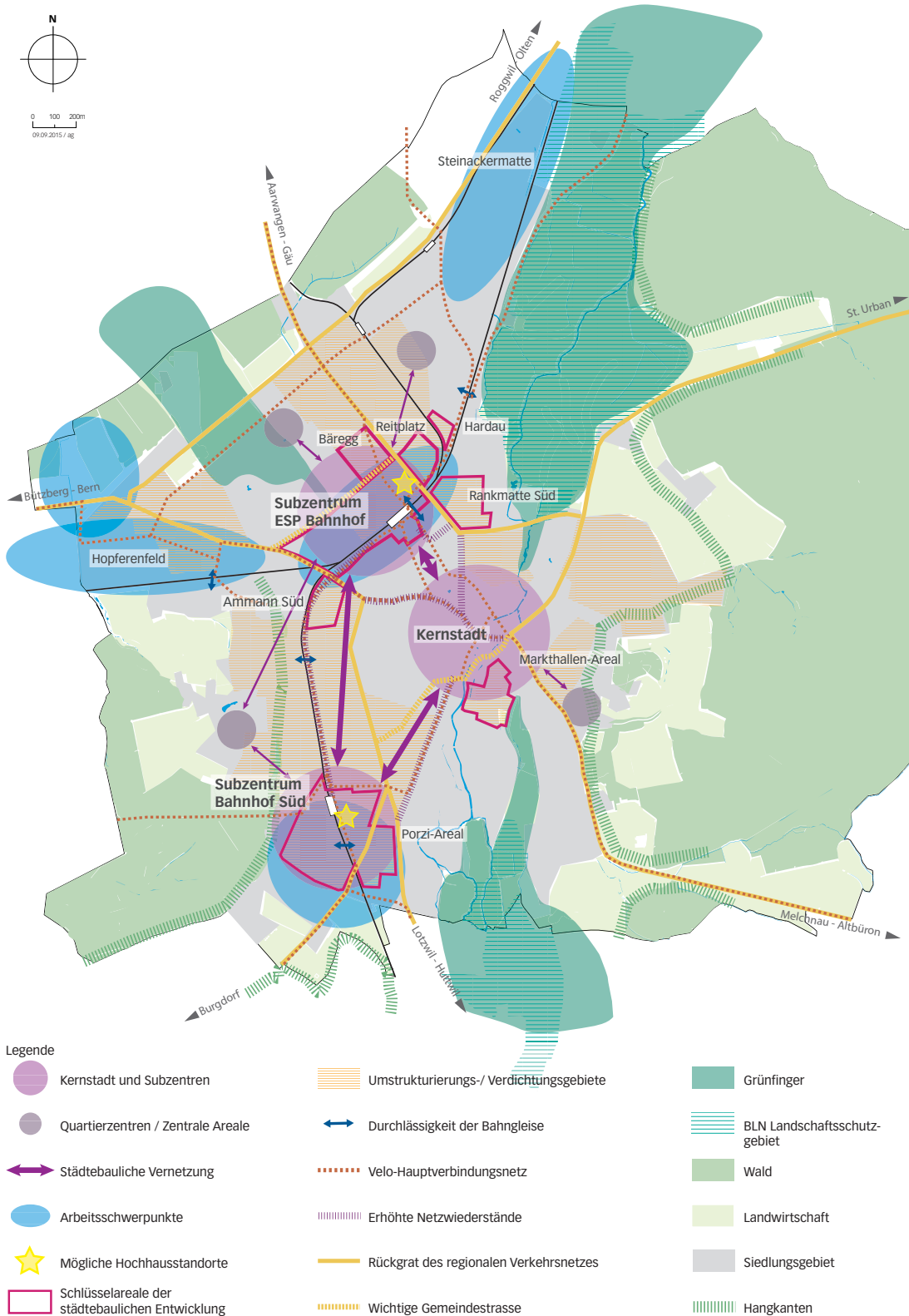


Abb. 53 Räumliches Zukunftsbild Langenthal

## 4.8 MOCA-Indikatoren

### 4.8.1 Einleitung

4 MOCA-Indikatoren

Gemäss «Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation» des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) vom 16. Februar 2015 sind im Hinblick auf die Wirkungskontrolle für folgende vier Indikatoren des «Monitoring und Controlling der Agglomerationsprogramme» (MOCA-Indikatoren) die Ausgangswerte zu ermitteln und die Zielsetzungen zu definieren:

- Modal Split
- Anzahl Unfälle
- Anzahl Einwohner innerhalb der ÖV-Güteklassen
- Anzahl Beschäftigte innerhalb der ÖV-Güteklassen

Auftrag und Ziel

Gemäss Weisung des ARE (Kapitel 3.4.4 und 4.5.4) sind für diese Indikatoren eine qualitative Aussage zur Zielrichtung und eine quantitative Aussage über das Ausmass der angestrebten Veränderungen im Zeitverlauf zu machen. Für Letzteres ist zumindest eine Zielvorstellung für 2030 basierend auf dem Ist-Zustand zu formulieren.

Die Entwicklung der MOCA-Indikatoren ist im Zeitverlauf zu beobachten und im Rahmen des Agglomerationsprogramms zu interpretieren. Die Ergebnisse der Wirkungskontrolle dienen dem Bund als Monitoring, um die Agglomerationsentwicklungen gleicher Grössenkatgorien im Zeitverlauf zu vergleichen. Das Ziel besteht darin, Hinweise auf den Handlungsbedarf in den einzelnen Agglomerationen zu gewinnen. Die Grundlagendaten der vier MOCA-Indikatoren werden unter Federführung des Bundes periodisch aktualisiert.

### 4.8.2 Zielsetzungen Modal-Split

Zielsetzungen  
Agglomerationsprogramm

Mit dem Agglomerationsprogramm Langenthal werden im Bereich Verkehr bis 2030 zum einen verschiedene Verbesserungen auf MIV-Seite angestrebt (insbesondere Verkehrssanierung Aarwangen - Langenthal Nord bzw. flankierende Massnahmen dazu sowie das Verkehrslenkungskonzept). Zum anderen wird der öffentliche Verkehr optimiert und strategisch auf einen langfristigen Zeithorizont ausgerichtet. Für den Langsamverkehr werden ein dichteres und sicheres Netz und genügend Abstellplätze bei den Umsteigeknoten angestrebt. Im Bereich Siedlung soll insbesondere eine Siedlungsentwicklung innerhalb der bestehenden Siedlungsgebiete sowie an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen erreicht werden.

Es ist schwierig zu beziffern, welche Wirkung die Verkehrssanierung Aarwangen-Langenthal Nord, das Verkehrslenkungskonzept sowie die Verbesserungen im Bereich ÖV und LV – im Zusammenspiel mit der angestrebten Siedlungsentwicklung – im Hinblick auf die Verkehrsmittelwahl haben werden. Grundsätzlich hat die Stadt Langenthal mit einem MIV-Anteil von ungefähr 52% (allerdings bei einem sehr grossen Konfidenzintervall)

bereits eine gute Ausgangslage, sodass eine weitere Senkung des MIV-Anteils trotz begünstigenden Massnahmen relativ schwierig ist und nur in kleinen Schritten erfolgen kann.

Qualitative und quantitative Zielsetzung

Für die nachfolgende Zielwertdefinition ist weiter zu beachten, dass der Modal-Split ein relativ träger Wert ist und zu einem grossen Teil durch Faktoren bestimmt wird, die mit dem Agglomerationsprogramm nicht oder nur beschränkt beeinflusst werden können (u.a. Treibstoffkosten, Fahrpreise). Der quantitative Zielwert kann dementsprechend nur grob abgeschätzt werden.

*In der Agglomeration Langenthal wird beim Modal Split bis 2030 eine leichte Reduktion des MIV-Anteils angestrebt.*

Eine grobe quantitative Zielsetzung ist in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt:

Perimeter	MIV-Anteil an Tagesdistanz Ist-Wert (2010)	MIV-Anteil an Tagesdistanz Zielwert 2030	Differenz Zielwert – Ist-Wert
Agglomeration Langenthal	52.0%	50-52%	bis -2%

Tab. 15 Zielwert 2030 für den MIV-Anteil an der mittleren Tagesdistanz in der Agglomeration Langenthal

#### 4.8.3 Zielsetzungen Unfälle

Zielsetzungen Agglomerationsprogramm

Trotz der geringen Anzahl Verunfallter gehört die Stadt Langenthal heute zu den Agglomerationen mit einer hohen Unfallrate je 1'000 Einwohner. Über die einzelnen Jahre lässt sich eine starke Fluktuation der Anzahl Unfälle feststellen. Eine massgebliche Reduktion dieser Unfälle wird in der Stadt Langenthal durch folgende Massnahmen angestrebt:

- Sanierung diverser Strassenknoten
- Stärkung des LV-Netzes zum Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmer
- Aufwertung von hochbelasteten Strassenachsen im Gebiet des Stadt-zentrums
- Verstetigung des Verkehrsflusses mit Verkehrsmanagementmassnahmen
- Realisierung des Verkehrslenkungskonzepts
- Geschwindigkeitsreduktionen in T30-Quartieren

Trotz des wachsenden Verkehrsaufkommens wird davon ausgegangen, dass diese Massnahmen dazu beitragen, die Anzahl Unfälle in der Tendenz zu senken.

Qualitative und quantitative Zielsetzung

*In der Agglomeration Langenthal wird bis 2030 eine Reduktion der Unfälle gegenüber dem Stand 2013 angestrebt.*

Eine grobe quantitative Zielsetzung ist nachfolgend aufgeführt:

Perimeter	Verunfallte/1'000 EW Ist-Wert (2013)	Verunfallte/1'000 EW Ist-Wert (2014)	Verunfallte/1'000 EW Ziel-Wert (2030)	Differenz Zielwert – Ist-Wert (2013)
Agglomeration Langenthal	3.4	2.9	2.6	ca. -25%

Tab. 16 Zielwert 2030 für die Anzahl Verunfallter pro 1'000 Einwohner in der Agglomeration Langenthal<sup>10</sup>

#### 4.8.4 Zielsetzungen Einwohner nach ÖV-Güteklassen

Zielsetzungen  
 Agglomerations-  
 programm

Die bestehenden Bauzonenreserven in den Wohn- und Mischzonen weisen momentan grössten Teils eine ÖV-Güteklassen C oder D gemäss Systematik Kanton Bern respektive ÖV-Güteklassen C und teilweise B gemäss Systematik des Bundes auf. Mit der langfristigen ÖV-Konzeptstrategie, die auch entsprechende Massnahmen auslöst, und der gleichzeitigen Förderung der Siedlungsentwicklung an gut erschlossenen Lagen, wie in den Subzentren Bahnhof Langenthal und Bahnhof Süd, sowie innerhalb der bestehenden Siedlungsgebiete (Umnutzung / Verdichtung) ist grundsätzlich eine leichte Erhöhung der Anzahl Personen hin in höhere ÖV-Güteklassen zu erwarten.

Qualitative und  
 quantitative Ziel-  
 setzung

*In der Agglomeration Langenthal wird bis 2030 eine leichte Erhöhung des Anteils Einwohner insbesondere in der ÖV-Güteklasse B angestrebt.*

Grobe quantitative Werte für die verschiedenen ÖV-Güteklassen sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt:

ÖV-Güteklasse	Einwohner nach ÖV-Güteklassen in %		
	2013	2030	Differenz Zielwert – Ist-Wert
A	19.9%	20%	+0.1%
B	28.1%	35%	+6.9%
C	34.6%	36%	+1.4%
D	15.5%	8%	-7.5%
Keine	1.7%	1%	-0.7%

Tab. 17 Zielwerte 2030 für den Anteil Einwohner nach ÖV-Güteklassen in der Agglomeration Langenthal (Systematik ARE)

Es ist zu beachten, dass es sich hierbei um relative Werte handelt. Dementsprechend braucht es bei einer Zunahme der Gesamteinwohner bis 2030 ebenfalls zusätzliche Einwohner z.B. in der ÖV-Güteklasse A, um die knapp 20% der Einwohner in dieser ÖV-Güteklasse halten zu können.

<sup>10</sup> Damit die Vergleichbarkeit mit den anderen Agglomerationen sichergestellt werden kann, werden bei der Differenz zwischen Zielwert und Ist-Wert die Daten aus dem Jahr 2013 und nicht die aktuellsten Daten aus dem Jahr 2014 verwendet.

#### 4.8.5 Zielsetzungen Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen

Zielsetzungen  
 Agglomerations-  
 programm

Das Gebiet des kantonalen Entwicklungsschwerpunkts ESP Bahnhof Langenthal ist optimal erschlossen (ÖV-Güteklasse A gemäss Systematik Bund) und dort werden mittelfristig viele neue Arbeitsplätze entstehen. Zusätzlich sind in den Umstrukturierungsgebieten Porzi und Markthalle Mischnutzungen angedacht. Diese beiden Gebiete haben momentan eine ÖV-Güteklasse C (Porzi) respektive A/B (Markthalle, gemäss Systematik des Bundes).

Weitere Entwicklungsmöglichkeiten für Arbeitsnutzungen bestehen innerhalb der zwei grösseren unüberbauten Bauzonen Zelgli (ÖV-Güteklasse B/C) und Steinachermatte (ÖV-Güteklasse D).

Ein grosses Potenzial weist das Siedlungserweiterungsgebiet Arbeiten Oberhard mit einer Fläche von rund 10 ha auf. Dieses Gebiet weist momentan eine ÖV-Güteklasse E gemäss Systematik des Kantons Bern auf. Voraussetzung für eine Einzonung dieses Gebiets ist eine Verbesserung der ÖV-Erschliessung. Als Massnahme vorgesehen ist eine neue Haltestelle, welche vom Bus im 1/4h-Takt bedient wird (vgl. Massnahme ÖV-Str. 1.2).

Mittelfristig sind also Entwicklungen in allen ÖV-Güteklassen absehbar.

Qualitative und  
 quantitative Ziel-  
 setzung

*In der Agglomeration Langenthal wird bis 2030 das Halten respektive eine leichte Erhöhung des Anteils der Beschäftigten in den ÖV-Güteklassen A bis C und eine Verringerung der Beschäftigten mit einer schlechten (D) oder ohne ÖV-Erschliessung angestrebt.*

Grobe quantitative Werte für die verschiedenen ÖV-Güteklassen sind aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich:

ÖV-Güteklasse	Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen in %		
	2012	2030	Differenz Zielwert – Ist-Wert
A	44%	44%	0%
B	13.2%	14%	+0.8%
C	25.7%	28%	+2.3%
D	13.7%	12%	-1.7%
Keine	2.7%	2%	-0.7%

Tab. 18 Zielwerte 2030 für den Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen in der Agglomeration Langenthal

Es ist zu beachten, dass es sich hierbei um relative Werte handelt. Dementsprechend braucht es bei einer Zunahme der Gesamtbeschäftigten bis 2030 ebenfalls zusätzliche Beschäftigte in der ÖV-Güteklasse A, um die 44% der Beschäftigten in dieser ÖV-Güteklasse halten zu können. Es wird aber davon ausgegangen, dass es verhältnismässig leicht mehr neue Beschäftigte in den ÖV-Güteklassen B und C bis 2030 geben wird als noch im Jahr 2013.



## 5. Schwachstellenanalyse und Handlungsbedarf

### 5.1 Siedlungsstruktur

#### 5.1.1 Schwachstellen / Hauptproblemfelder heute

Die Siedlungsstruktur von Langenthal hat verschiedene Stärken:

- Kleinstadtqualität (kurze Wege)
- «Belebter» Ortskern
- Relativ hohe Nutzungsdurchmischung (Wohnen-Arbeiten) in gewissen Quartieren
- Historische Gebäude und Anlagen
- Entwicklungs-/Handlungsmöglichkeiten in vielen Gebieten z.T. an strategisch bedeutsamen Lagen
- Hoher Grünanteil im Siedlungsgebiet
- Strukturprägende und identitätsstiftende Merkmale (Infrastrukturbauten und Industrieareale sowie Grünräume (Langete, Hangkanten)) konnten ihren Charakter im Stadtgefüge weitgehend erhalten

Neben diesen Stärken gibt es aber auch Schwachstellen, die wie folgt zusammengefasst werden können:

- Langenthal hat sich flächig aus der Struktur eines ländlichen Zentrums und Versorgungsstützpunktes heraus zu einer Regionalstadt entwickelt. Daraus hat sich eine gewisse pragmatische Unübersichtlichkeit der Siedlungsstruktur ergeben. Zudem leidet Langenthal vermehrt auch unter der Last des Mehrverkehrs aus der gesamten Region.
- Die Bahn war seinerzeit ein Motor der Stadtentwicklung und in der Angliederung grosser Firmen. Gleichzeitig ist die Trennwirkung zwischen den älteren südlichen Stadtteilen und den neueren Siedlungsgebieten im Norden der Bahn nicht zu unterschätzen.
- Das Fehlen von leistungsfähigen Hauptverkehrsumfahrsachsen führt dazu, dass auch der regionale Verkehr über die innerstädtischen Achsen abgewickelt werden muss und damit entsprechende Restriktionen bei der nutzungsintegrierten Gestaltung dieser Achsen bestehen.
- Die Siedlungserneuerung stellt hohe Anforderungen vor dem Hintergrund der vorherrschenden individuellen Parzellenstruktur. Diese ist gleichzeitig auch eine Chance für eine differenzierte, massstäbliche bauliche Entwicklung.
- Das Bauland für die industrielle und gewerbliche Entwicklung ist fast aufgebraucht. Dies hat insbesondere auch mit der Reservation von geeigneten Schlüsselparzellen für firmeneigene Zwecke zu tun.

- Es besteht ein Risiko zur räumlichen und sozialen Segregation in einzelnen Quartieren: Segregation auf Grund des sozio-ökonomischen Status, der ethnischen Zugehörigkeit, der Nationalität, der demographischen Merkmale oder des Lebensstils.

### **5.1.2 Schwachstellen / Hauptproblembfelder 2030 (ohne Massnahmen)**

Ohne Massnahmen im Bereich Siedlung sind folgende Entwicklungen bis 2030 zu erwarten:

- Die Attraktivität von Langenthal als Wohnort mit hoher Lebensqualität wird auf Grund des erwarteten Mehrverkehrs vermindert werden.
- Die wirtschaftliche Entwicklung von Langenthal wird auf Grund der fehlenden Industrie- und Gewerbeflächen gehemmt.
- Die beiden Stadtteile nördlich und südlich der Bahnlinie würden sich eher autonom entwickeln. Die Bahn würde ihre Funktion als Fokuspunkt der Stadtentwicklung teilweise einbüßen.
- Nördlich der Bahnlinie könnten konkurrenzierende Zentrumsentwicklungen erfolgen, die zu einer Schwächung der Innenstadt führen würden.
- Die Siedlungserneuerung und –ergänzung würde nach dem Zufallsprinzip erfolgen. Störende bauliche Eingriffe in die differenzierte Siedlungsstruktur wären die Folge.

### **5.1.3 Beurteilung und Handlungsbedarf**

Angesichts dieser Stärken und Schwächen werden für die Zukunft folgende Herausforderungen respektive folgender Handlungsbedarf gesehen:

- Die Bedeutung von Langenthal beschränkt sich nicht nur auf die Kernstadt und Gemeinde, sondern ist regional und funktional zu betrachten. Es stellt eine Herausforderung dar, weiterhin als attraktives regionales Arbeits- und Dienstleistungszentrum zu gelten ohne dabei die Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner durch den zu erwarteten Mehrverkehr einzuschränken. Hier besteht Handlungsbedarf, diese Herausforderung gemeinsam als Region angegangen werden. Dies gilt auch für das Bereitstellen der benötigten Industrie- und Gewerbeflächen sowie der grossen Infrastruktureinrichtungen wie regionale Sportstätten.
- Mit den bestehenden Arbeitsflächen muss fokussiert und effizient umgegangen werden (Einbezug Vertikalität, Funktionalität, Interkommunalität).

