

Agglomerationsprogramm Langenthal



Agglomerationsprogramm der 2. Generation

Schlussbericht

21. November 2011

Auftraggeber

Gemeinderat Langenthal, vertreten durch das Stadtbauamt: Urs Affolter, Stadtbaumeister

Gesamtprojektleitung

Dr. Markus Zahnd, Urbanis GmbH, Projektleiter

Franz-Josef Felder, Fachbereichsleiter Planung/Umwelt/Energie, Stadtbauamt Langenthal

Manuel Flückiger, Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Abteilung Kantonsplanung

Walter Brodbeck, Kantonales Tiefbauamt (TBA), Oberingenieurkreis IV

Roger Schibler, Kantonales Tiefbauamt (TBA), Oberingenieurkreis IV

Bruno Meier, Amt für öffentlichen Verkehr (AöV)

Projektteam

Marco Rupp, ecoptima

Mikael Garn, ecoptima

Ruedi Hartmann, BHP Raumplan

Bernhard Gerber, BHP Raumplan

Matthias Wehrlin, Atelier Wehrlin

Simon Vogt, Metron

Maresa Schumacher, YellowZ

Impressum

Empfohlene Zitierweise

Autoren: ecoptima ag, BHP Raumplan AG, Atelier Wehrlin, YellowZ, Metron

Titel: Agglomerationsprogramm Langenthal

Untertitel: Agglomerationsprogramm der 2. Generation, Schlussbericht

Auftraggeber: Gemeinderat der Stadt Langenthal, vertreten durch das Stadtbauamt: Urs Affolter, Stadtbaumeister

Ort: Langenthal

Jahr: 2011

Bezug: Stadtbauamt Langenthal, Jurastrasse 22, 4900 Langenthal

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	3
Vorwort zur Agglomeration Langenthal.....	10
1 Einleitung.....	14
1.1 Ausgangslage	14
1.2 Zielsetzung.....	15
1.3 Vorgehensweise	15
1.4 Grundanforderungen und Inhalte.....	16
2 Perimeter	17
2.1 Definition nach BFS	17
3 Bisherige Entwicklung, Ist-Zustand und Trends 2030	19
3.1 Städtebau und Landschaft	19
3.2 Einwohner und Arbeitsplätze	28
3.3 Bauzonenreserven.....	31
3.4 Verkehr	37
3.5 Natur und Umwelt	49
4 Entwicklungsvorstellungen und Zukunftsbild	52
4.1 Entwicklungsvorstellungen.....	52
4.2 Siedlungspotenziale.....	53
4.3 Schlüsselprojekte der Stadt Langenthal	55
4.4 Räumliches Zukunftsbild und Entwicklung.....	66
4.5 Verkehrskonzept / Verkehrsrichtplan	72
5 Schwachstellenanalyse und Handlungsbedarf.....	78
5.1 Siedlungsstruktur	78
5.2 Freiraumstruktur.....	79
5.3 Verkehr	80
6 Strategie.....	84
6.1 Strategischer Überbau	84
6.2 Teilstrategie Siedlung und Landschaft.....	87
6.3 Teilstrategie Verkehr.....	90

7	Massnahmen	96
7.1	Massnahmen Siedlung und Landschaft.....	96
7.2	Massnahmen Verkehr.....	99
7.3	Massnahmen Monitoring und Controlling	104
8	Wirkungsanalyse, Beurteilung und Priorisierung	105
8.1	Methodik	105
9	Kosten und Finanzierung	106
9.1	Kosten.....	106
9.2	Finanzierung	107
10	Umsetzung und Controlling	108
10.1	Trägerschaft.....	108
10.2	Umsetzung und Controlling.....	108
10.3	Weiteres Vorgehen	109
11	Anhang	111
	Anhang A: Verzeichnisse	112
	Abkürzungsverzeichnis	112
	Literaturverzeichnis	114
	Anhang B: Übersichtskarte RGSK Region Oberaargau	116
	Anhang C: Übersichtsliste Massnahmen	118
	Anhang D: Massnahmenblätter	119

Kurzfassung

Warum ein Agglomerationsprogramm Langenthal?

Das Agglomerationsprogramm Langenthal zeigt auf, 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.

Als **Regionalhauptstadt der Region Oberaargau** ist das Agglomerationsprogramm Langenthal 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.

Das Agglomerationsprogramm Langenthal wurde von der Stadt Langenthal in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Bern erarbeitet und entspricht den Vorgaben des Bundes. Aufgrund des Agglomerationsprogramms werden allfällige **Bundesbeiträge an den benötigten Verkehrsinfrastrukturen ausgerichtet**. 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 (RGSK Oberaargau)**“ einfließen. Damit wird der gesamtregionale Zusammenhang gewährleistet. Das RGSK wird zusammen mit dem Agglomerationsprogramm beim Bund eingereicht.

Was geschieht wenn bis 2030 nichts unternommen wird?

In den letzten 5 Jahren ist eine verstärkte **Bevölkerungsentwicklung** in Langenthal festzustellen. Für die weitere Entwicklung ab 2010 bis im Jahr 2030 gehen die kantonalen Prognosen von einer Zunahme von insgesamt 13% auf 16'990 Einwohner aus, gegenüber 15'032 heute. Auch die **Zahl der Beschäftigten** werden zunehmen. So rechnet die Stadt Langenthal bis im Jahre 2030 mit einer Steigerung der Beschäftigten im 2. und 3. Sektor von heute 10'654 auf rund 12'000.

Wo Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen steigen, wird erfahrungsgemäss auch der Verkehr entsprechend zunehmen. Hinzu kommt der vermehrte Freizeitverkehr. Wenn nichts unternommen 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 Arbeitsstandorts 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: Gutes Wohn- und Arbeitsangebot 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 in zentralen Lagen** und gut erschlossenen Gebieten sowie an Standorten, wo eine kostengünstige Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr gewährleistet werden kann.
- **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 im Bereich Siedlung und Landschaft zielen auf folgende Bereiche ab:

- **Siedlungswachstum nach Innen:** Innere Potenziale nutzen und fördern (bestehende Bauzonenreserven, Brachen, Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete).
- **Konzentration der Siedlungserweiterung** in den hierfür bezeichneten Gebieten (Potenzielle Wohn- und Arbeitsplatzgebiete).
- **Siedlungs- und Landschaftsstruktur aufwerten:** Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet sowie deren bewusste Gestaltung.

Von **zentraler Bedeutung** für die Stadt Langenthal sowie für die gesamte Region sind die formulierten Massnahmen zur Entwicklung des **kantonalen Entwicklungsschwerpunkts ESP Bahnhof Langenthal**. Weitere Schwerpunkte bilden die vorhandenen Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete (z.B. Porzi-Areal, Markthallenareal, ESP Wohnen Hardau), sowie die langfristige Erweiterung der Wohnzonen. Nachfolgend sind die vorgesehenen **Massnahmen im Bereich Siedlung und Landschaft** aufgeführt:

- Räumliche Stadtentwicklung (Siedlungsrichtplan erarbeiten)
- ESP Bahnhof Langenthal: Gestaltung Bahnhofplatz Süd und Nord sowie die städtebauliche Anbindungen der Nachbargebiete
- Umgestaltung und Aufwertung im Stadtkern
- Umnutzung/Verdichtung Markthallenareal (Gestaltung Stadtallmend)
- Umnutzung/Verdichtung Porzi-Areal (Neues Quartierzentrum Langenthal Süd)
- Neues Wohnquartier Hardau (Urbanes Wohnen am Bahnhof)
- Siedlungsergänzungsgebiete Wohnen (Siedlungspotentiale, noch nicht eingezont)
- Städtebauliche Vernetzung (Langenthal Zentrum mit Langenthal Nord und Süd)
- Das Projekt „Arbeitsregion Langenthal“ umsetzen (zusammen mit den Nachbargemeinden)
- Landschaft (planerische Sicherung und Aufwertung)

Massnahmen im Bereich Verkehr

Die Massnahmen im Bereich Verkehr zielen auf folgende Bereiche ab:

- **Vermeiden der Verkehrszunahme**, insbesondere durch die Abstimmung der Verkehrs- und der Siedlungsentwicklung.
- **Verlagern**: Der Anteil von ÖV und Langsamverkehr am Gesamtverkehr muss sich vergrössern.
- **Verträglich abwickeln**: Der verbleibende Verkehr ist so schonend wie möglich für Mensch und Umwelt abzuwickeln.

Von zentraler Bedeutung sind – wie im Bereich Siedlung und Landschaft – die formulierten Massnahmen zur Entwicklung des kantonalen Entwicklungsschwerpunkts **ESP Bahnhof Langenthal** und dabei insbesondere die Erweiterung der Bahnstufunterführung zur **Bahnstufpassage** in Verbindung mit dem **Um- und Neubau von 2 Bahnhofplätzen**. Nachfolgend sind die vorgesehenen Massnahmen im Bereich Verkehr aufgeführt:

- ÖV-Knotenpunkte aufwerten (Zugang zur Bahn)
- Fuss- und Veloverbindungen ESP Bahnhof Langenthal

- Verträglichkeit Strassennetz erhöhen
- Knotensanierungen Strasse
- Netzergänzungen Strasse
- Verbesserung Angebot Bahn
- Verbesserung Angebot Bus
- Infrastruktur Bus verbessern
- Umgestaltung Haupt- und Nebenstrassen zu Gunsten des Langsamverkehrs
- Schliessen von Netzlücken Langsamverkehr
- Erhöhung Verkehrssicherheit Langsamverkehr
- Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrs
- Verkehrsberuhigung Quartiere
- P+R-Anlagen
- Veloparkierung
- Parkplatzbewirtschaftung
- Mobilitätsberatung

Welches ist das Kernstück des Agglomerationsprogramm Langenthal?

Das Kernstück des Agglomerationsprogramms Langenthal bilden die Massnahmen im Zusammenhang mit dem Raum in und um den **Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Bahnhof Langenthal**. Einerseits wird mit diesen Massnahmen eine deutliche Stärkung des Bahnhofs Langenthal als regionaler Umsteigeort erzielt (Erweiterung der Infrastruktur) und andererseits eine bessere An- und Verbindung des nördlichen Stadtgebietes an das Stadtzentrum erreicht (Erweiterung der Verkehrsflächen für den ÖV und LV).



Kernstück Bahnhofgebiet mit Verbindungsachse (gelber Pfeil)

Was bringt dieses Massnahmenpaket?

Das vorgeschlagene Massnahmenpaket 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 werden 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 sind aufgrund der verschiedenen Reifegrade unterschiedlich. Für den Bund massgebend sind die Massnahmekosten in der Periode 2015 bis 2022. Daraus ergeben sich Gesamtkosten in der Höhe von rund Fr. 95 Mio. (Planungs- und Investitionskosten, ohne Betriebskosten). Davon sind rund Fr. 91 Mio. für Massnahmen im Bereich Verkehr vorgesehen. Die Kosten für die Massnahmen im Zusammenhang mit dem ESP Bahnhof Langenthal belaufen sich auf rund Fr. 57 Mio. Dieses **Massnahmenpaket ESP Bahnhof Langenthal**, beinhaltet folgende Massnahmen und Kosten:

- Städtebauliche Anbindung Stadtteil Nord (1 Mio.)
- Aufwertung ÖV-Knotenpunkte, Zugang zur Bahn (5.3 Mio.)
- Erweiterung Personenunterführung zur Bahnhofspassage Langenthal (36.0 Mio.)
- Erweiterung Treppenanlage Personenunterführung-West (0.2 Mio.)
- Personenunterführung Aarwangenstrasse mit besserer Bahnhofanbindung (3.5 Mio.)
- P+R-Anlage am Bahnhof (6.0 Mio.)
- B+R-Anlagen inkl. Velostationen (5.1 Mio.)

Zum heutigen Zeitpunkt ist es schwierig abzuschätzen, welche Anteile künftig der Bund übernehmen wird. Die finanziellen Voraussetzungen für Bundesbeiträge an Verkehrsinfra-

strukturen 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 Dritte (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 Kantonebene 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 2. Generation die Grundanforderungen erfüllt. Danach wird vom Bund eine Überprüfung der **Kosten und Nutzen** vorgenommen, die als Grundlage für die Beitragssatzverhandlungen dient.

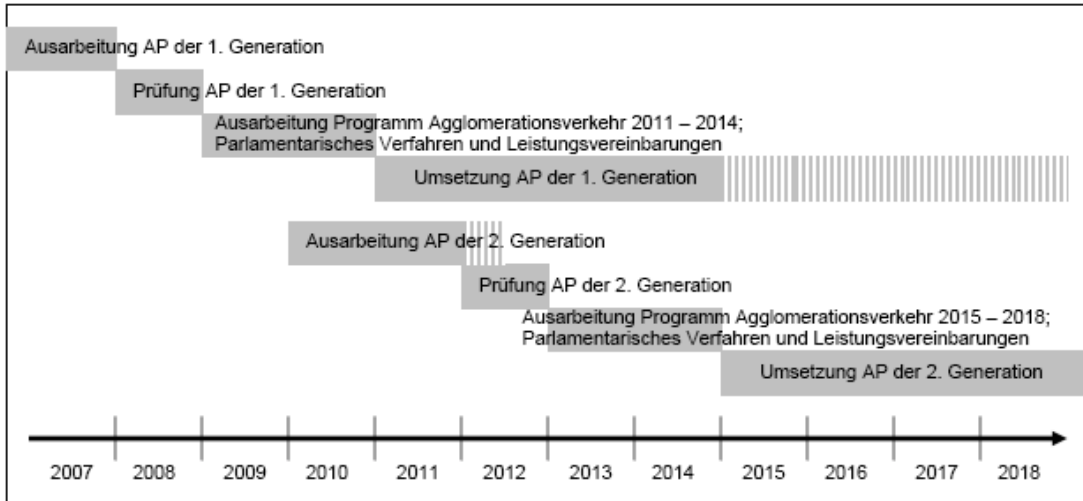
Die Formalitäten der Umsetzung werden in der zwischen dem Bund und der Trägerschaft (Kanton) abgeschlossenen **Leistungsvereinbarung** geregelt. Bis dahin sind dem Bund alle notwendigen Informationen betreffend Bau- und Finanzreife einzureichen. Für jede vom Bund mitfinanzierte Infrastrukturmassnahme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

Wie geht es weiter?

Das weitere Vorgehen stellt sich vereinfacht wie folgt dar:

- 2012 Prüfung des Agglomerationsprogramms durch den Bund
- 2013/2014 Ausarbeitung Umsetzungsprogramm und Leistungsvereinbarung
- 2015 bis 2018 Umsetzung des Agglomerationsprogramms (A-Massnahmen)

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



Quelle: Weisungen Bund (ARE), 2010

Vorwort zur Agglomeration Langenthal

Eine Agglomeration am Werden

Die Stadtplanung von Langenthal ist auf die Bedürfnisse eines Regional- und Versorgungszentrums im Dienstleistungsbereich ausgerichtet. Es sind sowohl die stadt eigenen, wie auch die überregionalen Bedürfnisse in den Bereichen Arbeitsplätze, Dienstleistung, Bildung und Kultur abzudecken. Nach Erhebungen der Stadtvereinigung Langenthal ist Langenthal Einkaufsort für 30'000 Einwohner, die hier ihre regelmässigen Einkäufe tätigen und 80'000 Einwohner, die hier gelegentlichen einkaufen. Langenthal ist eine autarke Kleinstadt im Schweizer Mittelland, unabhängig von den grossen Zentren, zwar im Kanton Bern liegend, aber mit grosser Ausstrahlung auf die benachbarten Gebiete in den Kantonen Luzern (St. Urban), Aargau (oberer Teil Bezirk Zofingen) und Solothurn (oberes Gäu und Wasseramt). Langenthal ist Hauptort der Region Oberaargau. Sie arbeitet u.a. an Projekten der Region wie „Charta Oberaargau“, „Wirtschaftslandgemeinde“ mit.

Grosse Bedeutung kam schon immer der regionalen Zusammenarbeit, besonders mit allen umliegenden Gemeinden, zu. Zahlreiche Aufgaben sind, sehr oft von Langenthal initiiert, gemeinsam angegangen und zur Zufriedenheit aller gelöst worden. Zu erwähnen sind die wichtigsten:

- Hochwasserschutzverband für das untere Langetental (HWS)
- Wasserversorgung unteres Langental (WUL)
- Kanalisation/Kläranlage (ZALA)
- Regionale Elektrizitätsversorgung (heute onyx)
- Regionale Kulturkonferenz (RKK)
- Regionaler Trägerverein offene Kinder- und Jugendarbeit Oberaargau (ToKJO)

Die Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden geht ungehindert weiter. So hat Langenthal in den letzten Jahren laufend Aufgaben von Nachbargemeinden in den Bereichen Sozialwesen, öffentliche Sicherheit und EDV übernommen. Ebenfalls wird eng im Bereich "Ökologische Vernetzungsprojekte" und speziell dem "Smaragd"- Projekt zusammengearbeitet. Die engen räumlichen Verhältnisse zwingen Langenthal noch stärker zu interkommunaler- und interkantonalen Zusammenarbeit. Dies trifft vor allem bei der Bildung neuer Arbeitszonen zu, da Langenthal selber keine Flächen für neue Arbeitszonen ausscheiden kann.

Vom Dorf zur Stadt (ab 1960 bis heute)

Wie alle anderen grösseren Gemeinden hatte auch die Stadt Langenthal vor dem 1. Baugesetz des Kantons Bern, vom 7. Juni 1970, einen Zonenplan und ein Baureglement. Der Zo-

nenplan von 1962 wurde einer Revision, durch eine vom Gemeinderat eingesetzte Arbeitsgruppe, unterzogen. In diesen euphorischen 60-er-Jahren wurden visionäre Grundlagen für die Bereiche Siedlung und Verkehr erarbeitet. Einerseits wurden grosszügige Kern-Umfahrungsstrassen geplant, die weitgehend die gewachsenen Strukturen missachteten. Andererseits wurden für 30'000 Einwohner ebenso grosszügige Wohnquartiere mit zahlreichen Hochhäusern und lokal hohen Nutzungsdichten entworfen (siehe Abbildung).



Quelle: Visionsmodell Langenthal 1971

Von den ursprünglichen Ideen und Vorstellungen wurde in der damaligen Zeit nur ein kleiner Teil umgesetzt. Während die Stimmberechtigten vorerst noch dem Verkehrsrichtplan zustimmten, wurden alle anschliessend daraus entwickelten grosszügigen Strassenpläne verworfen. Ebenfalls verwarfen die Stimmberechtigten am 24. April 1983 die überarbeitete Grundordnung (Zonenplan und Gemeindebaureglement) an der Urne.

Zonenplan 1985

Die erste, auf dem Baugesetz 70 fussende Grundordnung der Stadt Langenthal wurde am 17. Oktober 1985 von der Baudirektion des Kantons Bern genehmigt. Die Genehmigung erfolgte, wegen der vorangegangenen Ablehnung, noch nach dem Baugesetz von 1970, dies obwohl ab 9. Juni 1985 das Baugesetz 85 massgebend war. Im Jahr darauf genehmigte die Kantonale Baudirektion auch noch die formellen Anpassungen.

Diese Grundordnung basierte vollständig auf den Dimensionen des ursprünglichen Zonenplanes. Ein wesentlicher Unterschied bestand allein in der Abkehr von hohen Nutzungsdichten. Das in seiner baulichen Dichte damals reduzierte Fassungsvermögen ist aber immer noch für gut 22'000 Einwohner ausgelegt.

Revision der Ortsplanung 2004

Mit den Arbeiten an der Revision der Grundordnung wurde 1989 begonnen. Nach der Erarbeitung eines Problem- und Zielkataloges galt es die alte, eher flächig und nutzungsorientiert ausgelegte Grundordnung in eine zeitgemässe Stadtplanung zu überführen. Nach der Verfeinerung des Zielkataloges wurden Strukturanalysen vorgenommen und ein Strukturkonzept

entworfen. Mit dem Entwurf von 4 Quartier-Richtplänen wurden den Bedürfnissen angepasste Vorschläge für die bauliche Weiterentwicklung von Wohnquartieren mit unterschiedlichen Strukturmerkmalen erarbeitet.

Diese Unterlagen wurden 1996 einer umfassenden Mitwirkung unterzogen. Der Mitwirkungsbericht wurde im April 1997 erstellt und diente primär zur Weiterarbeit an den Grundlagen.

Infolge Wechsel in den politischen Behörden und der Planungsberater konnten nicht mehr alle Vorschläge der Stadtplaner weiterverfolgt werden. Die erarbeiteten Grundlagen wurden jedoch weitgehend übernommen. An Stelle von Richtplänen sind heute zahlreiche Strukturierungsgebiete festgehalten worden, die sich auch an das am 30. Dezember 1998 vom Kantonalen Amt für Kultur in Kraft gesetzte Bauinventar anlehnen. Darin sind über 300 schützenswerte oder geschützte Einzelobjekte und Baugruppen aufgeführt, die in den Zonenplan aufgenommen wurden. Im Gemeindebaureglement sind die entsprechenden Rahmenbedingungen definiert. Alle Baugesuche, die die Kernzone oder Strukturierungsgebiete betreffen, müssen heute externen Fachberatern der Bau- und Planungskommission vorgelegt werden.

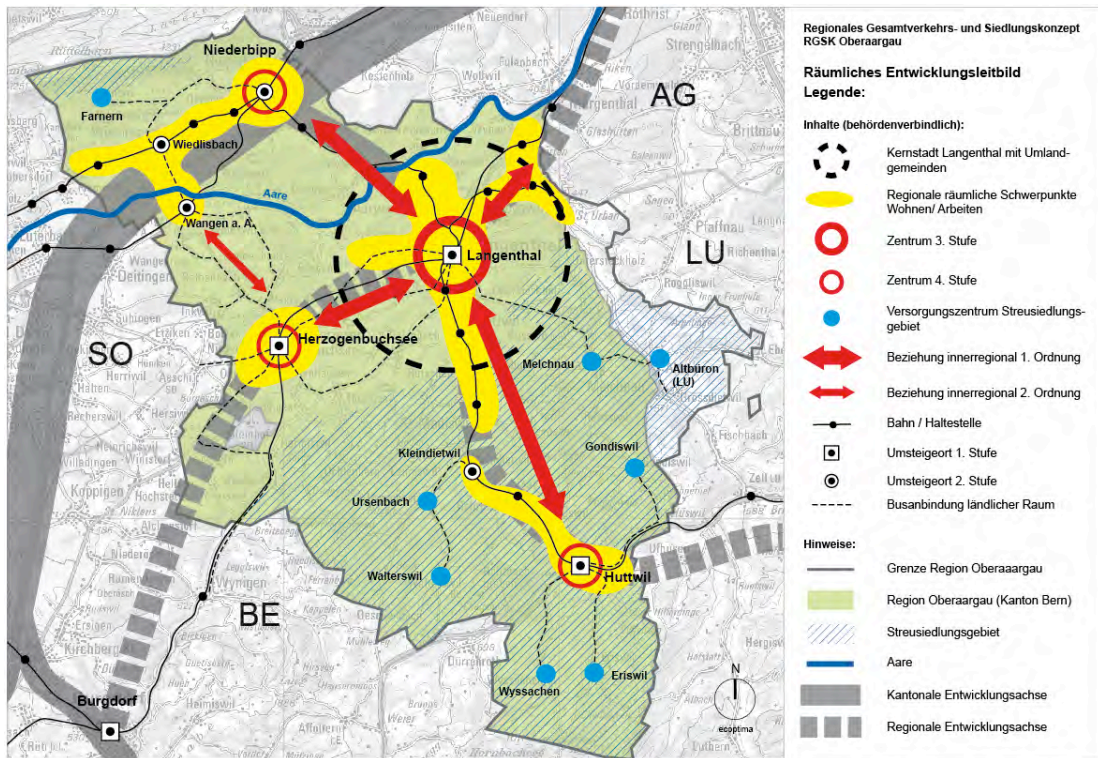
Die am 29./30. November 2003 in der Gemeindeabstimmung angenommene Revision der Ortsplanung wurde am 31. März 2004 vom Amt für Gemeinden und Raumordnung genehmigt.

Von der Stadt zur Regionalhauptstadt

Nach der Vornahme einer umfassenden Lagebeurteilung und der Formulierung von Perspektiven verschrieb sich der Gemeinderat von Langenthal für seine Legislaturziele, beginnend in den Jahren 2001-2004, ausdrücklich eine nachhaltige Politik. Die festgelegten Grundsätze haben auch Auswirkungen bis in die zukünftige Stadtplanung und Stadtentwicklung, die ebenfalls auf den Grundsatz der Nachhaltigkeit auszurichten ist.

Die zukünftige Strategie der Stadtplanung muss vermehrt auf diejenige der Nachbargemeinden abgestimmt werden. Die Umsetzung des von der Region Oberaargau initiierte Projekt „Arbeitsregion Langenthal“ hat für die Stadt Langenthal hohe Priorität. Die Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden muss auch in den Bereichen Verkehr, speziell öV, und Siedlung intensiviert werden. Die Stadt zeigt sich auch 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 Bedeutung von Langenthal beschränkt sich jedoch nicht nur auf die unmittelbaren Nachbargemeinden, sondern ist auch gesamtregional zu betrachten. Im Richtplan des Kantons Bern wird Langenthal als regionales Zentrum von kantonaler Bedeutung eingestuft (Zentrum 3. Stufe). Und auch das räumliche Entwicklungsleitbild der Region Oberaargau unterstreicht nochmals die Wichtigkeit des Raums Langenthal für die gesamte Region (siehe Abbildung).



Quelle: Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Region Oberaargau (RGSK Oberaargau), 2010

Mit der Definition als Regionalhauptstadt der Region Oberaargau hat Langenthal einen weiteren Schritt in die Zukunft getan. Nun gilt es mit Hilfe des Agglomerationsprogramms Langenthal diesen Weg fortzuschreiten und die anvisierte Entwicklung mit den notwendigen Infrastrukturen nachhaltig zu sichern. Vom Dorf zur Stadt – von der Stadt zur Regionalhauptstadt.

1 Einleitung

In den meisten Agglomerationen in der Schweiz lassen sich ähnliche Entwicklungstendenzen feststellen: Die Siedlungsflächen dehnen sich insbesondere an den Agglomerationsrändern aus und das Verkehrsaufkommen ist stetig am Wachsen. Damit sind verschiedene Probleme verbunden, wie etwa hohe Infrastrukturkosten, negative Einflüsse auf die Dichte und die Durchmischung in den Siedlungsgebieten, der Druck auf die Landschaft und die zunehmende Umweltverschmutzung. Dazu kommt die schwierige öffentliche Finanzlage. 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 fördert und unterstützt der Bund die Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in ideeller und finanzieller Hinsicht. Dies insbesondere mit Hilfe von Bundesbeiträgen¹ an Verkehrsinfrastrukturen des Agglomerationsverkehrs. Um von diesen Beiträgen profitieren zu können, muss die jeweilige Agglomeration beim Bund ein Agglomerationsprogramm einreichen. Der Kanton Bern und die Stadt Langenthal sind als Trägerschaft für die Erstellung des Agglomerationsprogramms Langenthal verantwortlich. Auf der Basis des Agglomerationsprogramms werden Leistungsvereinbarungen zwischen Bund und Trägerschaft abgeschlossen, welche die Beitragszahlung durch den Bund sowie die Realisierung bzw. Umsetzung der Projekte und Massnahmen durch die Agglomerationsträgerschaft für die betreffende Zeitperiode sicherstellen.

Das Agglomerationsprogramm ist ein langfristiges Planungsinstrument, das periodisch erneuert wird.

1.1 Ausgangslage

Für die Agglomeration Langenthal wurde Ende 2007, zusammen mit anderen Agglomerationen des Kantons Bern, beim Bund ein Agglomerationsprogramm der 1. Generation eingereicht. Aus verschiedenen Gründen wurde dieses vom Bund nicht angenommen. Nun erfolgt ein zweiter Anlauf. Ergänzend zum Agglomerationsprogramm wird das „Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau² (RGSK)“ erarbeitet.

¹ 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.

² Die Agglomerationsprogramme Verkehr+Siedlung des Kantons Bern werden in den nächsten Jahren durch die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) abgelöst.

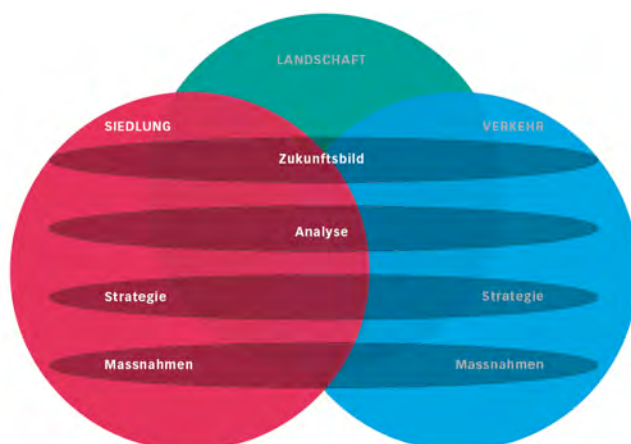
1.2 Zielsetzung

Ziel des Agglomerationsprogramms ist es, 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 Vorgehensweise

Die Bearbeitung des Agglomerationsprogramms erfolgt in den Themenfeldern Siedlung, Verkehr und Landschaft (vgl. Abbildung 1-1). Im vorliegenden Bericht wird in einem ersten Schritt ein Zukunftsbild der Agglomeration entworfen. Dieses Bild soll als „Leitskizze“ für die weiteren Schritte bis zur Konzeptfindung dienen. In einem zweiten Schritt (Analyse) werden der Ist-Zustand und der zukünftige Zustand beschrieben. Der zukünftige Zustand bezieht sich dabei auf eine Zeitspanne von rund 20 Jahren in der Zukunft (Jahr 2030). Im Sinne eines Referenzszenarios wird, unter Berücksichtigung schon beschlossener Massnahmen, die Siedlungsentwicklung und die Entwicklung des Verkehrsangebots bis zum Jahr 2030 ausgewiesen sowie die Qualität der Verkehrssysteme abgeschätzt. Dies unter der Annahme, dass keine zusätzlichen Massnahmen ergriffen werden. In einem dritten Schritt wird auf der Grundlage des evaluierten Handlungsbedarfs die zielführende Strategie definiert. Die sich daraus ergebenden Massnahmen werden in den Massnahmenblättern festgehalten.

Abbildung 1-1: Themenfelder und Vorgehen



Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 2009

1.4 Grundanforderungen und Inhalte

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 2. Generation“ vom 13. Januar 2010. Diese führt detailliert auf, welche Grundanforderungen erfüllt sein müssen, damit ein Agglomerationsprogramm vom Bund angenommen wird. Folgende Elemente bilden dabei den inhaltlichen Rahmen:

- Erarbeitung eines Zukunftsbilds
- Analyse des Ist-Zustands und der Entwicklungstrends
- Teilstrategie- und Massnahmenentwicklung
- Wirkung der Massnahmen
- Priorisierung der Massnahmen

Diese Elemente spiegeln auch den nachfolgenden Aufbau des vorliegenden Berichts wieder.

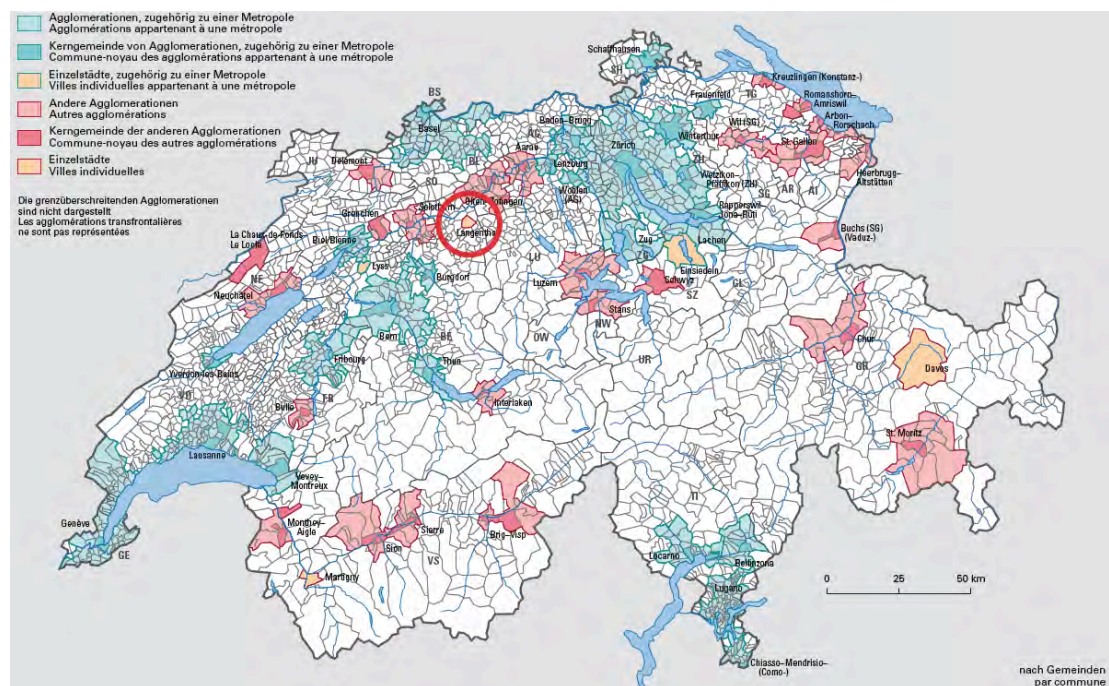
Für den Themenbereich Siedlung hat das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) zudem die Arbeitshilfe „Konzept zur Siedlungsentwicklung nach innen, Arbeitshilfe zur Erarbeitung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung“ datiert 12/2009 erstellt. Darin werden Wege und Methoden aufgezeigt, wie im Bereich Siedlung eine konzentrierte und nachhaltige Entwicklung erreicht werden kann.

2 Perimeter

2.1 Definition nach BFS

Die Stadt Langenthal ist per Definition des Bundes eine Einzelstadt, wovon es schweizweit nur drei gibt (Langenthal, Davos, Martigny) (vgl. Abbildung 2-1). Dies bedeutet, dass grundsätzlich nur für Massnahmen innerhalb der Stadt Langenthal um Bundesbeiträge ersucht werden können. Es wurde deshalb vom Kanton, der Region Oberaargau und der Stadt Langenthal beschlossen, den Perimeter für das neue Agglomerationsprogramm enger zu fassen als im Agglomerationsprogramm der 1. Generation. Neu gilt nur die Stadt Langenthal als Agglomeration. Es können im Agglomerationsprogramm aber auch Massnahmen aufgeführt werden, die über die Stadtgrenze hinaus in die Umlandgemeinden eine Wirkung erzielen (vgl. UVEK, 2010, Kap. 3.2.1). Der diesbezügliche gemeindeübergreifende Kontext wird zusammen mit dem RGSK Oberaargau aufgezeigt.