- Die Bahninfrastruktur ist prägend für das Stadtbild und führt zu einer räumlichen und funktionalen Trennung einiger Quartiere. Die Quartiere zeigen Aufwertungspotenziale, bedürfen aber auch räumlichen Klärungen.
- Viele Schweizer Kleinstädte erleben in der Innenstadt einen Strukturwandel bzw. einer Nutzungsänderung durch veränderte Entwicklungen (Einkaufsgewohnheiten, Mobilität, Lebensweisen, usw.). Das Verstehen dieser «Trends» ist gerade für eine Einzelstadt wie Langenthal richtungsweisend, damit das Zentrum weiterhin Kern des städtischen Lebens bleibt.
- Die anstehenden Siedlungserneuerungen im Bestand stellen sowohl für die Grundeigentümer aus finanzieller und sozialer Sicht als auch für die Stadt selbst - insbesondere aus stadtplanerischen und entwicklungsstrategischen Gesichtspunkten - eine grosse Herausforderung dar. Es ist für die Stadt Langenthal wichtig, den Prozess von Nahem zu begleiten und die Chancen, die sich im Rahmen der Siedlungserneuerung bieten, zu ergreifen und zu nutzen. Ehemalige Industrieareale sind gezielt umzunutzen.
- Verschiedene Landschaftsräume wie die Grünfinger, die Langete und grosszügige Gartenumschwünge prägen das Stadtbild. Es besteht Handlungsbedarf, diese Freiräume trotz zunehmenden Siedlungsdruck zu erhalten und zu stärken.
- Die Stadt Langenthal ist kaum im Besitz von unbebauten Grundstücksflächen in der Wohn- und/oder Arbeitszone. Es müssen, basierend auf dem gültigen Nutzungsplan, Korrekturen bzw. Massnahmen zur Eindämmung von unerwünschten städtebaulichen Entwicklungen vollzogen werden. Die Möglichkeiten der Stadt sind im Rahmen der Ortsplanungsrevision zu optimieren und zum Teil interkommunal resp. regional anzugehen.
- Langwierige Prozesse erschweren die Mobilisierung von Reserveland in den bestehenden Wohnzonen. Es müssen Anreize geschaffen werden, dass unbebaute oder schlecht genutzte Parzellen überbaut werden können.
- Damit denkmalgeschützte Gebäude trotz möglichen Veränderungen weitgehend erhalten bleiben, müssen Bauvorhaben mit entsprechenden Qualitätsnachweisen belegt werden (spezielle Verfahren wie Workshop, Varianzverfahren, Testplanungen etc.). Gleichzeitig sollte aber auch das Inventar der denkmalgeschützten Gebäude auf seine Aktualität geprüft werden.
- Die Ziele und Massnahmen für eine «aktive Bodenpolitik» der Stadt Langenthal sind zu klären. Eine aktive Bodenpolitik basiert auf verschiedenen Formen von möglichen städtischen Handlungen: Vernetzungen von

Akteuren, Tauschgeschäften, Um-, Auf- und Einzonungen, Land- und Liegenschaftsverkauf und -verkauf. Eine aktive Bodenpolitik kann unter Beizug von qualitätssichernden Massnahmen einen An Schub zu Stadt- und Quartierentwicklungen führen. Aktive Bodenpolitik beeinflusst direkt die Wirtschaftsförderung.

## 5.2 Freiraumstruktur

### 5.2.1 Schwachstellen / Hauptproblemfelder heute

Die Freiraumstruktur von Langenthal weist folgende Stärken auf:

- Gut lesbare Landschaftsstruktur
- Viel Grün im Siedlungsgebiet, attraktive Alltagslandschaft, Grünfinger
- Identitätsstiftende Langete und Wässermatten
- Wertvolle Einzelobjekte (Wuhrplatz und Marktgasse, Rumipark, Schorenweiher, Tierpark)
- Öffentliche Anlagen mit Freiräumen
- Unterhalt und Sicherung von Objekten gewährleistet
- Begegnungszone im Zentrum mit hoher Aufenthaltsqualität
- Wertvolle Naherholungsgebiete und naturnahe Erlebnisräume (Wässermatten und Wälder) rund um den Siedlungskern

Neben diesen Stärken gibt es aber auch Schwachstellen, die wie folgt zusammengefasst werden können:

- Fehlendes Bewusstsein der ortstypischen Grünfinger im Sinne grösserer zusammenhängender öffentlicher Freiräume in den Wohnquartieren
- Hauptstrassen, Erschliessungsstrassen innerorts und Parkierung auf Plätzen mit geringer Aufenthaltsqualität
- Eingedolte Gewässer
- Freiräume mit Altlasten, eingeschränkter Handlungsspielraum, Bestimmung als Freiraum als Resultat des Zufalls
- Freiräume in Industriequartieren MIV-orientiert
- Mangel an Verweil- und Ausruhemöglichkeiten (Sitzbänke) und Begegnungsmöglichkeiten für ältere und junge Menschen im öffentlichen Raum
- Nicht ausgeschöpftes Potenzial des Grünsystems im Umfeld der Stadt
- Fehlen von attraktiven Langsamverkehrsachsen quer zur Bahn

### **5.2.2 Schwachstellen / Hauptproblemfelder 2030 (ohne Massnahmen)**

Ohne Massnahmen im Bereich Siedlung sind folgende Entwicklungen bis 2030 zu erwarten:

- Verstärkung der Verkehrspräsenz in der Innenstadt und damit abnehmende Attraktivität
- Unterdurchschnittliche stadträumliche Qualität des Systems öffentlicher Stadträume
- Auffüllung und Verrottung der «Grünfinger» und des Grünsystems im Umfeld der Stadt

### **5.2.3 Beurteilung und Handlungsbedarf**

Es wird davon ausgegangen, dass die Bedeutung aber auch der Druck auf die Freiräume laufend zunehmen. Der Handlungsbedarf wird in folgenden Themengebieten gesehen:

- Sicherung des Charakters des durchgrüntem Stadtraums und des alltäglichen Freiraums
- Erhaltung von Freiräumen im Siedlungsgebiet, Qualifizierung von zufälligen Freiräumen
- Gestaltung des Schwingfestwegs als durchgehenden Freiraum als Teil eines Grünfingers
- Schaffung von kleinräumigen Freiräumen in Wohnquartieren als öffentliche Spiel- und Begegnungsorte, insbesondere für Kinder
- Bewusste Definition des Siedlungsrandes (Siedlung und Landschaft). Fixierung der langfristigen Siedlungsgrenzen

## 5.3 Verkehr

### 5.3.1 Schwachstellen / Hauptproblemfelder heute

Folgende Hauptproblemfelder sind heute feststellbar:

- Im proportionalen CH-Vergleich zu anderen Agglomerationen überdurchschnittlich viele Verkehrsunfälle
- Hohe Verkehrsbelastungen (motorisierter Verkehr) auf den innerörtlichen Hauptstrassen, insb. im historischen Stadtzentrum
- Belastung der nördlich gelegenen Wohnquartiere durch Schwerverkehr
- Problematische Führung der übergeordneten Schwerverkehrsrouten (durch Stadtzentrum), dadurch eingeschränkte Gestaltungsmöglichkeiten der Strassenquerschnitte
- Parkierung: ungleiche Tarfsysteme der privaten Parkraumanbieter und der Stadt Langenthal
- Öffentlicher Verkehr: Ausrichtung der Anschlüsse Bahn/Bus auf die Pendlerströme Richtung Bern, daher nur suboptimale Anschlüsse für andere Transportketten; schlechte Wirtschaftlichkeit infolge niedriger Fahrgastzahlen auf den Buslinien Nr. 52 Thunstetten - Herzogenbuchsee und Nr. 64 Schoren - Lotzwil
- Öffentlicher Verkehr: während der Spitzenstunden Behinderung durch Stau, dadurch mangelhafte Fahrplanstabilität, Anschlüsse können nicht sichergestellt werden
- Fuss- und Radverkehr: mangelhafte (fehlende resp. unattraktive Querungsmöglichkeiten der Gleisanlagen (v.a. beim Bahnhof)
- Kombinierte Mobilität: starke Auslastung der Veloabstellplätze und der P+R-Anlage am Bahnhof, niedriger Ausbaustandard der Velostation am Bahnhof, keine konsequente Anwendung der Vergabekriterien für Parkierungsberechtigungen (P+R) seitens SBB

### 5.3.2 Schwachstellen / Hauptproblemfelder 2030 (ohne Massnahmen)

Ohne Massnahmen im Bereich Verkehr sind folgende Entwicklungen bis 2030 zu erwarten:

- weitere Zunahme der Verkehrsbelastungen (Personen- und Güterverkehr), insbesondere auf den Hauptstrassen auch unabhängig von den Grossprojekten im übergeordneten Netz, mit der Folge zunehmender Sicherheitsprobleme (u.a. mehr Unfälle), abnehmender Aufenthaltsqua-

litäten im Strassenraum, zunehmender Behinderungen des strassen- gebundenen ÖV und vermehrter Ausweichverkehr auf Alternativrouten (z.B. durch Wohnquartiere)

- Öffentlicher Verkehr: gleich bleibende bzw. in Hinblick auf die Siedlungspotentiale (vgl. Kapitel 4.3) abnehmende ÖV-Erschliessungsqualität; allfällige Einbussen bei der Angebotsqualität (z.B. Verringerung Taktichte) schlecht frequentierter Buslinien
- Verschlechterung der Fahrplanstabilität im ÖV infolge Überlastung des Strassennetzes v.a. in den Spitzenstunden morgens und abends, dadurch Anschlussbrüche und infolgedessen Attraktivitätsverlust des ÖV
- Fuss- und Radverkehr: Attraktivitätseinbussen infolge bestehender Defizite (Netzlücken, Gefahrenstellen, mangelhafte Abstellereinrichtungen, Einbindung der Siedlungspotentiale in Wegnetz nicht sichergestellt), erhöhte Unfallgefahr auf stark belasteten Hauptachsen und durch Ausweichverkehr in den Wohngebieten
- ESP Bahnhofgebiet: ohne verkehrliche Massnahmen (u.a. Verbindung Nord- und Südseite) unzureichende Einbindung in das Stadtgefüge mit der Folge, dass Aufwertungs- und Entwicklungspotential nicht abgerufen werden kann
- Kombinierte Mobilität: steigender Druck auf die bestehenden Anlagen; durch zunehmenden Nachfrageüberhang wird der Umstieg vor allem auf den motorisierten Verkehr forciert (Weg zur Arbeit wird beispielsweise nicht mehr mit Velo resp. PW und Bahn sondern ausschliesslich oder zu einem höheren Anteil mit dem PW zurückgelegt)
- Modal-Split: weiter zunehmende Dominanz des MIV zulasten der Verkehrsträger ÖV und Langsamverkehr aufgrund fehlender Anreize zum Umstieg auf umweltverträglichere Verkehrsträger und Wegketten
- Auseinanderfallen der Ankunfts-/Abfahrtszeiten der IR-Züge Richtung Bern und Olten im SBB Taktfahrplan im Bahnhof Langenthal. Die Folge sind jeweils unattraktive Anbindungen in einer der Richtungen Bern oder Zürich/Basel/Luzern

### 5.3.3 Beurteilung und Handlungsbedarf

Angesichts der heutigen Ausgangslage und der abzusehenden Trends (ohne Massnahmen) ergibt sich im Bereich Verkehr folgender Handlungsbedarf:

- Die bestehenden Projekte für die belasteten Hauptachsen umsetzen, die auf den übergeordneten Zielsetzungen Koexistenz, Verkehrssicherheit, Wirtschaftlichkeit sowie Umweltverträglichkeit und der Voraussetzung eingeschränkter Gestaltungsspielräume basieren

- Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für den Langsamverkehr
- Schutz des Stadtzentrums und der Wohngebiete vor unerwünschtem Durchgangs- und/oder Schwerverkehr gewährleisten, Umsetzung von durchgehenden, flächendeckenden Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren
- Optimierungen im ÖV vornehmen (betrifft vor allem lokales Busnetz), Erschliessung der Siedlungspotenziale sicherstellen (langfristig) unter Anwendung der formulierten Gestaltungsgrundsätze
- Verbesserung der Veloinfrastruktur und -wegführung, Schliessung der Netzlücken
- Verbesserungspotenzial im Bereich Parkierung (allgemeine Bewirtschaftung, Anlagen der kombinierten Mobilität) prüfen und umsetzen
- Optimierung der Erschliessung des Bahnhofgebietes für alle Verkehrsträger prüfen (insbesondere im Hinblick auf Entwicklungsschwerpunkt Bahnhofgebiet) sowie eine attraktive Gestaltung als wichtige Umsteigeplattform und die attraktive Verbindung zwischen Siedlungsgebieten nördlich und südlich der Bahn sicherstellen
- Voraussetzungen zur nachhaltigen Entwicklung des Modal-Split schaffen (Erhöhung der Anteile von Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr am Verkehrsaufkommen)



## **6. Strategie**

### **6.1 Strategischer Überbau**

#### **6.1.1 Strategische Grundsätze**

Die im Agglomerationsprogramm der 2. Generation definierte Strategie soll auch in Zukunft weiterverfolgt werden. Folgende strategischen Grundsätze gelten, um eine optimale Abstimmung von Verkehr- und Siedlung sicherzustellen:

- Verkehr und Siedlung sind im Sinne der Nachhaltigkeit zu entwickeln. Dabei sollen die natürlichen Ressourcen geschont, Mensch und Umwelt vor negativen Auswirkungen geschützt, die Mobilitätsgrundbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft befriedigt und das Kosten-/ Nutzenverhältnis respektive die Wirtschaftlichkeit des Verkehrs optimiert werden
- Prioritäre Förderung der Entwicklung von Wohn- und Arbeitsgebieten an zentralen Lagen und in gut erschlossenen Gebieten
- Förderung des richtigen Verkehrsmittels am richtigen Ort: Der öffentliche Verkehr ist insbesondere in dicht besiedelten Gebieten zu fördern

#### **6.1.2 Strategische Handlungsweisen**

Aus den strategischen Grundsätzen werden folgende strategische Handlungsweisen abgeleitet:

- Siedlungswachstum nach Innen: Innere Potentiale nutzen und fördern (bestehende Bauzonenreserven, Brachen, Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete situativ umsetzen)
- Konzentration der Siedlungserweiterung in den hierfür bezeichneten Gebieten (Insbesondere Arbeitsplatzgebiete kommunal und regional umsetzen)
- Siedlungs- und Landschaftsstruktur aufwerten: Trennung von Siedlungs- und Nicht-Siedlungsgebiet sowie deren bewusste Gestaltung
- Vermeiden der Verkehrszunahme, insbesondere durch die Abstimmung der Verkehrs- und der Siedlungsentwicklung
- Verlagern: Der Anteil von ÖV und Langsamverkehr am Gesamtverkehr muss sich ver-grössern, die Voraussetzungen dafür sind zu schaffen resp. zu verbessern.
- Verträglich abwickeln: Der verbleibende Verkehr ist so schonend wie möglich für Mensch und Umwelt abzuwickeln mittels geeigneter Lenkung und wo nötig Trennung der verschiedenen Verkehrsmittel.

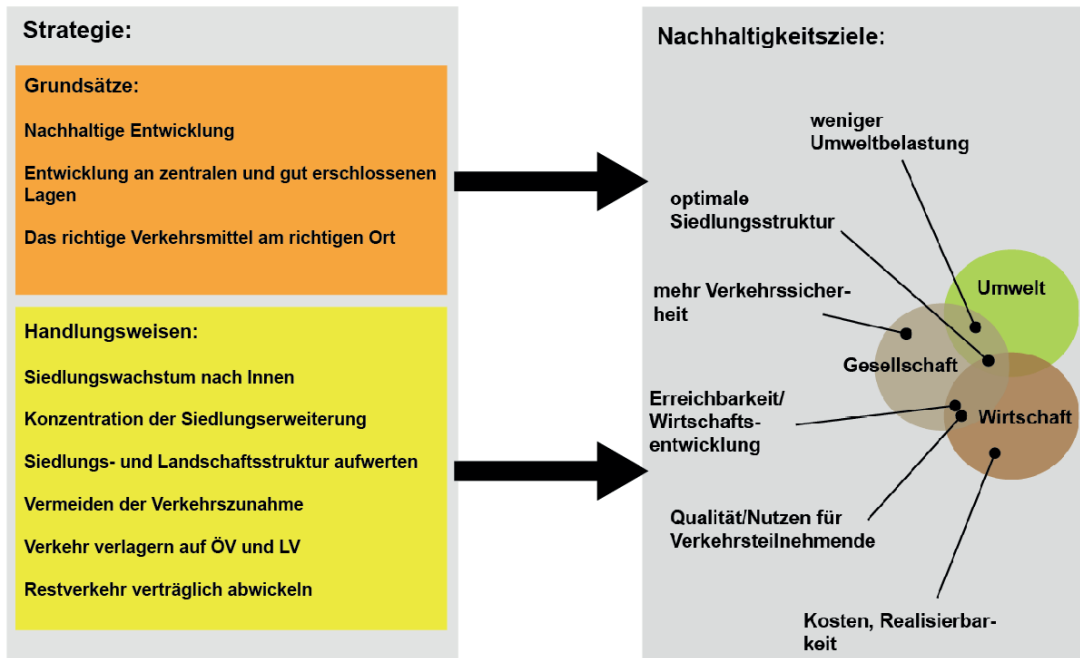


Abb. 54 Allgemeiner Strategieansatz

Die zukünftige Strategie der Stadtplanung Langenthal ist vermehrt auf den regionalen Kontext abzustimmen. Die Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden muss in den Bereichen Verkehr, speziell ÖV, und Siedlung, insbesondere betreffend Arbeitszonen, intensiviert werden. Die Stadt zeigt sich offen, mit weiteren Gemeinden über eine engere Zusammenarbeit und das gemeinsame Angehen von Aufgaben zu sprechen. Die Weiterentwicklung der Agglomeration Langenthal kann sich längerfristig nicht mehr allein auf die politische Gemeinde Langenthal fokussieren. Die Strategie ist vielmehr in funktionalen Räumen zu denken und umzusetzen.

## 6.2 Teilstrategie Siedlung und Landschaft

### a) Siedlungsstruktur stärken

Die im Siedlungsrichtplan sowie im Zukunftsbild aufgezeigte künftige räumliche Stadtentwicklung ist im Sinne der Nachhaltigkeit zu konkretisieren und im Rahmen der Ortsplanungsrevision baurechtlich zu verankern. So sind etwa Gebiete für höherer Häuser zu eruieren, Richtlinien und Anforderungen für die Realisierung von Hochhäuser zu erarbeiten sowie Standorte für geschlossene Bauweisen entlang von lärmbelasteten Verkehrsinfrastrukturen baurechtlich zu sichern.

Für die Siedlungsstruktur ist es ebenfalls wichtig, die Quartierzentren, die Subzentren und das Zentrum optimal miteinander zu vernetzen. Die sich auf diesen Achsen oder in den Zentren befindlichen öffentlichen Stadträume sind mittels Aufwertungsmassnahmen zu attraktivieren, um eine erhöhte Siedlungsqualität zu erreichen.

Es wird auf folgende Massnahmenblätter verwiesen: S-1, S-5, S-6, S-7

### **b) Priorisierung der Entwicklungsschwerpunkte**

Die nachfolgend aufgeführten Gebiete haben für die Stadt Langenthal alle eine strategische Bedeutung und geniessen daher eine hohe Priorität bezüglich Umsetzung. Dabei ist die nach wie vor besondere Bedeutung des kantonalen ESP Bahnhof Langenthal hervorzuheben. Folgende Gebiete sind von strategischer Bedeutung:

- Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt: ESP Bahnhof Langenthal
- Entwicklungsschwerpunkte Wohnen: Hardau, Hopferfeld
- Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten: Oberhard, Zelgli, Wolfhusenfeld (Roggwil), Steinachermatte (Thunstetten)
- Umstrukturierungsgebiete: Porziareal, Markthallenareal, Ammann Süd, Rankmatte Südwest

Mit den genannten Gebieten wird die Siedlungsentwicklung im Sinne des Zukunftsbildes nach Innen gelenkt. Es wird auf folgende Massnahmenblätter verwiesen: S-2, S-3, S-4, S-8

### **c) Situative Siedlungsverdichtung und Umstrukturierung**

In der Stadt Langenthal ist die Politik der situativen Verdichtung und Umstrukturierung zu verfolgen. Verdichtungen und Umstrukturierungen sollen nicht ausschliesslich auf den Schlüsselarealen erfolgen, sondern auch in den sich dafür geeigneten Quartieren. Mit Berücksichtigung des Charakters des Quartiers sind gezielte Sanierungen und Verdichtungen zu fördern. Die inneren Potenziale sind zu aktivieren, um den für die angestrebte Bevölkerungsentwicklung benötigten Wohnraum innerhalb des bestehenden Siedlungsraums bereitstellen zu können. Hierfür sind auch Standorte für höhere Häuser und Hochhäuser zu eruieren.

Es wird auf folgende Massnahmenblätter verwiesen: S-1, S-2, S-3, S-4, S-5

### **d) Gemeinsame Bodenpolitik mit den Umlandgemeinden stärken**

Langenthal ist bestrebt, durch eine gemeinde- und kantonsübergreifende Zusammenarbeit im Bereich der Bodenpolitik neue Möglichkeiten der Arealentwicklung zu schaffen. Durch eine regionale Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden von Langenthal können die Rahmenbedingungen für grössere Arealentwicklungen geschaffen werden. Planung, Umsetzung und Vermarktung sollen erleichtert werden. Potentielle Investoren finden so optimale Standortbedingungen vor.

Es wird auf folgendes Massnahmenblatt verwiesen: S-9

### **e) Sichern der Gebiete für die Siedlungserweiterungen Wohnen und Neueinzonung von Arbeitsgebieten**

Der Rahmen für Neueinzonungen ist durch die kantonale Gesetzgebung und den kantonalen Richtplan definiert. Mit den bestehenden Baulandreserven sowie auf Grund der niedrigen Raumnutzerdichte in der Stadt Langenthal sind Neueinzonungen für die Wohnnutzung zur Zeit nicht geplant. Zuerst sollen die Potenziale der Innenentwicklung ausgeschöpft werden. Es ist aber wichtig, die potenziellen Siedlungserweiterungsgebiete Wohnen zu kennen. Diese Reserven kommen dann zum Zug, wenn die inneren Nutzungsreserven ausgeschöpft sind.

Im Rahmen des RGSK wurden in Langenthal vier Siedlungserweiterungsgebiete Wohnen eruiert, welche über 1ha gross sind und die ÖV-Güteklasse D aufweisen. Selbst mit einer verdichteten Siedlungsentwicklung wird es jedoch voraussichtlich schwierig werden, eine genügende Nachfrage für den ÖV in den meisten dieser Gebiete zu generieren. Als Alternative ist daher eine gute LV-Erschliessung anzubieten.

Für die Arbeitsnutzung eignen sich die Gebiete Oberhard und Dennli Ost für eine Neueinzonung. Auf Grund der geringen Bauzonenreserven Arbeiten in Langenthal ist insbesondere die Einzonung des Gebiets Oberhard prioritär zu behandeln. Die Stadt Langenthal ist ebenfalls bestrebt, die an die Arbeitsschwerpunkte Wolfhusenfeld und Steinackermatte angrenzenden Gebiete auf Gemeindeboden von Thunstetten resp. von Roggwil als Siedlungserweiterungsgebiete Arbeiten voranzutreiben. Dies in Übereinstimmung mit dem RGSK Oberaargau der 2. Generation.

Es wird auf das Massnahmenblatt S-8 verwiesen.

### **f) Aufwerten von Siedlungsgebieten mit übermässiger Verkehrsbelastung**

Die Siedlungsgebiete resp. Achsen mit Verträglichkeitsproblemen werden unter der Teilstrategie Verkehr behandelt.

Es wird auf folgende Massnahmenblätter verwiesen: MIV-O 1.4, MIV-O 1.5, MIV-O 1.6

### **g) Sichern und Aufwerten der inneren und äusseren Landschaften**

Das Grünsystem der Stadt Langenthal besitzt bereits heute eine hohe Qualität (u.a. Grünfinger, BLN-Gebiet Wässermatten). Mit einer klaren Trennung von Siedlungs- und Nicht-Siedlungsgebiet sollen diese Qualitäten gesichert und weiter aufgewertet werden. Insbesondere sind Eigenständige und charakteristische Siedlungsränder zu wahren. Dies gilt auf die die Übergangsbereiche zwischen Wald, Landschaft und Siedlung.

Ebenfalls wichtig ist die Bewahrung der «durchgrünter Stadt». Die Grünfingern sind zu sichern, wichtige Lebensräume von Flora und Fauna auch innerhalb der Stadt zu erhalten und eine attraktive Siedlungsdurchgrünung

zu fördern. Die für die Identität von Langenthal so wichtigen Gewässerläufe werden gesichert und die genauen Massnahmen mittels eines Entwicklungskonzepts Gewässer konkretisiert.

Es wird auf folgende Massnahmenblätter verwiesen: L-1, L-2, L-3

### **6.3 Teilstrategie Verkehr**

Auf der Grundlage der Entwicklungsvorstellungen (vgl. räumliches Zukunftsbild) und der Schwachstellenanalyse, sowie unter Berücksichtigung der allgemeinen strategischen Grundsätze und Handlungsweisen, wird nachfolgend die Teilstrategie Verkehr für das Agglomerationsprogramm Langenthal formuliert. Diese enthält eine inhaltliche und räumliche Konkretisierung der übergeordneten Grundsätze und leitet die Massnahmen ein (Kapitel 7). Sie deckt sich inhaltlich mit dem parallel zum Agglomerationsprogramm erarbeiteten Siedlungsrichtplan und dem langfristigen Konzept öffentlicher Verkehr Langenthal. Ferner bezieht sie die zu erwartenden Auswirkungen der geplanten Grossprojekte im übergeordneten Strassennetz (Ausbau A1 und Verkehrssanierung Aarwangen - Langenthal Nord) mit ein.

#### **a) Sicherstellen der Mobilität**

Unbeeinflusst wird der Verkehr weiter zunehmen und zu einem grossen Teil als MIV abgewickelt werden. Die heute noch sehr begrenzten Kapazitätsengpässe würden sich räumlich und zeitlich ausdehnen und die Hauptstrassen-Strecken mit Belastbarkeitsüberschreitungen würden stark zunehmen. Dies mit negativen Folgen für die Funktionalität und Attraktivität bezüglich Siedlungsentwicklung (u.a. Versorgungszentrum, Verdichtung nach innen), für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr.

Da Ergänzungen des Strassennetzes in einem relevanten Ausmass nicht realistisch sind, muss der Verkehr auch in Zukunft grundsätzlich auf den heute zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen abgewickelt werden. Nebst der Vermeidung von übermässigem Neuverkehr durch eine nachhaltige Siedlungsentwicklung (vgl. Teilstrategie Siedlung) soll die Mobilität in und durch Langenthal mit folgenden Stossrichtungen gewährleistet werden:

- Erhöhung der Anteile ÖV und Langsamverkehr am Gesamtverkehr.  
Dieses Ziel kann nur mit einem Bündel sich ergänzender Massnahmen erreicht werden: gezielte Erhöhung des ÖV-Angebots, Verbesserung der Rahmenbedingungen für den ÖV und den Langsamverkehr, Plafonierung der MIV-Kapazitäten, konsequente Bewirtschaftung des Parkraums, Information und Anreize für die Bevölkerung.

- Sicherstellen der Funktionsfähigkeit des MIV und des ÖV. Mit punktuellen, meist organisatorischen und betrieblichen Massnahmen wird auf einen verstetigten Verkehrsablauf hingewirkt. Damit sollen der Busbetrieb gewährleistet und die Behinderungen für den MIV minimiert werden.
- Verbesserung der Sicherheit, der Koexistenz und der Stadtverträglichkeit des Strassenverkehrs. Der (beschränkte) Spielraum für betriebliche und gestalterische Massnahmen auf dem Strassennetz soll zielgerichtet genutzt werden.

Es wird auf folgende Massnahmenblätter verwiesen: ÖV-Str 1.1, ÖV-Str 1.2, ÖV-Str 1.3, ÖV-W 1.1, MIV-O 1.1, MIV-O 1.2, MIV-O 1.3, MIV-O 1.4, MIV-O 1.5, MIV-O 1.6, MIV-S 1.1.

### **b) Entwicklung Bahnhofgebiet (ESP Bahnhof Langenthal)**

Die angestrebte Entwicklung im Bahnhofgebiet ist auch für die Umsetzung der Teilstrategie Verkehr ein absolutes Schlüsselprojekt. Sie sieht eine Nutzungsverdichtung und Zentrumserweiterung an bester ÖV-Erschliessungslage vor, wertet die regionale ÖV-Drehscheibe auf (städtebauliche Qualität und Zentrumsanbindung) und verbessert deren Funktionalität und Attraktivität (Organisation und Gestaltung Bahnhofplätze Süd und Nord, Anordnung Bushaltestellen, Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen) und mit der geplanten Erweiterung der Personenunterführung zur Bahnhofspassage überwindet sie die heute starke Trennwirkung für den Langsamverkehr zwischen dem Nordquartier und dem Bahnhof und Zentrum von Bahnlinie und Industriegürtel.

Es wird auf folgende Massnahmenblätter verwiesen: LV-N 1.1, LV-N 1.2.

### **c) Verbesserung des ÖV-Angebots und des Angebotsumfelds inkl. Anlagen der kombinierten Mobilität**

Um die angestrebte Steigerung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr zu erreichen, müssen verschiedene Zielbereiche verfolgt bzw. in einen optimalen Einklang gebracht werden:

- Stärkung der städtischen und regionalen ÖV-Drehscheibe Bahnhof Langenthal durch Fahrplanoptimierung und Angebotsergänzung auf den interregionalen Bahnlinien, durch die Gewährleistung optimaler Anschlüsse in der Transportkette Bahn-Bahn und Bus-Bahn sowie durch Verbesserung des Zugangs zur Bahn, inklusive attraktive Angebote für Bike+Ride, Park+Ride und Kiss+Ride.
- Dem Nachfragepotenzial entsprechendes, attraktives Fahrplan- und Infrastrukturangebot auf den regionalen Bahn- und Buslinien. Ausrichtung der regionalen Buslinien auf die entsprechenden Bedürfnisse (und die Hauptzielorte in Langenthal, insb. Bahnhof Langenthal).

- Auf die Nachfragepotenziale, Wunschlinien und die Siedlungsentwicklung (notwendige Erschliessungsqualität) ausgerichtete Optimierung und Ergänzung der Stadtbuslinien und deren Fahrplanangebot. Nebst der Koordination mit der Erschliessung durch regionale Bahn- und Buslinien, können bei der Ausgestaltung die günstigen Bedingungen und Qualitäten des Langsamverkehrs berücksichtigt werden.
- Gegenüber den aufgeführten Pull-Massnahmen sind auch Push-Massnahmen notwendig, um ein weiteres unkontrolliertes Wachstum des MIV zu verhindern. So sind die Kapazitäten auf dem Strassennetz zu plafonieren. Andernfalls wird neben ÖV und LV auch der MIV zunehmen.

Mit dem langfristigen Konzept öffentlicher Verkehr Langenthal liegt eine auf das Zukunftsbild für die Siedlungsentwicklung basierende Studie vor, welche die Stossrichtung für das Netz der Regional- und Stadtbuslinien bezogen auf einen Zeithorizont 2030 bis 2040 aufzeigt. Diese Studie zeigt den Handlungsbedarf und einen breiten Fächer von Lösungsansätzen auf unterschiedlichen Ebenen (Linienführung bis hin zu Befahrbarkeit und Anordnung von Halteketten). Die Lösungsvarianten werden nachvollziehbar beurteilt und in enger Abstimmung mit der Region wurden die entsprechenden Schlüsse gezogen und Empfehlungen für die weiteren Planungs- und Entwicklungsschritte abgegeben. Dabei wurden die massgebenden Abhängigkeiten und Randbedingungen berücksichtigt.

Der Ausbau des ÖV-Angebots erfolgt schrittweise. Einzelne Elemente werden in den periodischen Angebotskonzepten der RVK eingebaut. Es wird auf folgende Massnahmenblätter verwiesen: ÖV-Str 1.1, ÖV-Str 1.2, ÖV-Str 1.3, ÖV-W 1.

#### **d) Verbesserung der Verkehrsqualität, der Verkehrssicherheit, der Koexistenz und der Siedlungsverträglichkeit auf dem Strassennetz**

Grundsätzlich ist der Verkehr in Langenthal auf den heute bestehenden Verkehrsflächen abzuwickeln. Für Massnahmen auf dem Strassennetz gelten die im Kap. 4.6.1 aufgeführten Oberziele und Handlungsprämissen aus dem kommunalen Verkehrsrichtplan.

Mit den im Agglomerationsprogramm enthaltenen Massnahmen auf Haupt-, Sammel- und Quartierstrassen werden Schwachstellen, bezogen auf die Verkehrsqualität, die Verkehrssicherheit (vgl. Unfallschwerpunkte, Kapitel 3.4.6), die Koexistenzbedingungen und die Siedlungsverträglichkeit (inkl. positive Wirkung auf die Umweltverträglichkeit), saniert. Die jeweilige Ausgestaltung und Nutzung der, z.T. geringen Spielräume, richtet sich nach den konzeptionellen Festlegungen des Verkehrsrichtplans sowie der erfolgten Konkretisierungen (Netzhierarchie und Verkehrsfunktionen, Verkehrlenkung, Geschwindigkeitsmoderation, Bedarf Strassenraumgestaltung); die qualitativen Aussagen im räumlichen Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms werden mit einbezogen.

Bei vielen Massnahmen auf dem Strassennetz stehen die Aufwertung des öffentlichen Raums und insbesondere die Verbesserung der Koexistenzbedingungen für den Langsamverkehr (u.a. durch Dominanzabbau beim MIV) im Vordergrund, so im Stadtkern und auf den Verbindungsachsen zum Bahnhof sowie in den Quartieren.

Es wird auf folgende Massnahmenblätter verwiesen: MIV-O 1.1, MIV-O 1.2, MIV-O 1.3, MIV-O 1.4, MIV-O 1.5, MIV-O 1.6, MIV-S 1.1, NM-VM 1.1.

#### **e) Parkplatzangebot und -bewirtschaftung**

Das bestehende Parkplatzreglement wird überarbeitet. Der Haupthandlungsbedarf besteht in der Harmonisierung der Bewirtschaftung (Zeitbeschränkungen, Gebührenpflicht, Tarife). Eine Angleichung der Tarifsysteme privater Parkplatzanbieter an das Tarifsysteem der Stadt wird angestrebt.

Es wird auf folgendes Massnahmenblatt verwiesen: NM-PP 1.1.

#### **f) Verbesserung der Bedingungen für den Langsamverkehr**

Der Langsamverkehr, insbesondere der Veloverkehr hat in Langenthal traditionell einen hohen Stellenwert und die Stadt hat in den letzten Jahren viel für die Verbesserung der Bedingungen getan. Dennoch muss angenommen werden, dass in letzter Zeit entsprechend der gesamtschweizerischen Tendenz auch hier der Anteil des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr leicht abgenommen hat. Es gilt nun, die grundsätzlich sehr günstigen topografischen und räumlichen Voraussetzungen durch noch verstärkte Anstrengungen in Wert zu setzen und eine Trendumkehr zu erreichen. Die entsprechenden Massnahmenpakete richten sich auf den Berufs- und Ausbildungsverkehr sowie auf den Freizeitverkehr aus.

Die Massnahmenpakete beinhalten die Verbesserung der Koexistenz auf dem Strassennetz, das Schliessen von Netzlücken, u.a. die Direktanbindung von Entwicklungsschwerpunkten an den Bahnhof, punktuelle Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit u.a. auf Schulwegen, die Wegweisung und die Verkehrsberuhigung in den Quartieren.

Es wird auf folgende Massnahmenblätter verwiesen: LV-N 1.1, LV-N 1.2, LV-N 1.3, LV-N 1.4, LV-N 1.5, LV-N 1.6, LV-N 1.7, LV-N 1.8, LV-N 1.9, LV-N 1.10, LV-N 1.11, , NM-W 1.1, NM-W 1.2.

#### **g) Information und Anreize für die Bevölkerung**

Die Stadt Langenthal ist im Bereich Mobilitätsmanagement bereits engagiert (z.B. Organisation und Durchführung von Mobilitätskursen für ältere Menschen, Velostation, Hauslieferdienst, Mobilitätsmanagement in der städtischen Verwaltung, Betrieben, etc.). Mit zusätzlichen Angeboten werden die Aktivitäten verstärkt und die Wirkung ausgeweitet.

Es wird auf folgende Massnahmenblätter verwiesen: NM-W 1.1, NM-W 1.3.