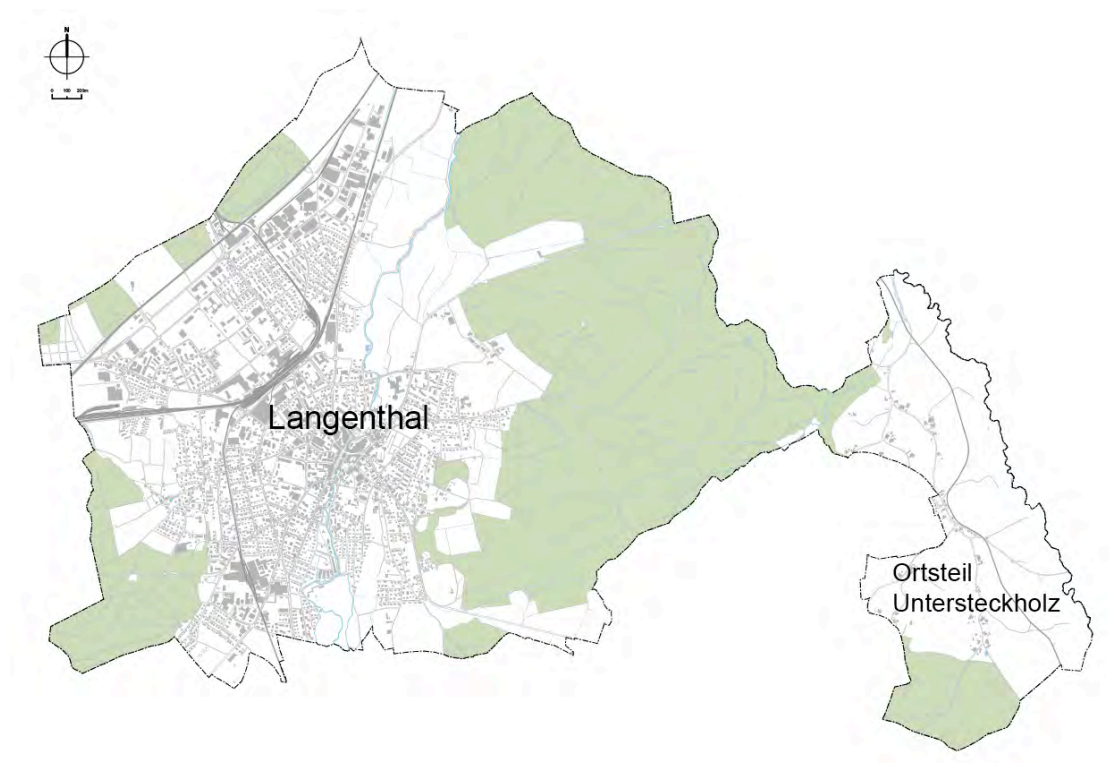
Abbildung 2-1: Agglomerationen, Einzelstädte und Metropolen der Schweiz nach BFS (2000)



Quelle: Eidgenössische Volkszählung 2000, Bundesamt für Statistik (BFS). Einzelstadt Langenthal mit rotem Kreis gekennzeichnet

Mit der Fusion der beiden Gemeinden Stadt Langenthal und Untersteckholz per 1. Januar 2010 stellt sich das Stadtgebiet und somit auch der Agglomerationsperimeter Langenthal neu wie folgt dar:

Abbildung 2-2: Perimeter Stadt Langenthal



Quelle: Stadtplan, 2010

Hinweis: Für das Agglomerationsprogramm Langenthal spielt der Ortsteil Untersteckholz keine Rolle (östliches Gemeindegebiet). Im Fusionsvertrag ist festgelegt, nicht zuletzt aus infrastrukturellen Überlegungen, dass der Ortsteil Untersteckholz, der durch den Wald geografisch von der Kernstadt getrennt ist, nicht zum Stadtentwicklungsgebiet von Langenthal wird, sondern seine ländliche, landwirtschaftliche Ausrichtung beibehält. Folglich wird in den kartografischen Darstellungen ausschliesslich das westliche Stadtgebiet abgebildet.

Der statistische Perimeter bis Ende 2009 bezieht sich ebenfalls nur auf das Gebiet vor der Gemeindefusion, also ohne das Gebiet Untersteckholz.

3 Bisherige Entwicklung, Ist-Zustand und Trends 2030

3.1 Städtebau und Landschaft

3.1.1 Siedlungsgeschichte

Der Raum Langenthal war bereits in vorgeschichtlicher Zeit besiedelt. Davon zeugen Spuren aus der Mittelsteinzeit 8'000 bis 4'000 v. Christus, wie auch Keltengräber. Auch wird von römischen Villen im Bereich des Geissbergs berichtet, der etwas über dem umliegenden Gelände positioniert ist. Man geht davon aus, dass das heutige Langenthal von Alemannen gegründet wurde. Die erste urkundliche Erwähnung geht auf das Jahr 861 zurück.

Langenthal war keine klassische städtische Gründung. Befestigungsanlagen im Sinne von Mauerbefestigungen und Schanzen waren nie vorhanden. Wie in der heimatkundlichen Bildokumentation „Langenthal“ von Valentin Binggeli, Max Jufer, Fritz Lyrenmann und Hans Zaugg (2. Auflage, © 1981 by Forschungsstiftung Langenthal) nachzulesen ist: „Langenthal stellt ein siedlungsgeographisches Kuriosum dar. Denn es ist doch einmalig, dass ein Gemeinwesen am Übergang von Mittelalter/Neuzeit eine Allmend mitten im Dorfe besass, dass der Kern der Siedlung, als einziger Dorfteil städtisch in geschlossener Bauweise, das jüngste Element darstellt (abgesehen von den Baugebieten nach 1800).“ Die Siedlungsentwicklung begann an hochwassergeschützter erhöhter Lage und erst nach der Zähmung des Wassers. Bis um 1600 blieb im Inneren der Siedlung ein unüberbauter innerer Allmendraum, eine „Dorfmark“.

Mit der Einführung des Marktwesens im 17. Jahrhundert begann die innere bauliche Entwicklung, insbesondere auch die Anlage der Marktgasse und die Erstellung eines Korn- und Kaufhauses. Eine wichtige Zäsur stellt der Stadtbrand von 1542 dar.

Heute ist die innere Stadtstruktur auf die Marktgasse ausgerichtet, erkennbar als „Haufendorf“ mit sternförmiger Ausstrahlung in die umliegenden Baugebiete, die sich im 19. und 20. Jahrhundert schichtweise angelagert hatten.

Abbildung 3-1: Mühle und Mühlehof

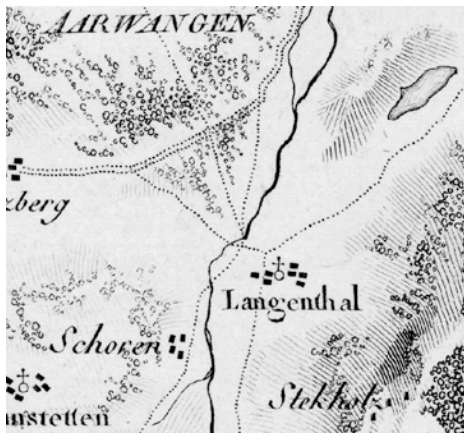


Quelle: E. Meier

Prägend für die Stadtentwicklung waren die hoheitlichen Abhängigkeiten. So gehörte Langenthal zwischen 861 und 1200 zum Besitz des Klosters St. Gallen, kam anschliessend und bis 1406 unter die Herrschaft des nahen Klosters St. Urban, um anschliessend Teil des bernischen Stadtstaates zu werden. Der industrielle und urbane Aufschwung begann mit dem 1857 erfolgten Bau der Bahnlinie Olten Herzogenbuchsee der Schweizerischen Centralbahn.

Heute haben über 15'000 Menschen Wohnsitz in Langenthal, das seit 1997 offiziell eine Stadt bildet. Das Zentrum des bernischen Oberaargaus versorgt ein Einzugsgebiet von rund 80'000 Personen. Die Stadt liegt im Schweizerischen Mittelland, nahe den West-Ost- bzw. Nord-Süd-Hauptachsen und ist verkehrsmässig gut erschlossen. Die traditionell ländliche Prägung ist heute überlagert durch die Industrie und zunehmend durch den Dienstleistungsbereich.

Abbildung 3-2: Siedlungsgeschichte



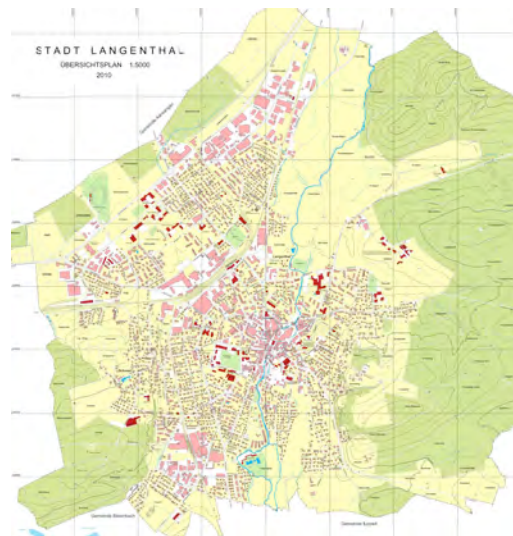
Jahr 1802 (Quelle: Meier-Weiss-Atlas)



Jahr 1930 (Quelle: Landeskarte)



Jahr 1978 (Quelle: Landeskarte)



Jahr 2010 (Quelle: Markwalder & Partner)

3.1.2 Identität Langenthal

Stadt und Wasser sind seit der Gründung der Stadt schicksalhaft miteinander verbunden. Die Ansiedlung wurde anfänglich in geschützter Lage über der Ebene angeordnet. Erst später erfolgte schrittweise die Eroberung der ehemals durch das Wasser beherrschten flacheren Gebiete. Die Stadt wurde ab dem 17. Jahrhundert am Wasser verdichtet. Die erhöhte Ausbildung der Trottoirs trägt wesentlich zur Identität des Stadtzentrums bei. Kanäle, Mühlen und Gewerbe sind zentrale urbane Elemente. Interessant und in dieser Form einmalig ist das Thema des Wassers vor der Stadt, in der Stadt und unterhalb der Stadt. Während die Wässermatten und wassergeprägten Landschaften in ihrem landschaftlichen Wert erkannt und geschützt sind, besteht ein erhebliches Potenzial zur Wiederentdeckung der innerstädtischen Wasserläufe.

Prägend für die Stadt ist die besondere Form der zentralen Bereiche. Noch gut spürbar ist das pragmatische Netz von Wegen und Achsen, die annähernd radial ins Zentrum führen. An diesen öffentlichen Aussenräumen sind heute wichtige Funktionen angelagert. Die Innenstadt besteht aus einem komplexen System, dessen inneres Rückgrat durch die Marktgasse gebildet wird.

Industrie und Gewerbe sind wichtige Elemente der Stadt. Dies bezieht sich sowohl auf die dynamischen, weiter produzierenden Betriebe, wie auch auf die in den letzten Jahren entstandenen Industriebrachen, die als Potentiale für Umnutzungen und urbane Neuinterpretationen dienen können.

Langenthal, eine ehemals ländlich geprägte Stadt, die heute als Produktions-, regionale Dienstleistungs- und Wohnstadt ihre Bedeutung hat.

Abbildung 3-3: Spitalplatz 1925 und heute



Quelle: Stadt Langenthal

3.1.3 Räumliche Gliederung der Agglomeration Langenthal (Ist-Zustand)

a) Landschaft

Das Siedlungsgebiet von Langenthal ist eingebettet in einem System flacher, mehrheitlich bewaldeter Endmoränen des Rhonegletschers. Die Siedlung reicht in der Regel nicht bis an die Waldränder, sodass Zwischenräume offen bleiben, die unterschiedlich genutzt werden. Diese Zwischenräume stellen ein besonderes Potential als Komplementärräume zur Siedlung dar. Sie sollen erhalten und landschaftlich entwickelt werden. Dies im Zusammenspiel mit dem Thema Wasser, das sich aus dem Gewässersystem der Langete ableitet. Das gezielte Weiterentwickeln des Freiraumsystems, das die Stadt umrandet, ist ein wichtiges Thema der weiteren Stadtentwicklung. Diese Freiräume dienen unterschiedlichen Zwecken, wie Naherholung, Sport und Freizeit, Naturhaushalt. Die Ebene der Langete an ihrem Oberlauf, wie auch nördlich des Stadtzentrums soll als Naturlandschaft weiterentwickelt werden, während das Wasser innerhalb des Siedlungsgebietes ein wichtiges urbanistisches Motiv darstellt, dessen Potenzial weiter entwickelt werden kann.

Abbildung 3-4: Landschaft (Ist-Zustand)



Eigene Darstellung: M. Wehrlin, 2010

Die Grünräume entlang der Langete bilden das Rückgrat des Grünsystems. Grüne Ränder, die vielfältigen Zwecken der siedlungsnahen Erholung und des ökologischen Austausches dienen, umgeben den gebauten Stadtkörper. Langenthal ist umgeben von grünen Rändern, die in engem Austausch mit der Stadt stehen. Die äussere Landschaft hat einen hohen Naherholungswert und dient gleichzeitig der Landwirtschaft (vgl. Abbildung 3-4).

Abbildung 3-5: Die Landschaft als prägendes Element

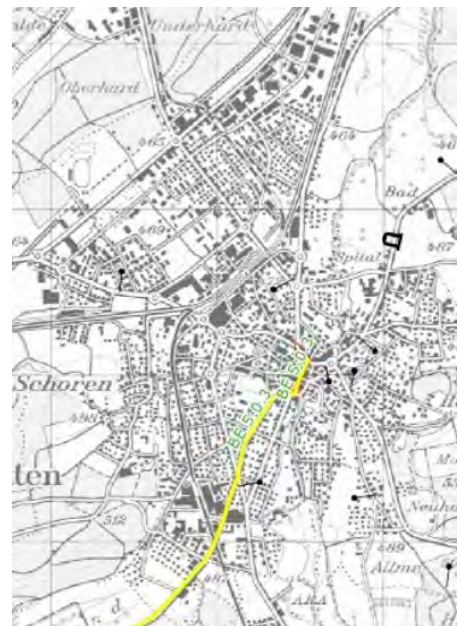
Quelle: Stadt Langenthal, 2010

b) Öffentlicher Raum

Es soll die „Innere Logik“ der Stadt, das System der stadtprägenden inneren Achsen und Aussenräume gestärkt werden. Damit wird ein zusammenhängendes System siedlungsintegrierter, gut gestalteter Aussenräume gestaltet werden. Dieses System von öffentlichen Stadträumen ist sozusagen das „Rückgrat“ der Stadt und verbindet die wesentlichen Elemente der Stadt. Die nutzungsorientierte und qualitätsvolle Ausgestaltung dieser Räume ist eine wichtige Voraussetzung für das Image der Stadt.

Abbildung 3-6: Öffentlicher Raum (Ist-Zustand)

Eigene Darstellung: M. Wehrli, 2010

Abbildung 3-7: Historische Verkehrswege

Quelle: IVS (Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz)

Das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) enthält die Gassen mit Hochtrottoir und die alte Verbindung nach Bern. Diese hat im Stadtgrundriss im Zusammenhang mit der Anbindung von Langenthal Süd an das Stadtzentrum zunehmende Bedeutung

Eine Schlüsselrolle kommt der Verbindung der Stadtteile beidseitig der heute siedlungstrennenden Bahnlinie zu, welche nur durch eine enge Fussgängerunterführung unter der Bahn aufgebrochen wird (vgl. Abbildung 3-8). Weiter bildet die Bern-Zürichstrasse als wichtiger öffentlicher Aussenraum ein Ort der Ankunft und Wahrnehmung der räumlichen Stadtgrenze, welche heute noch wenig ausgebildet ist (vgl. Abbildung 3-9).

Abbildung 3-8: Unterführung Bahnhof



Quelle: Stadt Langenthal

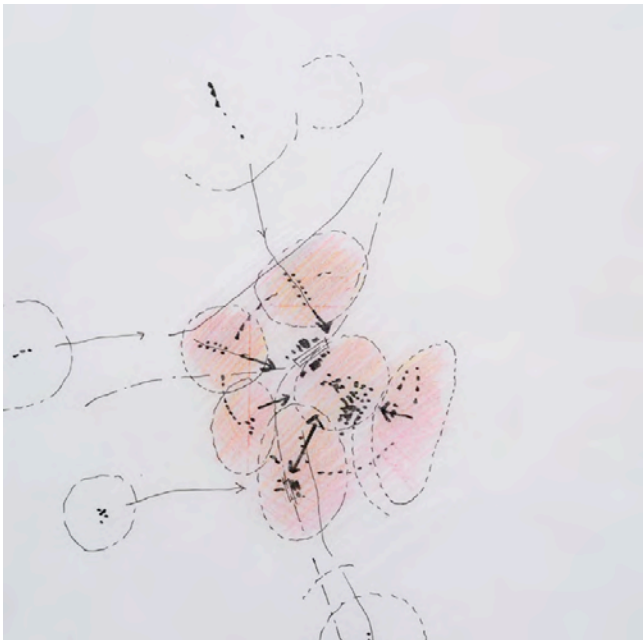
Abbildung 3-9: Orte der Ankunft



Quelle: www.kreiselkunst.ch

c) Quartiere

Obwohl das Siedlungsgebiet von Langenthal auf den ersten Blick eher unübersichtlich wirkt, lässt es sich in verschiedene Quartiereinheiten unterteilen. Diese sollen in ihrer Identität gestärkt, aufgewertet und erneuert werden. Dabei sind auch massvolle Verdichtungen möglich und anzustreben, damit der Flächenbedarf künftig nicht mehr an der Peripherie gedeckt werden muss.

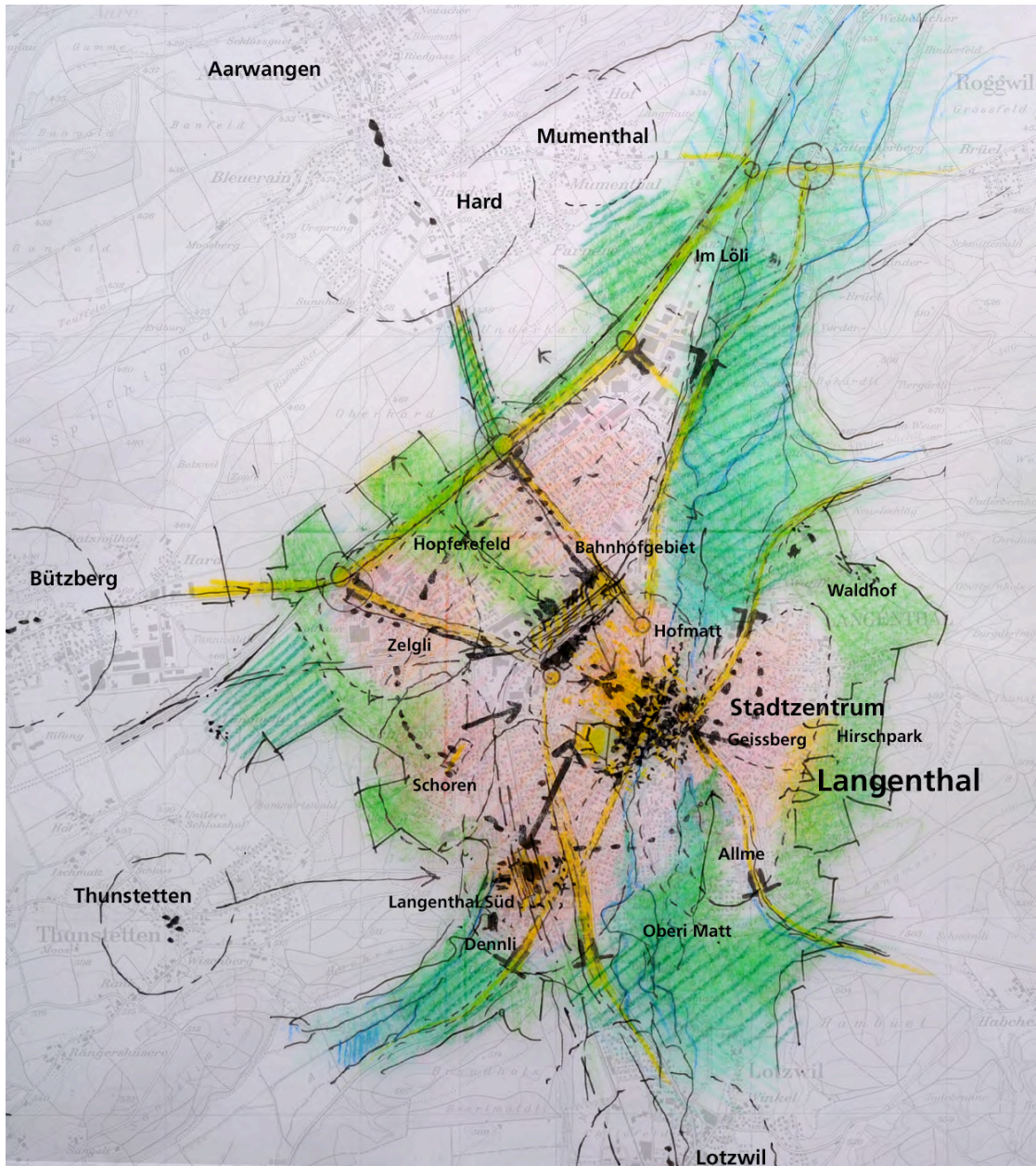
Abbildung 3-10: Quartiere (Ist-Zustand)

Eigene Darstellung: M. Wehrlin, 2010

d) Überlagerung Landschaft / öffentlicher Raum / Quartiere

Die Kombination der einzelnen Layer (Landschaft, öffentlicher Raum und Quartiere) führt zu den Konturen eines stimmigen Gesamtbildes. Stadtzentrum, Bahnhofgebiet und Langenthal Süd sind die inneren Fokuspunkte, die durch die stadtprägenden öffentlichen Aussenräume verbunden sind. Zunehmend wichtig ist das Spannungsfeld zwischen dem Stadtzentrum, dem Bahnhofgebiet und den neueren Siedlungsentwicklungen im Nordwesten der Bahn. Komplementär umfasst ein differenziertes System von landschaftlichen Elementen die Stadt. Wichtig sind die Grünzäsuren, insbesondere der begrünte Lauf der Langete. Die Quartiere profitieren sowohl vom nahen Stadtzentrum, wie auch von der Verzahnung mit der Landschaft.

Abbildung 3-11: Überlagerung Landschaft / öffentlicher Raum / Quartiere (Ist-Zustand)



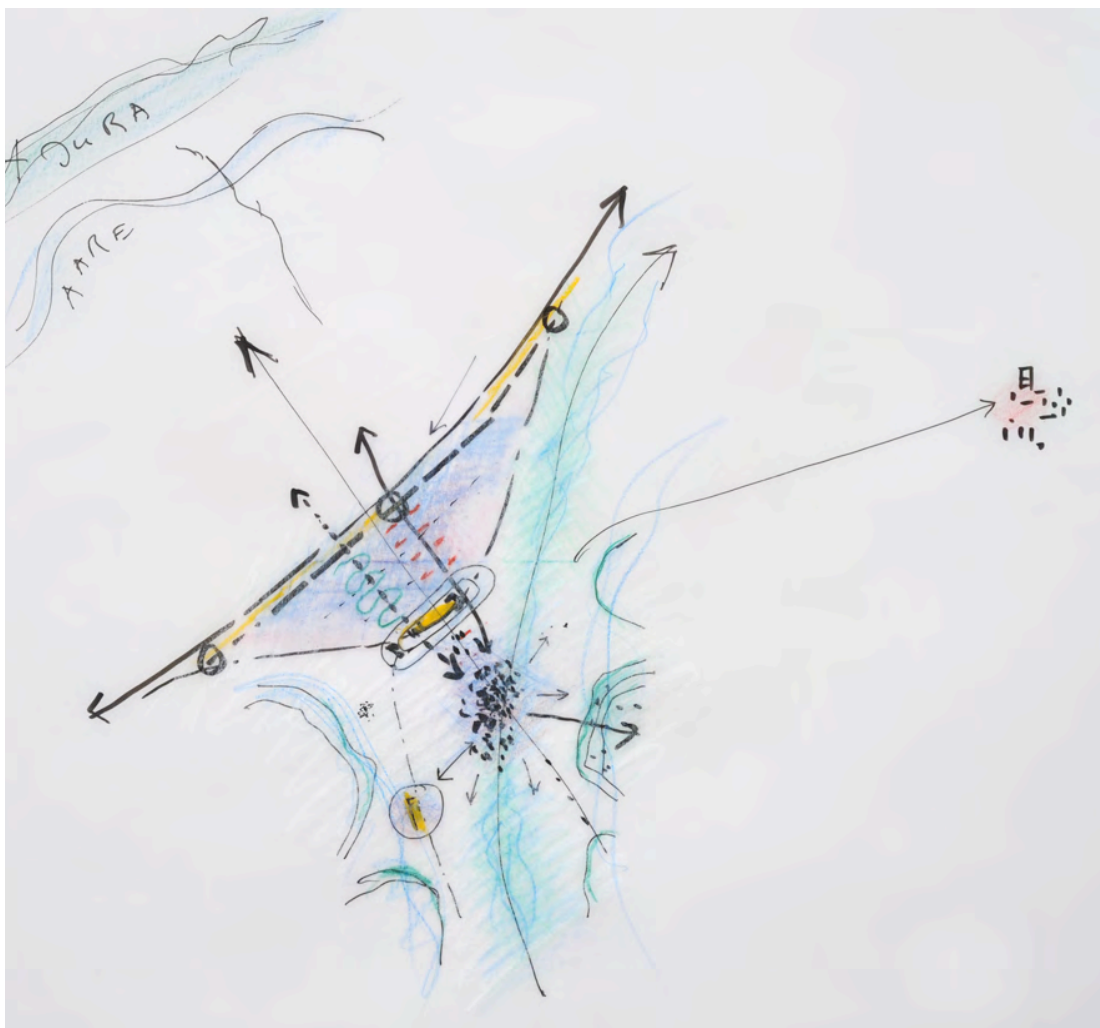
Eigene Darstellung: M. Wehrin, 2010

3.1.4 Ausblick zukünftige Siedlungsstruktur (Jahr 2030)

Die Stadt Langenthal kann sich in einem ablesbaren strukturellen und räumlichen Muster weiterentwickeln. Das Bahnhofgebiet soll keine Barriere mehr sein, sondern es soll das historische Zentrum mit den neuen Entwicklungsgebieten nördlich der Bahn verbinden. Diesen wird im Raum des Hardwaldes eine präzise, besonders gestaltete Grenze gesetzt. Die Orte der Ankunft in diesem Bereich werden gezielt inszeniert. Eine besondere Rolle spielt künftig der Raum um den Bahnhof Süd, wo grössere Industrieareale zur Umnutzung anstehen. Die

Langete und der Flussraum innerhalb und ausserhalb der Stadt sind ein zentrales Element der Identität, das weiterentwickelt werden soll. Die folgende Abbildung stellt eine erste Annäherung an die zukünftige Siedlungsstruktur dar.

Abbildung 3-12: Ausblick zukünftige Siedlungsstruktur (Jahr 2030)



Eigene Darstellung: M. Wehrlin, 2010

3.2 Einwohner und Arbeitsplätze

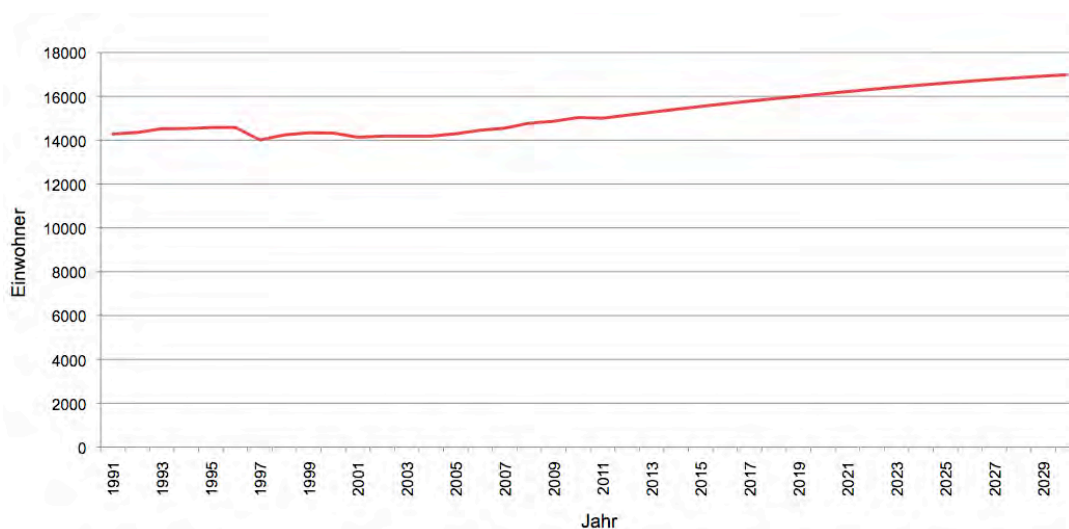
3.2.1 Einwohner

Die Bevölkerungsentwicklung der letzten 20 Jahre kann für Langenthal als moderat bezeichnet werden. Zwischen 1991 und 2010 nahm die Zahl der Einwohner von 14'284 auf 15'032 zu. Darin sind 169 Einwohner der ehemaligen Gemeinde Untersteckholz aus der Gemeindefusion vom 1.1.2010 mitberücksichtigt. Diese Entwicklung entspricht einer durchschnittlichen, jährlichen Zunahme von rund 0.27%. In den letzten 5 Jahren (2005 bis 2010) ist aber eine verstärkte Bevölkerungsentwicklung festzustellen (vgl. Abbildung 3-13). Dies schlägt sich auch in der Prognose 2030 nieder.

Für die weitere Entwicklung ab 2010 bis im Jahr 2030 gehen die kantonalen Prognosen³ von einer Zunahme von insgesamt 13% auf 16'990 Einwohner aus. Dies entspricht einer absoluten Zunahme der Bevölkerung ab 2010 von + 1'958. Die durchschnittliche, jährliche Zunahme ab 2010 beträgt 0.6%.

Zum Vergleich: Für die Region Oberaargau ist bis 2030 gesamthaft mit einer relativen Zunahme der Einwohner von 5 bis 9.9% zu rechnen.

Abbildung 3-13: Bevölkerungsentwicklung 1991 bis 2030



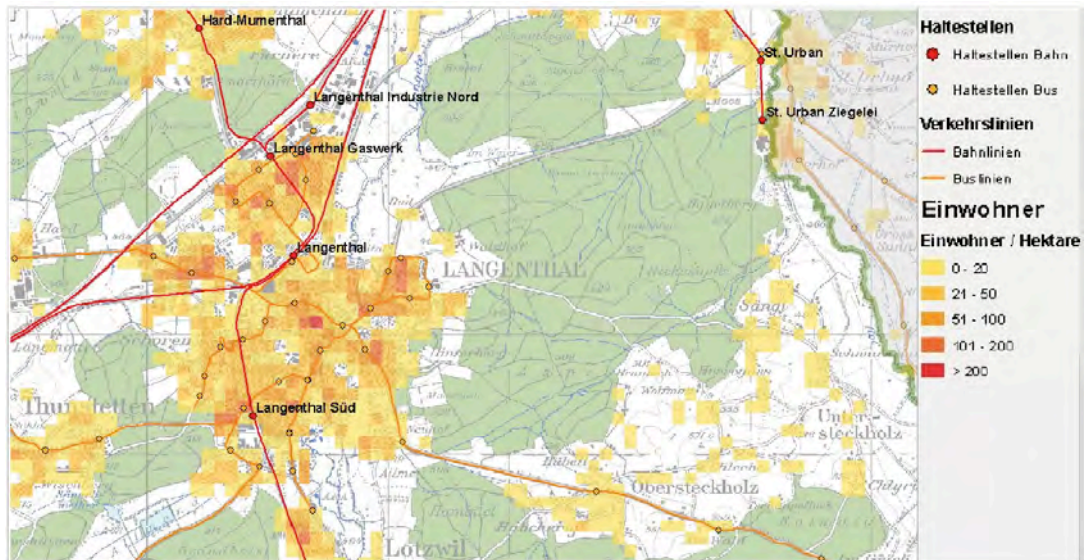
Quelle: Statistikkonferenz des Kantons Bern, 2008: Regionalisierte Bevölkerungsprojektionen für den Kanton Bern bis zum Jahr 2030

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.

³ Statistikkonferenz des Kantons Bern, 2008: Regionalisierte Bevölkerungsprojektionen für den Kanton Bern bis zum Jahr 2030, Teil 1: Ergebnisse und Teil 2: Grundlagen / Methoden; Hornung/Sigmaplan, Bern

Die höchste Einwohnerkonzentration pro Hektare wird im (Alt-) Stadtkern und einigen dichter gebauten Wohnquartieren erreicht (vgl. Abbildung 3-14).