## 7. Massnahmen

### 7.1 Massnahmen Siedlung und Landschaft

#### 7.1.1 Übersicht Massnahmen

Für die Stadt Langenthal ergeben sich aus der Teilstrategie Siedlung und Landschaft folgende Massnahmen:

Massnahmen Siedlung und Landschaft		
Nr.	Massnahmen AP 3. Generation	Priorität
S-1	Räumliche Stadtentwicklung	A
S-1.1	Hochhausstandortgebiete	A
S-1.2	Gebiete für höhere Häuser	A
S-1.3	Standorte für geschlossene Bauweise	A
S-1.4	Baurechtliche Rahmenbedingungen	A
S-1.5	Nutzungsplanung/Ortsplanungsrevision	A
S-2	Kernstadt	A/B
S-2.1	Kernstadtgebiet (Aufwertung und Umgestaltung)	A
S-2.2	Erweiterung und Verdichtung der Kernstadt	A
S-2.3	Umstrukturierung/Verdichtung Markthallenareal	B
S-3	Subzentrum Bahnhof SBB	A
S-3.1	Umstrukturierung/Verdichtung ESP Bahnhof	A
S-3.2	Umnutzung / Überbauung Reitplatz	A
S-3.3	Innere Verdichtung Hardau	A
S-3.4	Umstrukturierung Ammann Süd	A
S-3.5	Umstrukturierung Rankmatt-Südwest	A
S-3.6	Umstrukturierung Bäregg	A
S-4	Subzentrum Bahnhof Süd	A
S-4.1	Umstrukturierung/Verdichtung/Umnutzung Industrieareal Porzi	A
S-4.2	Neugestaltung Bahnhofplatz (als neues Subzentrum)	A
S-5	Siedlungsentwicklung in den Quartieren	B
S-5.1	Umstrukturierung/Verdichtung/Umnutzung Bereich Aarwangenstrasse	B
S-5.2	Umstrukturierung/Verdichtung/Umnutzung Bützbergstrasse West	B
S-5.3	Umstrukturierung/Verdichtung/Umnutzung Bereich Bern-Zürichstrasse	B
S-5.4	Verdichtung Kreuzfeld-Süd	B
S-5.5	Verdichtung Haldeli-Schoren-Süd	B
S-5.6	Verdichtung/Umnutzung Hardau West	B
S-6	Verbesserung der städtebaulichen Vernetzung	A
S-6.1	Städtebauliche Vernetzung Kernstadt – Subzentrum Bahnhof SBB	A
S-6.2	Städtebauliche Vernetzung Kernstadt – Subzentrum Bahnhof Süd	A
S-6.3	Städtebauliche Vernetzung Subzentrum Bahnhof – Subzentrum Porzi	A
S-6.4	Städtebauliche Vernetzung Subzentrum Bahnhof SBB – Stadtkreis 8	A

S-6.5	Städtebauliche Vernetzung Subzentrum Bahnhof SBB – Stadtkreis 7	A
S-7	Erhöhung der Siedlungsqualität	A/B
S-7.1	Aufwertung der öffentlichen Stadträume	A
S-7.2	Aufwertung Quartierzentren	A
S-7.3	Wohnraumangebote für selbstständiges Wohnen im Alter	B
S-8	Erweiterungsgebiete für Wohnen und Arbeiten	A/C
S-8.1	Dennli-West (Wohnen)	C
S-8.2	Franzwide (Wohnen)	C
S-8.3	Neuhof (Wohnen)	C
S-8.4	Allmend (Wohnen)	C
S-8.5	Dennli-Ost (Arbeiten)	B
S-8.6	Wolfhusenfeld (Arbeiten; Gemeinde Thunstetten)	A
S-8.7	Steinacker (Arbeiten; Gemeinde Roggwil)	A
S-8.8	Oberhard (Arbeiten)	A
S-9	Aktive Bodenpolitik	A
S-9.1	Immobilien- und Liegenschaftsstrategie	A
S-9.2	Mehrwertabgabe (zusätzlich RPG Vorgaben)	A
S-9.3	System der Arbeitszonenbewirtschaftung einführen	A
L-1	Stadtnatur und Gewässer	A
L-1.1	Planerische Sicherung und Aufwertung der äusseren Landschaften	A
L-1.2	Planerische Sicherung und Aufwertung der inneren Landschaften	A
L-1.3	Entwicklungskonzept für Gewässer (inkl. Potenzial Bachöffnungen)	A
L-2	Stadtlandschaft und Siedlungsökologie	A
L-2.1	Lebensraumvernetzung und Grünkorridore	A
L-2.2	Siedlungsdurchgrünung	A
L-2.3	Ruderalflächen	A
L-3	Übergangsbereiche	A
L-3.1	Festlegung Siedlungsränder (definitive und dynamische)	A
L-3.2	Waldrandkonzept	A

Tab. 19 Übersicht Massnahmen Bereich Siedlung und Landschaft

### 7.1.2 Verortung der Massnahmen Siedlung

Die nachstehende Abbildung gibt einen Überblick der räumlichen Verortung der Massnahmen im Bereich Siedlung und Landschaft:

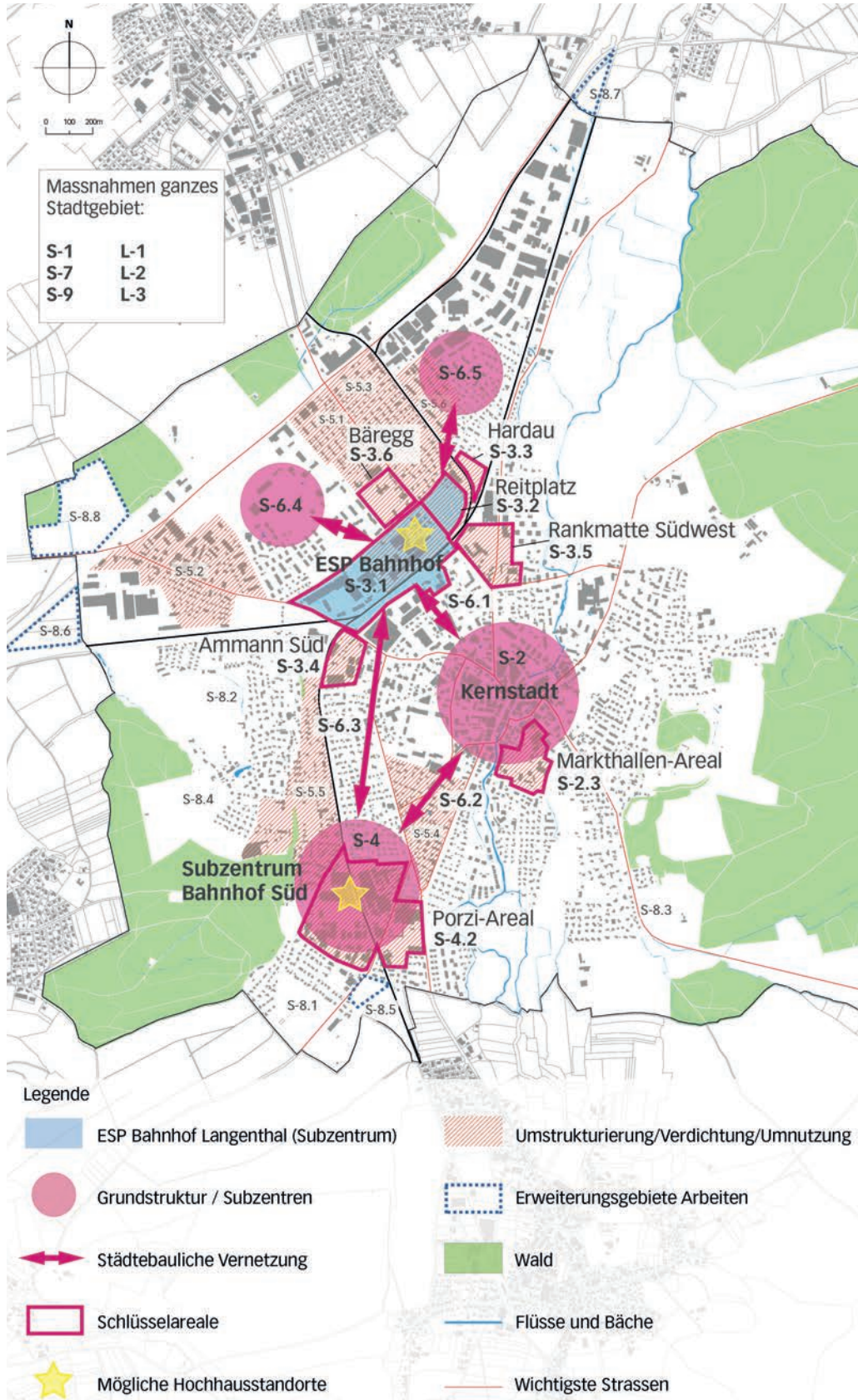


Abb. 55 Übersicht Siedlungsmassnahmen

## 7.2 Massnahmen Verkehr

### 7.2.1 Übersicht Massnahmen

Für die Stadt Langenthal ergeben sich aus der Teilstrategie Verkehr folgende Massnahmen:

Massnahmen Verkehr		
Nr.	Massnahmen AP 3. Generation	Priorität
<b>ÖV</b>	<b>Öffentlicher Verkehr - Strassengebundener ÖV</b>	
ÖV-Str. 1.1	Aarwangenstrasse: Priorisierung Bus	B
ÖV-Str. 1.2	ÖV-Erschliessung Oberhard	B
ÖV-Str. 1.3	Bushaltestelle Wiesenstrasse: Verlegung	B
ÖV-W 1.1	Langfristiges ÖV-Konzept Langenthal	Eigenleistung
<b>MIV</b>	<b>Motorisierter Individualverkehr</b>	
MIV-O 1.1	Sanierung Knoten: Bützberg-/ Eisenbahnstrasse, Bützberg-/ Ringstrasse	A
MIV-O 1.2	Entlastung Stadtzentrum: Verkehrsführung MIV via Spitalgasse - Farbgasse - Lotzwilstrasse - Thunstettenstrasse, integrale Umgestaltung mit Massnahmen für Fuss- und Veloverkehr	A
MIV-O 1.3	Entlastung Stadtzentrum: Aufwertung der Hasenmattstrasse zur Hauptachse, insb. auch für Schwerverkehr (inkl. LV-Querungssicherung)	A
MIV-O 1.4	Erhöhung MIV-Netzwidestand (NW) Stadtzentrum: Bützbergstrasse - Bahnhofstr. - St. Urbanstrasse (Ringstr. - Spitalplatz) (1.4.1), Aarwangenstrasse (Bahnhofstr. - Waldhofstr.) (1.4.2), Durchfahrtsverbot Stadtzentrum für LKW (nur Anlieferung) (1.4.3)	Eigenleistung
MIV-O 1.5	Erhöhung MIV-Netzwidestand (NW) zu den Subzentren: Zieglerstrasse und Jurastrasse (Zielgerstrasse - Bahnhofplatz) (1.5.1), Eisenbahnstrasse (Bützbergstrasse - Bahnhofplatz) (1.5.2), Eisenbahnstrasse (Bützbergstrasse - Thunstettenstrasse) (1.5.3), Mittelstrasse (1.5.4), Lotzwilstrasse (Thunstettenstrasse - Ringstrasse) (1.5.5)	A
MIV-O 1.6	Erhöhung MIV-Netzwidestand (NW) im Stadtzentrum und in den Quartieren: Einführung von Tempo30km/h-Zonen in den Quartieren sowie von Begegnungszonen in den Bereichen Stadtzentrum, Bahnhof und Bahnhof Langenthal Süd	A
MIV-S 1.1	Umgestaltung Knoten Hambüelstrasse	C
<b>LV</b>	<b>Langsamverkehr</b>	
LV-N 1.1	Zufahrt Bahnhof Nord: Schliessung Netzlücke Velo Bäeggstrasse - Hasenmattstrasse - Bahnhofplatz Nord	A
LV-N 1.2	Zufahrt Bahnhof Ost: Neue Verbindung LV Karbidweg - Vord. Hardaustrasse parallel zu SBB-Trasse	A
LV-N 1.3	Bern-Zürich-Strasse / Chasseralstrasse: Verbindung als Fuss- und Radweg	C

LV-N 1.4	Aufwertung Verbindung Dorfgasse - Zelgligasse - Klusstrasse - Bützbergstrasse - Weststrasse für den Fuss- und Veloverkehr (Schulweg)	C
LV-N 1.5	Aufrechterhaltung LV-Verbindung Spitalareal - Mühle	Eigenleistung
LV-N 1.6	Sanierung Ringstrasse - Schorenstrasse bis Knoten Bleienbachstrasse	A
LV-N 1.7	Passage Coop (Jurastrasse - Spitalplatz) öffnen für den Veloverkehr	C
LV-N 1.8	Neuer Fuss- und Veloweg Bleienbachstrasse - Dennliweg, entlang BLS-Trasse	A
LV-N 1.9	Verlängerung Radstreifen Kreisel Hard bis Bahnübergang asm	B
LV-N 1.10	Sanierung Bützbergstrasse: Umgestaltung zugunsten Langsamverkehr, mit Variante entlang Klusstrasse als städtische Ergänzungsmassnahme (Wegweisung)	A
LV-N 1.11	Radweg Moos St. Urbanstrasse (Teilabschnitt Radstreifen Schiessanlage - St. Urban)	A
NM	Nachfrageorientierte Massnahmen	
NM-VM 1.1	Verkehrsmanagement Dreilinden	A
NM-W 1.1	Mobilitätsmanagement	A
NM-W 1.2	Signaletik	A
NM-W 1.3	Elternberatung zur Verminderung privater MIV-Schülertransporte	A
NM-PP 1.1	Parkierungs-Konzept	B

Tab. 20 Übersicht Massnahmen Bereich Verkehr

### 7.2.2 Erbrachte Eigenleistungen

Auf dem Gebiet der Stadt Langenthal wurden in den vergangenen Jahren die folgenden im Agglomerationsprogramm 2. Generation enthaltenen Massnahmen als Vor- bzw. Eigenleistungen umgesetzt resp. deren Realisierung eingeleitet:

#### Strassengebundener öffentlicher Verkehr

ARE- Ort Code	Bezeichnung	Massnahme	Kosten (Mio Fr.)	Federführung	Umsetzung	P	Stand Umsetzung
V-ÖV 3.1 Langenthal	Umsetzung Richtplan ESP Bahnhof Langenthal	Anordnung Bushaltestellen Bahnhofplatz Süd		Gemeinde	2015-2018	A	AP2: Eigenleistung; Vorprojekt in Bearbeitung
V-ÖV 4.5 Langenthal, Industrie Nord	GS	Definitive Ausgestaltung/Nutzung der asm-Haltestelle Industrie Nord	0.5	asm	2013	A	Weitere Bundesmittel, Eigenleistung; Bauausführung in Bearbeitung

### Motorisierter Individualverkehr

ARE- Ort Code	Bezeichnung	Massnahme	Kosten (Mio Fr.)	Federführung	Umsetzung	P	Stand Umsetzung
V-MIV Langenthal 1.1	Bahnhofstrasse, Abschnitt Hübeligasse-Marktgasse	Gestaltung des Strassenraums zur Aufwertung als öffentl. Raum im Zentrum und zur Verbesserung der Koexistenzbedingungen, der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität.	1.0	Stadt Langenthal	2012-2013	A	AP2: Eigenleistung, umgesetzt (Metron)
V-MIV Langenthal 2.3	Knoten Bahnhofstrasse/Marktgasse)	Knotensanierung	0.3	Stadt Langenthal	2019-2020	B	Umgesetzt
V-MIV Langenthal 2.4	Knoten Lotzwilstrasse/Marktgasse	Knotensanierung	0.2	Stadt Langenthal	2019-2020	B	Umgesetzt
V-MIV Langenthal 2.5	Knoten Ringstrasse/Thunstettenstrasse	Knotensanierung	0.9	Stadt Langenthal	2015	A	Umgesetzt

### Langsamverkehr

ARE- Ort Code	Massnahme	Kosten (Mio Fr.)	Federführung	Umsetzung	P	Stand Umsetzung
V-LV Langenthal, Bereich Bahnhof 1.1	Umsetzung Richtplan ESP Bahnhof Langenthal: Erweiterung der Personenunterführung zur Bahnhofpassage (Ausgestaltung als velogängige Stadtverbindung, Verbindung neue Bahnhofplätze) Sachplan Veloverkehr Nr. 60 OIK IV Nr.154: Anbindung Langsamverkehr an ESP Bahnhof Langenthal (in Arbeit)	36	Stadt Langenthal	2015-2018	A	Bauprojekt in Bearbeitung; wird über AP2 realisiert
V-LV Langenthal, Bereich Bahnhof 1.2	Umsetzung Richtplan ESP Bahnhof Langenthal: Personenunterführung Bahnhof West	0.2	Stadt Langenthal	2016	A	Vorprojekt in Bearbeitung; Verzögerung durch SBB
V-LV Langenthal 2.1	Abschnitt Bützbergstr.-Bahnhof: Umgestaltung zu Gunsten Langsamverkehr	0.7	Stadt Langenthal	2021-2022	B	Eigenleistung; Gestaltungsrichtplan in Bearbeitung

V-LV 2.2.1	Langenthal Jurastrasse	Abschnitt St.-Urbanstr. – Aarwan- genstr.: Umgestaltung zu Gunsten Langsamverkehr Vgl. Sachplan Veloverkehr Nr. 179: Routenoptimierung: Langenthal, Jurastrasse: Erhöhung der Verkehrs- sicherheit durch Verlegung, Alltags- route mit kantonaler Netzfunktion (KRW)	1.4	Stadt Langen- thal	2012- 2013	A	Eigenleis- tung; umge- setzt
V-LV 2.6	Langenthal, St. Urban- strasse	Abschnitt Marktgasse – Spitalplatz: Umgestaltung zu Gunsten Langsam- verkehr OIK IV Nr. 134: BGK Waldhof- und St. Urbanstrasse Langenthal (2019 / 2021 -22) (Unfallschwerpunkt 1124)	0.9	Stadt Langen- thal	2014- 2015	A	AP2: Eigen- leistung; BGK in Be- arbeitung
V-LV 2.9	Langenthal, Waldhof- strasse	Abschnitt Spital – Murgenthalstr.: Umgestaltung zu Gunsten Langsam- verkehr Konzept Velo Nr. La 3 OIK IV Nr. 134: BGK Waldhof- und St. Urbanstrasse Langenthal (2019 / 2021-22) (Unfallschwerpunkt 1124)	2.2	Kanton Bern	2021	B	AP2: Eigenleis- tung; BGK vorhanden, demnächst Mitwirkung
V-LV 2.10.1	Langenthal, Quartier- strassen	Massnahmen zur siedlungsverträg- lichen Abwicklung des Verkehrs auf Sammel- und Erschliessungsstra- ssen	1.0	Stadt Langen- thal	2015- 2017	A	AP2: Eigen- leistung; versch. Vorhaben / Projekte
V-LV 2.10.2	Langenthal, Quartier- strassen	Massnahmen zur siedlungsverträg- lichen Abwicklung des Verkehrs auf Sammel- und Erschliessungsstra- ssen	1.0	Stadt Langen- thal	2019	B	AP2: Eigen- leistung; versch. Vorhaben / Projekte
V-LV 4.1.1	Langenthal; Kreuzfeld	Schulwegsicherung	0.1	Stadt Langen- thal	2012	A	AP2: Eigen- leistung; Projekt
V-LV 4.2.1	Langen- thal, Hasen- mattstra- sse	Querungsmöglichkeiten für Fuss- gänger	0.1	Stadt Langen- thal	2014	A	AP2: Eigen- leistung

#### Kombinierte Mobilität

ARE-Code	Gemeinde	Station/ Haltestelle	Kostenschät- zung (Mio Fr.)	Eigentümer/ Federführung	Umsetzung	Stand Um- setzung
V-KM 2.3	Langenthal, Stadtkern	Veloabstellan- lagen	0.1	Stadt Langen- thal	2012	AP2: Eigen- leistung; Teil umgesetzt, Teil Projekte in Erarbeitung

### 7.2.3 Verortung der Massnahmen Verkehr

Die nachstehende Abbildung gibt einen Überblick der räumlichen Verortung der Massnahmen im Bereich Verkehr:

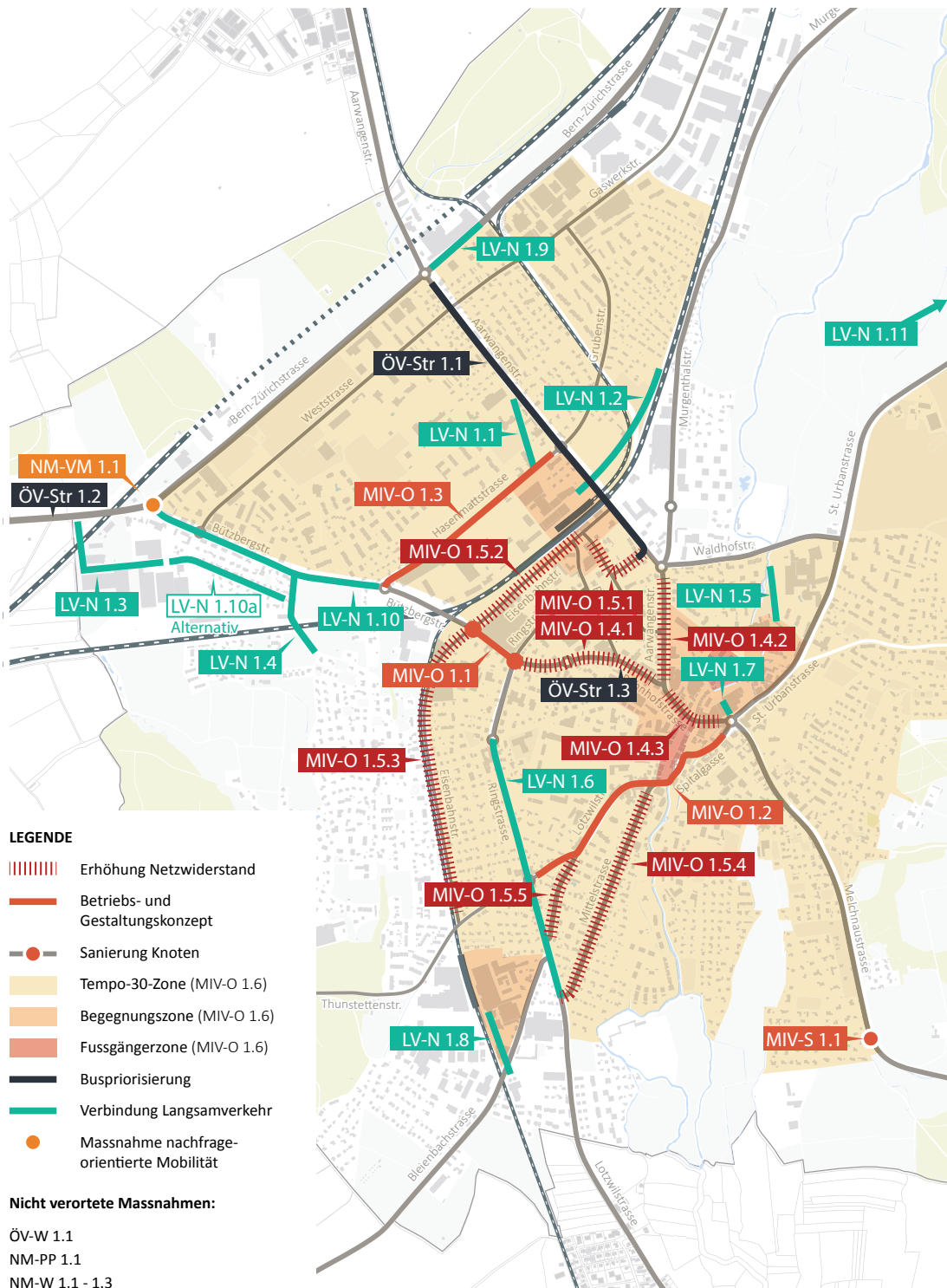


Abb. 56 Übersicht Verkehrsmassnahmen



## **8. Wirkungsanalyse, Beurteilung und Priorisierung**

### **8.1 Methodik der Wirkungsanalyse**

Es werden pro Massnahmenblatt folgende vier Wirkungskriterien beurteilt:

- Wirkungskriterium 1 (WK1): Qualität des Verkehrssystems verbessert
- Wirkungskriterium 2 (WK2): Siedlungsentwicklung nach innen gefördert
- Wirkungskriterium 3 (WK3): Verkehrssicherheit erhöht
- Wirkungskriterium 4 (WK4): Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Als weitere Grundlage für die Priorisierung werden pro Massnahmenblatt folgende vier Beurteilungskategorien analysiert:

- Handlungsbedarf: Z.B. «Der Handlungsbedarf wird als hoch eingeschätzt.»
- Nutzen: Z.B. «Der Nutzen wird für den Kernbereich der Stadt als gross eingestuft.»
- Zweckmässigkeit: Z.B. «Die Erneuerung und Aufwertung des Stadtkerns unterstützt die im Agglomerationsprogramm definierten strategischen Grundsätze und Handlungsweisen (Siedlungsentwicklung nach Innen).»
- Machbarkeit: Z.B. «Die planerische Machbarkeit ist gegeben. Die politische Machbarkeit wird sich im Rahmen der Nutzungsplanung zeigen.»

### **8.2 Beurteilung der Wirkung der Massnahmen(-pakete)**

Bei der Beurteilung der Wirkung der Massnahmen(-pakete) wird festgehalten, ob davon auszugehen ist, dass die Wirkung in Richtung Nachhaltigkeitsziele gemäss den vier Wirkungskriterien geht oder ob sie mit diesen im Widerspruch steht.

Die Ergebnisse der Wirkungsanalyse der Massnahmen(-pakete) sind in folgender Matrix-Darstellung zusammengefasst:



Der Nachweis der Wirksamkeit der Massnahmen(-pakete) gemäss der vom Bund vorgegebenen Wirksamkeitskriterien kann erbracht werden. Die Wirksamkeit kann wie folgt zusammengefasst werden: Alle Massnahmen zeigen insgesamt eine positive Wirkung. Die Siedlungsmassnahmen weisen insbesondere in Bezug auf eine Siedlungsentwicklung nach innen sowie bezüglich Verringerung der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs sehr positive Akzente auf. Bei den Verkehrsmassnahmen schneiden die Massnahmen im Bereich öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr, Tempo 20-/30-Zonen sowie Knoten- und Streckensanierungen gut bis sehr gut ab.

Es zeigt sich, dass das Kosten-/ Nutzenverhältnis für die meisten Massnahmen(-pakete) der A-, B- und C-Liste als insgesamt positiv zu beurteilen ist. Das Ergebnis ist in folgender Grafik dargestellt:

<p><b>sehr gut</b></p> <p>MIV-O 1.5 Netzwiderrstand Zieglerstrasse, Jurastrasse, senbahnstrasse, Mittelstrasse, Lotzwilstr.</p>	<p><b>gut - sehr gut</b></p>	<p><b>gut - sehr gut</b></p>
<p><b>sehr gut</b></p> <p>MIV-O 1.3 Knoten Bützberg-/Eisenbahnstrasse, Bützberg-/Ringsstrasse</p>	<p><b>gut</b></p>	<p><b>genügend</b></p>
<p><b>sehr gut</b></p> <p>ÖV-W 1.1 Langfristiges ÖV-Konzept Langenthal MIV-O 1.2 MIV-Führung und Umgestaltung Spitalgasse - Farngasse - Lotzwilstrasse Thunlietenstrasse MIV-O 1.3 Außerung Hasenmattstrasse MIV-O 1.4 Netzwiderrstand Bützbergstrasse - Bahnhofstr. - St. Urbanstrasse, Aarwangenstrasse, Durchfahrtsverbod Stadtzentrum für LKW MIV-O 1.6 Netzwiderrstand im Stadtzentrum und in Quartieren: Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen LV-N 1.1 Velo-Zürüht Bahnhof Nord LV-N 1.2 Fuss-/Velo-Anbindung Bahnhof Ost Karbidweg - Vord. Hardaustasse LV-N 1.3 Fuss-/Velo-Verbindung Bern-Zürich-Strasse - Chasserstrasse LV-N 1.4 Fuss-/Velo-Verbindung Dorfgrasse - Bützbergstrasse LV-N 1.8 Verbindung Bliedenbachstrasse - Demmlweg</p>	<p><b>gut</b></p> <p>ÖV-Str 1.1 Aarwangenstrasse, Priorisierung Bus ÖV-Str 1.2 ÖV-Erschliessung Oberhard ÖV-Str 1.3 Bushaltestelle Wiesenstrasse, Verlegung LV-N 1.5 LV-Verbindung Spitalareal - Mühle LV-N 1.6 Sicherung Langsamverkehr Ringstrasse LV-N 1.7 Velo-Passage Coop (Jurastrasse - Spitalplatz) LV-N 1.9 Verlängerung Radstreifen Kreisel Hard bis Bahnübergang asm LV-N 1.10 Bützbergstrasse: Umgestaltung zugunsten Langsamverkehr, inclusive Alternativroute entlang Klausstrasse LV-N 1.11 Radweg Moos St. Urbanstrasse NIK-W 1.1 Verkehrsmanagement Dreilinden NIK-W 1.1 Mobilitätsmanagement NIK-W 1.3 Elternberatung Schülertransporte NIK-PP 1.1 Parkierungs-Konzept</p>	<p><b>genügend</b></p> <p>MIV-S 1.1 Umgestaltung Knoten Hambüelstrasse NIK-W 1.2 Signaleik</p>
<p><b>hoch</b> (8 bis 12 Pkte.)</p>	<p><b>mittel</b> (4 bis 7 Pkte.)</p>	<p><b>gering</b> (-4 bis 3 Pkte.)</p>
<b>Nutzen</b>		
<b>Kosten</b>		
<p><b>tief</b> (&lt; 5 Mio. Fr.)</p> <p><b>mittel</b> (5-10 Mio. Fr.)</p> <p><b>hoch</b> (&gt; 10 Mio. Fr.)</p>		

Abb. 58 Kosten-/Nutzenverhältnis

### 8.3 Priorisierung

Für die Massnahmen werden folgende vier Priorisierungskategorien unterschieden:

- Eigenleistungen (Baubeginn zwischen 2015 und 2018)
- A-Liste für die Periode 2019 – 2022 (Freigabe Mittel ab 2019)
- B-Liste wahrscheinlich für die Periode 2023 – 2026
- C-Liste erst danach (nach 2026)

Die Überprüfung der Massnahmen-Priorisierung basiert auf fünf Kriterien:

- Infrastrukturfonds-Relevanz
- Relevanz für die Agglomeration und das Agglomerationsprogramm
- Reifegrad 1 oder 2
- Kosten/Nutzen-Verhältnis, Wirkung
- Bau- und Finanzreife

Basis für die Kosten-/Nutzenverhältnisse der Massnahmen bzw. Massnahmenpakete sind einerseits die zur Verfügung stehenden Kosten(schätzungen), andererseits die pro Massnahme bzw. Massnahmenpaket beurteilte Wirkung. Massnahmen mit hoher Wirksamkeit, gemäss den Kriterien des Bundes, wird ein hoher Nutzen zugesprochen. Die Definition des Reifegrads der Massnahmen wurde aufgrund der vom Bund vorgegebenen Kriterien vorgenommen.

Für die Einteilung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms Langenthal in die geforderten A-, B- und C-Listen wurde gemäss den Weisungen des Bundes wie folgt vorgegangen:

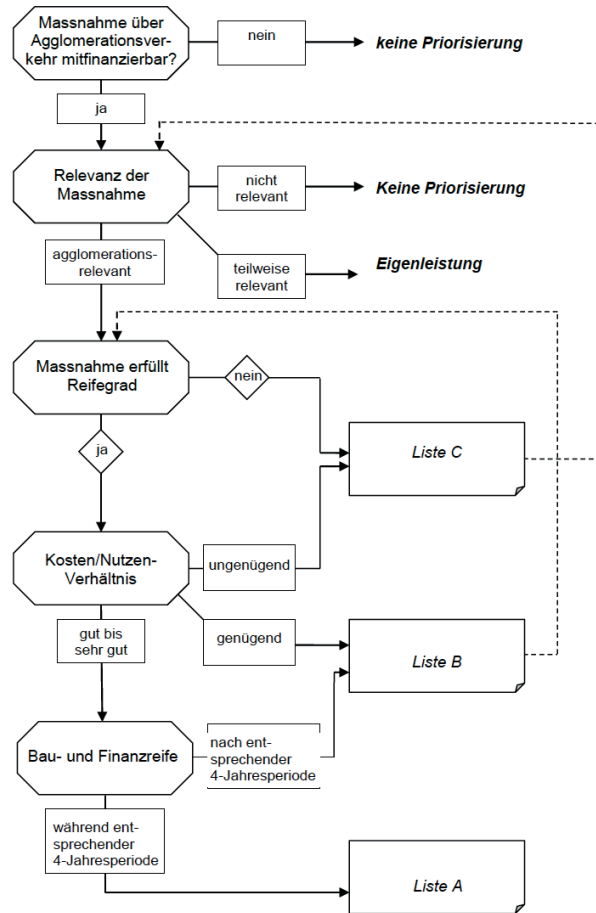


Abb. 59 Ablauf der Massnahmenpriorisierung (Quelle: Weisung Bund (ARE), 2015)

Die Priorisierung der einzelnen Massnahmen können in den Massnahmenblättern gesehen werden.

## 9. Kosten und Finanzierung

### 9.1 Kosten der Massnahmen

Der Detaillierungsgrad der Kosten für die einzelnen Massnahmen ist aufgrund der verschiedenen Reifegrade unterschiedlich. Für jede Massnahmen wurden die Kosten grob abgeschätzt (vgl. Tabelle im Anhang 2). Für den Bund massgebend sind die Massnahmenkosten in der Periode 2019 bis 2026 (A- und B-Massnahmen). Die Gesamtkosten dieser Massnahmen belaufen sich auf rund Fr. 54.8 Mio. (Planungs- und Investitionskosten, ohne Betriebskosten). Davon sind Fr. 52.2 Mio. für den Bereich Verkehr und Fr. 2.6 Mio. für die Bereiche Siedlung und Landschaft vorgesehen.

Die Gesamtkosten verteilen sich wie folgt auf die Prioritäten A und B:

A-Massnahmen: Fr. 44.8 Mio. (Siedlung/Landschaft: 2.3 Mio., Verkehr: 42.5 Mio)  
(Jahre 2019 – 2022)

B-Massnahmen: Fr. 10.0 Mio. (Siedlung: 0.3, Verkehr: 9.7)  
(Jahre 2023 – 2026)

Die Kosten der einzelnen Massnahmen (inkl. Eigenleistungen und C-Massnahmen) sind in der Massnahmenliste (vgl. Anhang 2) und in den Massnahmenblättern dargestellt.

### 9.2 Finanzierung der Massnahmen

Die Bundesbeiträge zu den Massnahmen aus den Agglomerationprogrammen der 1. und der 2. Generation kamen bis anhin aus dem «Infrastrukturfonds (IF)», der gemäss dem «Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, IFG)» angelegt wurde. Der Bund beabsichtigt, die heute noch gültige Gesetzgebung zum Infrastrukturfonds zukünftig durch die Gesetzgebung zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) abzulösen. Die noch vorhandenen Mittel im IF sollen anteilmässig in den NAF und die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) überwiesen werden. Auf Grund dieser beabsichtigten Änderungen ist die Finanzierung der Massnahmen der 3. Generation noch nicht definitiv geklärt. Erst nach der parlamentarischen Diskussion und der Volksabstimmung zum NAF wird sich zeigen, ob sich so die Finanzierung der dritten und auch der folgenden Generationen von Agglomerationsprogrammen sicherstellen lässt oder ob eine andere Finanzierungslösung gefunden werden muss. Es ist aber die Absicht des Bundes, die Finanzierung des «Programms Agglomerationsverkehr» längerfristig sicherzustellen.

Grundsätzlich gelten aber dieselben Bestimmungen wie in den vorangehenden Generationen: Der Bund beteiligt sich nur an Investitionskosten für Verkehrsinfrastrukturen. Für den Betrieb und Unterhalt sowie für die Massnahmen im Bereich Siedlung sind keine Bundesbeiträge möglich. Der Beitragssatz des Bundes liegt zwischen 30 und 50% (je nach beurteilte Programmwirkung). Die sich daraus ergebenden restlichen 50 bis 70% müssen demnach vom Kanton, der Stadt Langenthal sowie Dritte (z.B. Transportunternehmen) finanziert werden.

Auf der Zeitachse stellt sich der Ablauf betreffend Projektierung und Finanzierung der A-Massnahmen aus dem Agglomerationprogramm der 2. Generation wie folgt dar:

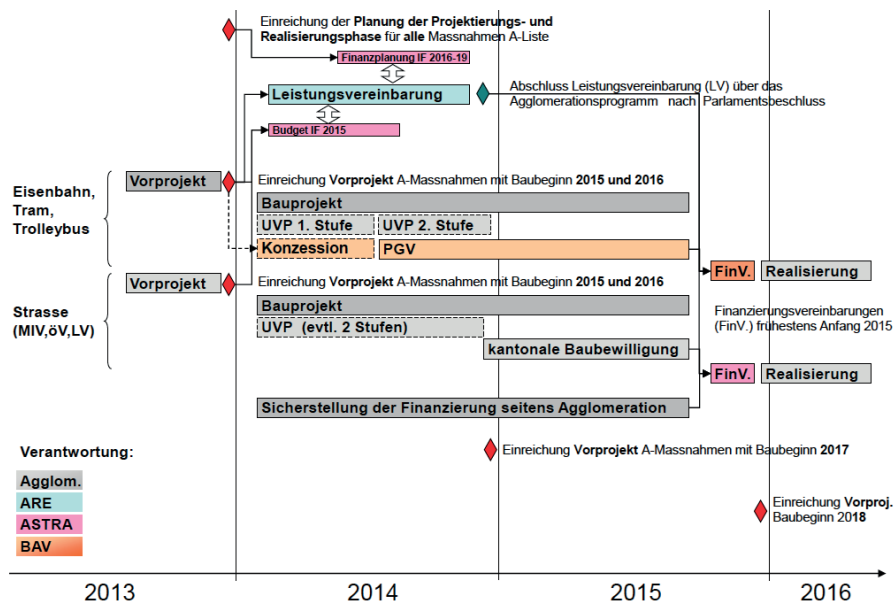


Abb. 60 Projektierungsphase A-Massnahmen 2. Generation (Quelle: Weisung Bund (ARE), 2015)

## **10. Umsetzung und weiteres Vorgehen**

### **10.1 Trägerschaft**

Gegenüber dem Bund ist der Kanton Träger des Agglomerationsprogramms als Teil des RGSK Oberaargau. Die Trägerschaft (Kanton) wird, wie schon beim Agglomerationsprogramm der 2. Generation, mit dem Bund die Leistungsvereinbarung abschliessen. Sie koordiniert, kontrolliert und gewährleistet zusammen mit der Stadt Langenthal die Umsetzung des Agglomerationsprogramms und legt gegenüber dem Bund diesbezüglich Rechenschaft ab.

### **10.2 Umsetzung und Controlling**

#### **10.2.1 Umsetzung**

Grundsätzlich ist die Umsetzung der Agglomerationsprogramme Sache der Trägerschaft. Sie ist für die Organisation, Planung, Projektierung und Bau/Realisierung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms verantwortlich. Diese Umsetzung wird in der zwischen dem UVEK und der Trägerschaft abgeschlossenen Leistungsvereinbarung geregelt.

Im Hinblick auf den Abschluss der Leistungsvereinbarung und zur Sicherstellung der fristgerechten Erreichung der Bau- und Finanzreife sind die Agglomerationen gehalten, dem ARE alle notwendigen Informationen zu liefern.

Für jede vom Bund mitfinanzierte Infrastruktur-Massnahme wird eine Finanzierungsvereinbarung zwischen dem zuständigen Bundesamt und dem Kanton bzw. der Transportunternehmung abgeschlossen.

#### **10.2.2 Monitoring und Controlling**

Um die Umsetzung der Agglomerationsprogramme sowie deren Wirkung über die Zeit zu verfolgen, ist ein Umsetzungsreporting und eine Wirkungskontrolle durchzuführen. Das Umsetzungsreporting wurde textlich im Kapitel «„2.2 Stand der Umsetzung der Massnahmen der zweiten Generation“» sowie in Tabellenform im Teil B diese Berichts gemacht.

Die Wirkungskontrolle stützt sich auf ein System von Indikatoren, die Auskunft über die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in den Agglomerationen geben. Es sind dies die folgenden vier Indikatoren des «Monitoring und der Wirkungskontrolle Agglomerationsprogramme» (MOCA-Indikatoren), die unter Federführung des Bundes periodisch aktualisiert werden: «Modal Split», «Unfälle», «Einwohner nach ÖV-Güteklassen» und «Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen». Im vorliegenden Agglomerationsprogramm der 3. Generation wurde für diese vier Indikatoren, ausgehend von den vom ARE für den Agglomerationsperimeter zur Verfügung gestellten aktu-



alisierten Daten, Zielsetzungen formuliert (vgl.4.8), damit in zukünftigen Agglomerationsprogrammen eine entsprechende Wirkungskontrolle durch den Bund durchgeführt werden kann.