Abbildung 3-14: Räumliche Bevölkerungskonzentration

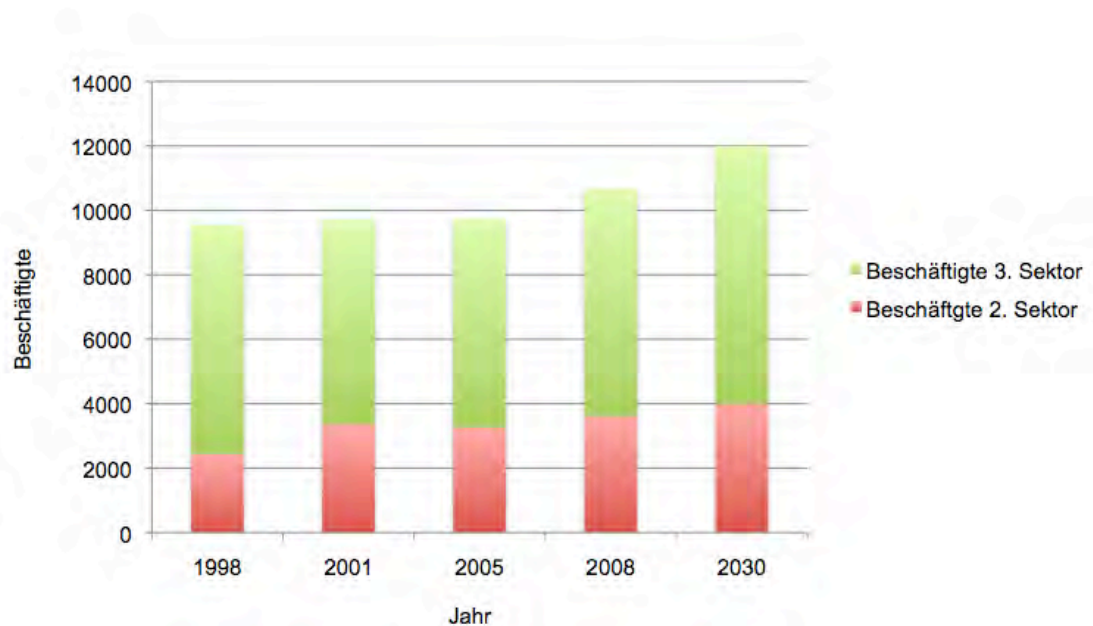


Quelle: Geoportal des Kantons Bern, 2010

3.2.2 Arbeitsplätze (2. und 3. Sektor)

Die Zahl der Arbeitsplätze wird ausgedrückt durch die Zahl der Beschäftigten. Diese werden anlässlich der eidgenössischen Betriebszählung erfasst. Als Beschäftigte/r wird gezählt, wer mindestens 6 Stunden pro Woche in einem Betrieb arbeitet, in dem insgesamt mindestens 20 Stunden pro Woche gearbeitet wird.

Die Zahl der Beschäftigten im 2. und 3. Sektor stiegen im Zeitraum 1998 bis 2008 von 9'531 auf 10'654 (+ 1'123). Dies entspricht eine Zunahme von 11.8% in 10 Jahren, wobei der grösste Anstieg zwischen 2005 und 2008 zu verzeichnen ist (+ 924, Quelle Betriebszählung BFS, 2008). Aufgrund dieser positiven Entwicklung strebt die Stadt Langerthal bis im Jahre 2030 eine Steigerung der Beschäftigten im 2. und 3. Sektor auf rund 12'000 an (4'000 im 2. Sektor und 8'000 im 3. Sektor). Dies entspricht einem jährlichen Wachstum von rund 0.6% oder gesamthaft um rund 12% (vgl. Abbildung 3-15).

Abbildung 3-15: Beschäftigtenentwicklung 1998 bis 2030 (2. und 3. Sektor)

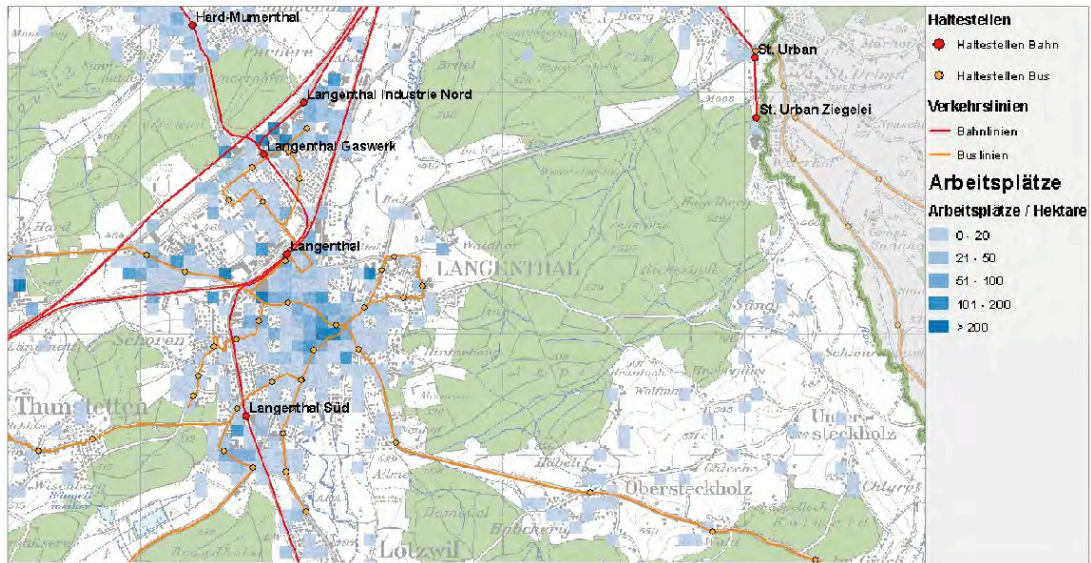
Quelle: BFS, Betriebszählungen. Angaben 2030 eigene Annahmen.

Infolge der vorhandenen und noch möglichen Baulandreserven für reine Arbeitszonen im Hoheitsgebiet von Langenthal ist davon auszugehen, dass die Beschäftigungszahl von Sektor 2 weniger stark ansteigen wird als diejenige des Sektors 3. Dienstleistungen sind zukünftig vermehrt im Stadtzentrum und im Bahnhofsgelände (ESP) möglich.

Langenthal hat bereits heute vergleichbar eine prozentual überdurchschnittliche Anzahl von Beschäftigten, welche im Sektor 2 tätig sind. Es ist nicht davon auszugehen, dass diese bis 2030 prozentual in gleicher Weise wie Sektor 3 noch ansteigen wird.

Die heutige räumliche Verteilung der Arbeitsplätze in der Agglomeration Langenthal konzentriert sich schwerpunktmässig auf den Kernbereich sowie auf das Industriegebiet Nord und auf den Umgebungsbereich der Bützbergstrasse. (vgl. Abbildung 3-16).

Abbildung 3-16: Räumliche Arbeitsplatzkonzentration



Quelle: Geoportal des Kantons Bern, 2010

3.3 Bauzonenreserven

Die Stadt Langenthal verfügt insgesamt noch über 68.2 ha unbebautes Bauland (Stand 28. Juli 2010). Davon sind 29.8 ha Wohnzone, 21.4 ha Arbeitszone, 9.2 ha gemischte Zone und 7.8 ha Zonen für öffentliche Nutzungen (ZÖN).

Tabelle 3-1: Übersicht Bauzonenreserven (unbebaute Parzellen)

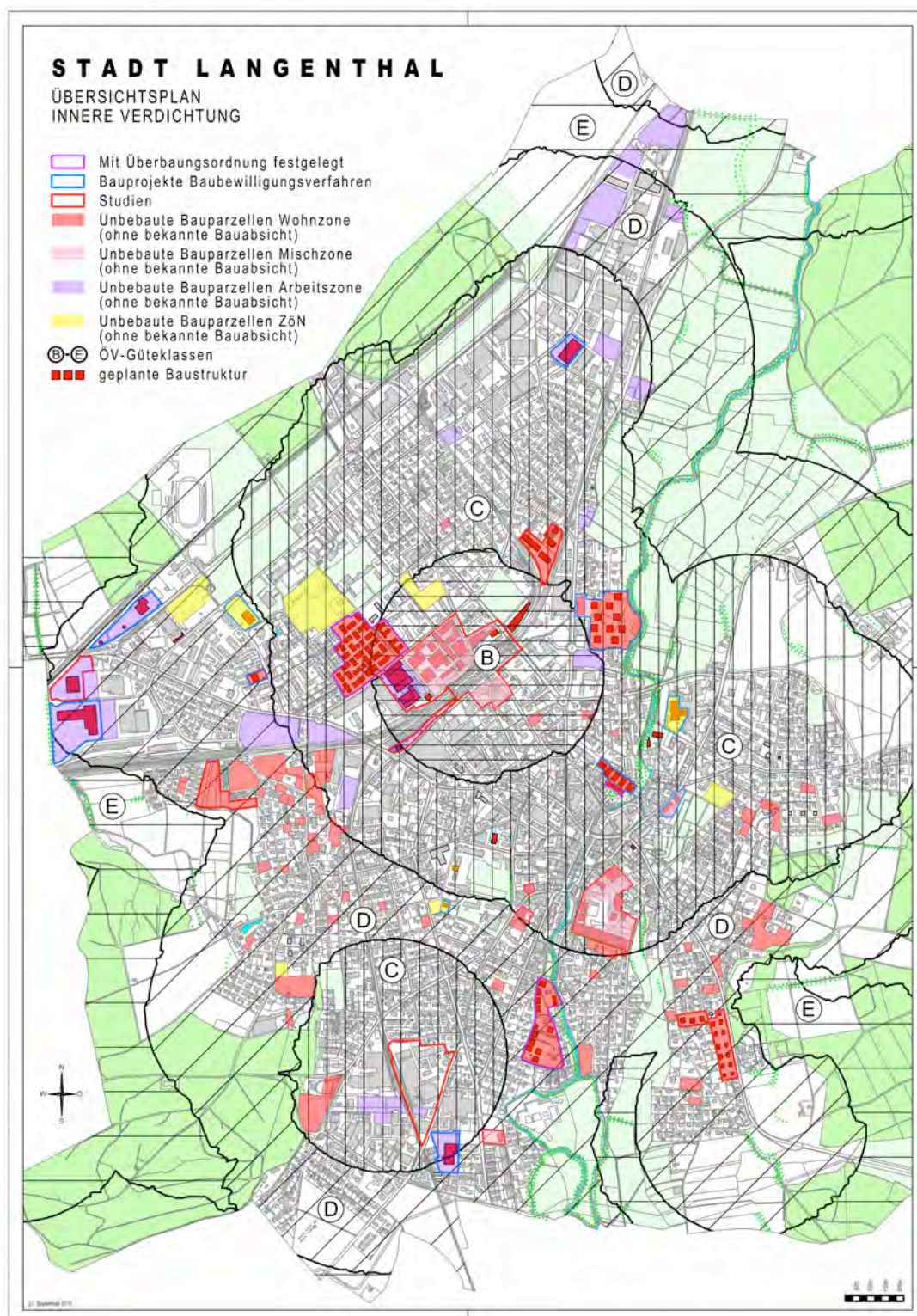
	Totalfläche in ha	Fläche Wohnen in ha	Fläche Arbeiten in ha	Fläche Gemischt in ha	Fläche ZÖN in ha
Langenthal	68.2	29.8	21.4	9.2	7.8

Quelle: Angaben Stadt Langenthal: Stand 28. Juli 2010

Hinweis: Aus der Mischzone (9.2 ha) können 6 ha dem Wohnen und 3.2 dem Arbeiten zugeordnet werden. Es ergibt sich demnach eine Gesamtreserve Wohnen von 35.8 ha und eine Arbeitsreserve von 24.6 ha.

Die Bauzonenreserven können weiter nach folgenden Kategorien unterschieden werden (vgl. Abbildung 3-17):

Abbildung 3-17: Übersichtsplan innere Verdichtung (Bauzonenreserven) und ÖV-Güteklassen



Quelle: Stadtbauamt Langenthal, 21. September 2010

Die Auswertung der Bauzonenreserven Wohnen nach ÖV-Güteklassen (vgl. Tabelle 3-2) zeigt, dass mehr als die Hälfte (55%) der Bauzonenreserven in der Stadt Langenthal gut bis sehr gut (Güteklassen B bis C) mit dem ÖV erschlossen sind. Weniger als die Hälfte (42%) der Bauzonenreserven verfügen über eine ÖV-Güteklasse D. Eine kleine Minderheit (3%) der Bauzonenreserven Wohnen verfügen über eine ungenügende (Güteklassen E) Bauzonenreserve in der Güteklasse F oder mit keiner ÖV-Erschliessung sind nicht vorhanden.

Tabelle 3-2: Bauzonenreserven nach ÖV-Güteklassen

ÖV-Güteklasse	Fläche (ha) Kernstadt
A	0.0
B	11.4
C	26.4
D	28.6
E	1.8
F	0.0
Keine	0.0
Total	68.2

Quelle: Stadt Langenthal, 2010

3.3.1 Baulandbedarf Wohnen

Für die Berechnung des Baulandbedarfs im Gebiet der Region Oberaargau bis ins Jahr 2030 (Szenario Trend) wurde grundsätzlich das Vorgehen gemäss Massnahmenblatt A_01 des kantonalen Richtplans⁴ angewendet. Da für die Belegungsdichte 2007 bzw. 2030 sowie für die BGF und Ausnützungsziffer pro neue Wohnung keine oder keine aktuellen Daten vorhanden sind, wurden für die Kleinstadt Langenthal entsprechend der kantonalen Richtwerte folgende Angaben getroffen:

⁴ Regierungsrat des Kantons Bern, 2002: Richtplan des Kantons Bern; Amt für Gemeinden und Raumordnung JGK, Bern

Tabelle 3-3: Annahmen für die Berechnung des Baulandbedarfs (Wohnen)

	Belegung 2007	Belegung 2030	BGF pro Wohnung	Ausnüt- zungsziffer
Langenthal	2.0	1.90	140	0.6

Annahme: Abnahme der Belegungsdichte 2007–2030 = 10%.

Aufgrund der in obiger Tabelle - basierend auf den kantonalen Vorgaben - definierten Werten ergibt sich für das Jahr 2030 ein Bedarf an Wohnzonen von rund 39.1 Hektaren.

Tabelle 3-4: Baulandbedarf Wohnen bis 2030

	E 2007	E 2030	Differenz 2007–2030	Woh- nungs- bedarf	BGF Bedarf (m ²)	Max. Bau- landbedarf (ha)
Langenthal	14'530	16'990	16.9%	1'677	234'795	39.1

Quellen: Einwohner 2007: BFS, Ständige Wohnbevölkerung, ESPOP; Einwohner 2030: Regionalisierte Bevölkerungsprojektionen für den Kanton Bern (Ausgabe 2008).

Es ist darauf hinzuweisen, dass die angegebenen Werte zum Baulandbedarf den maximal zulässigen Wert gemäss kantonalem Berechnungsmodell wiedergeben. Durch „innere Siedlungsverdichtungen“ und/oder Umstrukturierungen im bereits bestehenden Siedlungsgebiet kann der Baulandbedarf (ausserhalb der heutigen Bauzonen) massgeblich verringert werden. Eine solche Verdichtung oder Umstrukturierung ist im Sinne der nachhaltigen Bodennutzung ausdrücklich erwünscht und wird von der Stadt in ihrem Handeln angestrebt.

Vergleicht man die Reserveflächen mit dem Baulandbedarf (Wohnen) bis 2030 (vgl. Tabelle 3-5), wird ersichtlich, dass in der Stadt Langenthal gesamthaft gemäss den kantonalen Vorgaben ein Defizit von 3.3 ha an Wohnbauland aufweist.

Tabelle 3-5: Baulandbilanz Wohnen

	Bedarf Wohnen 2007– 2030 (ha)	Reserveflächen Wohnen (ha) auf unbebaute Parzellen	Bilanz (ha)
Langenthal	39.1	35.8	- 3.3

Quellen: Stadtbauamt, 28. Juli 2010

Als wichtiges Thema im Zusammenhang mit den oben aufgeführten Bauzonenreserven (Reserveflächen) ist jedoch die Verfügbarkeit der einzelnen Parzellen zu erwähnen. Obwohl in Langenthal auch auf den bebauten Parzellen noch ein Verdichtungspotenzial von total 7.7 ha vorhanden ist, schreitet diese Verdichtung nur langsam voran. Nicht jede ausgewiesene Bauzonenreserve steht in der Realität tatsächlich als Bauland zur Verfügung, da erfahrungs-

gemäss diese gesamthaft nur langsam der Markt zugeführt werden. In der Realität dürften nach den kantonalen Vorgaben **bis im Jahr 2030 rund 10 ha Wohnbauland fehlen**.

Die grösseren noch vorhandenen Bauzonenreserven Wohnen auf dem Gebiet der Stadt Langenthal sind nachfolgend tabellarisch aufgeführt:

Tabelle 3-6: Bauzonenreserven Wohnen (> 1 ha)

Gemeinde	Bezeichnung	Zone	Fläche	ÖV-Güte
Langenthal	Hopferenfeld	Wohnzone	4.2	B
Langenthal	Rankmatte	Wohnzone	3.2	C
Langenthal	Hardau	Wohnzone	1.2	C

(Vgl. auch Abbildung 4-1)

3.3.2 Baulandbedarf Arbeiten

Der Baulandbedarf 2030 für das Arbeiten kann nur schwer abgeschätzt werden. Klar ist jedoch, dass die Arbeitszonenreserven - mit Ausnahme von firmeneigenen Baulandreserven - für den 2. Sektor heute praktisch aufgebraucht sind. Die Ausscheidung neuer Arbeitszonen ist aufgrund der engen Platzverhältnisse der Stadt Langenthal nur bedingt möglich. Hier ist verstärkt ein Lösungsweg mit den Nachbargemeinden zu finden. Ein erster Schritt zu einer solchen Lösung ist das Modellvorhaben⁵ „Arbeitsregion Langenthal, Gemeinsame Bodenpolitik mit Mehrwertprojekt“ (Region Oberaargau, 2010). Darin werden Wege aufgezeigt, wie eine zukünftige, gemeindeübergreifende Zusammenarbeit aussehen könnte.

Verschiedene Reserveflächen Arbeiten stehen – wie bei den Bauzonenreserven Wohnen – nicht für eine Überbauung zur Verfügung, da diese von den Firmen als Entwicklungsreserve oder Nutzungsgelände für eigene Betriebstätigkeiten gehalten werden. Die grösseren noch vorhandenen Bauzonenreserven Arbeiten auf dem Gebiet der Stadt Langenthal sind nachfolgend aufgeführt:

⁵ Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) unterstützt unter dem Titel „Modellvorhaben Nachhaltige Raumentwicklung“ innovative Projekte in den Bereichen Agglomerationspolitik, Nachhaltige Siedlungsentwicklung sowie Synergien im ländlichen Raum. Eines dieser unterstützten Projekte ist die Arbeitsregion Langenthal.

Tabelle 3-7: Bauzonenreserven Arbeiten (> 1 ha)

Gemeinde	Bezeichnung	Zone	Fläche	ÖV-Güte
Langenthal	Wolfhusenfeld	Arbeitszone	5.1	D
Langenthal	Zelgli	Arbeitszone	2.1	C
Langenthal	Steinackermatte	Arbeitszone	5.5	D

(Vgl. auch Abbildung 4-1)

Für den 3. Sektor (Dienstleistungssektor) genügt mit den geplanten Vorhaben das Angebot. Insbesondere mit dem ESP Bahnhof Langenthal sollen ein Grossteil der zukünftigen zusätzlich benötigten Bedürfnisse an Dienstleistungsflächen befriedigt werden können.

3.4 Verkehr

3.4.1 Datengrundlage, Vorgehen

Die Verkehrsführung in Langenthal basiert im Wesentlichen auf dem kommunalen Verkehrskonzept „Richtpläne und Massnahmen“ vom 15.11.1993, das der Gemeinde seither als wichtige Planungsgrundlage diente. Dieses Instrument wird gleichzeitig mit der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms aktualisiert.

3.4.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

a) Netzstruktur und Belastung

Das Strassennetz in Langenthal ist geprägt von mehreren Einfallsachsen aus verschiedenen Richtungen, die im Stadtzentrum enden. Der Durchgangsverkehr West-Ost verläuft auf der Bern-Zürich-Strasse, welche am Rand des Siedlungsgebietes vorbei führt. 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. Die Hierarchie des Strassennetzes ist aus Abbildung 3-18 ersichtlich.

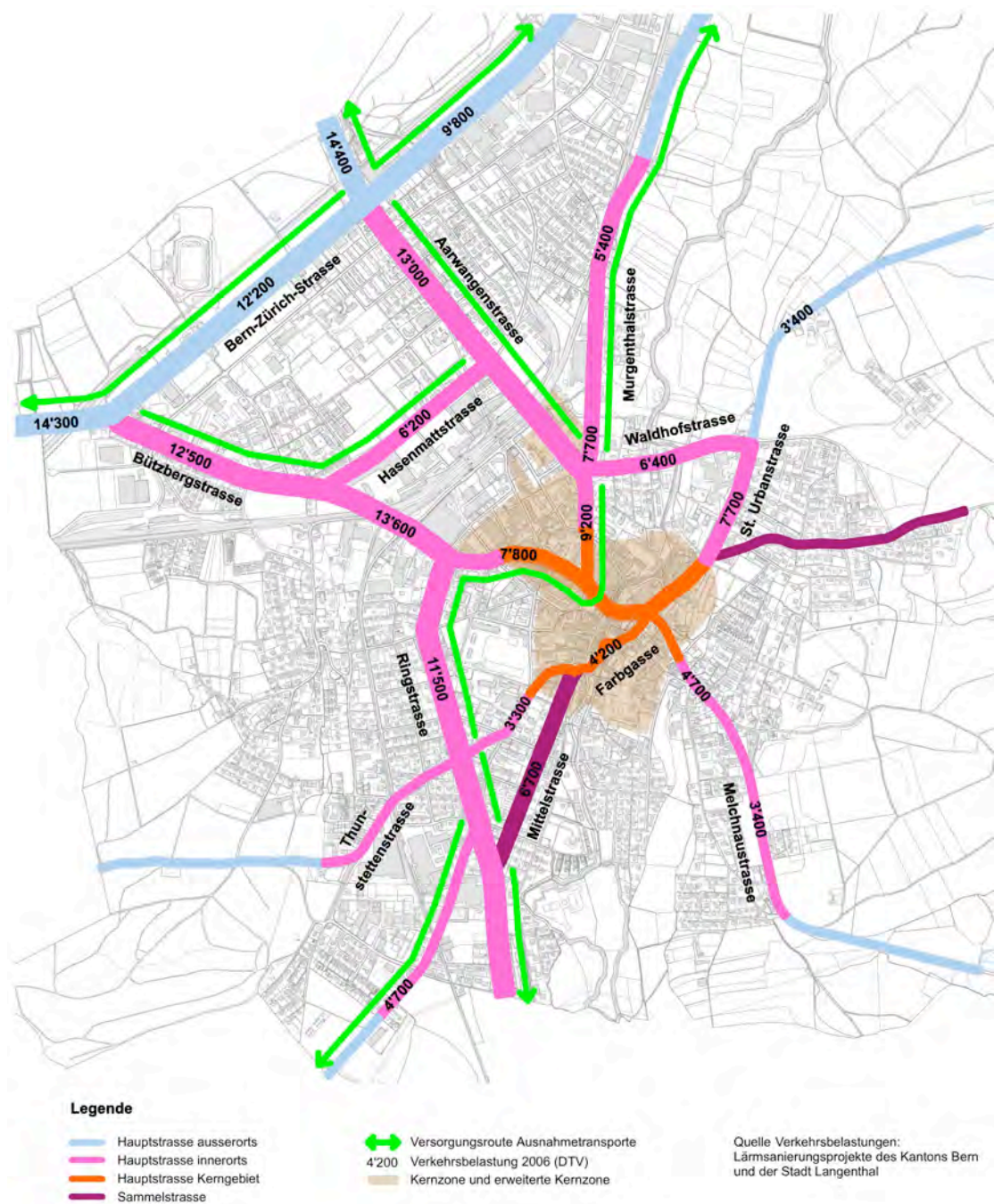
Die nördlichen Gebiete von Langenthal, insbesondere die Arbeitsplatzgebiete, sind durch die Bern-Zürich-Strasse für den MIV sehr gut erschlossen. Allerdings werden die Wohngebiete in diesem Bereich teilweise stark vom durch die Arbeitszone erzeugten Schwerverkehr belastet. Zwar hat sich die Situation 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 Kreisel Bern-Zürich-/Aarwangenstrasse (25'000 Fz.), der momentan noch ein Provisorium darstellt, an seine Kapazitätsgrenzen stösst. Neben der Bern-Zürichstrasse (ca. 12'000 Fz.) weisen die innerörtlichen Hauptachsen Bützbergstrasse (ca. 13'000 Fz.), Ringstrasse (11'500 Fz.) und Aarwangenstrasse (13'000 Fz.) hohe Verkehrsbelastungen auf (vgl. Abbildung 3-18).

Legt man für die Abschätzung der Verkehrsbelastungen 2030 eine jährliche Wachstumsrate von 1% bzw. ein Gesamtwachstum von 20% zugrunde, verschärft sich die Situation auf den genannten Achsen weiter. Möglicherweise wird auch auf weiteren Strassen ein kritischer Wert erreicht (z.B. Aarwangenstrasse Teil Süd, heute: 9'200 Fz., vgl. Abbildung 3-18).

Abbildung 3-18: Strassennetz der Stadt Langenthal mit Querschnittsbelastungen



Eigene Darstellung: BHP Raumplan, 2010

b) Schwerverkehrsrouten

Schwerverkehrsrouten werden grundsätzlich auf den Hauptachsen signalisiert. Durch das kantonale Tiefbauamt werden Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte festgelegt, welche bestimmte Kriterien hinsichtlich Geometrie und Belastbarkeit erfüllen müssen. Die einzuhaltenden Standards schränken die Gestaltung der betreffenden Strassenquerschnitte stark ein.

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. Abbildung 3-18).

Durch diese Führung des Schwerverkehrs ergeben sich im Stadtzentrum hohe Lärm- und Luftbelastungen sowie Sicherheitsprobleme, welche sich durch den anhaltenden Trend der Güterverkehrszunahme auf der Strasse (vgl. Webseite BFS) in Zukunft weiter verschärfen.

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 gelten.

Im Zentrum sind die Parkplätze auf öffentlichem Boden grundsätzlich 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 seit der Einführung des Parkierungsreglements nicht angepasst.

3.4.3 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

a) Netzstruktur

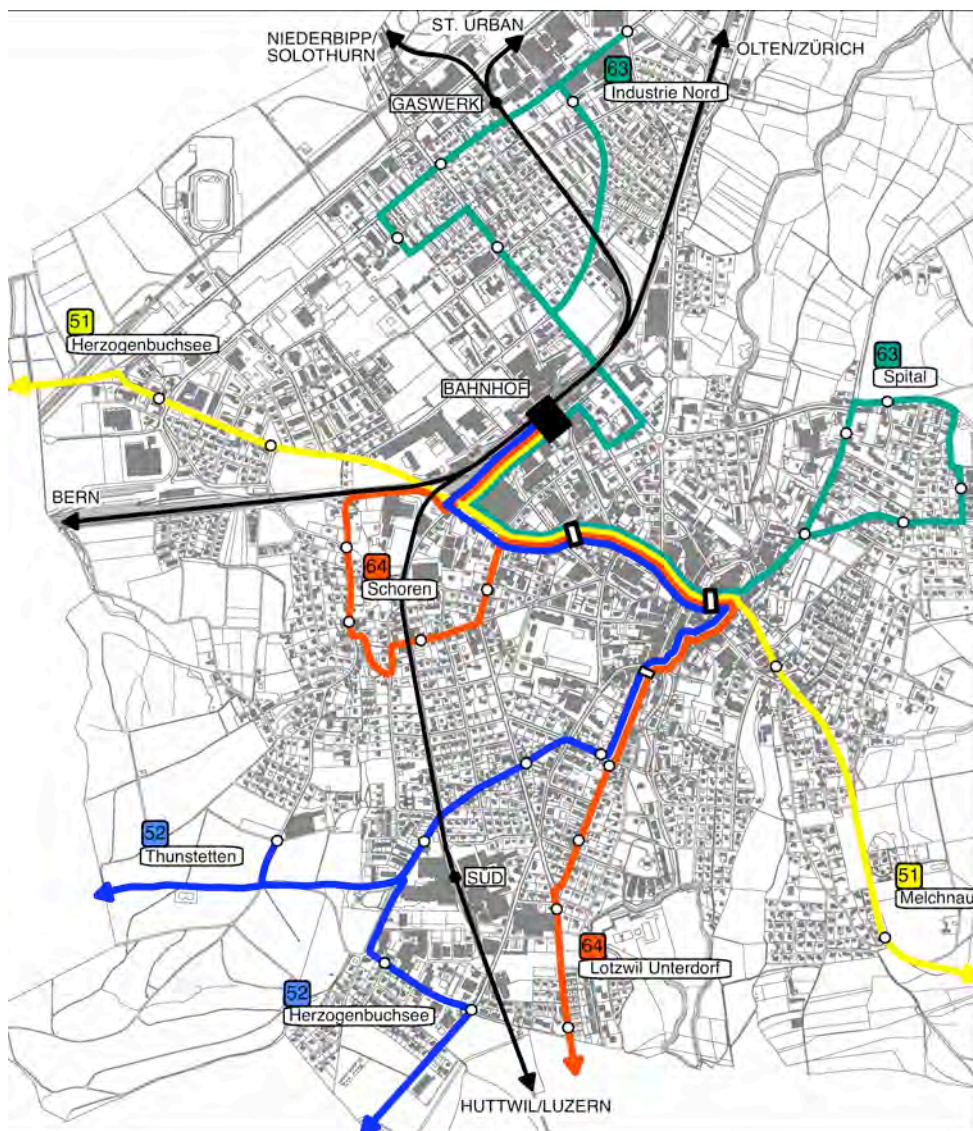
Langenthal übernimmt als Kleinstadt Zentrumsfunktionen für die umliegenden Gemeinden. Mit der SBB-Stammlinie Bern-Zürich erfolgt die Vernetzung mit dem übergeordneten Bahn-ÖV-System. Richtung Olten ist Langenthal Endpunkt der S23/S29. Langenthal ist ebenfalls Endpunkt der von der BLS betriebenen S6/S7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

Das Bussystem basiert auf dem Angebotsbeschluss 2010-2013. 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. Die Gemeinden nördlich und östlich von Langenthal (Aarwangen,

Roggwil) werden durch die Schmalspurbahn der asm Langenthal - Niederbipp - Solothurn und Langenthal - St. Urban mit Langenthal verbunden.

Das seit der Umsetzung des Angebotsbeschlusses 2010-2013 festgelegte Konzept wurde, auf Begehren einer IG bestehend aus ÖV-NutzerInnen aus Thunstetten und dem Gemeindeteil Schoren, angepasst. Eine weitere Anpassung auf den Fahrplanwechsel 2010/11 ist von der RVK beschlossen. Die Linie 64 wird – wie alle anderen Buslinien – auf einer neuen Route wieder den Bahnhof bedienen. Die Haltestelle Schoren-Eisbahn wird durch die Regionallinie Nr. 52 bedient.

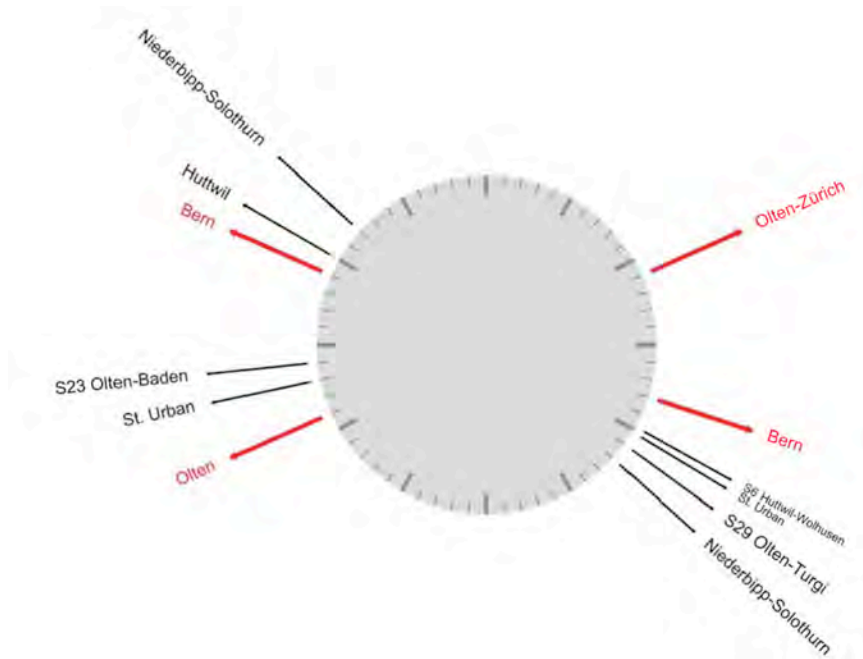
Abbildung 3-19: Netzstruktur des öffentlichen Verkehrs der Stadt Langenthal



Eigene Darstellung: BHP Raumplan, 2010

Das Hauptproblem an der heutigen, übergeordneten ÖV-Konzeption liegt darin, dass sich die Ankunfts- und Abfahrzeiten der Züge der SBB-Stammlinie von/nach Bern/Olten nicht koordinieren lassen. Der eigentliche Kreuzungspunkt im SBB-Taktfahrplan liegt nördlich von Langenthal. Die Anpassung des Bussystems ist daher erschwert, können doch heute nur gute Anschlüsse Richtung Bern (Hauptlastrichtung) gewährleistet werden.

Abbildung 3-20: Abfahrtszeiten der Züge in Langenthal



(S29 nur während den Hauptverkehrszeiten)

Quelle: Konzept öffentlicher Verkehr Langenthal 2030, Zwischenbericht 27. Mai 2011; metron

b) Auslastung und Frequentierung

Daten zu Fahrgastzahlen liegen für die Buslinien (Erhebung 2010), für die S6/S7 nach Wolhusen/Luzern (Erhebung 2006-2009) sowie für die IR-Züge Richtung Bern und Olten (DWV 2010) vor:

Tabelle 3-8: Fahrgäste pro Linie

Linie	Richtung	Fahrgäste pro Tag	
		min	max
51	Langenthal -Wangen	595	885
	Langenthal - Melchnau	270	690
52	Langenthal - Thunstetten	45	190
	Langenthal - Herzogenbuchsee	200	325
63	Spital	505	700
	Industrie Nord	610	700
64	Schoren	80	100
	Lotzwil	100	130
S6/S7	Beide Fahrrichtungen (Abschnitt Langenthal Süd – Langenthal)	1'130	2'200

Quelle: metron/asm, bls

Neben der S-Bahn weisen bei den Buslinien vor allem die Regionallinie Nr. 51 Herzogenbuchsee-Melchnau sowie die Stadtbuslinie Nr. 63, welche die Arbeitsplatzgebiete in der Hard (Industrie Nord) mit Bahnhof, Zentrum und Spital verbindet, höhere Frequenzen auf. Die Linien Nr. 52 Thunstetten-Herzogenbuchsee und Nr. 64 Schoren-Lotzwil weisen geringe Fahrgastzahlen auf (vgl. Tabelle 3-8).