Die vier genannten MOCA-Indikatoren werden in Zukunft in die Wirkungskontrolle miteinbezogen, indem ihre Entwicklung im Zeitverlauf beobachtet und im Agglomerationsprogramm interpretiert wird.

### 10.3 Weiteres Vorgehen

Das weitere Vorgehen stellt sich wie folgt dar:

Dezember 2016	Einreichung Agglomerationsprogramm der 3. Generation beim ARE durch das AGR
2017	Prüfung des Agglomerationsprogramms durch den Bund
2017/2018	Ausarbeitung Umsetzungsprogramm und Leistungsvereinbarung
2019 bis 2022	Umsetzung des Agglomerationsprogramms (A-Massnahmen)

Die Etappen und Fristen für die Ausarbeitung und Beurteilung der Agglomerationsprogramme sind in der nachstehenden Abbildung dargestellt.

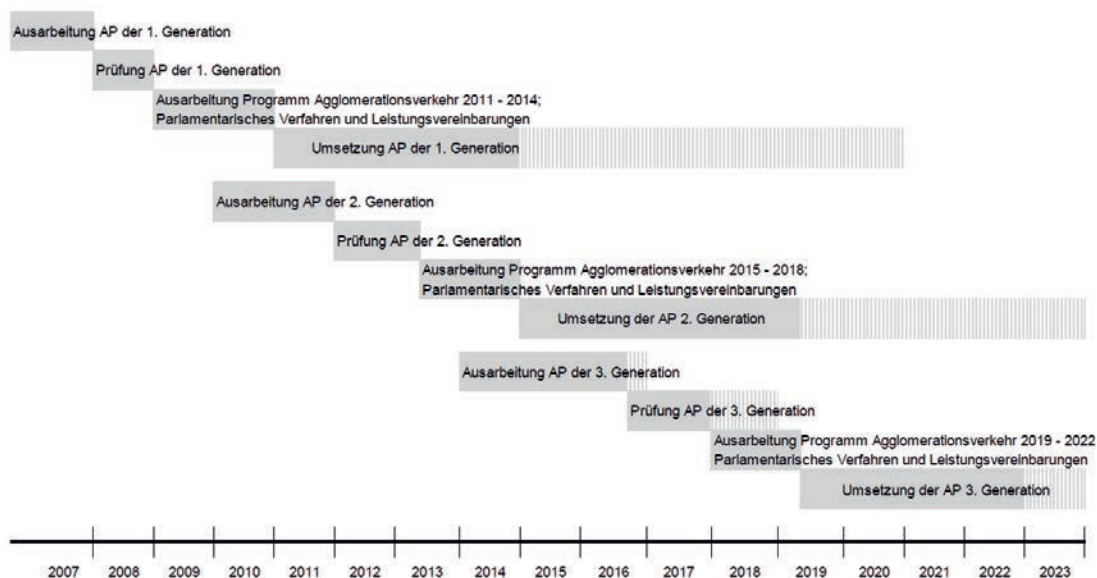


Abb. 61 Übersicht Ablauf Agglomerationsprogramme (Quelle: Weisung Bund (ARE), 2015)

## Anhang 1 Verzeichnisse

### Abkürzungsverzeichnis

AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung (Kanton Bern)
AP	Agglomerationsprogramm
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr (Kanton Bern)
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASm	Aare Seeland Mobil
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BFS	Bundesamt für Statistik
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BGF	Bruttogeschossfläche (Art. 93 BauV)
BLS	Bern-Lötschberg-Simplonbahn
B+R	Bike + Ride
BVE	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (Kanton Bern)
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
E	Einwohnerzahl
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
Fr.	Schweizer Franken
Fz.	Fahrzeuge
GIS	Geoinformationssystem
GK	Gütekategorie
GV	Güterverkehr
GVM	Gesamtverkehrsmodell
GFZO	Geschossflächenziffer oberirdisch
ha	Hektare
HVZ	Hauptverkehrszeiten
IR	InterRegio-Zug
IVS	Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz
JGK	Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion (Kanton Bern)
LKW	Lastkraftwagen
LV	Langsamverkehr
LSV	Eidgenössische Lärmschutz-Verordnung vom 15. 12.86
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NW	Netzwidestand
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park + Ride
PW	Personenwagen
RE	RegioExpress-Zug
REK	Räumliches Entwicklungskonzept
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RKK	Regionale Kulturkonferenz
RN	Raumnutzer
RVK	Regionale Verkehrskonferenz
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
Sektor 1	Urproduktion

Sektor 2	Industrie und Gewerbe
Sektor 3	Dienstleistung
SRP	Siedlungsrichtplan
TBA	Tiefbauamt
Vgl.	Vergleiche
ViV	Verkehrsintensive Vorhaben
WK	Wirkungskriterium
WUL	Wasserversorgung unteres Langetental
ZÖN	Zone für öffentliche Nutzungen

Anhang

## Literaturverzeichnis

- Agglomerationskonferenz Langenthal, 2010: Arbeitsregion Langenthal, Gemeinsame Bodenpolitik mit Mehrwertprojekt in der Agglomeration Langenthal. Schlussbericht vom 18 Februar 2010; Planteam, Sempach-Station
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE) / Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion Bern (JGK), 2012: RGSK: Synthesebericht 2012
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE), 2014: Sachplan Veloverkehr; Tiefbauamt, Bern.
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE), 2013: Investitionsrahmenkredit Strasse 2014 – 2017; Tiefbauamt, Bern.
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE), 2013: Strassennetzplan 2014 – 2029; Tiefbauamt, Bern.
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE), 2013: Angebotskonzept des Kantons Bern für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr 2014 – 2017; Amt für öffentlicher Verkehr, Bern.
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE), 2012: Sachplan Wanderroutennetz; Tiefbauamt, Bern
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE), 2012: Mobilität im Kanton Bern – Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE), 2010: Gesamtverkehrsmodell (GVM) Kanton Bern: Schlussbericht
- Beco Berner Wirtschaft und Amt für Landwirtschaft und Natur LANAT, 2010: Betriebszählung 2008. Ergebnisse für den Kanton Bern und seine Regionen; Hornung, Bern
- Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), 2009: Konzept zur Siedlungsentwicklung nach innen. Arbeitshilfe zur Erarbeitung von Agglomerationsprogrammen Verkehr und Siedlung
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE), 2008: Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern

Anhang

- Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) 2014: Grundlagendaten für die Festlegung von Zielwerten für die Indikatoren «Modal Split», «Beschäftigten / Einwohner nach ÖV-Güteklassen», «Unfälle» (MOCA-Indikatoren). Bundesdaten zur Erarbeitung von Agglomerationsprogrammen 3. Generation
- Bundesamt für Statistik (BFS) , 2012: Mobilität in der Schweiz – Ergebnisse des Mikrozensus 2010 zum Verkehrsverhalten; BFS, Neuchâtel
- Bundesamt für Statistik (BFS), 2010: Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung der Schweiz 2010-2060; Neuchâtel
- Bundesamt für Strassen (ASTRA), 2009: Bundesbeschluss über das Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und über die Freigabe der Mittel
- Ecoplan, 2010: Beschreibung der Strukturdaten. Hintergrundinformationen zu den Strukturdaten des Gesamtverkehrsmodells des Kantons Bern zu Händen der RK-Regionen
- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), 2015: Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramm der 2. Generation
- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), 2011: Raumkonzept Schweiz
- Planungsregion Nordwestschweiz, 2014: STEP Ausbauschnitt 2030 Angebotskonzept Planungsregion Nordwestschweiz
- Regierungsrat des Kantons Bern, 2014: Raumplanungsbericht 2014. Bericht des Regierungsrats an den Grossen Rat, Bern
- Regierungsrat des Kantons Bern, 2015: Richtplan 2030, Stand 2. September 2015; Amt für Gemeinden und Raumordnung JGK, Bern. [www.be.ch/richtplan](http://www.be.ch/richtplan)
- Regierungsrat des Kantons Bern, 2013: Beschluss über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperioden 2014 – 2017; Bern
- Regierungsrat des Kantons Bern, 2002: Richtplan des Kantons Bern; Amt für Gemeinden und Raumordnung JGK, Bern
- Region Oberaargau, 2015: Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau II. Bericht für die Mitwirkung, Stand 18.05.2015; ecoptima, Bern

Anhang

- Region Oberaargau, 2010 a): Regionales Landschaftsentwicklungs-konzept (R-LEK). Erläuterungsbericht mit Umsetzungsprogramm; Büro Kappeler, Bern
- Region Oberaargau, 2010 b): Region Oberaargau – Grundlagen zum RGSK Oberaargau/Agglomerationsprogramm Langenthal. Konzept Velo-verkehr – Liste der Problemstellen; Planum Biel AG, Biel/Bienne
- Region Oberaargau, 2009: Regionale räumliche Schwerpunkte Region Oberaargau. Schlussbericht; ecoptima, Bern
- Region Oberaargau, Kanton Bern, 2008: Lebensrauminventar Region Oberaargau, Inventar der geschützten, schutzwürdigen, seltenen und bedrohten Lebensräume für Tiere und Pflanzen in der Region; Planatur AG, Roggwil
- Region Oberaargau, Kanton Bern, 2004: Raumentwicklungskonzept Oberaargau 2004. Fassung vom 15. März 2006; Region Oberaargau, Lan-genthal
- Region Oberaargau, 2003: Charta Oberaargau; IKAÖ, Bern
- Stadt Langenthal, 2015: Räumliches Entwicklungskonzept Langenthal. Entwurf, Stand Juli 2015. IC Infraconsult, Bern; YellowZ, Zürich; Hoch-schule Luzern, Luzern.
- Stadt Langenthal, 2015: Siedlungsrichtplan Langenthal. Entwurf, Stand Juli 2015.
- Stadt Langenthal, 2011: Konzept öffentlicher Verkehr Langenthal 2030 (Zwischenbericht) Planungsstand. Metron, Brugg
- Stadt Langenthal, 2010: Verkehrsrichtplan Langenthal; Metron AG, Brugg
- Stadt Langenthal, 2010: ESP Bahnhof Langenthal, Richtplankonzept, 2011; YellowZ, Zürich
- Stadt Langenthal, 2010: «Porzi-Areal», Raumplanerische Rahmenbedin-gungen, Grundlagenbericht z.H. Stadtbauamt Langenthal, Entwurf vom 27. Januar 2010; Lohner + Partner, Thun
- Stadt Langenthal, 2008: Workshopverfahren Entwicklung Bahnhofgebiet Langenthal. Dokumentation Entwicklungskonzept; Lohner + Partner, Thun
- Stadt Langenthal, 1993: Kommunales Verkehrskonzept, Richtpläne und Massnahmen; Metron AG, Brugg

Anhang

**Internetseiten**

- Website Geoportal Kanton Bern: <http://www.be.ch/geoportal>
- Website JGK, kantonaler Richtplan 2030: [http://www.jgk.be.ch/jgk/de/index/raumplanung/raumplanung/kantonaler\\_richtplan.html#originRequestUrl=www.be.ch/richtplan](http://www.jgk.be.ch/jgk/de/index/raumplanung/raumplanung/kantonaler_richtplan.html#originRequestUrl=www.be.ch/richtplan), zugegriffen am 03. September 2015 um 14:30 Uhr

Anhang

## **Anhang 2    Übersichtsliste Massnahmen**



A: 2019-22; B: 2023-26; C: ab 2027 (Kosten für C nicht ausgewiesen); EL: Eigenleistungen

Code ARE	Nummer SRP	Nummer (Agglo)	Massnahme	Kosten (in Mio)	Priorität ABC	Reife-grad (1/2)	bestehende Grundlagen / Stand	Realisierung			Zustän-digkeit	in Kan-tonaler Richtpl	Finan-zierung-nachw.	noch zu erarbeitende Grundlagen
								Planung (bis)	Umsetz. (ab)	Realisierung (bis)				
			<b>Siedlung</b>	<b>2.40</b>										
0329.2.085		<b>S-1</b>	<b>Räumliche Stadtentwicklung</b>	<b>0.35</b>										
	S.1.4.2	S-1.1	Hochhausstandortgebiete: Richtlinien für die Realisierung von Hochhäusern sowie Konzept erarbeiten		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2016		2019	Stadt	nein		
	S.1.4.3	S-1.2	Gebiete für höhere Häuser: Eignungsgebiete für höhere Häuser eruieren		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal			2019	Stadt	nein		
	S.1.4.4	S-1.3	Standorte für geschlossene Bauweise prüfen und verankern		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2016		2019	Stadt	nein		
	S.1.4.5	S-1.4	Baurechtliche Rahmenbedingungen für Siedlungsentwicklung nach Innen schaffen		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal			2019	Stadt	nein		
		S-1.5	Nutzungsplanung/Ortsplanungsrevision		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2018		2019	Stadt	nein		
0329.2.092 bis .096		<b>S-2</b>	<b>Kernstadt</b>	<b>0.20</b>										
0329.2.092	S.1.3.1	S-2.1	Kernstadtgebiet, Aufwertung und Umgestaltung		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2018	2019	2022	Stadt	nein		
0329.2.093	S.1.3.2	S-2.2	Erweiterung und Verdichtung der Kernstadt		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2018	2019	2022	Stadt	nein		
0329.2.095 bis .096	S.2.2.6	S-2.3	Umstrukturierung/Verdichtung Markthallenareal		B		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2023	2023	2026	Stadt	nein		
0329.2.087 bis .090		<b>S-3</b>	<b>Subzentrum Bahnhof SBB</b>	<b>0.50</b>										
0329.2.087 bis .090	S.2.2.1	S-3.1	Umstrukturierung/Verdichtung ESP Bahnhof		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2018	2019	2022	Stadt	ja		
	S.2.2.1	S-3.2	Innere Verdichtung Reitplatz		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2018	2019	2022	Stadt	nein		
0329.2.104	S.2.2.1	S-3.3	Innere Verdichtung Hardau		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2018	2019	2022	Stadt	nein		
	S.2.2.7	S-3.4	Umstrukturierung Ammann Süd		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2018	2019	2022	Stadt	nein		
	S.2.2.2	S-3.5	Umstrukturierung Rankmatt-Südwest		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2018	2019	2022	Stadt	nein		
		S-3.6	Umstrukturierung Bäregg		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2018	2019	2022	Stadt	nein		
0329.2.101 bis .102		<b>S-4</b>	<b>Subzentrum Bahnhof Süd</b>	<b>0.25</b>										
	S.2.2.3	S-4.1	Umstrukturierung/Verdichtung/Umnutzung Industrieareal Porzi		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2018	2019	2022	Stadt	nein		
	V.2.1, V.2.3	S-4.2	Neugestaltung Bahnhofplatz (als neues Subzentrum)		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2018	2019	2022	Stadt	nein		
		<b>S-5</b>	<b>Siedlungsentwicklung in den Quartieren</b>	<b>0.20</b>										
	S.2.2.2	S-5.1	Umstrukturierung/Verdichtung/Umnutzung Rankmatte Südwest		B		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2018	2022	laufend	Stadt	nein		
	S.2.2.9	S-5.2	Umstrukturierung/Verdichtung/Umnutzung Bereich Aarwangenstrasse		B		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2018	2022	laufend	Stadt	nein		
	S.2.2.10	S-5.3	Umstrukturierung/Verdichtung/Umnutzung Bützbergstrasse West		B		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2018	2022	laufend	Stadt	nein		
	S.2.2.8	S-5.4	Umstrukturierung/Verdichtung/Umnutzung Bereich Bern-Zürichstrasse		B		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2018	2022	laufend	Stadt	nein		
	S.2.2.5	S-5.5	Verdichtung Kreuzfeld-Süd		B		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2018	2022	laufend	Stadt	nein		
	S.2.2.4	S-5.6	Verdichtung Haldeli-Schoren-Süd		B		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2018	2022	laufend	Stadt	nein		
	S.2.2.11	S-5.7	Verdichtung/Umnutzung Hardau West		B		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2018	2022	laufend	Stadt	nein		
0329.2.112 bis .113		<b>S-6</b>	<b>Verbesserung der städtebaulichen Vernetzung</b>	<b>0.30</b>										
0329.2.112	V.2.3	S-6.1	Städtebauliche Vernetzung Kernstadt - Subzentrum Bahnhof SBB		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2019	2019	2022	Stadt	nein	Gesamtkonzept	
0329.2.113	V.2.3	S-6.2	Städtebauliche Vernetzung Kernstadt - Subzentrum Bahnhof Süd		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2019	2019	2022	Stadt	nein	Gesamtkonzept	
	V.2.3	S-6.3	Städtebauliche Vernetzung Subzentrum Bahnhof SBB - Subzentrum Bahnhof Süd		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2019	2019	2022	Stadt	nein	Gesamtkonzept	
	V.2.3	S-6.4	Städtebauliche Vernetzung Subzentrum Bahnhof SBB - Stadtkreis 8		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2019	2019	2022	Stadt	nein	Gesamtkonzept	
	V.2.4	S-6.5	Städtebauliche Vernetzung Subzentrum Bahnhof SBB - Stadtkreis 7		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2019	2019	2022	Stadt	nein	Gesamtkonzept	
		<b>S-7</b>	<b>Erhöhung der Siedlungsqualität</b>	<b>0.10</b>										
	S.1.4.1 - 1.4.3	S-7.1	Aufwertung der öffentlichen Stadträume		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2019	2019	2022	Stadt	nein		
	S.1.3.4	S-7.2	Bauliche und soziokulturelle Aufwertung der Quartierzentren		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2019	2019	2022	Stadt	nein		
	S.5.2.1 - 5.2.4	S-7.3	Wohnraumangebote für selbstständiges Wohnen im Alter		B		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2023	2023	2026	Stadt	nein		
		<b>S-8</b>	<b>Erweiterungsgebiete für Wohnen und Arbeiten</b>	<b>0.25</b>										
	S.1.5.2	S-8.1	Dennli-West (Wohnen)		C		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	ab 2025	2027		Stadt	nein		
	S.1.5.3	S-8.2	Franzwide (Wohnen)		C		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	ab 2025	2027		Stadt	nein		
	S.1.5.4	S-8.3	Neuhof (Wohnen)		C		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	ab 2025	2027		Stadt	nein		
	S.1.5.1	S-8.4	Allmend (Wohnen)		C		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	ab 2025	2027		Stadt	nein		
	S.1.5.5	S-8.5	Dennli-Ost (Arbeiten)		B		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2023	2023	2026	Stadt	nein		
	S.6.2.1	S-8.6	Wolfhusenfeld (Arbeiten; Gemeinde Thunstetten)		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2019	2019	2022	Stadt	nein		
	S.6.2.2	S-8.7	Steinacker (Arbeiten; Gemeinde Roggwil)		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2019	2019	2022	Stadt	nein		
		S-8.8	Oberhard (Arbeiten)		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2019	2019	2022	Stadt	nein		
		<b>S-9</b>	<b>Aktive Bodenpolitik</b>	<b>0.25</b>										
	S.1.2.2	S-9.1	Immobilien- und Liegenschaftsstrategie entwickeln		A			2019	laufend		Stadt	nein		
	S.1.2.3	S-9.2	Mehrwertabgabe (zusätzlich RPG Vorgaben)		A			2019	laufend		Stadt	nein		
		S-9.3	System der Arbeitszonenbewirtschaftung einführen		A			2019	laufend		Stadt	nein		

**A-Massnahmen**

A	Kosten Total	Anteil Bund	Anteil Kanton	Anteil Stadt	Anteil Weitere
<b>A</b>	<b>2.10</b>	<b>0.0</b>	<b>0.11</b>	<b>1.34</b>	<b>0.65</b>
<b>A</b>	<b>0.35</b>			0.35	
<b>A</b>	<b>0.20</b>			0.2	
<b>A</b>	<b>0.50</b>		0.05	0.15	0.3
<b>A</b>	<b>0.25</b>			0.05	0.2
<b>A</b>	<b>0.30</b>		0.06	0.21	0.03
<b>A</b>	<b>0.10</b>			0.08	0.02
<b>A</b>	<b>0.15</b>			0.05	0.1
<b>A</b>	<b>0.25</b>			0.25	

Anhang

Code ARE	Nummer SRP	Nummer (Agglo)	Massnahme	Kosten (in Mio)	Priorität ABC	Reife-grad (1/2)	bestehende Grundlagen / Stand	Realisierung			Zustän-digkeit	in Kan-tonaler Richtpl	Finanz-ierung-nachw.	noch zu erarbeitende Grundlagen
								Planung (bis)	Umsetz. (ab)	Realisier-ung (bis)				
<b>Landschaft</b>				<b>0.2</b>										
<b>L-1 Stadtnatur und Gewässer</b>				<b>0.1</b>										
0329.2.118	L.3.3 - 3.4	L-1.1	Planerische Sicherung und Aufwertung der äusseren Landschaften		A		Region Oberaargau, 2010: Regionales Landschaftsentwicklungskonzept (R-LEK).	2018	2019	2022	Stadt	nein		
0329.2.118	L.2.5	L-1.2	Planerische Sicherung und Aufwertung der inneren Landschaften		A		Region Oberaargau, 2010: Regionales Landschaftsentwicklungskonzept (R-LEK).	2018	2019	2022	Stadt	nein		
	L.1.1 - 1.5	L-1.3	Entwicklungskonzept für Gewässer (inkl. Potential Bachöffnungen)		A		Region Oberaargau, 2010: Regionales Landschaftsentwicklungskonzept (R-LEK).	2018	2019	2022	Stadt	nein		
<b>L-2 Stadtlandschaft und Siedlungsökologie</b>				<b>0.05</b>										
	L.2.1 - 2.3	L-2.1	Lebensraumvernetzung und Grünkorridore sichern		A		Region Oberaargau, 2010: Regionales Landschaftsentwicklungskonzept (R-LEK).	2019	2019	2022	Stadt	nein		
	L.2.4	L-2.2	Siedlungsdurchgrünung erhalten und weiterentwickeln		A		Region Oberaargau, 2010: Regionales Landschaftsentwicklungskonzept (R-LEK).	2019	2019	2022	Stadt	nein		
	L.2.6	L-2.3	Ruderalflächen erhalten		A		Region Oberaargau, 2010: Regionales Landschaftsentwicklungskonzept (R-LEK).	2019	2019	2022	Stadt	nein		
<b>L-3 Übergangsbereiche</b>				<b>0.05</b>										
	L.3.1	L-3.1	Festlegung Siedlungsränder, definitive und dynamische		A		Region Oberaargau, 2010: Regionales Landschaftsentwicklungskonzept (R-LEK).	2019	2019	2022	Stadt	nein		
	L.3.2	L-3.2	Waldrandkonzept erstellen		A		Region Oberaargau, 2010: Regionales Landschaftsentwicklungskonzept (R-LEK).	2019	2019	2022	Stadt	nein		

A	Kosten Total	Anteil Bund	Anteil Kanton	Anteil Stadt	Anteil Weitere
<b>A</b>	<b>0.2</b>	<b>0.01</b>	<b>0.06</b>	<b>0.14</b>	<b>0.0</b>
	<b>0.1</b>		0.04	0.06	
A					
A					
A					
	<b>0.05</b>	0.01	0.015	0.025	0.01
A					
A					
A					
	<b>0.05</b>			0.05	
A					
A					

A: 2019-22; B: 2023-26; C: ab 2027 (Kosten für C nicht ausgewiesen); EL: Eigenleistungen

Code ARE	Nummer SRP	Nummer (Agglo)	Massnahme	Kosten (in Mio)	Priorität ABC	Reife-grad (1/2)	bestehende Grundlagen / Stand	Realisierung			Zustän-digkeit	in Kan-tonaler Richtpl	Finanz-ierung-nachw.	noch zu erarbeitende Grundlagen
								Planung (bis)	Umsetz. (ab)	Betrieb (ab)				
<b>Verkehr</b>				<b>55.4</b>										
<b>ÖV-Str 1 Öffentlicher Verkehr - Strassengebundener ÖV</b>				<b>6.4</b>										
	ÖV-Str 1.1		Aarwangenstrasse: Priorisierung Bus	4.0	B	2	REK Stadt Langenthal	2024	2026	2027	Kanton	nein		
	ÖV-Str 1.2		ÖV-Erschliessung Oberhard	1.2	B		RGSK OA	2016	2023	2024	Stadt			
	ÖV-Str. 1.3		Bushaltestelle Wiesenstrasse: Verlegung	1.2	B		Langfristiges ÖV-Konzept, RVK	2018	2025	2026	Stadt			
<b>ÖV-W 1 Öffentlicher Verkehr - Weitere</b>				<b>0.1</b>										
0329.2.015/016	ÖV-W 1.1		Langfristiges ÖV-Konzept Langenthal	0.1	EL	2		2016	2017	laufend	Region, RVK			
<b>MIV Motorisierter Individualverkehr</b>				<b>33.3</b>										
	MIV-O 1.1		Sanierung Knoten: Bützberg-/ Eisenbahnstrasse, Bützberg-/ Ringsrasse	6.9	A	2	REK Stadt Langenthal, Machbarkeitsstudie	2018	2021	2022	Kanton	nein		
	MIV-O 1.2		Entlastung Stadtzentrum: Verkehrsführung MIV via Spitalgasse - Farbgrasse - Lotzwilstrasse - Thunstettenstrasse, integrale Umgestaltung mit Massnahmen für Fuss- und Veloverkehr	3.8	A	2	REK Stadt Langenthal	2018	2019	2023	Stadt	nein		
	MIV-O 1.3		Entlastung Stadtzentrum: Aufwertung der Hasenmattstrasse zur Hauptachse, insb. auch für Schwerverkehr (inkl. LV-Querungssicherung)	3.0	A	2	REK Stadt Langenthal	2018	2022	2024	Stadt	nein		
	MIV-O 1.4.1		Erhöhung MIV-Netzwerkstand (NW) Stadtzentrum: Bützbergstrasse - Bahnhofstr. - St. Urbanstrasse (Ringstr. - Spitalplatz)	3.2	EL	2	REK Stadt Langenthal	2017	2018	2019	Stadt	nein		
	MIV-O 1.4.2		Erhöhung MIV-Netzwerkstand (NW) Stadtzentrum: Aarwangenstrasse (Bahnhofstr. - Waldhofstr.)	1.6	EL	2	REK Stadt Langenthal	2016	2017	2018	Stadt	nein		
	MIV-O 1.4.3		Erhöhung MIV-Netzwerkstand (NW) Stadtzentrum: Durchfahrtsverbot Stadtzentrum für LKW (nur Anlieferung)	0.1	EL	2	REK Stadt Langenthal	2021	2022	2023	Stadt	nein		
	MIV-O 1.5.1		Erhöhung MIV-Netzwerkstand (NW) zu den Subzentren: Zieglerstrasse und Jurastrasse (Zielgerstrasse - Bahnhofplatz)	1.3	A	2	REK Stadt Langenthal	2018	2020	2021	Stadt	nein		
	MIV-O 1.5.2		Erhöhung MIV-Netzwerkstand (NW) zu den Subzentren: Eisenbahnstrasse (Bützbergstrasse - Bahnhofplatz)	1.9	A	2	REK Stadt Langenthal	2017	2019	2020	Stadt	nein		
	MIV-O 1.5.3		Erhöhung MIV-Netzwerkstand (NW) zu den Subzentren: Eisenbahnstrasse (Bützbergstrasse - Thunstettenstrasse)	1.0	A	2	REK Stadt Langenthal	2017	2022	2023	Stadt	nein		
	MIV-O 1.5.4		Erhöhung MIV-Netzwerkstand (NW) zu den Subzentren: Mittelstrasse	2.7	B	2	REK Stadt Langenthal	2018	2026	2028	Stadt	nein		
	MIV-O 1.5.5		Erhöhung MIV-Netzwerkstand (NW) zu den Subzentren: Lotzwilstrasse (Thunstettenstrasse - Ringstrasse)	3.8	A	2	REK Stadt Langenthal	2017	2020	2021	Stadt	nein		
	MIV-O 1.6		Erhöhung MIV-Netzwerkstand (NW) im Stadtzentrum und in den Quartieren: Einführung von Tempo30km/h-Zonen in den Quartieren sowie von Begegnungszonen in den Bereichen Stadtzentrum, Bahnhof und Bahnhof Langenthal Süd	3.0	A	2	REK Stadt Langenthal	2017	2019	2020	Stadt	nein		
	MIV-S 1.1		Umgestaltung Knoten Hambüelstrasse	1.0	C	1	REK Stadt Langenthal	2025	2027	2028	Kanton	nein		

A-Massnahmen

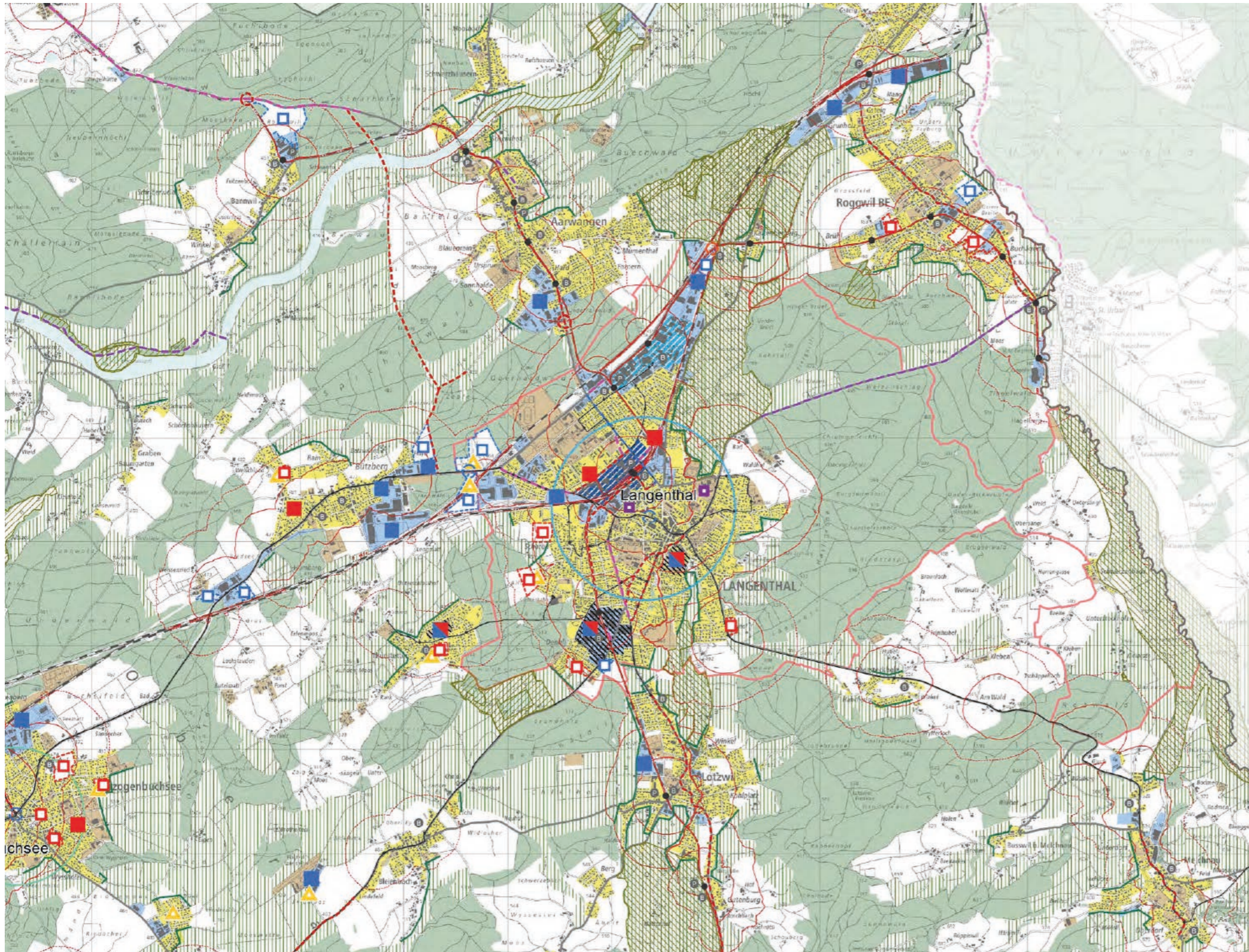
A	Kosten Total	Anteil Bund (*)	Anteil Kanton (**)	Anteil Stadt (***)	Anteil Private
	<b>38.9</b>	<b>13.5</b>	<b>15.1</b>	<b>10.3</b>	
	<b>24.7</b>	<b>8.6</b>	<b>8.5</b>	<b>7.5</b>	
A	6.9	2.4	4.5	0.0	
A	3.8	1.3	0.9	1.6	
A	3.0	1.1	0.7	1.3	
A	1.3	0.5	0.3	0.5	
A	1.9	0.7	0.4	0.8	
A	1.0	0.4	0.2	0.4	
A	3.8	1.3	0.9	1.6	
A	3.0	1.1	0.7	1.3	

Anhang

Code ARE	Nummer SRP	Nummer (Agglo)	Massnahme	Kosten (in Mio)	Priorität ABC	Reifegrad (1/2)	bestehende Grundlagen / Stand	Realisierung			Zuständigkeit	in Kantonalen Richtpl	Finanzierungsnachw.	noch zu erarbeitende Grundlagen	A	Kosten Total	Anteil Bund (*)	Anteil Kanton (**)	Anteil Stadt (***)	Anteil Private
								Planung (bis)	Umsetz. (ab)	Betrieb (ab)										
		<b>LV</b>	<b>Langsamverkehr</b>	<b>12.3</b>											<b>10.9</b>	<b>3.8</b>	<b>4.7</b>	<b>2.4</b>		
		LV-N 1.1	Zufahrt Bahnhof Nord: Schliessung Netzlücke Velo Bäreggstrasse - Hasenmattstrasse - Bahnhofplatz Nord	0.3	A	2	REK Stadt Langenthal, Sachplan Velo	2017	2019	2020	Stadt	nein			A	0.3	0.1	0.1	0.1	
0329.2.047		LV-N 1.2	Zufahrt Bahnhof Ost: Neue Verbindung LV Karbidweg - Vord. Hardastrasse parallel zu SBB-Trasse	2.7	A	2	REK Stadt Langenthal, Sachplan Velo	2019	2022	2023	Stadt	nein			A	2.7	0.9	1.1	0.7	
		LV-N 1.3	Bern-Zürich-Strasse / Chasseralstrasse: Verbindung als Fuss- und Radweg	0.1	C	2	REK Stadt Langenthal	2026	2028	2030	Stadt	nein								
		LV-N 1.4	Aufwertung Verbindung Dorfgasse - Zelgligasse - Klusstrasse - Bützbergstrasse - Weststrasse für den Fuss- und Veloverkehr (Schulweg)	0.5	C	2	REK Stadt Langenthal	2026	2028	2030	Stadt	nein								
		LV-N 1.5	Aufrechterhaltung LV-Verbindung Spitalareal - Mühle	0.1	EL	2	REK Stadt Langenthal	2017	2017	2018	Stadt	nein								
0329.2.056/058		LV-N 1.6	Sanierung Ringstrasse - Schorenstrasse bis Knoten Bleienbachstrasse	4.0	A	2		2020	2022	2023	Kanton	nein			A	4.0	1.4	2.6	0.0	
		LV-N 1.7	Passage Coop (Jurastrasse - Spitalplatz) öffnen für den Veloverkehr	0.2	C	2	REK Stadt Langenthal, Sachplan Velo	2027	2028	2030	Stadt	nein								
0329.2.046		LV-N 1.8	Neuer Fuss- und Veloweg Bleienbachstrasse - Dennliweg, entlang BLS-Trasse	0.2	A	2	REK Stadt Langenthal, Sachplan Velo		2019	2020	Stadt	nein			A	0.2	0.1	0.1	0.1	
		LV-N 1.9	Verlängerung Radstreifen Kreisel Hard bis Bahnübergang asm	0.5	B	2	REK Stadt Langenthal	2022	2023	2023	Kanton	nein								
0329.2.038		LV-N 1.10	Sanierung Bützbergstrasse: Umgestaltung zugunsten Langsamverkehr, mit Variante entlang Klusstrasse als städtische Ergänzungsmassnahme (Wegweisung)	3.7	A	2	REK Stadt Langenthal	2018	2020	2021	Kanton	nein			A	3.7	1.3	0.8	1.6	
0329.2.050		LV-N 1.11	Radweg Moos St. Urbanstrasse (Teilabschnitt Radstreifen Schiessanlage - St. Urban)	3.6	A	2	Sachplan Velo		2021	2022	Kanton	nein			A	3.6	1.3	2.3	0.0	
		<b>NM</b>	<b>Nachfrageorientierte Massnahmen</b>	<b>3.4</b>											<b>3.3</b>	<b>1.1</b>	<b>1.9</b>	<b>0.4</b>		
		NM-VM 1.1	Verkehrsmanagement Dreilinden	2.8	A	2	OIK	2019	2022	2023	Kanton	nein			A	2.8	1.0	1.8	0.0	
		NM-W 1.1	Mobilitätsmanagement	0.2	A	2	REK Stadt Langenthal	2017	2019	2019	Stadt	nein			A	0.2	0.0	0.0	0.2	
0329.2.062		NM-W 1.2	Signaletik	0.2	A	2		2018	2019	2020	Stadt	nein			A	0.2	0.1	0.05	0.1	
0329.2.079		NM-W 1.3	Eiterberatung zur Verminderung privater MIV-Schülertransporte	0.1	A	2		2017	2019	2019	Stadt				A	0.1	0.0	0.0	0.1	
		NM-PP 1.1	Parkierungs-Konzept	0.1	B	2		2018	2023	2025	Stadt									

(\*) Vorbehalt: Die letztendliche Festlegung der Bundesbeiträge erfolgt im Rahmen der AP-Prüfung (30-50% Wirkung -> Annahme 35%) mit Bezug auf die vorhandenen Mittel und dem Vergleich anderer Agglomerationsprogramme (Benchmarks)  
 Bei Kantonsmassnahmen übernimmt der Kanton alle Restkosten.  
 Bei Massnahmen, die vom Bund Beiträge erhalten, trägt der Kanton 35% der verbleibenden Kosten, der Rest die Stadt.  
 Bei LV-Massnahmen der Gemeinde, die im Sachplan Verkehr Velo verzeichnet sind, übernimmt der Kanton 40% der Restkosten, die Stadt 60% der Restkosten.