Für die asm-Linien 413 (Langenthal Solothurn) und 414 Langenthal St. Urban Ziegelei stellen sich die durchschnittlichen Tageswerte der Ein- und Aussteiger in Langenthal wie folgt dar (pro Werktag, Jahr 2009):

Tabelle 3-9: Fahrgäste ASm-Bahnlinie

Linie	Einsteiger Langenthal	Aussteiger Langenthal
413: Langenthal Solothurn	740	710
414: Langenthal St. Urban	470	460

Quelle: ASm

Tabelle 3-10: Fernverkehr, IR-Züge Bahnhof Langenthal

Zeit	nach/von Richtung Bern (durchschn. Werktagsverkehr DWV)		nach/von Richtung Olten (durchschn. Werktagsverkehr DWV)	
	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger
5-9 Uhr	1042	667	793	279
9-16 Uhr	655	599	592	400
16-22 Uhr	794	1580	779	936
Total	2491	2846	2164	1615
	27%	31%	24%	18%

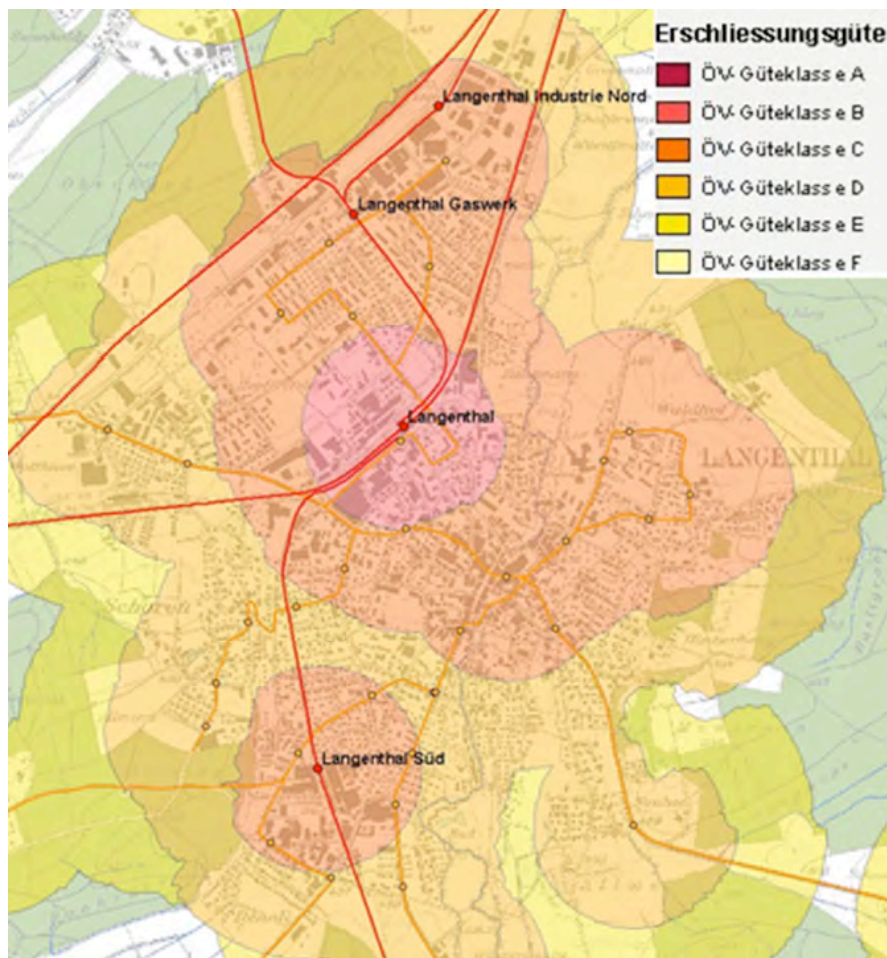
Quelle: SBB / Nationales Schienenverkehrsmodell 2010

c) Erschliessungsqualität

Die Erschliessungsqualität entspricht in weiten Teilen des Siedlungsgebietes (Einzugsgebiet der Stadtbuslinie Nr. 63 und um den Bahnhof Langenthal Süd) der Stufe C. In der unmittelbaren Umgebung des Bahnhofes wird die Stufe B erreicht (vgl. Abbildung 3-21).

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 (vgl. Abbildung 3-21) Massnahmen zur Verbesserung der Erschliessung zu prüfen.

Abbildung 3-21: Güteklassen der ÖV-Erschliessung Netz 2009/2010



Quelle: Geoportal des Kantons Bern

3.4.4 Langsamverkehr (LV)

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

Die Stadt Langenthal hat in den vergangenen Jahren im Rahmen von baulichen und betrieblichen Massnahmen viel für die Verbesserung des Langsamverkehrs getan. So wurden auf mehreren Strassen Radstreifen realisiert und in der Marktgasse eine Fussgängerzone eingeführt. Die Realisierung einer Begegnungszone in der Jurastrasse wird zur Zeit auf politischer Ebene diskutiert, und auch im Bereich der Schulanlagen Kreuzfeld sind entsprechende Massnahmen vorgeschlagen. Zudem wurde ein umfassender Problemstellenkataster erstellt, welcher als zusätzliche Planungshilfe bei Sanierungen und Umbauten dient.

Im Zentrum bestehen jedoch auf verschiedenen Strassenzügen relativ enge Verhältnisse, die kaum verändert werden können (historische Bausubstanz, Hochtrottoirs). Auf diesen Ab-

schnitten sind eine sorgfältige Führung des Langsamverkehrs und eine gute Gestaltung zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit im Sinne der Koexistenz wichtig.

a) Veloverkehr

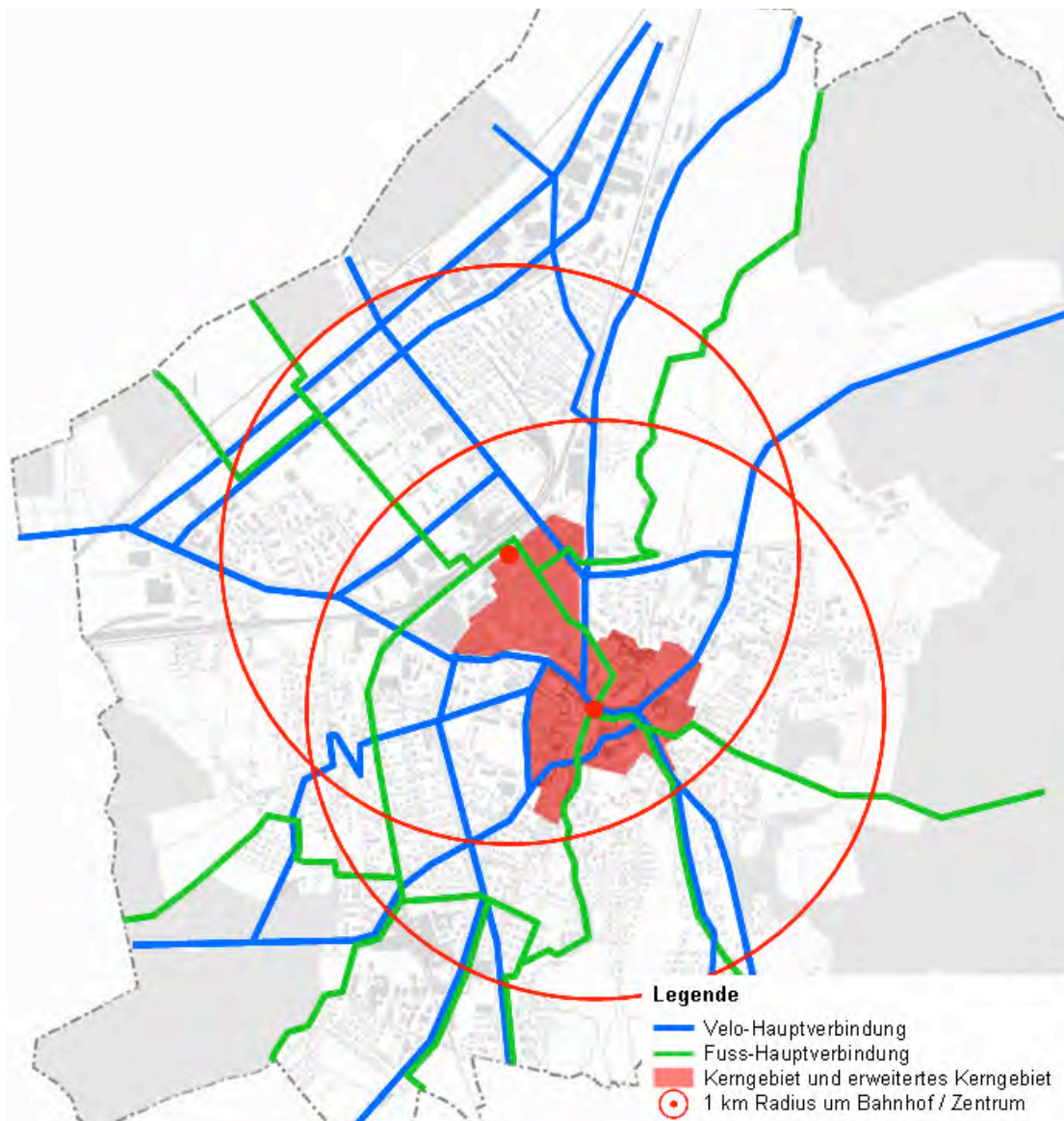
Das Netz des Veloverkehrs ist aus der Abbildung 3-22 ersichtlich. Neben den Hauptachsen des MIV sind auch Quartiersstrassen wichtige Bestandteile der Haupttrouten für den Veloverkehr.

Zwei regionale Velowanderrouten verlaufen durch Langenthal (Nr. 71 Passwang - Oberaar-gau: Dornach-Balsthal-Langenthal-Huttwil; Nr. 84 Mittelländer Hügelroute: Thun-Heimberg-Burgdorf-Langenthal-Zürich).

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 somit ein enormes Potential im Veloverkehr; legt man beispielsweise einen 5 km-Radius um das Stadtzentrum Langenthal, liegt das gesamte Stadtgebiet innerhalb dieser Distanz. Dieses Potential verstärkt sich in Anbetracht der Tatsache, dass ein Grossteil der Wege kürzer sind als 5 km (z.B. 45% der Autofahrten; vgl. BFS 2007: 36).

Es bestehen jedoch 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.

Abbildung 3-22: Velo- und Fusswegnetz der Stadt Langenthal



Quelle: Metron, 2010

b) Fussverkehr

In der Stadt Langenthal ist ein flächendeckendes Netz an Bewegungsräumen für die Fussgänger vorhanden (vgl. Abbildung 3-22). Mit der Umsetzung der geplanten Massnahmen (Einrichtung von Begegnungszonen) werden in naher Zukunft insbesondere für den Fussverkehr weitere Verbesserungen erreicht.

Der Fussverkehr hat seine Stärke vor allem bei Strecken unter einem Kilometer bzw. bis ca. 15 Minuten Unterwegszeit. Ein 1 km-Radius um das Stadtzentrum Langenthal zeigt, dass mit Ausnahme des nördlichen und nordwestlichen Stadtgebietes fast alle Siedlungsgebiete der Stadt in dieser Distanz zum Zentrum liegen. Betrachtet man den Bahnhof als Ausgangspunkt, liegen nur die südlichen und südwestlichen Siedlungsgebiete ausserhalb dieses Radi-

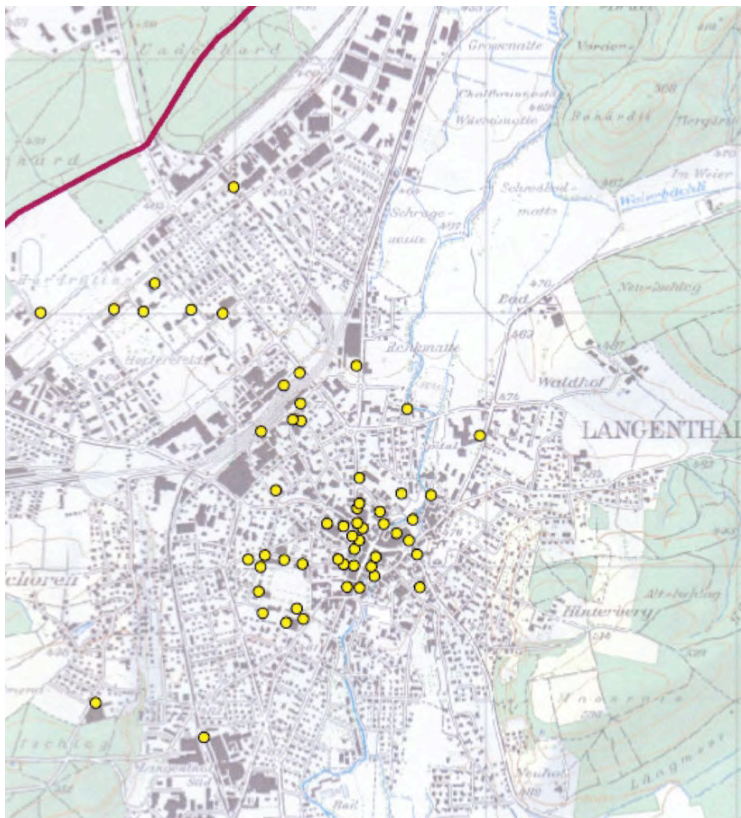
us (vgl. Abbildung 3-22). Die wichtigsten Zentrumsbereiche sind somit für die Einwohner/-innen von Langenthal innerhalb zumutbarer Fussweg-Distanz erreichbar.

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 sind 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 Beobachtungen zufolge sehr gut belegt, 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.

Abbildung 3-23: Öffentliche Veloabstellplätze (ab 10 Plätze pro Standort)



Quelle: Gemäss Erhebung Kanton Bern BVE/ Stadt Langenthal, 2011. Im Rahmen Monitoring und Wirkungskontrolle Agglomerationsprogramme.

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 die Wohngebiete. Es kann eine gute bis sehr gute Auslastung beobachtet werden. Hinsichtlich der Bewirtschaftung sind Parkplatzkarten mit unterschiedlichen Zeitdauern erhältlich (Tages-, Monats- oder Jahreskarte). 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.

3.4.6 Pendlerströme und Mobilitätsverhalten

Verfügbare Zahlen zur Gesamtquantifizierung der Pendlerströme (inkl. MIV und LV) repräsentieren die Periode von 1990 bis 2000 und sind demnach nicht aktuell (Daten basierend auf die Volkszählung 2000, BFS). Neuere Werte liegen zurzeit nicht vor, weshalb quantitative Aussagen zur Entwicklung während der letzten 10 Jahre nicht möglich sind.

Hinsichtlich des Verkehrsverhaltens wird davon ausgegangen, dass der Anteil LV in Langenthal entgegen dem allgemeinen Trend leicht gestiegen ist. Dies wird begründet durch die umgesetzten LV-Massnahmen und die in den letzten 10 Jahren unterdurchschnittliche MIV-Zunahme in Langenthal gegenüber dem schweizerischen Mittel.

Sollten die mobilitätssteigernden Tendenzen (zunehmender Freizeitverkehr, zunehmende Pendlerbewegungen infolge der Trennung von Wohn- und Arbeitsplätzen) weiter anhalten und sich die aktuellen Gewohnheiten hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl (zunehmender Motorisierungsgrad, Bevorzugung der motorisierten individuellen Mobilität) nicht wesentlich ändern, ist mit stetig abnehmenden Anteilen des ÖV und des Langsamverkehrs am Modal-Split zu rechnen.

Mit geeigneten Massnahmen soll im Rahmen der Verkehrsrichtplanung und des Agglomerationsprogramms dieser Tendenz entgegengewirkt werden. Diese Massnahmen betreffen den Berufs- und Ausbildungsverkehr, aber auch den Freizeitverkehr.

3.5 Natur und Umwelt

3.5.1 Natur- und Landschaftsschutz

Die Stadt Langenthal verfügt über einen relativ kleinen Gemeindebann. In der Gesamtfläche (ohne Gemeindeteil Untersteckholz) von 1'444 ha sind 575 ha Wald, 434 ha Siedlungsgebiet (inkl. Verkehrsflächen im Siedlungsgebiet und 90 ha Verkehrsflächen ausserhalb des Siedlungsgebietes, 336 ha Acker/Wiesen und 9 ha Gewässer/ unkultivierbares Gebiet enthalten. Bereits im Zonenplan 85 wurden wichtige Teile der Landschaft, vorwiegend die im BLN enthaltenen „Wässermatten“⁶, als Landschaftsschutzgebiete ausgeschieden. Wesentliche Teile des bereits bestehenden Baugebietes werden zudem durch die zwischenzeitlich erlassenen Grundwasserschutz-zonen 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 aus-
weitert.

3.5.2 Lärmschutz und Luftreinhaltung

a) Strassenlärmsanierung

Die Strassenlärmsanierung wurde in der Stadt Langenthal von der Stadt selber, für die Gemeindestrassen, und dem kantonalen Tiefbauamt, für die Kantonsstrassen, gemeinsam angegangen. So setzte der Gemeinderat am 11. Februar 1991 den Übersichts-Lärmbelastungskataster für die Stadt Langenthal ein.

In der Zwischenzeit wurden für sämtliche Strassenausbauprojekte auch Strassenlärmsanierungsprojekte ausgearbeitet und umgesetzt. Ebenfalls wurden für sämtliche neuen, privaten Bauvorhaben Lärmgutachten verlangt. Die entsprechenden Massnahmen wurden umgesetzt.

⁶ 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.

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 Strassensanierungsprojekt Gemeindestrassen der Stadt Langenthal den Vorschriften der Lärmschutzverordnung entspricht.

Der Gesamtaufwand für die Umsetzung des Sanierungsprojektes Gemeindestrasse beträgt Fr. 4,5 Mio.. Das Strassenlärm-Sanierungsprojekt wurde am 19. Januar 2011 vom Gemeinderat beschlossen und der notwendige Umsetzungskredit bewilligt. Die Umsetzung der Massnahmen sind im Finanzplan der Stadt 2010 - 2014 aufgenommen.

b) 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 enthält 21 Massnahmen in verschiedenen Handlungsfeldern. 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.

3.5.3 Energie

Die Stadt Langenthal trägt seit 1999 das Label „Energistadt“⁷. Beim letzten Audit im Jahr 2007 hatte die Stadt 64% 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 die Erarbeitung eines „Richtplanes Energie“ im Sinne von Art. 7 des kantonalen Energiegesetzes. Die entsprechenden Vorbereitungen sind bereits getroffen.

⁷ Das Label Energistadt ist ein Leistungsausweis für Gemeinden, die eine nachhaltige kommunale Energiepolitik vorleben und umsetzen. Energistädte fördern erneuerbare Energien, umweltverträgliche Mobilität und setzen auf eine effiziente Nutzung der Ressourcen.

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 vorbereitet. Die Umsetzung ist grundsätzlich vorgesehen, der Gemeinderat wünschte jedoch noch weitergehende Abklärungen aufgrund von neu zu erfassenden Daten von 2 Versuchsstrecken, welche im Jahr 2011 in Betrieb genommen werden.

4 Entwicklungsvorstellungen und Zukunftsbild

4.1 Entwicklungsvorstellungen

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 einerseits (z.B. Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung) und dem politischen Willen der Agglomeration andererseits. 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.

4.1.1 Ausgangslage

Die Stadtplanung von Langenthal ist auf die Bedürfnisse eines Regional- und Versorgungszentrums im Dienstleistungsbereich ausgerichtet. Es sind sowohl die stadt eigenen, wie auch die überregionalen Bedürfnisse in den Bereichen Arbeitsplätze, Dienstleistung, Bildung und Kultur abzudecken. Nach Erhebungen ist Langenthal Einkaufsort für 30'000 Einwohner, die hier regelmässige, und 80'000 Einwohner, die hier gelegentliche Einkäufe tätigen. Langenthal ist eine autarke Kleinstadt im Schweizer Mittelland, relativ unabhängig von den grossen Zentren, zwar im Kanton Bern liegend, aber mit grosser Ausstrahlung auf die benachbarten Gebiete in den Kantonen Luzern (St. Urban), Aargau (oberer Teil Bezirk Zofingen) und Solothurn (oberes Gäu und Wasseramt).

4.1.2 Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung

In Bezug auf die Bevölkerungsentwicklung geht die Stadt Langenthal von einer Weiterführung des bisherigen Trends aus⁸. Das heisst konkret, dass sich die Einwohnerzahl von heute (2010) bis im Jahre 2030 von 15'032 auf 16'990 Einwohner erhöhen wird. Aufgabe der Agglomeration ist es für diese Bevölkerungsentwicklung an geeigneten Standorten ein Angebot zu schaffen.

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 im Zeitraum 1998 bis 2008 von 9'531 auf 10'654 (+ 1'123). Dies entspricht eine Zunahme von 11.8% in 10 Jahren, wobei der grösste Anstieg zwischen 2005 und 2008 zu verzeichnen ist (+ 924, Quelle Betriebszählung BFS, 2008). Bis im Jahre 2030 strebt die Stadt Langenthal eine Steigerung der Beschäftigten im 2. und 3. Sektor auf rund 12'000 an (+400 im 2. Sektor und +1'000 im 3. Sektor). Dies entspricht einem jährlichen Wachstum von 0.6%.

⁸ Grundlage für die Bevölkerungsentwicklung Zustand 2030 ist das Mittlere Szenario der regionalisierten Bevölkerungsprojektionen für den Kanton Bern (Ausgabe 2008).

4.2 Siedlungspotenziale

4.2.1 Umnutzung und innere Verdichtung

Das Siedlungsgebiet der Stadt Langenthal kann nicht beliebig erweitert werden. Natürliche Barrieren, wie Wald und geschützte Landschaften (z.B. BLN-Gebiet), stehen einer ungehemmten Entwicklung entgegen. Deshalb wurden in den letzten Jahren weitgehend innere Reserven für die bauliche Entwicklung vorbereitet. In den meisten Fällen wurden vorausgehend stadt- und verkehrsplanerische Rahmenbedingungen definiert und als baurechtliche Koordinationsinstrumentarien zahlreiche Überbauungsordnungen erlassen.

Mit der neuen Grundordnung 2004 wurde zudem für alle Bauzonen ausserhalb des Kerngebietes ein Verbot für Ladenflächen über 300 m² wiederum bestätigt. Diese eingeschlagene Entwicklung wird weitergeführt, stehen doch zur Zeit wiederum verschiedene Verdichtungs- und Umnutzungsprojekte an, die innerhalb der Bauzone teilweise recht hohe Kapazitätsreserven generieren. Von den grösseren Gebieten sind das (vgl. Kapitel 4.3):

- Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt ESP Bahnhof Langenthal
- Areal der ehemaligen Porzellanfabrik „Porzi-Areal“
- Markthallenareal

Mit einer geschickten Umnutzung bestehender Areale und mit einer gezielten Verdichtung der Siedlungsstruktur kann ein wesentlicher Teil des zukünftigen Baulandbedarfs aufgefangen werden.

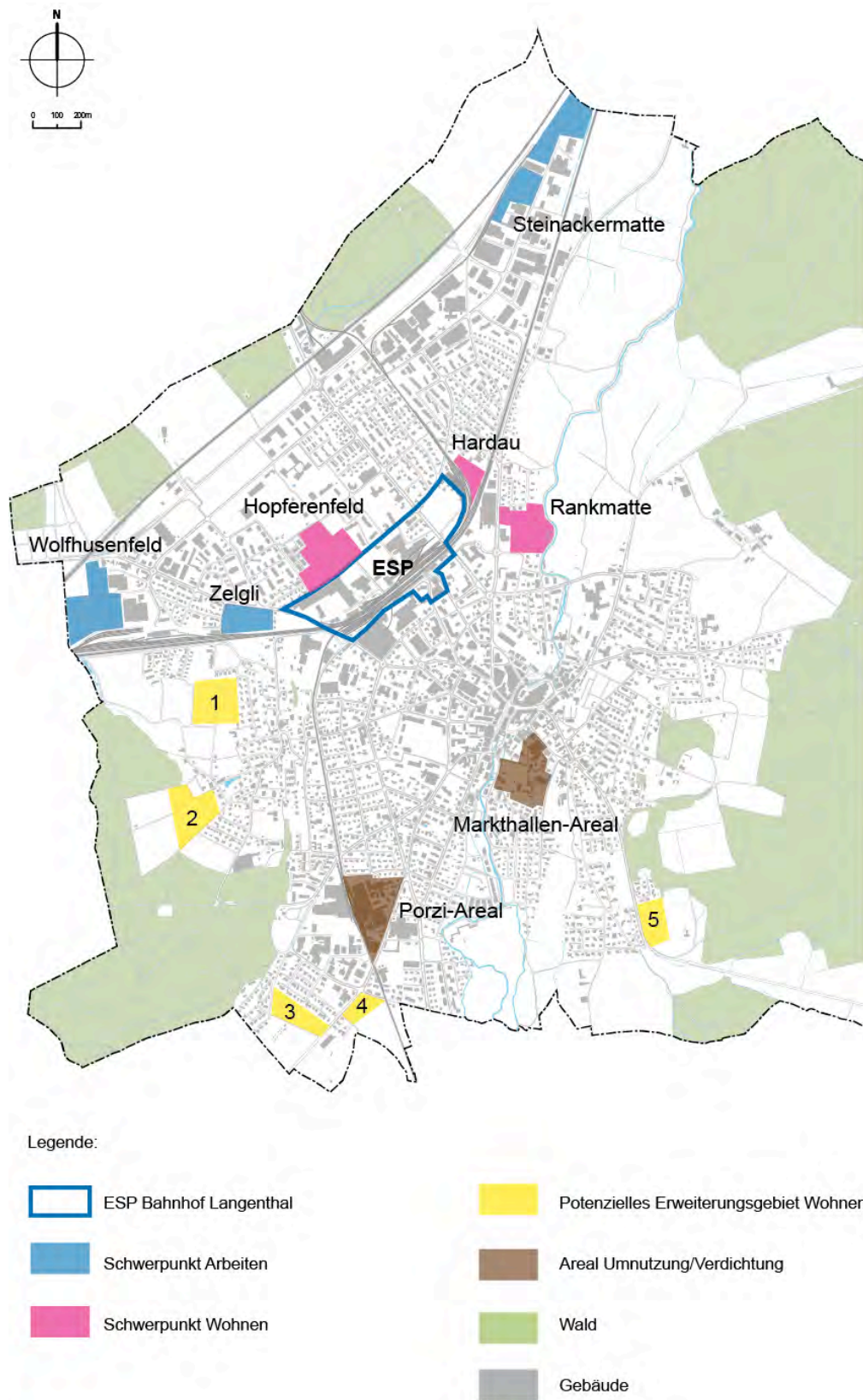
4.2.2 Strukturierungsgebiete

Im Hinblick auf die weitere räumliche Entwicklung sind vor allem auch die Strukturierungsgebiete zu berücksichtigen. Die Stadt Langenthal hat in ihren Planungsinstrumenten (Baureglement, Zonenplan) in Anlehnung an das Bauinventar und städtebaulicher Strukturanalysen die wichtigsten qualitativ hochwertig gestalteten/erhaltenen Gebiete definiert. Es sind dies gut gestaltete Teilbereiche von Quartieren, Gruppen von Einzelbauten und Einzelbauten mit speziellen Qualitäten, die aufgrund ihrer intakter baulicher und räumlicher Strukturen und der historischen Bedeutung einen besonderen Siedlungswert darstellen und deshalb in ihrem Charakter erhalten werden sollen.

4.2.3 Überblick Siedlungspotenziale

Die Siedlungspotenziale ergeben sich einerseits aus den bestehenden unüberbauten Bauzonen-Teilgebieten und andererseits aus bereits überbauten Gebieten mit grösserem Umnutzungs- und/oder Verdichtungspotenzial. Hinzu kommen noch nicht eingezonte Gebiete, die längerfristig eine Option für die Siedlungserweiterung darstellen. In der folgenden Übersicht sind die wichtigsten Gebiete in Bezug auf die zukünftige Siedlungsentwicklung zusammengefasst:

Abbildung 4-1: Siedlungspotenziale im Überblick



Eigene Darstellung: ecoptima

4.3 Schlüsselprojekte der Stadt Langenthal

Die Schlüsselprojekte üben eine langfristige und nachhaltige Wirkung auf die Struktur und Funktionalität der Stadt Langenthal aus. Zu nennen ist hier insbesondere der Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Bahnhof Langenthal sowie die vorgesehene Umnutzung des Areals der ehemaligen Porzellan-Fabrik (Porzi-Areal). Im Bereich Verkehrsinfrastrukturen stehen für die Stadt Langenthal v.a. Massnahmen zur Siedlungsverträglichkeit (u.a. Optimierung Ortsdurchfahrten) und Projekte der Quartiervernetzung (u.a. Querungen Bahnlinie) im Vordergrund.

Nachfolgend werden die wichtigsten Projekte im Bereich Siedlung und Verkehr vorgestellt.

4.3.1 Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Bahnhof Langenthal

Im ESP-Programm des Kantons wird der Entwicklungsschwerpunkt „ESP Langenthal Bahnhof“ als Standort von kantonalem Interesse definiert. Der ESP-Perimeter liegt an zentraler Lage und ist mit dem ÖV gut erschlossen (ÖV-Güteklasse B).

Der ESP Bahnhof Langenthal stellt das eigentliche Herzstück der zukünftigen Entwicklung von Langenthal dar. Dies sowohl von der Grösse und Lage her, als auch von den funktionalen Beziehungen. Die Achse Langenthal Nord – Bahnhof – Langenthal Zentrum bildet das Rückgrat der Stadt und ist für die Gesamtentwicklung von zentraler Bedeutung. Ausserdem ist die ÖV-Drehscheibe Bahnhof Langenthal auch für die Umlandgemeinden und der ganzen Region von grosser Wichtigkeit. Dieser Bedeutung gilt es Rechnung zu tragen.

a) Entwicklung des Gebietes/Planungsschritte

Das ganze Bahnhofsgebiet wurde in einem 3-stufigen Planungsprozess entwickelt:

Workshopverfahren Entwicklung Bahnhofgebiet: Die Stadt erarbeitete 2008 mit allen Grundeigentümer in einem offenen Workshopverfahren den „Entwicklungsplan Bahnhofgebiet“. Diese Plangrundlage wurde öffentlich vorgestellt und vom Gemeinderat für die Weiterentwicklung bestätigt.

Richtplankonzept Bahnhof Langenthal: Basierend auf dem "Entwicklungsplan Bahnhofgebiet" wurde im Jahr 2010 das „Richtplankonzept Bahnhof Langenthal" erarbeitet. Die im Entwicklungsplan enthaltenen Darstellungen und Festlegungen wurden konkretisiert und unter Berücksichtigung neuer Erkenntnisse zu den Teilbereichen und verkehrlichen Abhängigkeiten projektorientiert aufgearbeitet. Das Richtplankonzept wurde wiederum vom Gemeinderat bestätigt.

Richtplan ESP Bahnhof Langenthal: Gestützt auf das Richtplankonzept wurde 2011 der „Richtplan ESP Bahnhof Langenthal" erarbeitet. Die Planungsergebnisse und Festlegungen werden gemäss Richtplanvorgaben des kantonalen Baugesetzes in einem erweiterten Planperimeter festgehalten. Dieser ist in verschiedene Teilbereiche mit unterschiedlicher Dichte der Festlegungen aufgeteilt und gemäss den Anliegen der verschiedenen Grundeigentümer im Gesamtzusammenhang koordiniert. Somit dient der neue Richtplan als Koordinationsinstrumentarium für die modulare etappierbare Entwicklung im gesamten Bahnhofgebiet. Die

öffentliche Mitwirkung hat gezeigt, dass die Inhalte des neuen Richtplanes über alle politische Parteien und Gruppen hinweg auf sehr gute Akzeptanz gestossen sind.

b) Inhalte der Bahnhofsentwicklung

Im Richtplan ESP Bahnhof Langenthal wurden folgende Aspekte bearbeitet:

Lesart Stadtraum

„Der Bahnhof Langenthal ist die Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs für die gesamte Agglomeration und die Visitenkarte für die Stadt.“ (Motion Steiner Reto (EVP) und Mitunterzeichnende betreffend zukunftsgerichtete Weiterentwicklung des Bahnhofareals, 2006)

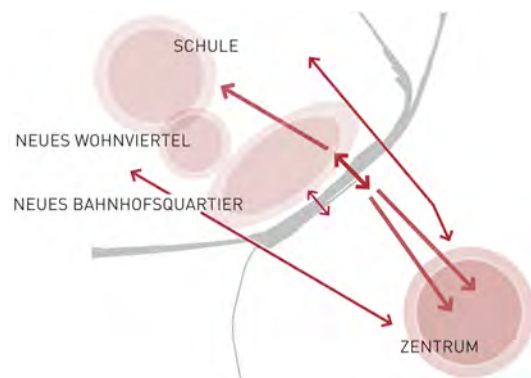
Das Bahnhofgebiet mit seinen Industriearealen stellt heute eine starke Zäsur zwischen Stadtzentrum im Süden und dem Wohngebiet Langenthal Nord dar. Dies ist zum einen der Monofunktionalität des Gewerbegürtels geschuldet (vgl. Abbildung 4-2), andererseits aber auch dem nicht gestalteten öffentlichem Raum vor dem Bahnhof sowie den fehlenden attraktiven Wegeverbindungen (vgl. Abbildung 4-3). Den Räumen nördlich und südlich der Gleise mangelt es derzeit an Aufenthaltsqualität, Orientierbarkeit und adressbildender Gestaltung im Sinne einer „Visitenkarte“ der Stadt. Die mittel- und langfristige des Gewerbegürtels Nord in ein gemischt genutztes Stadtquartier bietet die Chance einer umfassenden Aufwertung und Adressbildung.

Abbildung 4-2: Zäsur



Quelle: ESP-Richtplanung, 2011

Abbildung 4-3: Sprung über die Gleise



Gesamtkonzept Bahnhofquartier

Die Entwicklung des gesamten Bahnhofquartiers basiert auf einem Konzept, welches die Aufwertung des gesamten Bahnhofquartiers im Auge hat. Dabei werden, in Abstimmung untereinander, drei wesentliche stadtstrukturelle Elemente eingesetzt: 1.) die Gleisfront als lärmemissionsdämpfende Pufferzone; 2) Fünf Landmarks zur visuellen, städtebaulichen

Identitätsbildung; 3) offene, jedoch dicht bebaute Baufelder hinter den Pufferzonen. Darüber hinaus werden Aussagen zur Lage der Erschliessung, zu Nutzungen und Anordnung der Aussenräume konzeptionell festgehalten. Im Fokus steht dabei die Schaffung von 2 neuen Bahnhofplätzen und deren funktional-räumliche Verbindung in Bezug zur verkehrlichen Nutzung. Deren konzeptionelle Bedeutung geht jedoch über den eigentlichen Ort hinaus, das damit für die Gesamtstadt (Anbindung der nördlichen Quartiere an die Gesamtstadt) als auch für die gesamte Region (deutliche Umsteigeverbesserungen/Anbindungen) möglich werden.