Anhang 3 Übersichtskarte RGSK II Region Oberaargau



<b>Perimeter</b>	
	Perimeter RGSK Oberaargau
	Perimeter Agglomeration Langenthal
<b>Zentralität</b>	
	Regionales Zentrum von kantonaler Bedeutung
	Zentrum 4. Stufe
<b>Wohnen</b>	
	Regionaler Wohnschwerpunkt (> 1ha)
<b>Arbeiten</b>	
	Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten
	Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Dienstleistungen
	Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Strategische Arbeitszone
	Regionale Arbeitsschwerpunkt (> 1ha)
	VIV-Standorte (verkehrsintensive Standorte)
<b>Siedlung</b>	
	Rechtsgültige Bauzonen Wohnen/gemischt
	Rechtsgültige Bauzonen Arbeiten
	Besondere Zonen (inkl. Weiden-, Bestandes- und Dauerholzluzerne gemäss LUP-Kriterien Dorn)
	Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen
	Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten
	Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet
	Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung
<b>Natur, Landschaft und Erholung</b>	
	Wald
	Gewässer
	Vorranggebiet Natur und Landschaft* (Landschaftsschutzgebiet)
	Perimeter Schutzgebiete
	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung
<b>Öffentlicher Verkehr</b>	
	Bahnlinie mit Haltestelle
	Bußlinie mit Haltestelle
	ÖV: Erschliessungskategorie A-D gemäss kantonalem Richtplan
	ÖV: Erschliessungskategorie E-F gemäss kantonalem Richtplan
	Gebiet mit Verbesserung der ÖV-Erschliessungsgüte
	Schwachstelle strossengebundener ÖV (Busverkehr)
<b>Strassen</b>	
	Nationalstrasse, Anschluss
	Kantonstrasse A - C
	Wichtige Gemeindestrasse
	Massnahme
	Strassenabschnitt mit Handlungsbedarf
<b>Langsamverkehr</b>	
	Massnahme Veloverkehr
	Abschnitt mit Handlungsbedarf
<b>Kombinierte Mobilität</b>	
	Park and Ride - Anlage (bestehend / neu)
	Bike and Ride - Anlage (bestehend / neu)

Ausschnitt aus der Übersichtskarte RGSK Oberaargau der 2. Generation

## Teil B: Umsetzungsreporting

### A2 - INFRASTRUKTURELLE A-MASSNAHMEN (A-LISTE) DER 2. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 2. Generation, Kapitel 3.3

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)	Massnahme	Investitionskosten						Umsetzungsreporting					
					Angaben Einreichung Agglomeration		Überprüfung Bund und Leistungsvereinbarung		Aktueller Stand		Leistungsvereinbarung					
					Kosten Investitionen	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Priorität ABC	Aktuellste Kostenschätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kostenschätzung (JJJJ)		Kosten (2005 exkl. MWSt)	Baubeginn/Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungsstand	Begründung
K	0329 Langenthal	0329.2.022	V-OV 4.1	Gestaltung Bahnhofplatz Süd (ESP): Nutzungskonzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung	2.00	A	1.65	A	2.00	2011	0.58	2019	2021	keine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Projektierungsbeginn 2016
K	0329 Langenthal	0329.2.023	V-OV 4.2	Gestaltung Bahnhofplatz Nord (ESP): Nutzungskonzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung	1.80	A	1.48	A	1.80	2011	0.52	2019	2021	keine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Projektierungsbeginn 2016
K	0329 Langenthal	0329.2.028	V-LV 1.1	Erweiterung der Personenunterführung zur Bahnhofspassage (Ausgestaltung als velogängige Stadtverbindung, Verbindung neue BfH-Plätze)	32.00	A	26.55	A	32.00	2011	9.29	2020	2022	keine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Projektierungsbeginn 2016
K	0329 Langenthal	0329.2.069	V-KM 2.1.1	B+R-Anlagen im Bahnhofgebiet (ESP): Velostation, Bahnhofplatz Nord	2.30	A	1.89	A	2.30	2011	0.66	2019	2021	keine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Projektierungsbeginn 2016
K	0329 Langenthal	0329.2.070	V-KM 2.1.2	B+R-Anlagen im Bahnhofgebiet (ESP): Velostation, Bahnhofplatz Süd	1.70	A	1.40	A	1.70	2011	0.49	2019	2021	keine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Projektierungsbeginn 2016
K	0329 Langenthal	0329.2.119	LV A-Liste				0.99	A	0.99	2005	0.35	2016	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Projektierungsbeginn 2015

### Ae2 - A-EIGENLEISTUNGEN DER 2. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 2. Generation, Kapitel 3.2

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)	Massnahme	Investitionskosten						Umsetzungsreporting					
					Angaben Einreichung Agglomeration		Überprüfung Bund und Leistungsvereinbarung		Aktueller Stand		Baubeginn/Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungsstand	Begründung	Bemerkungen (optional) - (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	Weiterentwicklung/ Konkretisierung
					Kosten Investitionen	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Priorität ABC	Aktuellste Kostenschätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kostenschätzung (JJJJ)						
K	0329 Langenthal	0329.2.008	V-MIV 2.5	Ringstrasse/Thunstrasse	0.90	A	0.74	Ae	0.5	2012	2015	2015		im SOLL	Leichte planerische Änderung der Massnahme	Umgesetzt
K	0329 Langenthal	0329.2.019	V-OV 3.1	Anordnung Bushaltestellen Bahnhofplatz Süd (ESP)	0.20	A	0.16	Ae	0.2	2011	2015	2017		im SOLL	Leichte planerische Änderung der Massnahme	Grundlage für Projektierung
K	0329 Langenthal	0329.2.042	V-LV 2.10.1	Massnahmen zur siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs in Sammel- und Erschliessungstrassen	1.00	A	0.82	Ae	1.00	2011	2015	ab 2017		im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	verschiedene Vorhaben / Projekte
K	0329 Langenthal	0329.2.064	V-LV 6.1	Senkung Geschwindigkeitsniveau / Unterbindung Durchgangsverkehr: Eisenbahnstrasse	0.50	A	0.41	Ae	0.50	2011	2019	2020		im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Vorprojektierung vorgesehen 2017
K	0329 Langenthal	0329.2.067	V-KM 1.1	P+R Bahnhof Langenthal (ESP)	6.00	A	4.94	Ae	4.00	2015	2019	2021		im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Wettbewerb in Erarbeitung

**Av2/Bv2 - NICHT DURCH DEN INFRASTRUKTURFONDS MITFINANZIERBARE MASSNAHMEN - VERKEHR DER 2. GENERATION**  
vgl. Leistungsvereinbarung 2. Generation, Kapitel 3.1

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)	Massnahme	Investitionskosten				Umsetzungsreporting									
					Kosten Investitionen	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Zeithorizont (Beginn der Umsetzung)	Angaben Einreichung Agglomeration	Überprüfung Bund und Leistungsvereinbarung	Aktueller Stand		Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungsstand	Begründung	Bemerkungen (optional) - (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	Weiterentwicklung/ Konkretisierung
											Aktuellste Kostenschätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kostenschätzung (JJJJ)						
K	0329 Langenthal	0329.2.015	V-ÖV 2.1	Erschliessung Gebiet Industrie Nord und Hopferendfeld	k.A.	B	0.00	Bv			0.00	2016	2019	2023	im SOLL	Leichte planerische Änderung der Massnahme	verwaltungsseitige Bearbeitung	
K	0329 Langenthal	0329.2.016	V-ÖV 2.2	Lösung für die Erschliessung des Gebiets Schoren	k.A.	B	0.00	Bv			0.00	2016	2019	2023	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	verwaltungsseitige Bearbeitung	
K	0329 Langenthal	0329.2.075	V-NM 1.1	Angleichung der Tarifmodelle privater und öffentlicher Parkierungsanlagen	k.A.	B	0.00	Bv			0.00	2016	2019	2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	verwaltungsseitige Bearbeitung	
K	0329 Langenthal	0329.2.077	V-NM 2.1	Beratung der Angestellten der Stadtverwaltung/Schaffung von Anreizen zur Förderung des Langsamverkehrs und des ÖV für den Arbeitsweg (z.B. Job Ticket)	k.A.	A	0.00	Av			0.00	2016	2015	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	verwaltungsseitige Bearbeitung	
K	0329 Langenthal	0329.2.078	V-NM 2.2	Beratung von Firmen und Privaten	k.A.	B	0.00	Bv			0.00	2016	2018	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	verwaltungsseitige Bearbeitung	
K	0329 Langenthal	0329.2.079	V-NM 2.3	Information von Eltern bezüglich Schülertransporte mit Privatautos	k.A.	B	0.00	Bv			0.00	2016	2018	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	verwaltungsseitige Bearbeitung	NM-W 1.3
K	0329 Langenthal	0329.2.080	V-NM 2.4	Mobilitätsveranstaltungen zur Sensibilisierung der Bevölkerung	k.A.	A	0.00	Av			0.00	2016	2013	2015	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	verwaltungsseitige Bearbeitung	
K	0329 Langenthal	0329.2.081	V-NM 2.5	Seniorenmobilität, Beratung	k.A.	A	0.00	Av			0.00	2016	2013	2015	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	verwaltungsseitige Bearbeitung	

**As2/Bs2 - NICHT DURCH DEN INFRASTRUKTURFONDS MITFINANZIERBARE MASSNAHMEN - SIEDLUNG DER 2. GENERATION**  
vgl. Leistungsvereinbarung 2. Generation, Kapitel 3.1

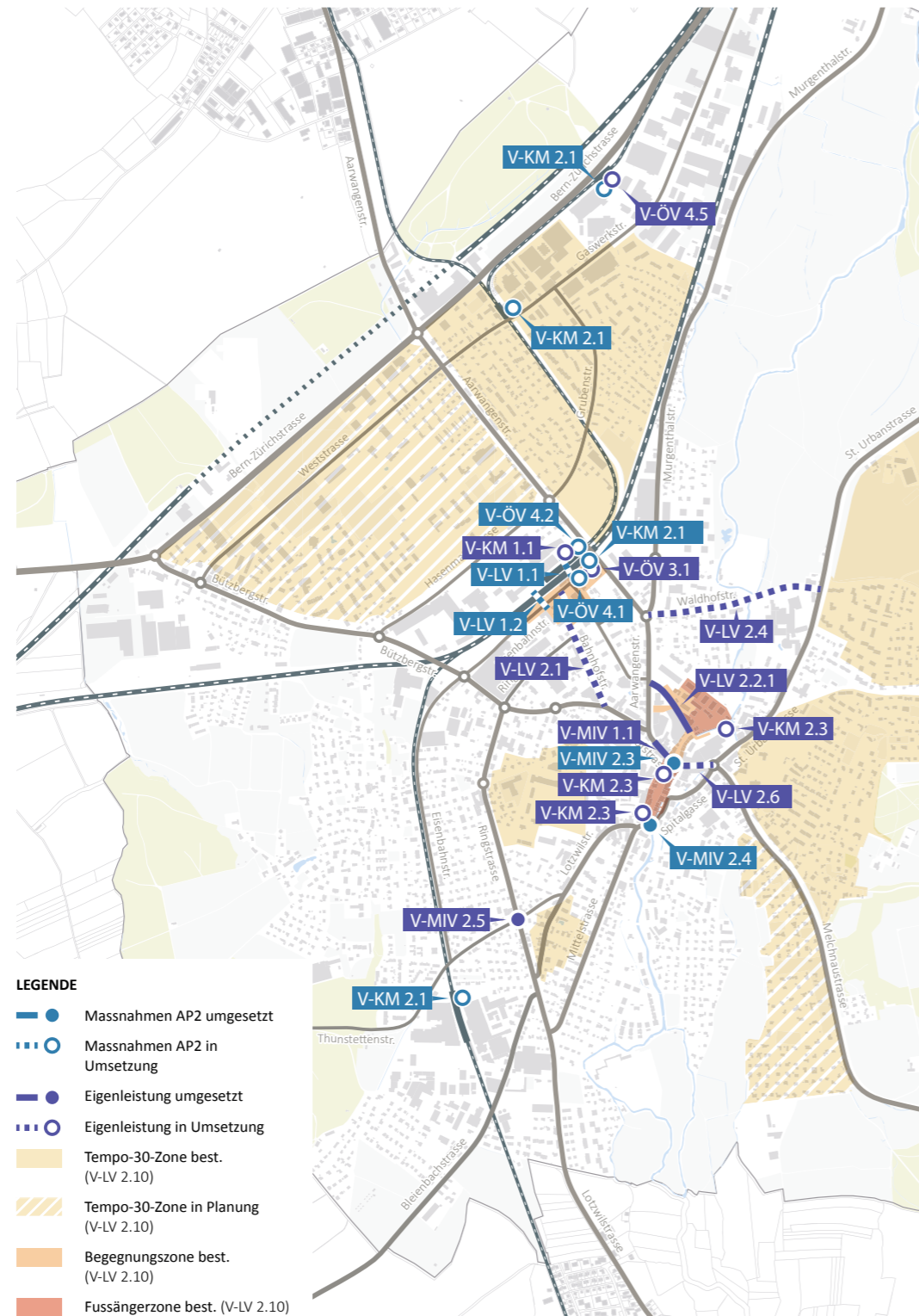
Ecoptima?

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

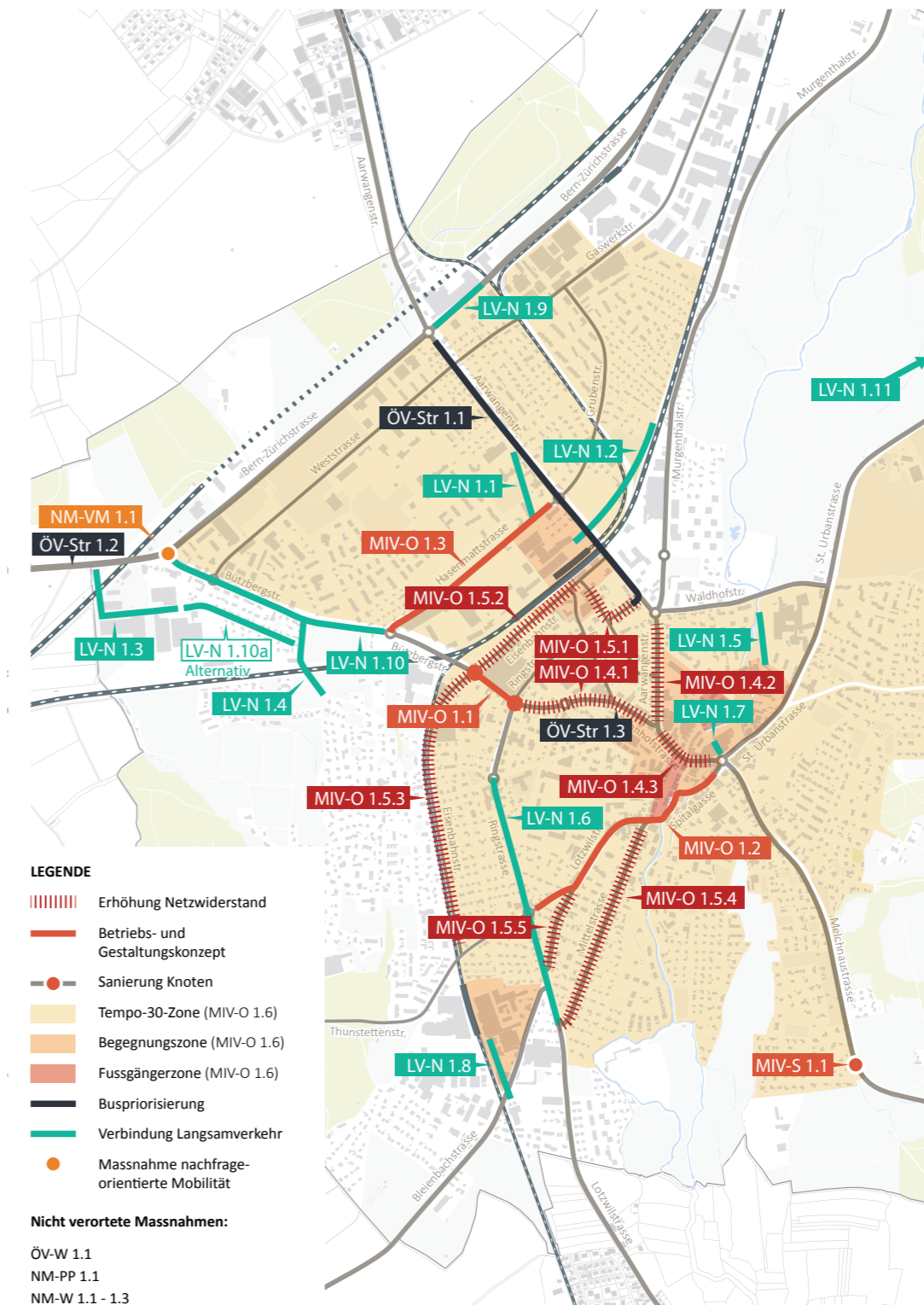
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)	Massnahme	Zeithorizont (laut Leistungsvereinbarung)	Umsetzungsreporting				
						Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Umsetzungsstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	Massnahme - Nr. (Agglo) (3.G.)
K	0329 Langenthal	0329.2.085	S-1.1	Siedlungsrichtplankonzept und Siedlungsrichtplan erarbeiten	A	2015	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Koordination mit kantonalem Richtplan	
K	0329 Langenthal	0329.2.087	S-2.1	Gestaltung Bahnhofplatz Süd: Städtebauliches Konzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung	A	2019	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Wettbewerb abgeschlossen	S-3.1
K	0329 Langenthal	0329.2.088	S-2.2	Gestaltung Bahnhofplatz Nord: Städtebauliches Konzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung	A	2019	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Wettbewerb abgeschlossen	S-3.1
K	0329 Langenthal	0329.2.089	S-2.3.1	Städtebauliche Anbindungen Stadtteile / Öffentlicher Raum (inkl. Zufahrten Nord)	A	2019	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Wettbewerb abgeschlossen	S-3.1
K	0329 Langenthal	0329.2.090	S-2.3.2	Städtebauliche Anbindungen Stadtteile / Öffentlicher Raum (inkl. Zufahrten Nord)	B	2022	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Wettbewerb abgeschlossen	S-3.1
K	0329 Langenthal	0329.2.092	S-3.1	Aufwertung der öffentlichen Räume (Marktgasse)	A	2015	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		S-2.1
K	0329 Langenthal	0329.2.093	S-3.2	Strukturgerechte Umgestaltung, Verdichtung und Umnutzung	B	ab 2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		S-2.2
K	0329 Langenthal	0329.2.095	S-4.1	Städtebauliche Klärung der Kernstadtgrenze zum Markthallenplatz	A	2015	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		S-2.3
K	0329 Langenthal	0329.2.096	S-4.2	Erarbeitung Richtplan basierend auf neuem Nutzungskonzept	A	2015	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		S-2.3
K	0329 Langenthal	0329.2.101	S-5.1	Erlässung basierend auf bestehenden raumplanerischen Rahmenbedingungen	A	2018	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Verzögerung Kaufverhandlungen	S-4
K	0329 Langenthal	0329.2.102	S-5.2	Städtebauliche Aufwertung Bereich Bhf Langenthal Süd (Neues Quartierzentrum)	B	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Verzögerung Kaufverhandlungen	S-4
K	0329 Langenthal	0329.2.104	S-6.1	Nutzungsplanung / ÜO (basierend Überbauungskonzept, verdichtete Bauweise)	B	2023	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Erschliessungsmassnahme zum Bahnhof abwarten	S-3.3
K	0329 Langenthal	0329.2.112	S-8.1	Städtebauliche Vernetzung Langenthal Zentrum – Langenthal Nord	B	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		S-6.1
K	0329 Langenthal	0329.2.113	S-8.2	Städtebauliche Vernetzung Langenthal Zentrum – Langenthal Süd	B	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		S-6.2
K	0329 Langenthal	0329.2.115	S-9.1	Umsetzung 1. Projekt zwischen Langenthal und Thunstetten-Bützberg	A	2018	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		
K	0329 Langenthal	0329.2.116	S-9.2	Umsetzung in Region	B	2019	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Leichte planerische Änderung der Massnahme		
K	0329 Langenthal	0329.2.118	L-1.1	Planerische Sicherung und Aufwertung der inneren und äusseren Landschaften	B	2017	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		L-1.1, L-1.2



Vergleich Verkermassnahmen AP 2. Generation und AP 3. Generation



Stand der Umsetzung der Verkehrsmassnahmen AP 2. Generation



Übersicht Verkehrsmassnahmen AP 3. Generation