Abbildung 4-4: Konzept ESP Bahnhof Langenthal



Quelle: ESP-Richtplanung, 2011

Unerlässlich für die Qualifizierung der Quartiere ist die Ausformulierung der öffentlichen Räume. Das Konzept sieht vor, diese als „Freiraumkette“ beiderseits der Gleise anzulegen: die Bereiche an Straßenmündungen, Umfeld der Landmarken und Zugänge zu den Unterführungen werden als kleine Plätze, als „Antrittsflächen zum Bahnhof“ gestaltet und miteinander verbunden. Damit geben sie Orientierungshilfe und schaffen die Vernetzung entlang der Gleisfronten und zum nördlichen Rückraum. Die Bahnhofsplätze Nord und Süd bilden die zentralen Elemente innerhalb dieser Freiraumkette, welche durch die Erweiterung der Bahnunterführung zu einer Bahnhofspassage am zentralen Umsteigepunkt miteinander verbunden werden (vgl. Abbildung 4-5).

Abbildung 4-5: Prinzip Freiraumkette

Quelle: ESP-Richtplanung, 2011

Nutzungskonzept

Der Bereich der Gleisfront ist beidseitig geprägt von Gewerbe und Dienstleistung mit einem eher geringen Wohnanteil, im rückwärtigen Raum im Norden steigt der Wohnanteil; hier ist eine Mischzone aus Wohnen und Büronutzung denkbar. Diese stellt einen urban geprägten Übergangsbereich dar, der zwischen Gleisfront und der nördlich der Hasenmattstraße anschließenden reinen Wohnbebauung vermittelt (vgl. Abbildung 4-6).

Die Möglichkeit, hier (entgegen der an sich geltenden Innenstadtregelung) auch grossflächigen Einzelhandel zuzulassen, wurde geprüft und im Rahmen der Richtplanschärfe offen gelassen.

Abbildung 4-6: Nutzungskonzept

Quelle: ESP-Richtplanung, 2011

Gestaltung/Nutzung Bahnhofplatz Süd

Der Bahnhofplatz Süd als Verkehrsdrehscheibe der Agglomeration und als Visitenkarte der Stadt Langenthal soll funktional und gestalterisch optimiert werden. Der Bereich zwischen Bahnhof- und Postgebäude soll als farbig gestaltete „Platzintarsie“ interpretiert werden, welche zwischen Bahnhof und Stadtkante vermittelt (vgl. Abbildung 4-7). Die unterschiedlichen Nutzungsansprüche und Funktionen (Fahrspuren ÖV und MIV, Aufenthalt) werden durch eine einheitliche Gestaltung zu einem Platzraum zusammengefasst. Als grosszügige, barrierefreie Fläche wird der Vorplatz als Bindeglied zwischen Bahnhofquartier und Zentrum verstanden.

Die Option einer Verlagerung des Postgebäudes und die städtebauliche Neuordnung des gesamten Baufeldes ist in Varianten, unter Berücksichtigung bestehender sowie neuer Zugänge zur Personenunterführung, dargestellt.

Gestaltung/Nutzung Bahnhofplatz Nord

Der südliche Bahnhofplatz mit seiner Funktion als „Hub“ und vielfältigen verkehrlichen Anforderungen soll insgesamt einen eher städtischen Charakter erhalten, während der Platzraum im Norden eine grünere, „weichere“ Prägung erhalten kann (vgl. Abbildung 4-8).

Abbildung 4-7: Bahnhofplatz Süd

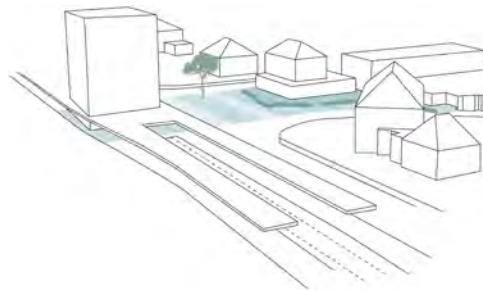
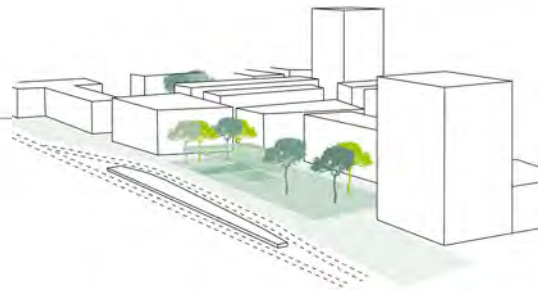


Abbildung 4-8: Konzept Bahnhofplatz Nord



Quelle: ESP-Richtplanung, Stand September 2010

Im Sinne des räumlichen Zukunftsbildes (Atelier Wehrlin, vgl. Abbildung 4–15) mündet das nördliche Freiraumsystem zwischen Oberhardstrasse und Aarwangenstrasse im Bahnhofsbereich in einem Netz öffentlicher Räume. Der Bahnhofplatz Nord als Endpunkt des Grünzuges und als Übergang zu den innerstädtischen Quartieren wird als grüner Platz mit Aufenthaltsqualität gestaltet.

Verkehrsführung

Die Optimierung der intermodalen Beziehungen zwischen ÖV, fließendem und ruhendem Verkehr ist zentrale Aufgabe im Bahnhofsbereich (siehe auch Kapitel 4.5.5).

Um die Umsteigebeziehungen Bahn-Bus und Bus-Bus zu verbessern, wird die Lage der vier ÖV-Haltestellen für Regional- und Stadtbushaltestellen zentral auf dem Bahnhofsvorplatz im Süden organisiert. Taxistellplätze und Kurzzeitparkplätze werden entlang der Gleise an der Eisenbahnstrasse angeordnet.

Die Park+Ride-Anlage mit 200 Stellplätzen (ASTRA, 2010) wird im Norden als Tiefgarage im Untergeschoss der geplanten Bebauung entlang der verlängerten Hasenmattstrasse untergebracht. Taxistellplätze und Kurzzeitparkplätze am Bahnhofplatz Nord werden in unmittelbarer Nähe zum Ausgang der neuen Bahnhofspassage angeordnet.

Die Bike+Ride-Anlagen mit insgesamt ca. 2000 Velostellplätzen (ASTRA, 2010) sollen sich sowohl im Norden als auch im Süden entlang der Gleisfront in unmittelbarer Nähe der Perrons und der Zugänge zu den beiden PUs befinden. Mehr als die Hälfte der Stellplätze sollen in bewachten Velostationen zur Verfügung gestellt werden.

Da sich der ruhende Verkehr auf beide Gleisfronten aufteilt, gewinnen die Verbindungen zwischen Nord- und Südseite an Bedeutung. Die Personenunterführungen West und Bahnhof müssen daher funktionalen, aber auch gestalterischen Anforderungen entsprechen.

Abbildung 4-9: Konzept ÖV



Quelle: ESP-Richtplanung, 2011

Abbildung 4-10: Konzept MIV



Quelle: ESP-Richtplanung, 2011

Abbildung 4-11: Konzept Langsamverkehr

Quelle: ESP-Richtplanung, 2011

Personen-/Velounterführung

Ziel ist neben der funktionalen Verbesserung der Wegebeziehungen eine wesentliche Attraktivierung durch umfassende Neugestaltung, Tageslichtführung und Orientierbarkeit.

Die PU West erhält auf beiden Gleisseiten zusätzliche Ein-/Ausgänge, die sich in Richtung Bahnhof bzw. Bahnhofplatz orientieren, um die Vernetzung der Gleisfronten zu optimieren. Ebenso ist eine gestalterische Qualifizierung erforderlich.

Die bestehende Personenunterführung am Bahnhof soll ausgebaut und die Velogängigkeit parallel zur Fußgängerunterführung geführt werden. Velorampen im Süden sollen in einem ersten Schritt möglichst hinter dem Postgebäude durch den bestehenden Posttunnel geleitet werden. Alternativ wird die Anordnung der Rampen in der Bahnhofstraße vorgeschlagen.

4.3.2 Porzi-Areal

Das direkt neben der Bahnhaltestelle Langenthal Süd gelegene ehemalige Areal der Porzellanfabrik Langenthal (Porzi) bildet den zukünftigen Kern von Langenthal Süd. Baurechtlich ist das Areal immer noch der Arbeitszone Aa für Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen und Verkaufsgeschäfte bis 300 m² Verkaufsfläche zugewiesen.

Das vorhandene Entwicklungspotenzial soll für die Gesamtstadtentwicklung genutzt werden. Auf dem Areal sind neben der reinen Arbeitsnutzung auch Wohn-, Verkaufs- und Freizeitnutzungen vorgesehen. Mittels Änderungen von Zonenplan und Baureglement und/oder dem Erlass von Überbauungsordnungen werden die baurechtlichen Rahmenbedingungen neu definiert und in die gewünschte Entwicklung unterstützt.

In Erarbeitung ist eine Grundlage zur Festlegung der „Raumplanerischen Rahmenbedingungen“ für die Weiterentwicklung.

Abbildung 4-12: Umnutzungsgebiet „Porzi-Areal“



Quelle: Stadt Langenthal, 2010: «Porzi-Areal», Raumplanerische Rahmenbedingungen, Grundlagenbericht z.H. Stadtbauamt Langenthal, Entwurf vom 27. Januar 2010; Lohner + Partner, Thun

4.3.3 Markthallenareal

Südlich an die Kernzone von Langenthal angrenzend befindet sich das Markthallenareal. Das Gebiet kann aufgrund der Lage heute als unternutzt bezeichnet werden. Verschiedene Entwicklungsszenarien wurden von der Stadt Langenthal bereits diskutiert und eine erste Entwicklungsskizze entworfen (vgl. Abbildung 4-13).

In Bearbeitung ist ein Nutzungskonzept. Ein Teil des Areals soll als innerstädtische Allmend, für Märkte, Volksfeste, Zirkus etc. reserviert bleiben. Wesentliche Teile davon können als Stadtentwicklungsgebiet für Läden, Dienstleistungen und Wohnen, definiert werden.

Abbildung 4-13: Entwicklungsskizze „Markthallenareal“



Quelle: Stadt Langenthal

4.3.4 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 m² BGF ermöglichen. Das Ergebnis des Workshopverfahrens soll in eine grundeigentümergebundene Überbauungsordnung überführt werden, welche auch eine neue LV-Erschliessung in Rich-

tung 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.

Abbildung 4-14: Gewähltes Projekt (Grundlage für Überbauungsordnung)



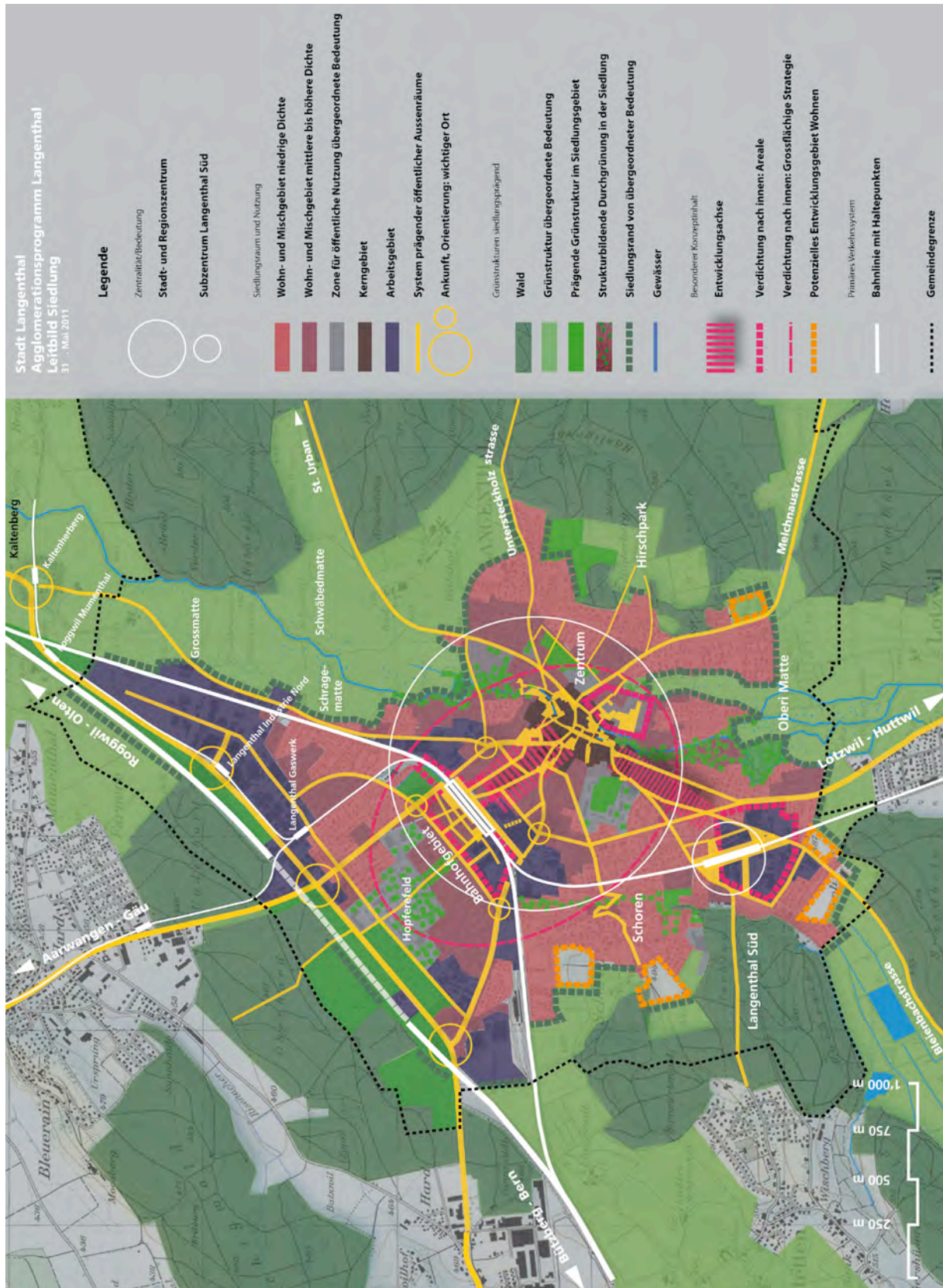
Quelle: Stadt Langenthal, 2010

4.4 Räumliches Zukunftsbild und Entwicklung

Zweck des räumlichen Zukunftsbilds ist eine Annäherung an die räumliche Entwicklungsvorstellung der Agglomeration Langenthal. Das Zukunftsbild 2030 ist eine schematische Darstellung der zukünftigen Siedlungs-, Verkehrs- und Freiraumstruktur. Es leitet sich einerseits aus der städtebaulichen Analyse und andererseits aus den Entwicklungsvorstellungen der Stadt Langenthal ab.

Es ist stadtseitig beabsichtigt, in der Folge diese stadträumlichen Vorstellungen in der Erarbeitung eines Siedlungskonzeptes zu erhärten und daraus dann den neuen Siedlungsrichtplan zu erarbeiten, welches Grundlage für die Revision der baulichen Grundordnung sein wird.

Abbildung 4-15: Räumliches Zukunftsbild der Stadt Langenthal



Eigene Darstellung: M. Wehrli, 2011

4.4.1 Grundstruktur Siedlung

Die Innenstadt soll auch langfristig die Versorgung der Agglomeration und Region Langenthal mit Konsumgütern und Dienstleistungen sicherstellen. Die Entwicklung von konkurrenzierenden Standorten für Einkaufszentren und ähnliches ist zu vermeiden. Die Innenstadt soll aber verstärkt mit dem Raum Bahnhof verbunden werden, um hier Synergien zu entfalten.

Der Raum Bahnhof ist sowohl auf der Nordseite, wie auch auf der Südseite als städtische Struktur zu entwickeln. Es sind langfristig neben den beiden Strassenachsen zwei starke innere Achsen für den Langsamverkehr zu entwickeln. Es handelt sich einerseits um die bestehende Achse Bahnhofstrasse und Jurastrasse - Bahnhofunterführung (neu) – Breitfluhstrasse und ferner um die wünschbare Verbindung Zentrum - Wiesenstrasse - Güterstrasse – Schwingfestweg.

Der periphere Randbereich entlang der Bern-Zürichstrasse soll funktional und baulich als Industrie- und Gewerbegebiet verdichtet und städtebaulich inszeniert werden. Ein besonderes Potential für die innere Stadtentwicklung stellt der Raum Langenthal Süd dar. Dieser Raum soll einerseits als Gewerbebestandort, andererseits als Fokuspunkt im südlichen Langenthal entwickelt werden, wobei dem Wohnen eine Schlüsselrolle zukommt.

Je eine Achse verbindet die Innenstadt mit dem Bahnhof und den nördlichen Stadtteilen, bzw. mit dem Raum Langenthal Süd (vgl. Abbildung 4-16) .

Abbildung 4-16: Grundstruktur Stadtentwicklung Langenthal



Eigene Darstellung: M. Wehrlin, 2010

4.4.2 Stärkung der Quartierstrukturen

Der Handlungsbedarf liegt in der Pflege und Erneuerung der Bausubstanz, der massvollen und typologiegerechten Verdichtung und der Verkehrsberuhigung. Grosse Teile des Siedlungsgebietes sind direkt am Stadtzentrum angebunden; für den Norden und den Süden braucht es Subzentren für den täglichen Bedarf.

Die relativ heterogene Siedlungsstruktur der Wohn- und Mischgebiete, die sich durch Massstäblichkeit auszeichnet, soll soweit verdichtet werden, als vorhandene städtebauliche und architektonische Qualitäten erhalten werden können. Die Verdichtung erfolgt einerseits auf dafür geeigneten Grundstücken durch Auffüllung von Baulücken oder Ersatz von Bausubstanz, andererseits durch Verdichtung mittels Ergänzung bestehender Baustrukturen.

Ein typisches Siedlungsmuster niedriger Dichte westlich der Innenstadt zeigt die Abbildung 4-16. Solche Gebiete sind geeignet für eine massvolle innere Verdichtung.

Langenthal hat eine differenzierte Baustruktur mit qualitätsvollen Bauten aus verschiedenen Zeiträumen. Die architektonische Qualität dieser Bauten und Ensembles darf durch die innere Verdichtung nicht gefährdet werden (vgl. Abbildung 4-18).

Abbildung 4-17: Siedlungsmuster niedriger Dichte



Quelle: Google

Abbildung 4-18: Baustruktur mit Qualität



Quelle: M. Wehrli, 2010

Bekannte Potenziale für eine innere Verdichtung durch Neubauprojekte zeigte bereits die Abbildung 3-17 (Seite 32). Mögliche Gebiete für eine Siedlungsergänzung sind ebenfalls in der Abbildung 4-15 dargestellt.

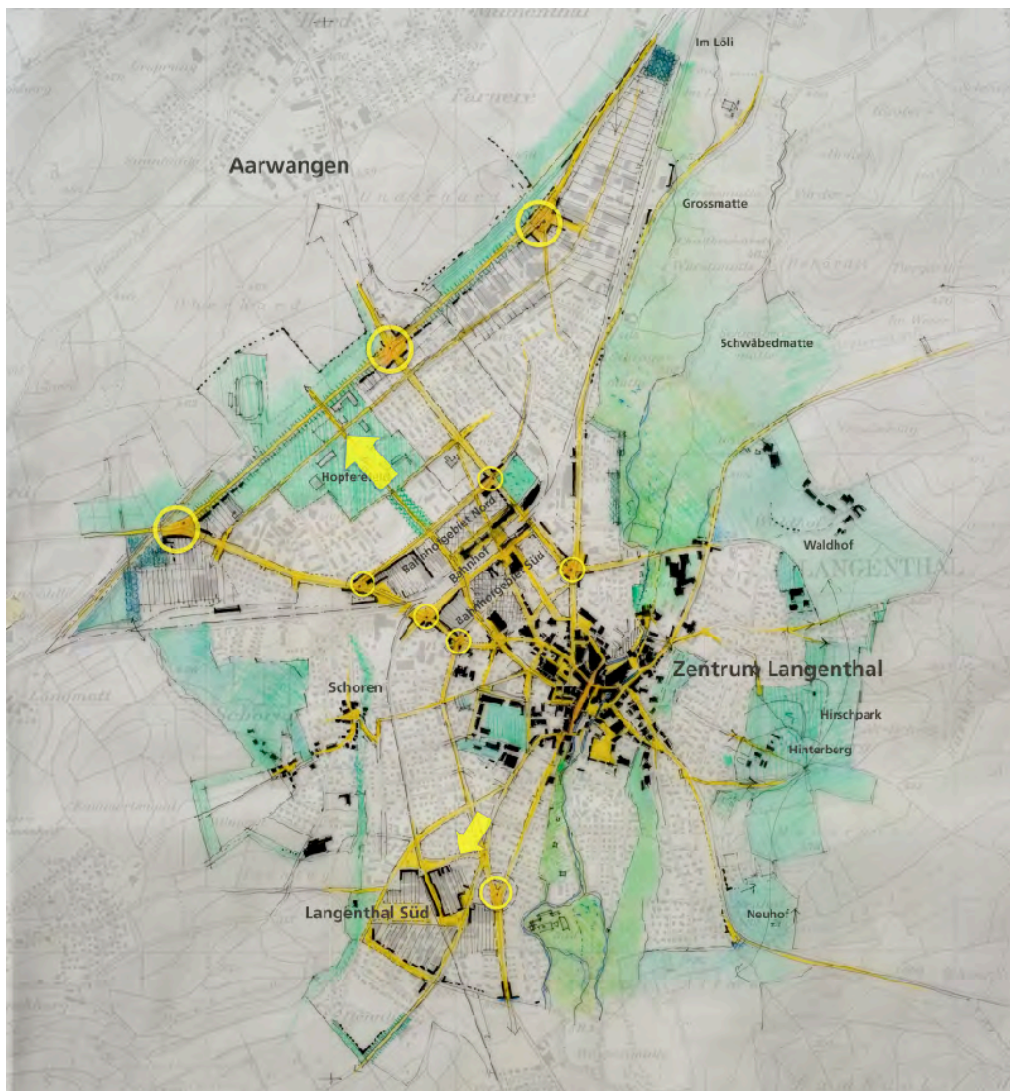
4.4.3 System der öffentlichen Stadträume

Das System der Strassen, Plätze und Freiräume definiert den urbanen Raum der Stadt. Die Netzelemente von besonderer Bedeutung für die Stadt sind gezielt zu entwickeln. Image, Ankunft, Orientierung und Aufenthaltsqualität sind dabei zentrale Themen. Im Einzelnen ergeben sich folgende Schwerpunkte der weiteren Entwicklung:

- Gestaltung des äusseren Randes: Hier geht es um Imagebildung und Orientierung. Wünschbar ist hier an der Bern-Zürichstrasse eine Baumreihe, die gleichzeitig auch den Siedlungsrand betont.
- Die Nord-Süd Achsen sind in unterschiedlicher Weise auszuformulieren und differenziert zu gestalten. Neben den Strassenachsen kommt den Langsamverkehrsachsen eine besondere Bedeutung zu.
- Die systematische innere Vernetzung ist ein zentrales Element des Systems. Dabei ist die Langsamverkehrsanbindung der Bahnhofbereiche Nord und Süd an die Innenstadt und an die Hauptsiedlungsgebiete von grosser Bedeutung.
- Die Aufwertung der öffentlichen Stadträume in den Wohngebieten und deren Verkehrsberuhigung ist weiterhin ein wichtige Aufgabe.

Die Abbildung 4-19 zeigt das System der öffentlichen Stadträume kombiniert mit dem stadtprägenden Grünsystem. Die Stadt wird gegliedert und erschlossen durch ein System hochwertig gestalteter öffentlicher Stadträume.

Abbildung 4-19: Öffentliche Stadträume und Grünsystem



Eigene Darstellung: M. Wehrin, 2010

Legende: Das System der öffentlichen Räume prägt die Grundstruktur der Stadt und vernetzt die einzelnen Teile. Die öffentlichen Räume sollen nicht nur Verkehrsachsen sein, sondern integrale Lebensräume, an deren Aufenthaltsqualität und Gestaltung beim Ausbau des Verkehrssystems hohe Anforderungen gestellt werden. Von besonderer Bedeutung sind die verbindenden öffentlichen Räume zwischen dem Stadtzentrum, dem Bahnhof und den nördlichen Siedlungsteilen. Auch die Anbindung von Langenthal Süd bekommt zunehmend mehr Bedeutung. Die mit gelben Ringen bezeichneten Knotenpunkte haben bei Ankunft und Orientierung im Stadtraum eine besondere Bedeutung. Die Karte visualisiert auch den Anspruch, die Siedlung mit einem qualitätsvollen inneren und äusseren Grünsystem zu bringen. Die öffentlichen Stadträume und das Grünsystem definieren den Rahmen für die weitere bauliche Entwicklung

4.4.4 Langenthal Süd

Dieses innerstädtische Gebiet hat ein bedeutendes Umnutzungspotential. Hier kann ein neu definierter Fokus für städtisches Leben entstehen.

Der Südteil ist ein klassisches Betriebsgebiet und kann als solches weiterentwickelt werden.

Für den Nordteil muss ein Nutzungsprogramm noch definiert werden. Er sollte grundsätzlich baulich erneuert und gemischt genutzt werden, sowie stärker mit dem Quartier vernetzt wer-

den. Das Potenzial der Baustruktur ist abzuklären und eine Marktanalyse ist erforderlich. Bei der Neunutzung dürfte eine Wohnstrategie im Vordergrund stehen. Dies unter Herstellung einer Verzahnung mit den benachbarten Wohngebieten.

Ein wichtiger Aspekt ist die Anbindung an das System der öffentlichen Stadträume, wobei der Aufenthaltsqualität besondere Bedeutung zukommt.

Langenthal Süd kann sich zu einem neu definierten Kristallisationspunkt städtischen Lebens im Süden der Agglomeration entwickeln (vgl. Abbildung 4-20). Dem Haltestellenbereich kommt bei der Arealentwicklung besondere Bedeutung zu (vgl. Abbildung 4-21). Er ist neu in das System der öffentlichen Stadträume einzubinden.

Abbildung 4-20: Langenthal Süd



Quelle: Google

Abbildung 4-21: Bahnhofstelle Süd



Quelle: M. Wehrli, 2010

4.4.5 Vertiefung

Die beschriebenen Konzeptansätze werden im Rahmen der Siedlungsrichtplanung noch vertieft studiert und in der Darstellung präzisiert (vgl. Massnahmenblatt S-1).

4.5 Verkehrskonzept / Verkehrsrichtplan

Die verkehrspolitischen Zielsetzungen sind im soeben überarbeiteten Verkehrsrichtplan festgehalten. Sie orientieren sich grundsätzlich am Verkehrskonzept von 1993, wurden jedoch aufgrund der relativ langen Zeit seit der Genehmigung generell überprüft und an die heutigen Bedürfnisse angepasst.

Die Überarbeitung des Verkehrskonzeptes bzw. die Aufstellung des Verkehrsrichtplans startete bereits vor Beginn der Arbeiten zum Agglomerationsprogramm. Der kommunale Verkehrsrichtplan soll als behördenverbindliches Planungsinstrument aktualisiert werden. Die Inhalte sind auch für das Agglomerationsprogramm wegleitend, da in diesem Programm nur Elemente Eingang finden, welche in einem Richtplan enthalten sind. Das Agglomerationsprogramm nimmt die Aussagen des Verkehrsrichtplans in generalisierter Form auf.

Im Verkehrsrichtplan wird für jeden Verkehrsträger (MIV, ÖV, LV, Schwerverkehr) basierend auf den Zielsetzungen jeweils ein Verkehrsführungskonzept erstellt. Diese Konzepte legen fest, welche Arten von Verkehr auf den einzelnen Achsen abgewickelt werden sollen (Durchgangsverkehr, Erschliessungsverkehr, Freizeitverkehr, etc.). Sie bilden den wesentlichen Inhalt des kommunalen Verkehrsrichtplans.

4.5.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrskonzepts wurden die folgenden Oberziele definiert:

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

Diese Zielsetzungen sind für die Planungsarbeiten weiter zu detaillieren und für die einzelnen Teilgebiete der Stadt zu konkretisieren. So ergeben sich die folgenden Handlungsprämissen:

- Verträgliche Abwicklung des Verkehrs im Stadtzentrum
- Lenkung des Verkehrs auf verkehrorientierte 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

Aus diesen Zielsetzungen werden für die einzelnen Strassenzüge bestimmte Hauptfunktionen abgeleitet. Damit werden Leitlinien für Ausbaustandard und Gestaltung festgelegt (Signalisierung, Querschnitte, Verkehrsmischung resp. -trennung, Vortrittsregelung, etc.).

4.5.2 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 entspricht diesen Zielen. Es besteht aus heutiger Sicht geringer Handlungsbedarf. Sinnvollerweise anzustreben ist eine Angleichung der Tarifsysteme privater Parkraumanbieter an jenes der Stadt (Gebührenpflicht ab der ersten Minute, keine Gratiszeit).

4.5.3 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

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

- 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.

Diese Ziele werden im Rahmen des vorliegenden ÖV-Konzepts 2030 umgesetzt.

4.5.4 Langsamverkehr (LV)

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

Die Verkehrsführungskonzepte für Fuss- und Radverkehr 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 Bahnhofsbereich 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.

4.5.5 Spezialfall ESP Bahnhofgebiet

Das Bahnhofgebiet ist als Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung ein Spezialfall. Dieses Gebiet weist eine hohe Nutzungsvielfalt auf. Dazu sind die Verkehrsnetze aufgrund der intermodalen Beziehungen in verschiedener Hinsicht stark belastet. In diesem Gebiet soll eine Entwicklung initiiert werden, welche einerseits eine Intensivierung der Nutzung bewirkt, andererseits Raum und Infrastrukturen ermöglicht, um die verschiedenen Verkehrsnetze besser aufeinander abstimmen zu können. Es wird sich hier innerhalb des Gemeindegebietes neben dem Stadtzentrum ein weiterer Schwerpunkt entwickeln (vgl. Kapitel 4.3.1).

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. Dazu gehören neben der Erweiterung der Personenunterführung als Bahnhofspassage 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.

4.5.6 Schlussfolgerungen

Der neue Verkehrsrichtplan definiert zusammen mit dem vorliegenden ÖV-Konzept 2030 die mittel- bis langfristige verkehrspolitische Ausrichtung der Stadt Langenthal, indem zu jedem

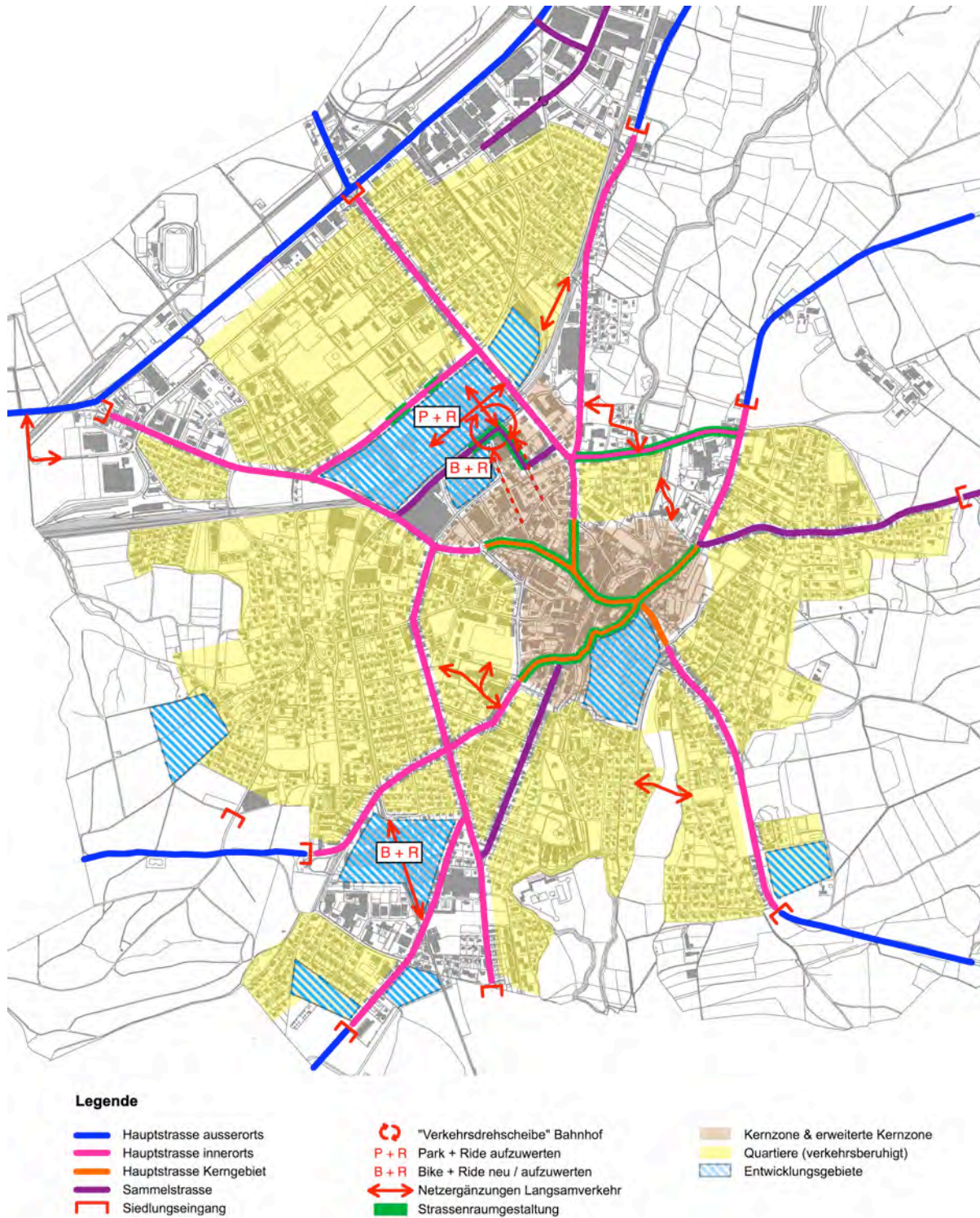
Verkehrsträger spezifische Zielsetzungen und Handlungsprämissen festgelegt werden. Aus diesen Zielsetzungen, der Analyse des Ist-Zustands (vgl. Kapitel 3.4) sowie den Siedlungspotentialen und Schlüsselprojekten (vgl. Kapitel 4.2 und 4.3) ergibt sich der im nächsten Kapitel dargestellte Handlungsbedarf.

Kernaussage des Verkehrsrichtplans ist, dass auf den übergeordneten Zielsetzungen, welche seit 1993 gelten, auch weiterhin aufgebaut werden soll. Die Richtung, welche die Stadt Langenthal in der Verkehrsplanung eingeschlagen hat, hat sich bewährt und soll weiterverfolgt werden.

Dies bedeutet, dass vor allem dort, wo die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmer nicht oder nur eingeschränkt gegeben ist, Handlungsbedarf besteht. Es sind in erster Linie Sicherheitsaspekte für den LV, aber auch die Aufenthaltsqualität im Strassenraum sowie die Umweltbelastungen, worauf die notwendigen Massnahmen auszurichten sind.

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.

Abbildung 4-22: Übersicht Verkehrskonzept (exklusive ÖV)



Eigene Darstellung: BHP Raumplan, 2010

5 Schwachstellenanalyse und Handlungsbedarf

5.1 Siedlungsstruktur

5.1.1 Schwachstellen/ Hauptproblemfelder heute

Die Hauptproblemfelder können wie folgt zusammengefasst werden:

- Langenthal hat sich flächig aus der Struktur eines ländlichen Zentrums und Versorgungszentrums heraus zu einer Regionalstadt entwickelt. Daraus hat sich eine gewisse pragmatische Unübersichtlichkeit der Siedlungsstruktur ergeben.
- Die Bahn war seinerzeit ein Motor der Stadtentwicklung. Gleichzeitig ist die Trennwirkung zwischen den älteren südlichen Stadtteilen und den neueren Siedlungsgebieten im Norden der Bahn nicht zu unterschätzen.
- Das Fehlen von leistungsfähigen Hauptverkehrsachsen 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 eher knapp. Dies hat insbesondere auch mit der Reservation von geeigneten Schlüsselparzellen für firmeneigene Zwecke zu tun.

5.1.2 Schwachstellen/ Hauptproblemfelder 2030 (ohne Massnahmen)

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

- 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.

5.2 Freiraumstruktur

5.2.1 Schwachstellen/ Hauptproblemfelder heute

Die Hauptproblemfelder können wie folgt zusammengefasst werden:

- Flächige Präsenz des Verkehrs in der Innenstadt. Parkierung auf Plätzen, die ein Potential für den innerstädtischen Aufenthalt hätten.
- Fehlende Systematisierung der öffentlichen Stadträume ausserhalb der Innenstadt.
- Fehlen von attraktiven Langsamverkehrsachsen quer zur Bahn.
- Nicht ausgeschöpftes Potential des Grünsystems im Umfeld der Stadt.

5.2.2 Schwachstellen/ Hauptproblemfelder 2030 (ohne Massnahmen)

Ohne Massnahmen im Bereich Freiraumstruktur 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 des Grünsystems im Umfeld der Stadt.

5.2.3 Handlungsbedarf

Der Handlungsbedarf im Bereich Siedlung und Freiraumstruktur kann in folgenden Themengebieten gegliedert werden:

- Weiterentwickeln der Stadtstruktur im Rahmen einer übergeordnet definierten Struktur.
- Systematische und qualitativ hochstehende Entwicklung des Systems öffentlicher Stadträume. Besondere Förderung der städtischen Achsen, welche den Süden und den Norden der Stadt über den Bereich des Bahnhofes miteinander verbinden.
- Lenken und Konzentration der Siedlungsentwicklung an ÖV-erschlossene Standorte.
- Bereitstellung der zukünftig benötigten Bauzonen für Wohnen und Arbeiten. Prioritäre Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen (massvolle Siedlungsverdichtung).
- Verfügbarmachen bestehender Bauzonen.
- Gezielte Umnutzung von ehemaligen Industriearealen. Entwicklung von Langenthal Süd als Kristallisationspunkt städtischen Lebens im Süden der Stadt.
- Erhaltung, Ergänzung und Vernetzung von Grün- und Naherholungsräumen als „Grüner Ring“ der Stadt.
- Fixierung von langfristigen Siedlungsgrenzen.
- Gemeinsame Bodenpolitik der Gemeinden fördern (z.B. Projekt Arbeitsregion Langenthal).

5.3 Verkehr

5.3.1 Schwachstellen/ Hauptproblemfelder heute

Folgende Hauptproblemfelder sind heute feststellbar:

- Hohe Verkehrsbelastungen (motorisierter Verkehr) auf den innerörtlichen Hauptstrassen
- Belastung der nördlich gelegenen Wohnquartiere durch Schwerverkehr
- Problematische Führung der übergeordneten Schwerverkehrsrouten (durch Stadtzentrum), dadurch eingeschränkte Gestaltungsmöglichkeiten der Strassenquerschnitte
- Parkierung: ungleiche Tarifsysteme 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
- Langsamverkehr: mangelhafte Querungsmöglichkeiten der Gleisanlagen (v.a. beim Bahnhof), Bearbeitung des Problemstellenkatasters nicht abgeschlossen (bestehende Sicherheitsdefizite)
- Kombinierte Mobilität: starke Auslastung der P+R-Anlage und der Veloabstellplätze am Bahnhof, niedriger Ausbaustandard der Velostation am Bahnhof, keine konsequente Anwendung der Vergabekriterien für Parkierungsberechtigungen (P+R)

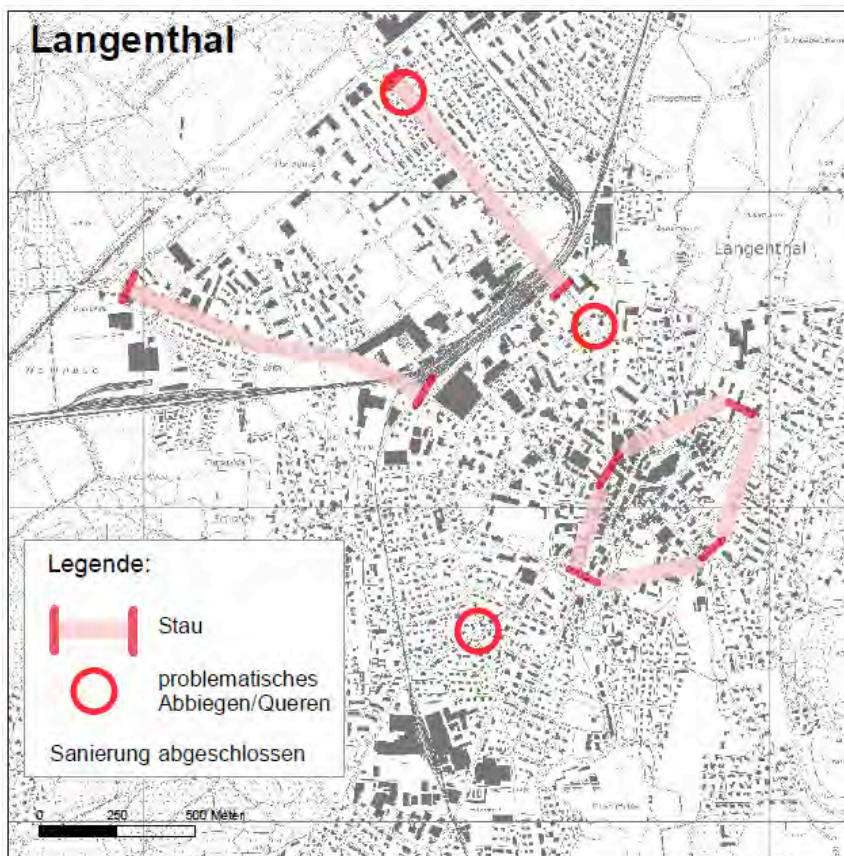
5.3.2 Schwachstellen/ Hauptproblemfelder 2030 (ohne Massnahmen)

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

- weitere Zunahme der Verkehrsbelastungen (Personen- und Güterverkehr) insbesondere auf den Hauptstrassen mit der Folge zunehmender Sicherheitsprobleme, abnehmender Aufenthaltsqualitäten im Strassenraum, zunehmender Behinderungen des strassengebundenen ÖV und vermehrter Ausweichverkehre auf Alternativrouten (z.B. durch Wohnquartiere)
- Öffentlicher Verkehr: gleich bleibende bzw. in Hinblick auf die Siedlungspotentiale (vgl. Kapitel 4.2) abnehmende ÖV-Erschliessungsqualität; allfällige Einbussen bei der Angebotsqualität (z.B. Verringerung Taktdichte) schlecht frequentierter Buslinien
- Langsamverkehr: Attraktivitätseinbussen infolge bestehender Defizite (Netzlücken, Problemstellen, Einbindung der Siedlungspotentiale in Wegnetz nicht sichergestellt), erhöhte Unfallgefahr auf stark belasteten Hauptachsen und durch Ausweichverkehre 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 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 Anbindung in einer der Richtungen Bern oder Zürich/Basel/Luzern.
- Zu Stosszeiten treten auf den Hauptverkehrsachsen und im Stadtzentrum Behinderungen insbesondere der Stadtbuslinien auf (siehe Abbildung 5-1). Die Sanierung der Stellen mit problematischem Abbiegen/Queren ist in den letzten Jahren erfolgt und abgeschlossen (Vorleistung).

Abbildung 5-1: Schwachstellen des strassengebundenen ÖV



Eigene Darstellung: BHP Raumplan, 2011; gemäss Angaben ASm

Abbildung 5-2: Schwachstellen Verkehr



Eigene Darstellung: BHP Raumplan, 2011

5.3.3 Handlungsbedarf

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

- Die bestehenden Projekte für die belasteten Einfallsachsen umsetzen, die auf den übergeordneten Zielsetzungen Koexistenz, Verkehrssicherheit, Wirtschaftlichkeit sowie Umweltverträglichkeit und unter der Voraussetzung eingeschränkter Gestaltungsspielräume basieren.
- Schutz der Wohngebiete vor unerwünschtem Durchgangs- und/oder Schwerverkehr gewährleisten
- Optimierungen im ÖV vornehmen (betrifft vor allem lokales Busnetz), Erschliessung der Siedlungspotentiale sicherstellen (langfristig) unter Anwendung der formulierten Gestaltungsgrundsätze
- Verbesserung der Veloinfrastruktur und -wegführung am Bahnhof und Bahnunterführung Aarwangenstrasse
- Problemstellenkataster Langsamverkehr im Rahmen der Umsetzung von Erhaltungs-massnahmen des Strassennetzes berücksichtigen
- Verbesserungspotential 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

Für die Definition der Strategie und für das Festlegen von Massnahmen bilden die Rechtsgrundlagen des Bundes für Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen eine wichtige Orientierungshilfe. Als wichtigste Bestimmungen daraus sind zu nennen:

- Es ist eine Gesamtkonzeption erforderlich, welche alle Verkehrsträger und -mittel mit ihren Vor- und Nachteilen mit einbezieht.
- Wirksame Alternativen sind gegenüber neuen Infrastrukturen vorzuziehen.
- Die langfristige Finanzierbarkeit und die Finanzlage der öffentlichen Hand ist zu berücksichtigen.
- Die Restfinanzierung der Investitionen für die geplanten Projekte muss sichergestellt und die Tragbarkeit der Folgekosten aus Unterhalt und Betrieb nachgewiesen sein.
- Die Investitionen für die geplanten Projekte müssen eine günstige Gesamtwirkung aufweisen, d.h. bessere Qualität des Verkehrssystems, mehr Siedlungsentwicklung nach innen, weniger Umweltverbrauch und mehr Verkehrssicherheit
- Die Projekte müssen in eine Gesamtkonzeption eingebunden sein und mit den übergeordneten Verkehrsnetzen und der Siedlungsentwicklung gemäss kantonalem Richtplan abgestimmt sein.

Die zukünftige Strategie der Stadtplanung Langenthal ist vermehrt auf diejenige der Nachbargemeinden abzustimmen. Vorerst ist das von der Region Oberaargau initiierte Projekt "Arbeitsregion Langenthal" in einer 1. Phase umzusetzen. Die Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden muss auch in den Bereichen Verkehr, speziell ÖV, und Siedlung 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.

Um eine bessere Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sicherzustellen, werden von der Stadt Langenthal folgende **strategische Grundsätze** formuliert:

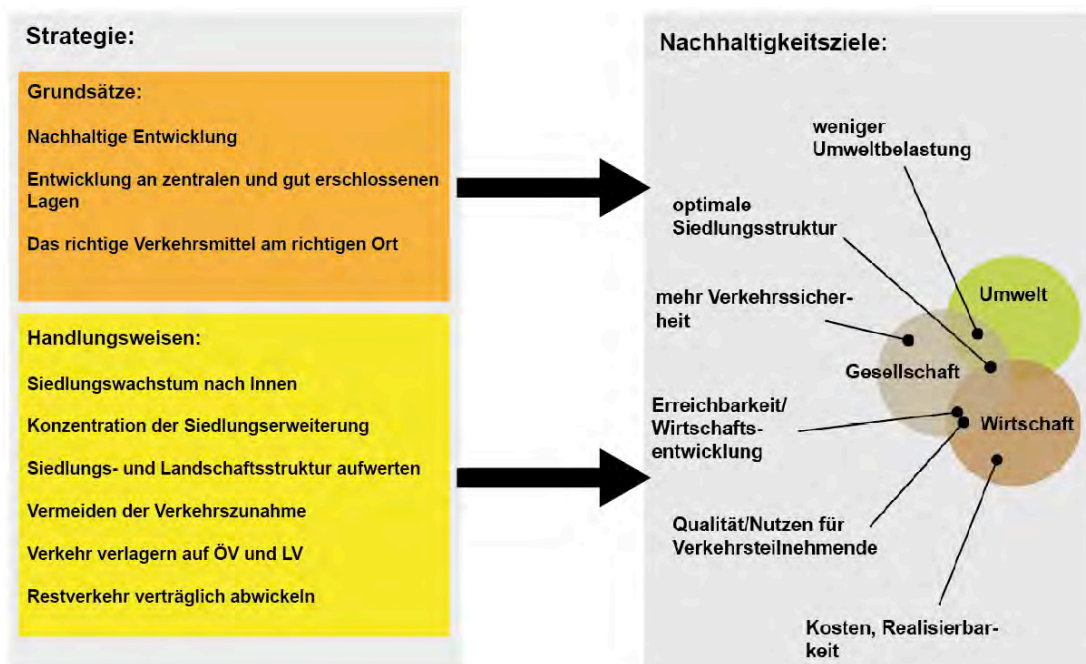
- Verkehr und Siedlung sind im Sinne der **Nachhaltigkeit** zu entwickeln. Dabei sollen die natürlichen Ressourcen geschont, Mensch und Umwelt vor negativen Auswirkungen geschützt, die **Mobilitätsgrundbedürfnisse** von Bevölkerung und Wirtschaft befriedigt und das **Kosten-/ Nutzenverhältnis** respektive die **Wirtschaftlichkeit** des Verkehrs optimiert werden.

- Prioritäre Förderung der **Entwicklung von Wohn- und Arbeitsgebieten in zentralen Lagen und gut erschlossenen Gebieten** sowie an Standorten, wo eine kostengünstige Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr gewährleistet werden kann.
- Förderung des **richtigen Verkehrsmittels am richtigen Ort**: Der öffentliche Verkehr ist insbesondere in dicht besiedelten Gebieten zu fördern.

Aus den strategischen Grundsätzen werden folgende **strategische Handlungsweisen** formuliert:

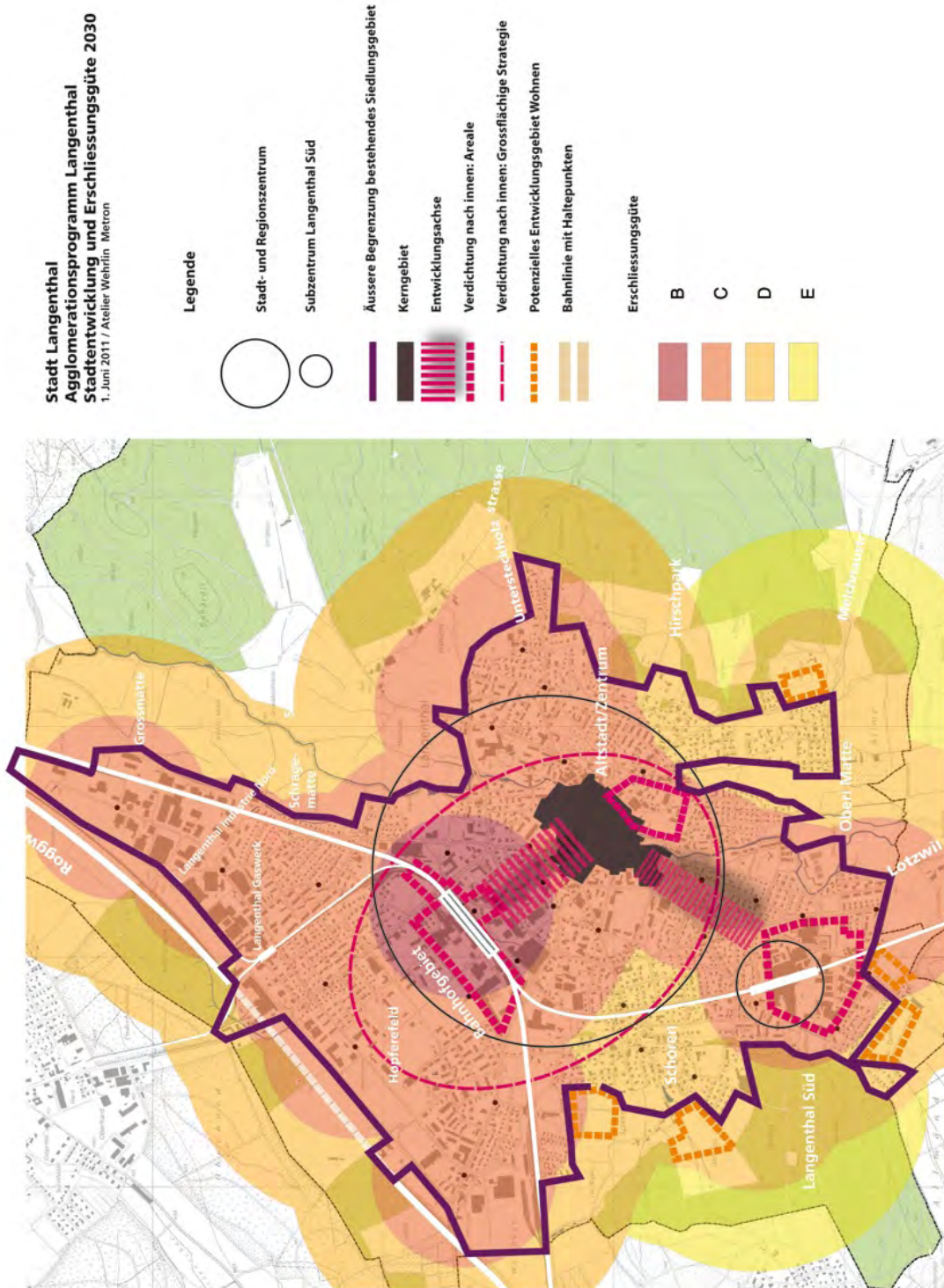
- **Siedlungswachstum nach Innen**: Innere Potentiale nutzen und fördern (bestehende Bauzonenreserven, Brachen, Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete).
- **Konzentration der Siedlungserweiterung** in den hierfür bezeichneten Gebieten (Potentielle Wohn- und Arbeitsplatzgebiete).
- **Siedlungs- und Landschaftsstruktur aufwerten**: Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet 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 vergrössern.
- **Verträglich abwickeln**: Der verbleibende Verkehr ist so schonend wie möglich für Mensch und Umwelt abzuwickeln.

Abbildung 6-1: Allgemeiner Strategieansatz



Die übergeordnete Strategie Siedlung und Verkehr 2030 sieht auf den Agglomerationsperimeter Langenthal übertragen wie folgt aus:

Abbildung 6-2: Stadtentwicklung und Erschliessungsgüte 2030



Eigene Darstellung: M. Wehrlin, 2011

6.2 Teilstrategie Siedlung und Landschaft

Nachfolgend werden unter Berücksichtigung der formulierten strategischen Grundsätze und Handlungsweisen die Teilstrategie Siedlung und Landschaft für Langenthal aufgezeigt. Diese enthält eine inhaltliche und räumliche Konkretisierung der übergeordneten Grundsätze und leitet die Massnahmenblätter ein (Kapitel 7). Folgende Strategie wird zur Optimierung der Siedlungsstruktur und zur Erreichung der gesteckten Ziele verfolgt:

a) Siedlungsstruktur stärken

Mit Hilfe eines Siedlungsrichtplans ist die zukünftige räumliche Stadtentwicklung aufzuzeigen. Dabei geht es insbesondere um die Verbesserung der Grundstruktur (Vernetzung der Stadtteile Langenthal Nord, Langenthal Süd und Zentrum) und um die Stärkung der bestehenden Quartierstrukturen. Zudem soll die Qualität des Stadtkerns erhöht werden (Umgestaltung und Aufwertung der öffentlichen Räume). Zudem sind im Siedlungsrichtplan die im Zukunftsbild dargestellten potenziellen Siedlungsergänzungsgebiete Wohnen vertieft zu prüfen.

Es wird auf folgende Massnahmenblätter verwiesen: **S-1, S-3, S-7, S-8**

b) Identifikation und Priorisierung von Entwicklungsschwerpunkten

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

- Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt: ESP Bahnhof Langenthal
- Entwicklungsschwerpunkte Wohnen: Hardau; Hopferenfeld; Rankmatte
- Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten: Wolfhusenfeld, Steinachermatte, Zelgli
- Umnutzungsgebiete: Porziareal, Markthallenareal

Mit den genannten Gebieten wird die Siedlungsentwicklung nach innen gelenkt. Es wird auf folgende Massnahmenblätter verwiesen: **S-2, S-4, S-5, S-6**

c) Identifikation von Siedlungsverdichtungsgebieten und deren Aufwertung

Einen Überblick der potenziellen Siedlungsverdichtungsgebiete gibt Abbildung 3-16 „Übersichtsplan innere Verdichtung (Bauzonenreserven) und ÖV-Güteklassen“. Diese beinhalten auch die unter b) aufgeführten Standorte. Eine Konkretisierung der Verdichtungsgebiete erfolgt im Rahmen der Siedlungsrichtplanung.

Es wird auf folgende Massnahmenblätter verwiesen: **S-1, S-3, S-4, S-5, S-6**

d) Gemeinsame Bodenpolitik mit den Umlandgemeinden anstreben

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 (Projekt Arbeitsregion Langenthal). Planung, Umsetzung und Vermarktung werden erleichtert. Potenzielle Investoren finden so optimale Standortbedingungen vor.

Es wird auf folgendes Massnahmenblatt verwiesen: **S-9**

e) Festlegen von Siedlungsbegrenzungslinien

Siedlungsbegrenzungslinien werden im Rahmen des RGSK Oberaargau und auf der Grundlage des Siedlungsrichtplans (noch zu erarbeiten) definiert. Die Stadt Langenthal berücksichtigt im Rahmen ihrer Stadtplanung die in der RGSK-Karte bezeichneten Siedlungsbegrenzungen (siehe Auszug RGSK-Karte im Anhang).

Es wird auf das Massnahmenblatt **S 3 im Bericht RGSK** verwiesen.

f) Definition der Kriterien für allfällige Neueinzonungen

Der Rahmen für Neueinzonungen ist durch die kantonale Gesetzgebung und den kantonalen Richtplan definiert. Grundsätzlich ist eine möglichst gute ÖV-Erschliessung für neue Wohn- und Arbeitsgebiete erwünscht. Im RGSK Oberaargau wird für das Wohnen mindestens eine ÖV-Güteklasse D und für das Arbeiten mindestens eine ÖV-Güteklasse E postuliert.

Die potenziellen Siedlungserweiterungsgebiete Wohnen in Langenthal (vgl. Abbildung 4.1, Seite 51) befinden sich heute in der ÖV-Güteklasse D. Selbst mit einer verdichteten Siedlungsentwicklung wird es jedoch voraussichtlich schwierig werden eine genügende Nachfrage für den ÖV in diesen Gebieten zu generieren. **Als Alternative ist daher eine gute LV-Erschliessung anzubieten.**

Es wird auf folgende Massnahmenblätter verwiesen: **V-LV 1 bis V-LV 5**

g) Aufwerten von Siedlungsgebieten mit übermässiger Verkehrsbelastung

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

Es wird auf folgende Massnahmenblätter verwiesen: **V-MIV 1**

h) Sichern und Aufwerten von inneren und äusseren Landschaften

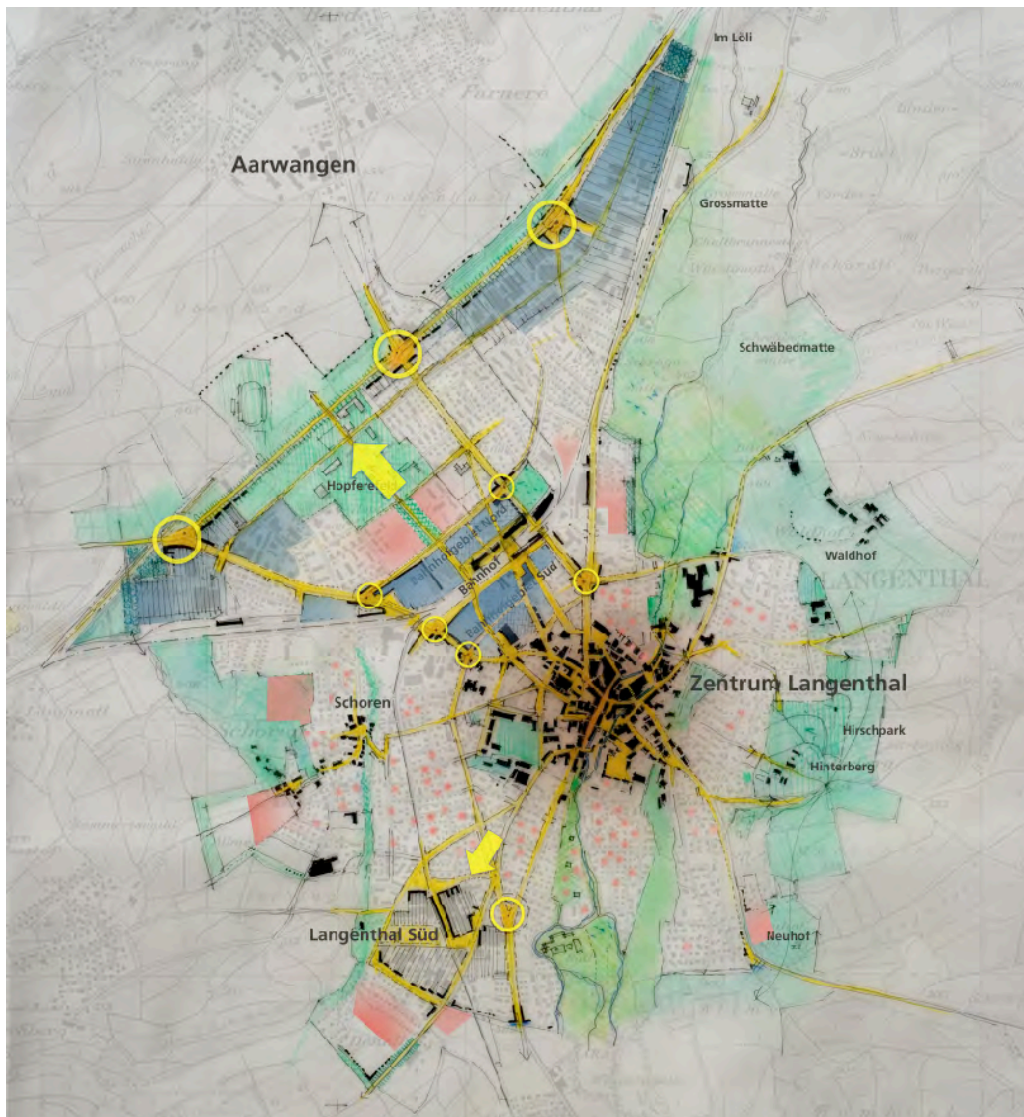
Das Grünsystem der Stadt Langenthal besitzt bereits heute hohe Qualität (u.a. BLN-Gebiet Wässermatten). Mit einer klaren Trennung von Siedlungs- und Nicht-Siedlungsgebiet (Sied-

lungsbegrenzungslinien) werden diese Qualitäten gesichert und weiter Aufgewertet (Siehe Auszug RGSK-Karte im Anhang).

Es wird auf folgende Massnahmenblätter verwiesen: **L-1** und **S 3** im Bericht RGSK

Zusammengefasst kann die Teilstrategie Siedlung und Landschaft wie folgt dargestellt respektive verortet werden.

Abbildung 6-3: Teilstrategie Siedlung und Landschaft



Rot: Siedlungspotenziale Wohnen inkl. Verdichtung nach innen; Blau: Siedlungspotenziale Arbeiten; Gelb: Prägende öffentliche Räume; Grün: Grünräume; Pfeile: Hauptausrichtung Siedlungsentwicklung; Gelbe Kreise: Wichtige Orte der Ankunft

Eigene Darstellung: M. Wehrli, 2010

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 den parallel zum Agglomerationsprogramm erarbeiteten Planungsgrundlagen der Stadt, namentlich mit dem kommunalen Verkehrsrichtplan, dem Richtplan ESP Bahnhof Langenthal und dem Konzept öffentlicher Verkehr Langenthal 2030.

Mit der Teilstrategie Verkehr werden die allgemeinen Strategiegrundsätze, bezogen auf die Agglomeration Langenthal, inhaltlich und räumlich konkretisiert. Sie bildet den strategischen Rahmen für die Massnahmen des Agglomerationsprogramms gemäss Kap. 7

a) Sicherstellung 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.

Im Rahmen der Konzeptphase zur Erarbeitung des Verkehrsrichtplans wurde festgestellt, dass Ergänzungen des Strassennetzes in einem relevanten Ausmass nicht realistisch sind und der Verkehr auch in Zukunft grundsätzlich auf den heute zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen abgewickelt werden muss. 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, 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 Ziel gerichtet genutzt werden.

Die strategischen Stossrichtungen werden im Rahmen der folgenden Massnahmenbündel verfolgt (die nachfolgende Gliederung deckt sich nicht durchwegs mit der Einteilung der Massnahmenblätter im Kap. 7).

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 Zentrumsverweiterung 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.

Die entsprechenden Massnahmen sind in den Massnahmenblättern **V-ÖV 3**, **V-ÖV 4**, **V-LV 1**, **V-KM 1** und **V-KM 2** aufgeführt.

c) Verbesserung des öV-Angebots und des Angebotsumfelds, inkl. Anlagen der kombinierten Mobilität

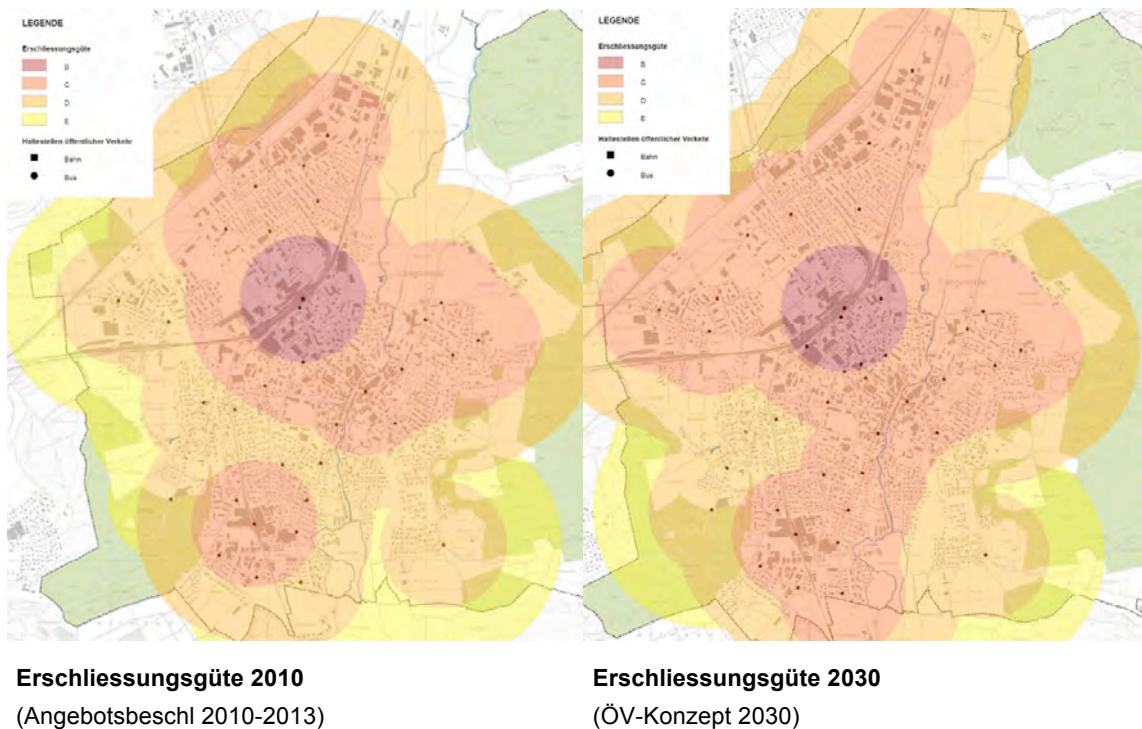
Um die angestrebte Steigerung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr zu erreichen, müssen verschiedene Zielbereiche verfolgt bzw. in einen optimalen Einklang gebracht werden:

- 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.

Mit dem Konzept öffentlicher Verkehr Langenthal 2030 liegt eine auf das Zukunftsbild für die Siedlungsentwicklung basierende Studie vor, welche die Stossrichtung für das Netz der Stadtbuslinien 2030 aufzeigt (vgl. Abb.6-4). Dabei werden die Kompatibilität mit der regiona-

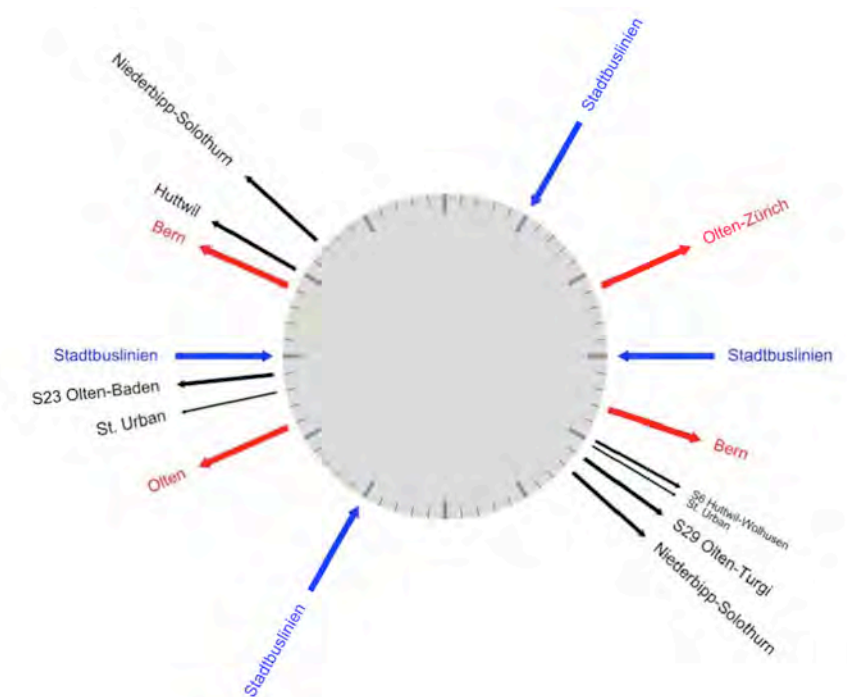
len ÖV-Planung (Angebotskonzepte RVK) gewahrt und die Tendenzen in der Angebotsentwicklung auf den interregionalen Bahnlinien berücksichtigt.

Abbildung 6-4: Verbesserung der ÖV-Erschliessungsqualität



Quelle: Metron, Konzept öffentlicher Verkehr Langenthal 2030, 2011

Bezüglich der geforderten Wirtschaftlichkeit sind bei den notwendigen Beschlüssen zum ÖV-Angebotsausbau folgende Feststellungen der Studie zu beachten: Die Auslastungen der Buslinien sind heute relativ tief. Als Ursachen werden u.a. die (teilweise) ungenügende Fahrplandichte, die (wegen Kostenminimierung) teilweise suboptimalen Linienführungen und die Anschlussproblematik ans übergeordnete ÖV-Netz geortet. Demgegenüber steht die Erfahrung aus anderen Städten, dass eine markante Verbesserung des Angebots, die auch eine Optimierung der Umsteigebedingungen bewirkt, ein deutliches, generelles Nachfragewachstum auslösen (Beispiel Solothurn). Um das Nachfragepotenzial tatsächlich in Wachstum umzusetzen, muss im Fall von Langenthal nebst der Angebotsverbesserung insbesondere auch das Problem der heute problematischen Umsteigeverhältnisse auf die IR-Züge (insb. Richtung Olten-Zürich/-Basel/-Luzern) gelöst werden (vgl. 3.4.3 und 5.3.1). Da bis 2030 keine bedeutenden Änderungen im übergeordneten Verkehr (Fernverkehr SBB) zu erwarten sind, können die Anschlussverhältnisse nur durch Taktverdichtungen auf dem lokalen/regionalen Busnetz verbessert werden.

Abbildung 6-5: Verbesserung Umsteigebedingungen

Quelle: Konzept öffentlicher Verkehr Langenthal 2030, Zwischenbericht 27. Mai 2011; metron

Die Infrastrukturmassnahmen zur Stärkung der ÖV-Drehscheibe Langenthal sind Gegenstand der ESP-Planung und in den oben genannten Massnahmenblättern enthalten. Weitere Infrastrukturmassnahmen auf den regionalen Bahnlinien (Gestaltung Station Langenthal Süd inkl. Umfeld, definitive Ausgestaltung der asm-Haltestelle Industrie Nord) und den städtischen Buslinien (Wendeschlaufe Industrie Nord, Fahrgastinformationssystem) sind in den Massnahmenblättern **V-ÖV 3** und **V-ÖV 4** aufgeführt.

Der Ausbau des ÖV-Angebots kann schrittweise erfolgen und in den periodischen Angebotskonzepten der RVK können einzelne Elemente eingebaut werden. Im Agglomerationsprogramm der Stadt Langenthal sind als Input folgende Massnahmen enthalten: Schliessung von Taktlücken im interregionalen Verkehr (Massnahmenblatt **V-ÖV 1**), Optimierung der Erschliessungen Gebiete Industrie Nord und Hopferenfeld sowie Schoren, weiterer Ausbau des Busangebots gemäss ÖV-Konzept 2030 (Massnahmenblatt **V-ÖV 2**).

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. 4.5.1 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 Verkehrssi-

cherheit, 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 (Netzhierarchie und Verkehrsfunktionen, Verkehrslenkung, Geschwindigkeitsmoderation, Bedarf Strassenraumgestaltung); die qualitativen Aussagen im räumlichen Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms werden mit einbezogen.

Die Schwachstellen für den Busverkehr wurden im Rahmen der Umsetzung Angebotskonzept 2010-2013 saniert (LSA mit Busbevorzugung an den Knoten Aarwangenstrasse/Gaswerkstrasse und Aarwangenstrasse/Zieglerstrasse). Zurzeit besteht kein weiterer Handlungsbedarf, bzw. das Thema wird in die Neukonzeption der Buslinien 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 auf den Hauptstrassen-Einfallachsen, im Stadtkern und auf den Verbindungsachsen zum Bahnhof sowie in den Quartieren. Diese Massnahmen sind dementsprechend in den Massnahmenblättern **V-LV 2**, **V-LV 4**, **V-LV 5** und **V-LV 6** aufgeführt. Die Massnahmen an Knoten sowie eine kleine Netzergänzung auf Quartierebene sind in den Massnahmenblättern **V-MIV 2** bzw. **V-MIV 3** enthalten.

e) Parkplatzangebot und -bewirtschaftung

Es besteht eine den Planungszielen entsprechende Regelung. Der Haupthandlungsbedarf besteht in der Angleichung der Tarifsysteme privater Parkplatzanbieter an das Tarifsystem der Stadt.

Die entsprechende Massnahme ist im Massnahmenblatt **V-NM 1** aufgeführt.

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 auch den Freizeitverkehr aus.

Die Massnahmenpakete beinhalten als Herzstück die Erweiterung der Personenunterführung zur Bahnhofspassage (vgl. Entwicklung Bahnhofgebiet (Massnahmenblatt **V-LV 1**), die Verbesserung der Koexistenz auf dem Strassennetz (Massnahmenblatt **V-LV 2**), das Schliessen von Netzlücken, u.a. die Direktanbindung von Entwicklungsschwerpunkten an den Bahnhof (**V-LV 3**), punktuelle Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit u.a. auf Schul-

wegen (Massnahmenblatt **V-LV 4**), die Wegweisung (Massnahmenblatt **V-LV 5**) und die Verkehrsberuhigung in den Quartieren (Massnahmenblatt **V-LV 6**).

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 den im Massnahmenblatt **V-NM 2** aufgeführten Angeboten werden die Aktivitäten verstärkt und die Wirkung ausgeweitet.

7 Massnahmen

7.1 Massnahmen Siedlung und Landschaft

7.1.1 Übersicht Massnahmen

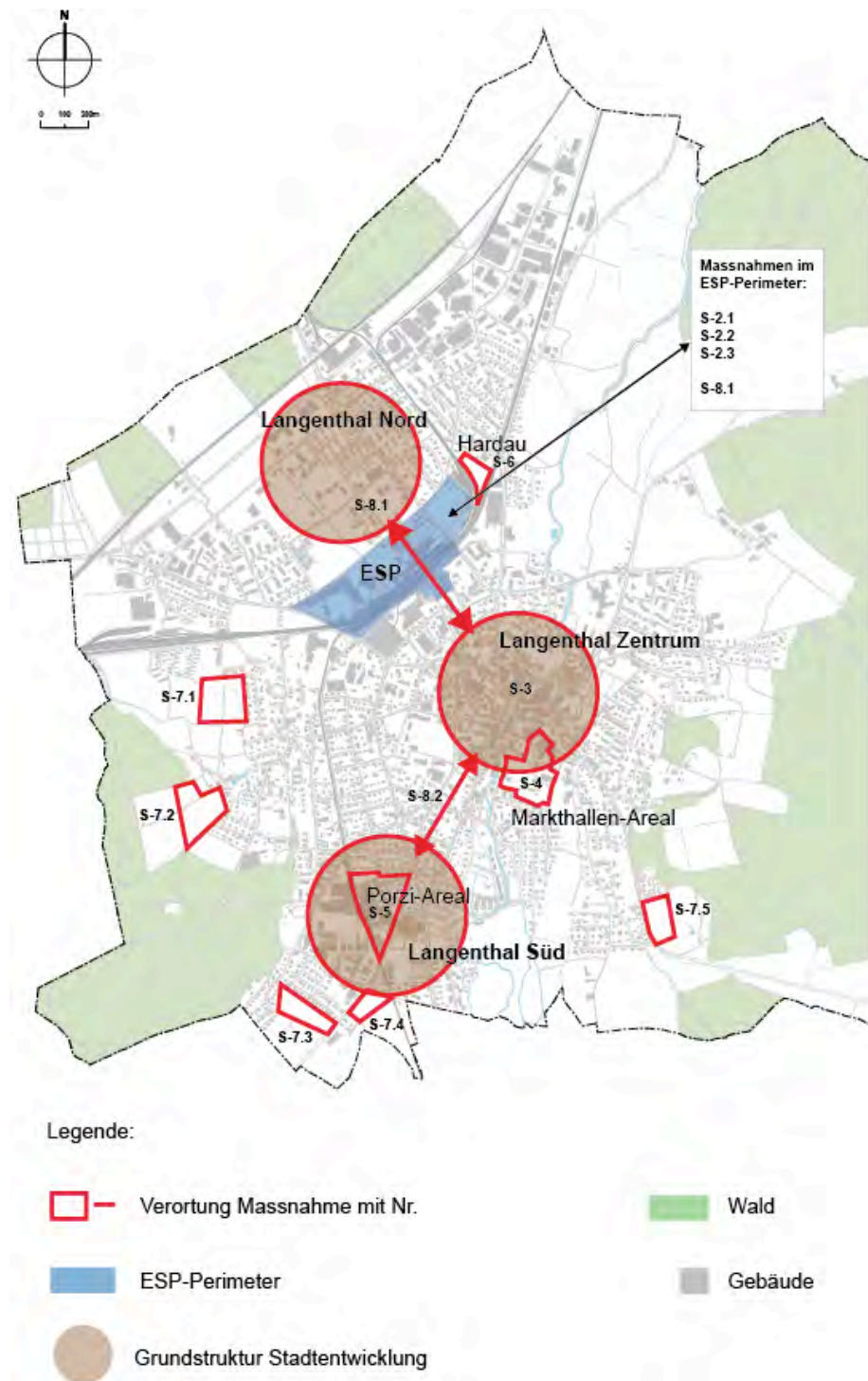
Für die Stadt Langenthal ergeben sich aus der Teilstrategie Siedlung und Landschaft folgende Massnahmen:

Siedlung und Landschaft	
S-1	S-1 Räumliche Stadtentwicklung
S-1.1	Siedlungsrichtplankonzept und Siedlungsrichtplan erarbeiten
S-2	ESP Bahnhof Langenthal
S-2.1	Gestaltung Bahnhofplatz Süd: Städtebauliches Konzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung
S-2.2	Gestaltung Bahnhofplatz Nord: Städtebauliches Konzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung
S-2.3.1	Städtebauliche Anbindungen/ Öffentlicher Raum (inkl. Zufahrten Nord)
S-2.3.2	Städtebauliche Anbindungen/ Öffentlicher Raum (inkl. Zufahrten Nord)
S-3	Stadtkern: Umgestaltung und Aufwertung
S-3.1	Aufwertung der öffentlichen Räume (Marktgasse)
S-3.2	Strukturgerechte Umgestaltung, Verdichtung und Umnutzung
S-4	Markthallenareal: Umnutzung/Verdichtung (Gestaltung Stadtallmend)
S-4.1	Städtebauliche Klärung der Kernstadtgrenze zum Markthallenplatz
S-4.2	Erarbeitung Richtplan basierend auf neuem Nutzungskonzept
S-4.3	Erweiterung Markthallenplatz Richtung SW (Rückbau der alten Reithalle)
S-4.4	Erweiterung Markthallenplatz Richtung NW
S-4.5	Längerfristige Arrondierung des Markthallenareals durch Ankäufe (3 Liegensch.)
S-5	Porzi-Areal: Umnutzung/Verdichtung (Neues Quartierzentrum Lth. Süd)
S-5.1	Erlass ÜO basierend auf bestehenden raumplanerischen Rahmenbedingungen
S-5.2	Städtebauliche Aufwertung Bereich Bhf Langenthal Süd (Neues Quartierzentrum)
S-6	Neues Wohnquartier Hardau (Urbanes Wohnen am Bahnhof)
S-6.1	Nutzungsplanung / ÜO (basierend Überbauungskonzept, verdichtete Bauweise)
S-7	Siedlungsergänzungsgebiete Wohnen
S-7.1	Gebiet Grossacker
S-7.2	Gebiet Allmend
S-7.3	Gebiet Dennli
S-7.4	Gebiet Dennliweg
S-7.5	Gebiet Neuhof
S-8	Städtebauliche Vernetzung
S-8.1	Städtebauliche Vernetzung Langenthal Zentrum – Langenthal Nord
S-8.2	Städtebauliche Vernetzung Langenthal Zentrum – Langenthal Süd
S-9	Arbeitsregion Langenthal
S-9.1	Umsetzung 1. Projekt zwischen Langenthal und Thunstetten-Bützberg
S-9.2	Umsetzung in Region
L-1	Landschaft
L-1.1	Planerische Sicherung und Aufwertung der inneren und äusseren Landschaften

7.1.2 Verortung der Massnahmen Siedlung und Landschaft

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

Abbildung 7-1: Übersicht Massnahmen Siedlung und Landschaft



7.2 Massnahmen Verkehr

7.2.1 Übersicht Massnahmen

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

Verkehr	
V-MIV 1	Verträglichkeit Strassennetz (inkl. Massnahmen für LV > im Titel streichen)
V-MIV 1.1	Bahnhofstrasse (Abschnitt Hübeligasse-Marktgasse)
V-MIV 2	Knotensanierungen Strasse
V-MIV 2.1	St. Urbanstrasse/Spitalgasse (Spitalplatzkreisel)
V-MIV 2.2	St. Urbanstrasse/Untersteckholzstrasse
V-MIV 2.3	Bahnhofstrasse/Marktgasse
V-MIV 2.4	Lotzwilstrasse/Marktgasse
V-MIV 2.5	Ringstrasse/Thunstettenstrasse
V-MIV 2.6	Bahnhofstrasse/Aarwangenstrasse
V-MIV 3	Netzergänzungen Strasse
V-MIV 3.1	Verbindung Dorfgasse – Bützbergstrasse (Zelgli)
V-ÖV 1	Verbesserung Angebot Bahn
V-ÖV 1.1	Schliessung von bestehenden Taktlücken im interregionalen Verkehr
V-ÖV 2	Verbesserung Angebot Bus
V-ÖV 2.1	Erschliessung Gebiet Industrie Nord und Hopferfeld
V-ÖV 2.2	Lösung für die Erschliessung des Gebiets Schoren
V-ÖV 2.3	Einführung von 1/4h Takt auf Stadtbuslinien
V-ÖV 3	Infrastruktur Bus
V-ÖV 3.1	Anordnung Bushaltestellen Bahnhofplatz Süd (ESP)
V-ÖV 3.2	Wendeschleufe Industrie Nord
V-ÖV 4	ÖV-Knotenpunkte (Zugang zur Bahn)
V-ÖV 4.1	Gestaltung Bahnhofplatz Süd (ESP): Nutzungskonzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung
V-ÖV 4.2	Gestaltung Bahnhofplatz Nord (ESP): Nutzungskonzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung
V-ÖV 4.3	Gestaltung Bahnhof Station Langenthal Süd inklusive Umfeld
V-ÖV 4.4	Personeninformationssystem bei wichtigen Haltestellen (8)
V-ÖV 4.5	Definitive Ausgestaltung/Nutzung der asm-Haltestelle Industrie Nord
V-LV 1	Fuss- und Veloverbindungen ESP Bahnhof Langenthal
V-LV 1.1	Erweiterung der Personenunterführung zur Bahnhofpassage (Ausgestaltung als velogängige Stadtverbindung, Verbindung neue Bhf. Plätze)
V-LV 1.2	Personenunterführung Bahnhof West
V-LV 2	Umgestaltung Haupt- und Nebenstrassen zu Gunsten Langsamverkehr
V-LV 2.1	Bahnhofstrasse (Abschnitt Bützbergstrasse - Bahnhof)
V-LV 2.2.1	Jurastrasse (Abschnitt St. Urbanstr. - Aarwangenstrasse)
V-LV 2.2.2	Jurastrasse (Abschnitt Aarwangenstrasse - Bahnhof)
V-LV 2.3	Talstrasse

V-LV 2.4	Lotzwilstrasse (ab Talstrasse) – Farbgassee - Spitalgasse
V-LV 2.5	St. Urbanstrasse (Abschnitt Spitalplatz – Spital)
V-LV 2.6	St. Urbanstrasse (Abschnitt Marktgassee - Spitalplatz)
V-LV 2.7	Bützbergstrasse (Abschnitt Kreisel Weststrasse - Kreisel Hasenmattstrasse; Abschnitt Bahnhofstrasse – Aarwangenstrasse)
V-LV 2.8.1	Ringstrasse (Abschnitt Schorenstrasse – Thunstettenstrasse)
V-LV 2.8.2	Ringstrasse (Abschnitt Thunstettenstrasse – Industrieplatz)
V-LV 2.9	Waldhofstrasse (Abschnitt Spital – Murgenthalstrasse)
V-LV 2.10.1	Massnahmen zur siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs in Sammel- und Erschliessungsstrassen
V-LV 2.10.2	Massnahmen zur siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs in Sammel- und Erschliessungsstrassen
V-LV 2.11	Aarwangenstrasse (Abschnitt Murgenthalstrasse - Bahnhofstrasse)
V-LV 3	Schliessen Netzlücken Langsamverkehr
V-LV 3.1	Langenthal Süd: Vernetzung Langsamverkehr (neuer Fuss- und Veloweg)
V-LV 3.2	Bereich Hardau: Neue Verbindung Langsamverkehr parallel zu SBB-Trasse (asm-Unterführung)
V-LV 3.3	Bern-Zürich Strasse: Radstreifen
V-LV 3.4	Murgenthalstrasse: Radwegumgestaltung in Radstreifen
V-LV 3.5	St. Urbanstrasse: Radwegumgestaltung in Radstreifen Abschnitt Waldhofstrasse- Schiessanlage: Radstreifen Abschnitt Schiessanlage - St. Urban
V-LV 3.6	Verbindung Bern-Zürich-Strasse - Chasseralstrasse als Fuss- und Radweg
V-LV 3.7	Unterführung Aarwangenstrasse (Anhebung Fuss-/Veloweg)
V-LV 3.8	Langsamverkehrsverbindung Spitalareal - Mühle: aufrechterhalten bei Spitalerweiterung
V-LV 4	Erhöhung Verkehrssicherheit Langsamverkehr
V-LV 4.1.1	Schulwegsicherung Kreuzfeld
V-LV 4.1.2	Schulwegsicherung
V-LV 4.2.1	Querungsmöglichkeiten für Fussgänger in Hasenmattstrasse
V-LV 4.2.2	Querungsmöglichkeiten für Fussgänger an Strassenzügen und Knoten
V-LV 4.3	Sicherheitsmassn. entlang stark befahrener Achsen (Fusswege, Radstreifen)
V-LV 5	Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrs
V-LV 5.1	Aufwertung der Strassenräume mit Fokus auf den Langsamverkehr
V-LV 5.2	Signaletik Wegführung: Aufzeigen öffentlichen Anlagen/Einrichtungen
V-LV 6	Verkehrsberuhigung Quartiere
V-LV 6.1	Senkung Geschwindigkeitsniveau / Unterbindung Durchgangsverkehr: Eisenbahnstrasse
V-LV 6.2	Tempo 30 in Quartieren
V-KM 1	P+R-Anlagen
V-KM 1.1	P+R Bahnhof Langenthal (ESP)
V-KM 2	Veloparkierung
V-KM 2.1.1	B+R-Anlagen im Bahnhofgebiet (ESP): Velostation, Bahnhof Nord
V-KM 2.1.2	B+R-Anlagen im Bahnhofgebiet (ESP): Velostation, Bahnhof Süd
V-KM 2.2.1	B+R-Anlage Bahnhof Langenthal Nord
V-KM 2.2.2	B+R-Anlage Bahnhof Langenthal Nord
V-KM 2.3	Veloabstellanlagen im Stadtkern
V-NM 1	Parkplatzbewirtschaftung
V-NM 1.1	Angleichung der Tarifmodelle privater und öffentlicher Parkieranlagen

V-NM 2	Mobilitätsberatung
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)
V-NM 2.2	Beratung von Firmen und Privaten
V-NM 2.3	Information von Eltern bezüglich Schülertransporte mit Privatautos
V-NM 2.4	Mobilitätsveranstaltungen zur Sensibilisierung der Bevölkerung
V-NM 2.5	Seniorenmobilität, Beratung

7.2.2 Erbrachte Vorleistungen im Zeitraum 2010-2015

Folgende Massnahmen werden als Vorleistungen zwischen den Jahren **2012-2015** erbracht (in der Massnahmenliste aufgeführt):

- S-1.1 Siedlungsrichtplankonzept und Siedlungsrichtplan erarbeiten (Fr. 0.1 Mio.)
- S-3.1 Aufwertung der öffentlichen Räume, Marktgasse (Fr. 1.7 Mio.)
- S-4.1 Städtebauliche Klärung der Kernstadtgrenze zum Markthallenplatz (Fr. 0.1 Mio.)
- S-4.2 Erarbeitung Richtplan Markthallenareal (Fr. 0.1 Mio.)
- S-5.1 Erlass ÜO Porzi Areal (Fr. 0.1 Mio.)
- V-MIV 1.1 Bahnhofstrasse (Abschnitt Hübeligasse-Markt-gasse) (Fr. 1.0 Mio.)
- V-MIV 2.2 St. Urbanstrasse/Untersteckholzstrasse (Fr. 0.3 Mio.)
- V-ÖV 4.5 Definitive Ausgestaltung/Nutzung der ASm-Haltestelle Industrie Nord (Fr. 0.5 Mio.)
- V-LV 2.2.1 Jurastrasse, Abschnitt St. Urbanstr. - Aarwangenstr. (Fr. 1.4 Mio.)
- V-LV 2.6 St. Urbanstrasse, Abschnitt Markt-gasse - Spitalplatz (Fr. 0.9 Mio.)
- V-LV 3.6 Verbindung Bern-Zürich-Str. - Chasser-alstr. als Fuss- und Radweg (Fr. 0)
- V-LV 4.1.1 Schulwegsicherung Kreuzfeld (Fr. 0.1 Mio.)
- V-LV 4.2.1 Querungsmöglichkeiten für Fussgänger in Hasenmattstrasse (Fr. 0.1 Mio)
- V-KM 2.3 Veloabstellanlagen im Stadtkern (Fr. 0.1 Mio.)
- V-NM 2.1 Beratung Anreize zur Förderung Langsamverkehr (Fr. 0)
- V-NM 2.4 Mobilitätsveranstaltungen für Bevölkerung (Fr. 0)
- V-NM 2.5 Beratung Seniorenmobiliät (Fr. 0)

Folgende Massnahmen werden/wurden als Vorleistungen zwischen den Jahren **2011-2012** erbracht (in der Massnahmenliste nicht aufgeführt):

Kantonsstrassen:

- Bern-Zürichstrasse, Verkehrsanierung Sicherung LV: Ein-Ausmündung Nordstrasse (Fr. 0.5 Mio.)
- Bern-Zürichstrasse, Knoten Aarwangenstrasse (Fr. 2.7 Mio.)

Gemeindestrassen:

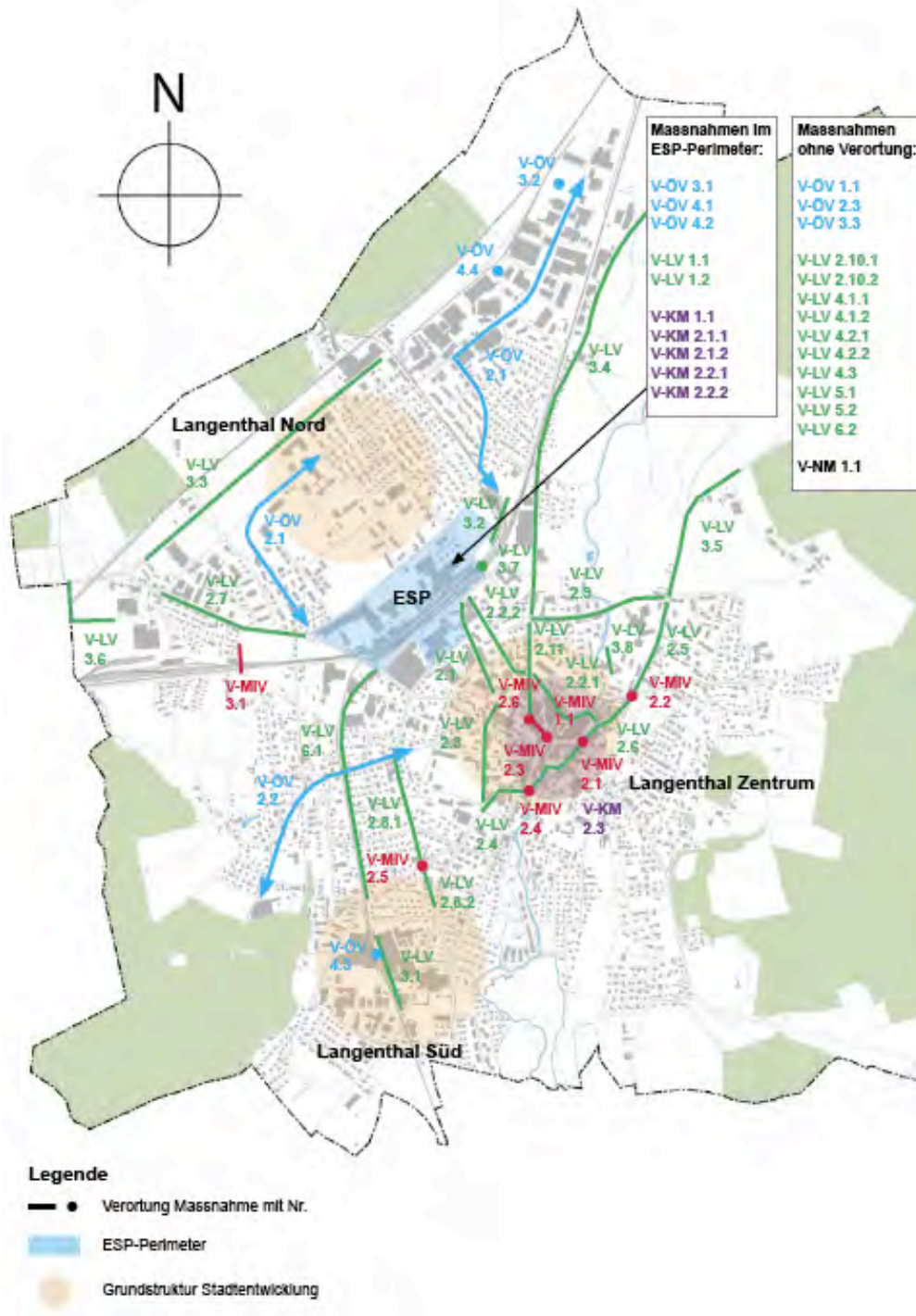
- Knoten Ringstrasse/Thunstettenstrasse (Fr. 0.5 Mio.)
- Knotensanierung mit neuer Bushaltestelle (Fr. 0.3 Mio.)

Total erbrachte Vorleistungen (2010 bis 2015): Fr. 10.5 Mio.

7.2.3 Verortung der Massnahmen Verkehr

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

Abbildung 7-2: Übersicht Massnahmen Verkehr



7.3 Massnahmen Monitoring und Controlling

7.3.1 Anforderungen gemäss Bund

Die Stadt Langenthal will die Entwicklungen vorausschauend wahrnehmen, diese steuern und Fehlentwicklungen frühzeitig entgegenwirken. Dazu wird ein Monitoring und Controlling etabliert:

- Im Sinne eines Monitorings und Umsetzungskontrolle wird die Umsetzung der Massnahmen beobachtet und in einem Bericht dokumentiert. Dazu sind die entsprechenden Beurteilungsgrundlagen zu erfassen.
- Im Sinne einer Wirkungskontrolle werden Abweichungen zur angestrebten Entwicklung festgestellt und der Handlungsbedarf definiert. Dabei ist insbesondere die mittel- bis langfristige Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit der Verkehrsinfrastruktur vorzunehmen.

7.3.2 Massnahmen Umsetzung und Controlling

Für die Stadt Langenthal ergibt sich für die Umsetzung und Controlling folgende Massnahme:

C-1	Umsetzung
C-1.1	Periodisches Monitoring/ Controlling der Planung, Umsetzung und Finanzierung der einzelnen Massnahmen

8 Wirkungsanalyse, Beurteilung und Priorisierung

8.1 Methodik

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.“

Für die Massnahmen werden folgende drei **Priorisierungskategorien** unterschieden:

- A-Liste für die Periode 2015 - 2018 (Freigabe Mittel ab 2015)
- B-Liste wahrscheinlich für die Periode 2019 - 2022
- C-Liste erst danach (nach 2022)

Die inhaltliche Wirkungsanalyse, Beurteilung und Priorisierung werden in den Massnahmenblättern ausführlich dargestellt (siehe Anhang).

9 Kosten und Finanzierung

9.1 Kosten

Der Detaillierungsgrad der Kosten für die einzelnen Massnahmen ist aufgrund der verschiedenen Reifegrade unterschiedlich. Für den Bund Massgebend sind die Massnahmenkosten in der Periode 2015 bis 2022 (A- und B-Massnahmen). Für jede dieser Massnahmen wurden die Kosten abgeschätzt. Daraus ergeben sich Gesamtkosten in der Höhe von Fr. 95.2 Mio. (Planungs- und Investitionskosten, ohne Betriebskosten). Davon sind Fr. 91.4 Mio. für Massnahmen im Bereich Verkehr vorgesehen und Fr. 3.8 Mio. für den Bereich Siedlung vorgesehen.

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

- **A-Massnahmen:** Fr. 64.4 Mio. (Siedlung: 2.8, Verkehr: 61.6)
(Jahre 2015 – 2018)
- **B-Massnahmen:** Fr. 27.0 Mio. (Siedlung: 1.0, Verkehr: 26.0)
(Jahre 2019 – 2022)

Die Kosten für die Massnahmen im Zusammenhang mit dem **ESP Bahnhof Langenthal** belaufen sich insgesamt auf Fr. 57.1 Mio. Dies entspricht 60% der gesamten Kosten der Massnahmen im Agglomerationsprogramm Langenthal. Daraus wird ersichtlich, dass dieses Massnahmenpaket das eigentliche Herzstück des Agglomerationsprogramms bildet. Das Massnahmenpaket ESP Bahnhof Langenthal besteht aus folgenden Bausteinen:

- Städtebauliche Anbindung und Gestaltung
- Aufwertung ÖV-Knotenpunkte (Zugang zur Bahn)
- Erweiterung der Personenunterführung zur Bahnhofspassage
- Erweiterung Treppenanlage Personenunterführung West
- Personenunterführung Aarwangenstrasse mit bessere Anbindung an den Bahnhof Langenthal
- P+R-Anlage am Bahnhof
- B+R-Anlagen inkl. Velostationen

Die Kosten der einzelnen Massnahmen sind in der Massnahmenliste und in den Massnahmenblättern dargestellt (siehe Anhang).

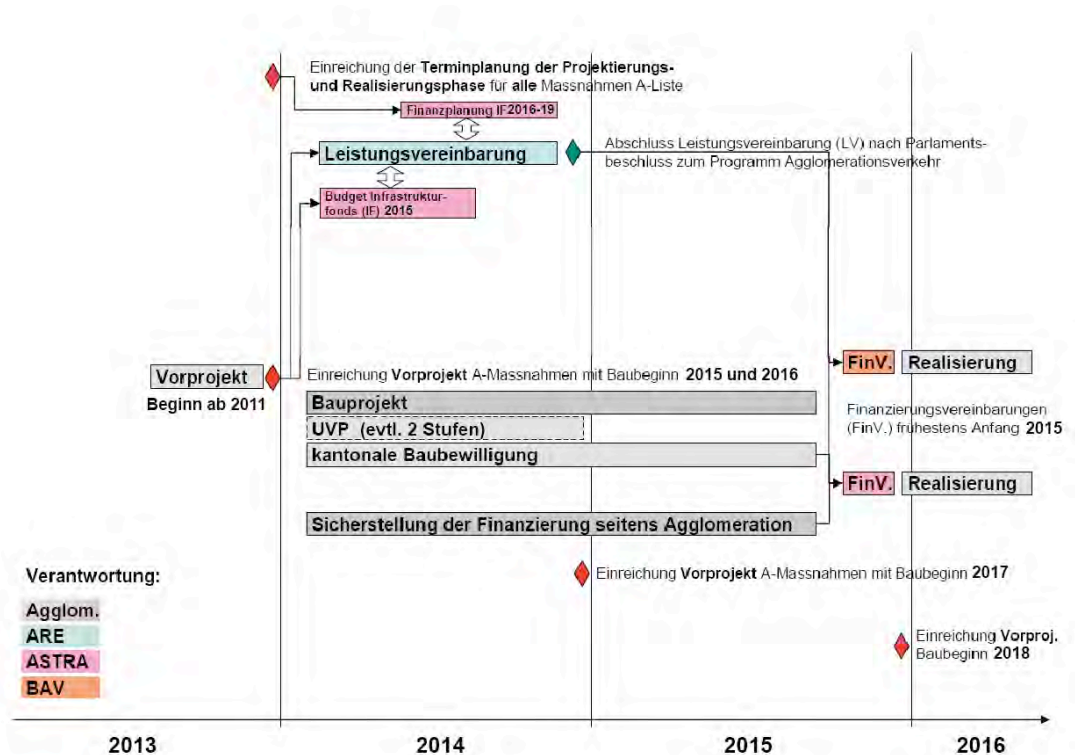
9.2 Finanzierung

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 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 wie folgt dar:

Abbildung 9-1: Projektierungsphase A-Massnahmen



Quelle: Frei abgeändert nach Weisungen Bund (ARE), 2010

10 Umsetzung und Controlling

10.1 Trägerschaft

Gegenüber dem Bund ist der Kanton Träger des Agglomerationsprogramms als Teil des RGSK Oberaargau. Die Trägerschaft (Kanton) wird 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 Grundsätzliches

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

10.2.2 Zeitplan Massnahmen und Vorprojekte

Gemäss Weisung des Bundes muss die Agglomeration im Hinblick auf die Erarbeitung der Leistungsvereinbarung **für die A-Massnahmen einen Zeitplan abliefern**, in welchem aufgezeigt wird, zu welchem Zeitpunkt die **Finanzierung seitens der Trägerschaft sichergestellt** ist und zu welchem Zeitpunkt, nach erfolgten **definitiven Entscheiden**, mit der Durchführung der Massnahme begonnen werden kann. Zu diesem Zweck **reicht die Agglomeration eine Liste ein, die über den Projektierungsstand jeder Massnahme** Aufschluss gibt. Diese **Liste umfasst** folgende Angaben:

- Meilensteine bezüglich der einzelnen **Elemente der Projektierungsphase** (Vorprojekt, Bauprojekt, Konzession, Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), Plangenehmigung/ Baubewilligung)
- Meilensteine bezüglich **Sicherstellung der Finanzierung** seitens der Agglomeration (Kreditvorlagen, Kantone, Städte, Gemeinden).
- Geplanter **Baubeginn und Baudauer** mit voraussichtlicher **Verteilung der Investitionen** auf die einzelnen Jahre der Bauphase.“

Gemäss Weisung des Bundes müssen **Vorprojekte für A-Massnahmen** in der Regel 2 Jahre vor dem geplanten Baubeginn eingereicht sein (**d.h. spätestens Ende 2013**). Von dieser Anforderung kann in begründeten Fällen abgewichen werden, namentlich bei kleineren Massnahmen, welche aufgrund vereinfachter Genehmigungs-/Bewilligungsverfahren rascher die Baureife erreichen können.

10.2.3 Monitoring und Controlling

Die Überprüfung der Zielerreichung wird mit Hilfe eines **Monitorings/Controllings** sichergestellt (vgl. Massnahmenblatt C-1). Dieses zeigt auf, ob die in den Massnahmenblättern formulierte Wirkung erreicht werden kann. Falls dies nicht der Fall ist, muss aufgezeigt werden, mit welchen (alternativen) Massnahmen die notwendige Steuerung erreicht werden kann.

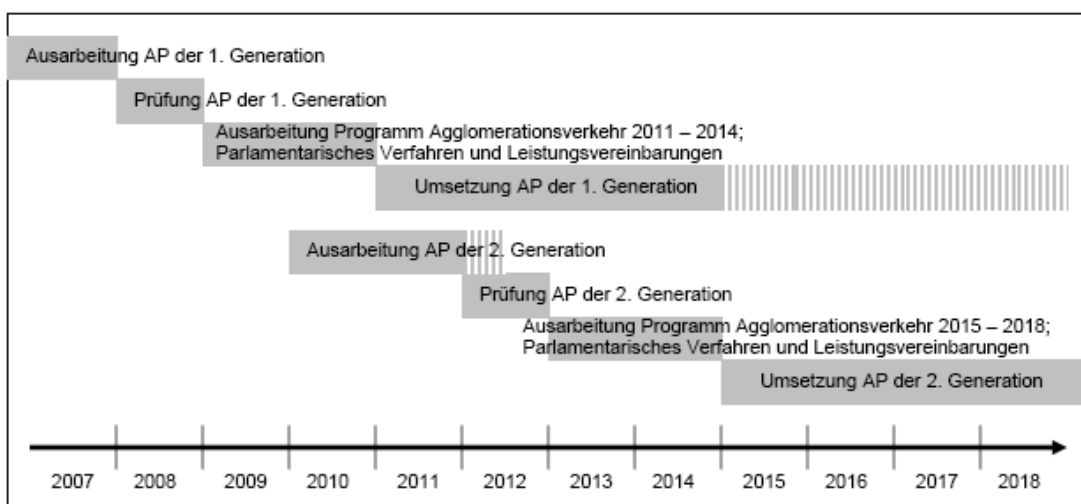
10.3 Weiteres Vorgehen

Das weitere Vorgehen stellt sich wie folgt dar:

- Dezember 2011 Einreichung Agglomerationsprogramm beim ARE durch das AGR
- 2012 Prüfung des Agglomerationsprogramms durch den Bund
- 2013/2014 Ausarbeitung Umsetzungsprogramm und Leistungsvereinbarung
- 2015 bis 2018 Umsetzung des Agglomerationsprogramms (A-Massnahmen)

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

Abbildung 10-1: Übersicht Ablauf



Quelle: Weisungen Bund (ARE), 2010

11 Anhang

Anhang A: 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
BauG	Baugesetz des Kantons Bern vom 09. Juni 1985
BauV	Bauverordnung des Kantons Bern vom 6. März 1985
BFS	Bundesamt für Statistik
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
E+F	Einkauf und Freizeit
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
Fr.	Schweizer Franken
Fz.	Fahrzeuge
GIS	Geoinformationssystem
GV	Güterverkehr
GVM	Gesamtverkehrsmodell
ha	Hektare
HVZ	Hauptverkehrszeiten
HWS	Hochwasserschutzverband für das untere Langetental
IR	InterRegio-Zug
IVS	Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz
JGK	Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion (Kanton Bern)
LV	Langsamverkehr
LSV	Eidgenössische Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park + Ride
PU	Personenunterführung
PW	Personenwagen
RE	RegioExpress-Zug

RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RKK	Regionale Kulturkonferenz
RVK	Regionale Verkehrskonferenz
RVO	Regionalverkehr Oberaargau
SAZ	Strategische Arbeitszone
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
Sektor 1	Urproduktion
Sektor 2	Industrie und Gewerbe
Sektor 3	Dienstleistung
SSVZ	Schweizerische Strassenverkehrszählung
TBA	Tiefbauamt
ToKJO	Regionaler Trägerverein offene Kinder- und Jugendarbeit Oberaargau
VBS	Verkehrsbeeinflussungssystem
Vgl.	Vergleiche
ViV	Verkehrsintensive Vorhaben
WK	Wirkungskriterium
WUL	Wasserversorgung unteres Langetental
ZöN	Zone für öffentliche Nutzungen

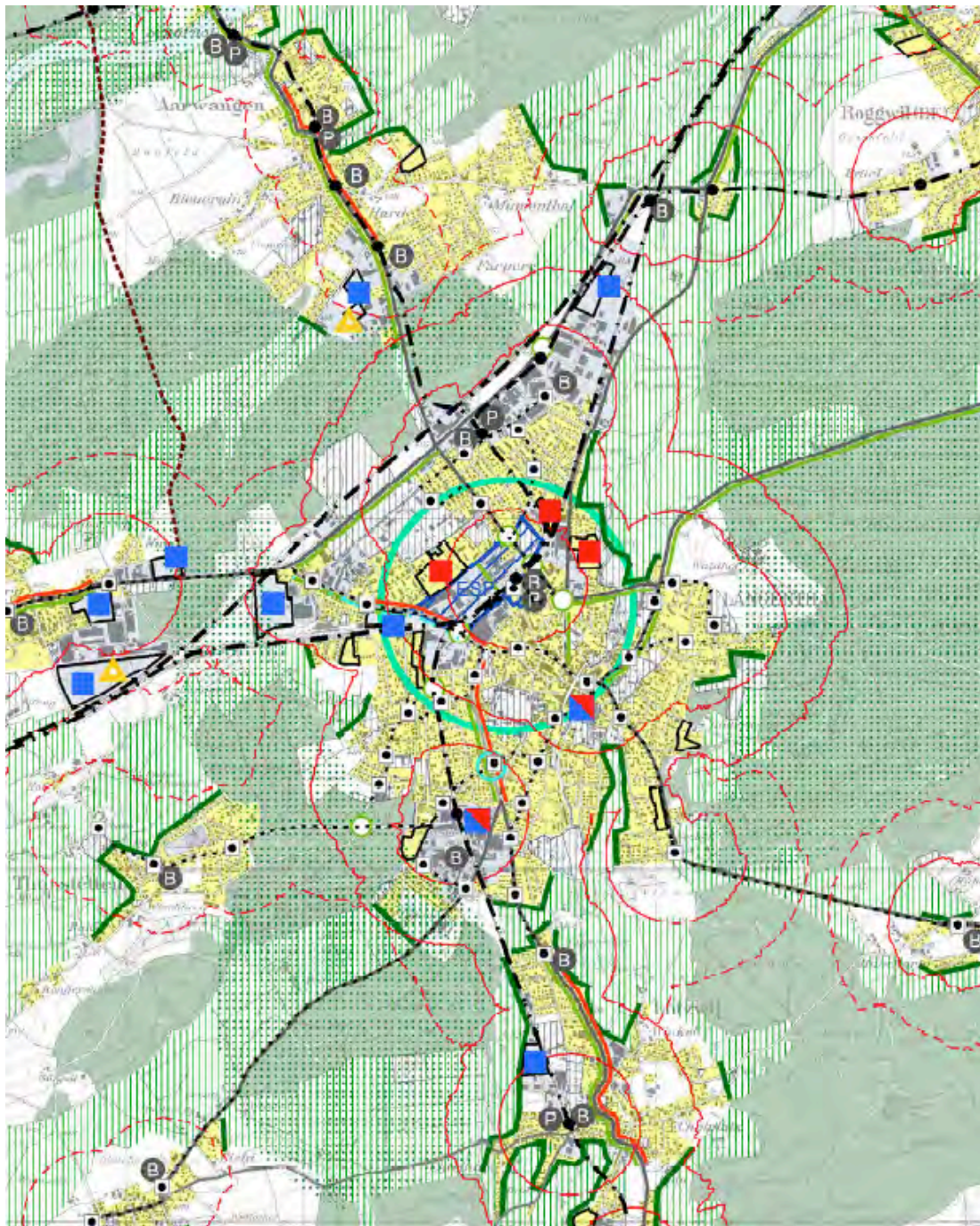
Literaturverzeichnis

- Agglomerationskonferenz Langenthal, 2010: Arbeitsregion Langenthal, Gemeinsame Bodenpolitik mit Mehrwertprojekt in der Agglomeration Langenthal; Schlussbericht vom 18. Februar 2010, Planteam S, Sempach-Station
- Bundesamt für Strassen ASTRA, 2010: Öffentliche Veloparkierung – Anleitung zur Erhebung des Angebots (Schriftenreihe Langsamverkehr Nr. 121). Anmerkung: Die ursprüngliche Fassung 2010 wurde 2011 leicht angepasst.
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE), 2004: Kantonaler Richtplan Veloverkehr; Tiefbauamt, Bern
- Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), 2010: Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation
- Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), 2009: Konzept zur Siedlungsentwicklung nach innen, Arbeitshilfe zur Erarbeitung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung
- Bundesamt für Statistik – BFS, 2007: Mobilität in der Schweiz – Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten; BFS, Neuchâtel
- Kantonales Amt für Kultur und Denkmalpflege, 1999: Bauinventar der Stadt Langenthal
- Regierungsrat des Kantons Bern, 2002: Richtplan des Kantons Bern; Amt für Gemeinden und Raumordnung JGK, Bern
- Region Oberaargau, 2010: Arbeitsregion Langenthal. Gemeinsame Bodenpolitik mit Mehrwertprojekt in der Agglomeration Langenthal; Planteam S AG, Sempach-Station
- Regionale Verkehrskonferenz Oberaargau – RVK2 (Hg.), 2011: Konzept öffentlicher Verkehr Langenthal 2030, Zwischenbericht 27. Mai 2011; metron, Brugg
- Statistikkonferenz des Kantons Bern, 2008: Regionalisierte Bevölkerungsprojektionen für den Kanton Bern bis zum Jahr 2030, Teil 1: Ergebnisse und Teil 2: Grundlagen / Methoden; Hornung/SigmaPlan, Bern
- Stadt Langenthal, 2010: Verkehrsrichtplan Langenthal, Entwurf vom 15.9.2010; Metron AG, Brugg
- Stadt Langenthal, 2010: ESP Bahnhof Langenthal, Richtplankonzept, 2011; YellowZ, Zürich
- Stadt Langenthal, 2010: «Porzi-Areal», Raumplanerische Rahmenbedingungen, 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 B: Übersichtskarte RGSK Region Oberaargau

(Ausschnitt Langenthal und Umgebung)



Quelle: RGSK Oberaargau, 2011

		1)	2)	3)
Zentralität				
	Regionales Zentrum von kantonaler Bedeutung			
	Zentrum 4. Stufe			
Wohnen				
	Regionaler Wohnschwerpunkt (> 1ha)			
Arbeiten				
	Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten / Strategische Arbeitszone			
	Kandidat Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten / Strategische Arbeitszone			
	Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten (interkantonal, Abgrenzung noch nicht festgelegt)			
	Regionaler Arbeitsschwerpunkt (> 1ha)			
Siedlung				
	Bauzonen Wohnen/gemischt			
	Bauzonen Arbeiten			
	Übrige Zonen			
	Bauzonenreserven > 1 ha			
	Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet			
	Wichtige Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung			
Natur, Landschaft und Erholung				
	Wald			
	Gewässer			
	Vorranggebiet Natur und Landschaft*			
	Vorranggebiet Erholung / Freizeit*			
Öffentlicher Verkehr				
	Bahnlinie mit Haltestelle			
	Buslinie mit Haltestelle			
	ÖV: Erschliessungsgüteklasse A-D gemäss kantonalem Richtplan			
	ÖV: Erschliessungsgüteklasse E-F gemäss kantonalem Richtplan			
	Gebiet mit Verbesserung der ÖV-Erschliessungsgüte			
	Schwachstelle Strassennetz (Busverkehr)			
Strassen				
	Nationalstrasse, Anschluss			
	Kantonsstrasse A und B			
	Kantonsstrasse C			
	Wichtige Gemeindestrasse			
	Kantonales Strassenbauvorhaben			
	Strassenabschnitt mit Handlungsbedarf			
Langsamverkehr				
	Abschnitt mit Handlungsbedarf (kant. Richtplan Velo / reg. Richtplan Veloverkehr)			
	Regionales Vorhaben Veloverkehr			
	Herzroute Veloland Schweiz (Nr. 99)			
Kombinierte Mobilität				
	Park and Ride - Anlage (bestehend / neu)			
	Bike and Ride - Anlage (bestehend / neu)			

- 1) Ausgangslage
- 2) Vorgabe Kanton (behördenverbindlich)
- 3) Regionaler Inhalt (behördenverbindlich)

*) gemäss Regionalem Landschaftsentwicklungskonzept (R-LEK),
Stand: Beschluss der Delegiertenversammlung der Region vom 18.5.2010

Anhang C: Übersichtsliste Massnahmen

Zusammenstellung Massnahmen							A: 2015-18; B: 2019-22; C: ab 2023 (Kosten für C nicht ausgewiesen)						
Code ARE	Nummer (Agglo)	Massnahme	Kosten (in Mio)	Priorität ABC	Reifegrad (1/2)	bestehende Grundlagen / Stand	Realisierung			Zuständigkeit	in Kantonalen Richtpl	Finanzierung-nachw.	noch zu erarbeitende Grundlagen
							Planung	Umsetz.	Betrieb				
Siedlung und Landschaft			3.8										
	S-1	S-1 Räumliche Stadtentwicklung	0.1										
	S-1.1	Siedlungsrichtplankonzept und Siedlungsrichtplan erarbeiten	0.1	A	1	Leitbild räumliche Stadtentwicklung	2012	2014	2014	Stadt	ja	ja	Konzept, Richtplan
	S-2	ESP Bahnhof Langenthal	1.0										
	S-2.1	Gestaltung Bahnhofplatz Süd: Städtebauliches Konzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung	0.1	A	2	Richtplan	2012	2015	2017	Stadt	nein	ja	ÜO, Projekte
	S-2.2	Gestaltung Bahnhofplatz Nord: Städtebauliches Konzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung	0.1	A	1	Richtplan	2012	2015	2017	Stadt	nein	ja	ÜO, Projekte
	S-2.3.1	Städtebauliche Anbindungen Stadtteile / Öffentlicher Raum (inkl. Zufahrten Nord)	0.4	A	2	Richtplan	2012	2015	2017	Stadt	nein	ja	ÜO, Projekte
	S-2.3.2	Städtebauliche Anbindungen Stadtteile / Öffentlicher Raum (inkl. Zufahrten Nord)	0.4	B	1	Richtplan	2012	2015	2019	Stadt	nein	ja	ÜO, Projekte
	S-3	Stadtkern: Umgestaltung und Aufwertung	1.8										
	S-3.1	Aufwertung der öffentlichen Räume (Marktgasse)	1.7	A	2	ÜO, Projekt	2011	2012	2012	Stadt	nein	ja	
	S-3.2	Strukturgerechte Umgestaltung, Verdichtung und Umnutzung	0.1	B	1		2014	2015	2019	Stadt	nein	nein	Konzept, Projekte
	S-4	Markthallenareal: Umnutzung/Verdichtung (Gestaltung Stadtmend)	0.2										
	S-4.1	Städtebauliche Klärung der Kernstadtgrenze zum Markthallenplatz	0.1	A	2	Testplanung	2012	2012	2012	Stadt	nein	ja	Masterplan
	S-4.2	Erarbeitung Richtplan basierend auf neuem Nutzungskonzept	0.1	A	1		2012	2013	2014	Stadt	nein	ja	Richtplan
	S-4.3	Erweiterung Markthallenplatz Richtung SW (Rückbau der alten Reithalle)		C	1		2015	2017	2022	Stadt	nein	nein	ÜO, Projekt
	S-4.4	Erweiterung Markthallenplatz Richtung NW		C	1		2015	2017	2023	Stadt	nein	nein	ÜO, Projekt
	S-4.5	Längerfristige Arrondierung des Markthallenareals durch Ankäufe (3 Liegensch.)		C	1		2015	2017	2025	Stadt	nein	nein	ÜO, Projekte
	S-5	Porzi-Areal: Umnutzung/Verdichtung (Neues Quartierzentrum Lth. Süd)	0.3										
	S-5.1	Erläss ÜO basierend auf bestehenden raumplanerischen Rahmenbedingungen	0.1	A	2	Grundlagenstudie	2012	2012	2012	Stadt	nein	nein	ÜO
	S-5.2	Städtebauliche Aufwertung Bereich Bhf Langenthal Süd (Neues Quartierzentrum)	0.2	B	1		2014	2017	2019	Stadt	nein	nein	ÜO, Projekt, Landerwerb
	S-6	Neues Wohnquartier Hardau (Urbanes Wohnen am Bahnhof)	0.1										
	S-6.1	Nutzungsplanung / ÜO (basierend Überbauungskonzept, verdichtete Bauweise)	0.1	B	1	Projekt Wettbewerb ESP Wohnen	2013	offen	offen	Stadt	nein	nein	ÜO, Bauprojekt
	S-7	Siedlungsergänzungsgebiete Wohnen											
	S-7.1	Gebiet Grossacker		C	1	im Rahmen Siedlungsrichtplanung	2014	2020	2023	Stadt	ja	nein	Prüf. Erschliess., Aufwand
	S-7.2	Gebiet Allmend		C	1	im Rahmen Siedlungsrichtplanung	2014	2020	2023	Stadt	ja	nein	Prüf. Erschliess., Aufwand
	S-7.3	Gebiet Dennli		C	1	im Rahmen Siedlungsrichtplanung	2014	2020	2023	Stadt	ja	nein	Prüf. Erschliess., Aufwand
	S-7.4	Gebiet Dennliweg		C	1	im Rahmen Siedlungsrichtplanung	2014	2020	2023	Stadt	ja	nein	Prüf. Erschliess., Aufwand
	S-7.5	Gebiet Neuhof		C	1	im Rahmen Siedlungsrichtplanung	2014	2020	2023	Stadt	ja	nein	Prüf. Erschliess., Aufwand
	S-8	Städtebauliche Vernetzung	0.0										
	S-8.1	Städtebauliche Vernetzung Langenthal Zentrum – Langenthal Nord	0.0	B	1	im Rahmen Siedlungsrichtplanung	2012	2017	2019	Stadt	nein	ja	Konzept, Siedlungsrichtplan
	S-8.2	Städtebauliche Vernetzung Langenthal Zentrum – Langenthal Süd	0.0	B	1	im Rahmen Siedlungsrichtplanung	2012	2017	2019	Stadt	nein	ja	Konzept, Siedlungsrichtplan
	S-9	Arbeitsregion Langenthal	0.3										
	S-9.1	Umsetzung 1. Projekt zwischen Langenthal und Thunstetten-Bützberg	0.1	A	1	Konzeptstudie	2012	2015	2016	Region	nein	nein	Vereinbarungen, Projekt
	S-9.2	Umsetzung in Region	0.2	B	1	Konzeptstudie	2015	2017	2019	Region	nein	nein	Reglement, Projekte
	L-1	Landschaft	0.0										
	L-1.1	Planerische Sicherung und Aufwertung der inneren und äusseren Landschaften	0.0	B	1	im Rahmen Siedlungsrichtplanung	2012	2017	2019	Stadt	ja	ja	Konzept, Siedlungsrichtplan
Verkehr			91.4										
	V-MIV 1	Verträglichkeit Strassennetz (inkl. Massnahmen für LV > im Titel streichen)	1.0										
	V-MIV 1.1	Bahnhofstrasse (Abschnitt Hübeligasse-Marktgasse)	1.0	A	2	ÜO	2012	2012	2013	Stadt	nein	ja	Projekt
	V-MIV 2	Knotensanierungen Strasse	2.4										
	V-MIV 2.1	St. Urbanstrasse/Spitalgasse (Spitalplatzkreisel)	0.4	B	1		2014	2017	2019	Kanton	ja	nein	
	V-MIV 2.2	St. Urbanstrasse/Untersteckholzstrasse	0.3	A	2	Projekt	2011	2012	2012	Stadt	nein	ja	
	V-MIV 2.3	Bahnhofstrasse/Marktgasse	0.3	B	1		2018	2019	2020	Stadt	nein	ja	Projekt
	V-MIV 2.4	Lotzwilstrasse/Marktgasse	0.2	B	1		2018	2019	2020	Stadt	nein	ja	Projekt

A-Massnahmen

A	Kosten Total	Anteil Bund (*)	Anteil Kanton (**)	Anteil Stadt (***)
A	2.8	0	0	2.8
A	0.1			0.1
A	0.1			0.1
A	0.6			0.6
A	0.1			0.1
A	0.1			0.1
A	0.4			0.4
A	1.7			1.7
A	1.7			1.7
A	0.2			0.2
A	0.1			0.1
A	0.1			0.1
A	0.1			0.1
A	0.1			0.1
A	0.0			0.0
A	0.0			0.0
A	0.0			0.0
A	0.1			0.1
A	0.1			0.1
A	0.0			0.0
A	61.6	24.64	18.48	18.48
A	1.0	0.4	0.3	0.3
A	1.0	0.4	0.3	0.3
A	1.2	0.48	0.36	0.36
A	0.3	0.12	0.09	0.09

V-MIV 2.5	Ringstrasse/Thunstettenstrasse	0.9	A	2
V-MIV 2.6	Bahnhofstrasse/Aarwangenstrasse	0.3	B	2
V-MIV 3 Netzergänzungen Strasse				
V-MIV 3.1	Verbindung Dorfstrasse – Bützbergstrasse (Zelgli)		C	1
V-ÖV 1 Verbesserung Angebot Bahn				
V-ÖV 1.1	Schliessung von bestehenden Taktlücken im interregionalen Verkehr	0.0	A	1
V-ÖV 2 Verbesserung Angebot Bus				
V-ÖV 2.1	Erschliessung Gebiet Industrie Nord und Hopferfeld	0.0	B	1
V-ÖV 2.2	Lösung für die Erschliessung des Gebiets Schoren	0.0	B	1
V-ÖV 2.3	Einführung von 1/4h Takt auf Stadtbuslinien		C	1
V-ÖV 3 Infrastruktur Bus				
V-ÖV 3.1	Anordnung Bushaltestellen Bahnhofplatz Süd (ESP)	0.2	A	1
V-ÖV 3.2	Wendeschleife Industrie Nord	0.1	B	1
V-ÖV 4 ÖV-Knotenpunkte (Zugang zur Bahn)				
V-ÖV 4.1	Gestaltung Bahnhofplatz Süd (ESP): Nutzungskonzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung	2.0	A	2
V-ÖV 4.2	Gestaltung Bahnhofplatz Nord (ESP): Nutzungskonzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung	1.8	A	1
V-ÖV 4.3	Gestaltung Bahnhof Station Langenthal Süd inklusive Umfeld		C	1
V-ÖV 4.4	Personeninformationssystem bei wichtigen Haltestellen (8)	0.7	B	1
V-ÖV 4.5	Definitive Ausgestaltung/Nutzung der asm-Haltestelle Industrie Nord	0.5	A	1
V-LV 1 Fuss- und Veloverbindungen ESP Bahnhof Langenthal				
V-LV 1.1	Erweiterung der Personenunterführung zur Bahnhofspassage (Ausgestaltung als velogängige Stadtverbindung, Verbindung neue Bhf. Plätze)	36.0	A	2
V-LV 1.2	Personenunterführung Bahnhof West	0.2	A	2
V-LV 2 Umgestaltung Haupt- und Nebenstrassen zu Gunsten Langsamverkehr				
V-LV 2.1	Bahnhofstrasse (Abschnitt Bützbergstrasse - Bahnhof)	0.7	B	1
V-LV 2.2.1	Jurastrasse (Abschnitt St. Urbanstr. - Aarwangenstrasse)	1.4	A	2
V-LV 2.2.2	Jurastrasse (Abschnitt Aarwangenstrasse - Bahnhof)	1.5	B	1
V-LV 2.3	Talstrasse	1.2	B	1
V-LV 2.4	Lotzwilstrasse (ab Talstrasse) – Farbgasse - Spitalgasse	1.2	B	1
V-LV 2.5	St. Urbanstrasse (Abschnitt Spitalplatz – Spital)	2.7	B	1
V-LV 2.6	St. Urbanstrasse (Abschnitt Marktstrasse - Spitalplatz)	0.9	A	1
V-LV 2.7	Bützbergstrasse (Abschnitt Kreisel Weststrasse - Kreisel Hasenmattstrasse; Abschnitt Bahnhofstrasse – Aarwangenstrasse)	3.7	B	1
V-LV 2.8.1	Ringstrasse (Abschnitt Schorenstrasse – Thunstettenstrasse)	1.7	B	1
V-LV 2.8.2	Ringstrasse (Abschnitt Thunstettenstrasse – Industrieplatz)	1.8	B	1
V-LV 2.9	Waldhofstrasse (Abschnitt Spital – Murgenthalstrasse)	2.2	B	1
V-LV 2.10.1	Massnahmen zur siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs in Sammel- und Erschliessungsstrassen	1.0	A	2
V-LV 2.10.2	Massnahmen zur siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs in Sammel- und Erschliessungsstrassen	1.0	B	1
V-LV 2.11	Aarwangenstrasse (Abschnitt Murgenthalstrasse - Bahnhofstrasse)	1.0	B	1
V-LV 3 Schliessen Netzlücken Langsamverkehr				
V-LV 3.1	Langenthal Süd: Vernetzung Langsamverkehr (neuer Fuss- und Veloweg)	0.2	B	1
V-LV 3.2	Bereich Hardau: Neue Verbindung Langsamverkehr parallel zu SBB-Trasse (asm-Unterführung)	2.7	B	1
V-LV 3.3	Bern-Zürich Strasse: Radstreifen	2.1	B	1
V-LV 3.4	Murgenthalstrasse: Radwegumgestaltung in Radstreifen		C	1
V-LV 3.5	St. Urbanstrasse: Radwegumgestaltung in Radstreifen Abschnitt Waldhofstrasse- Schiessanlage: Radstreifen Abschnitt Schiessanlage - St. Urban	2.7	B	1
V-LV 3.6	Verbindung Bern-Zürich-Strasse - Chasserstrasse als Fuss- und Radweg	0.0	A	2
V-LV 3.7	Unterführung Aarwangenstrasse (Anhebung Fuss-/Velowege)	3.5	A	1
V-LV 3.8	Langsamverkehrsverbindung Spitalareal - Mühle: aufrechterhalten bei Spitalerweiterung		C	1
V-LV 4 Erhöhung Verkehrssicherheit Langsamverkehr				
V-LV 4.1.1	Schulwegsicherung Kreuzfeld	0.1	A	2
V-LV 4.1.2	Schulwegsicherung	0.2	B	1
V-LV 4.2.1	Querungsmöglichkeiten für Fussgänger in Hasenmattstrasse	0.1	A	1
V-LV 4.2.2	Querungsmöglichkeiten für Fussgänger an Strassenzügen und Knoten	0.2	B	1
V-LV 4.3	Sicherheitsmassn. entlang stark befahrener Achsen (Fusswege, Radstreifen)	0.6	B	1

ÜO, Projekt	2011	2012	2012	Stadt	nein	ja	
ÜO	2016	2018	2019	Stadt	nein	ja	Projekt
	2022	2023	2024	Stadt	nein	nein	ÜO, abhängig Siedlungsplan
	2014	2015	2016	RVK	nein	nein	mit SBB
Konzept ÖV 2030	2011	2018	2019	Stadt	nein	nein	
Konzept ÖV 2030	2011	2018	2019	Stadt	nein	nein	
Konzept ÖV 2030	2019	2020	2021	Stadt	nein	nein	
Richtplan	2012	2015	2018	Stadt	nein	ja	in Projekt Bhf ESP
	2012	2018	2019	Stadt	nein	ja	Projekt
Richtplan, Etappierung noch offen	2013	2015	2018	Stadt	nein	ja	Projekt
Richtplan, Etappierung noch offen	2013	2016	2019	Stadt	nein	ja	Projekt
	2014	2022	2024	Stadt	nein	nein	Projekt
	2015	2017	2019	Stadt	nein	nein	Konzept, Projekt
	2012	2013	2014	ASM	nein	nein	Projekt
Vorprojekt in Vorbereitung	2013	2015	2018	Stadt	nein	ja	Projekt
Vorprojekt in Vorbereitung	2012	2014	2017	Stadt	nein	ja	Projekt
	2020	2021	2022	Stadt	nein	ja	ÜO, Projekte
Projekt	2011	2012	2013	Stadt	nein	ja	
	2017	2019	2021	Stadt	nein	ja	Konzept, Projekt
ÜO	2020	2021	2022	Stadt	nein	nein	Projekt
	2020	2021	2022	Stadt	nein	nein	Projekt
	2018	2020	2022	Kanton	ja	nein	Strassenplan, Projekt
Umgestaltung in Begegnungszone	2013	2014	2015	Stadt	nein	ja	Projekt
ÜO	2014	2018	2019	Stadt	nein	ja	Projekt
ÜO	2014	2018	2019	Stadt	nein	ja	Projekt
ÜO	2012	2018	2019	Stadt	nein	ja	Projekt
	2014	2018	2019	Kanton	ja	nein	Strassenplan, Projekt
versch. Vorhaben/Projekte	2012	2015	2017	Stadt	nein	ja	Projekte
versch. Vorhaben/Projekte	2015	2017	2019	Stadt	nein	ja	Projekte
	2018	2019	2020	Stadt	nein	ja	ÜO, Projekt
	2014	2017	2019	Stadt	nein	ja	ÜO, Projekt
	2016	2018	2019	Stadt	nein	ja	Projekt (nach ÜO)
	2017	2018	2019	Kanton	ja	nein	Strassenplan, Projekt
	2020	2023	2024	Kanton	ja	nein	Strassenplan, Projekt
	2018	2020	2022	Kanton	ja	nein	Strassenplan, Projekt
Vereinbarung mit Grundeigentümer	2011	2012	2012	Stadt	ja	nein	
	2012	2014	2016	Kanton	ja	nein	Strassenplan, Projekt
	2011	2022	2024	Stadt	nein	nein	
Projekt	2011	2012	2013	Stadt	nein	nein	
	2015	2017	2019	Stadt	nein	nein	Projekte
	2012	2014	2015	Stadt	nein	nein	Projekt
	2015	2017	2019	Stadt	nein	nein	Projekte
	2015	2017	2019	Stadt	nein	nein	Projekte

A	0.9	0.36	0.27	0.27
A	0.0			
A	0.0			
A	0.0			
A	0.0			
A	0.2	0.08	0.06	0.06
A	0.2	0.08	0.06	0.06
A	4.3	1.72	1.29	1.29
A	2.0	0.8	0.6	0.6
A	1.8	0.72	0.54	0.54
A	0.5	0.2	0.15	0.15
A	36.2	14.48	10.86	10.86
A	36.0	14.4	10.8	10.8
A	0.2	0.08	0.06	0.06
A	3.2	1.28	0.96	0.96
A	1.4	0.56	0.42	0.42
A	0.9	0.36	0.27	0.27
A	0.9	0.36	0.27	0.27
A	3.5	1.4	2.1	0
A	0.0			
A	3.5	1.4	2.1	0
A	0.2	0.08	0.06	0.06
A	0.1	0.04	0.03	0.03
A	0.1	0.04	0.03	0.03

	V-LV 5	Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrs	0.3										
	V-LV 5.1	Aufwertung der Strassenräume mit Fokus auf den Langsamverkehr	0.0	A	1								
	V-LV 5.2	Signalistik Wegführung: Aufzeigen öffentlichen Anlagen/Einrichtungen	0.3	B	1								
	V-LV 6	Verkehrsberuhigung Quartiere	0.5										
	V-LV 6.1	Senkung Geschwindigkeitsniveau / Unterbindung Durchgangsverkehr: Eisenbahnstrasse	0.5	A	1								
	V-LV 6.2	Tempo 30 in Quartieren		C	1								
	V-KM 1	P+R-Anlagen	6.0										
	V-KM 1.1	P+R Bahnhof Langenthal (ESP)	6.0	A	1								
	V-KM 2	Veloparkierung	5.1										
	V-KM 2.1.1	B+R-Anlagen im Bahnhofgebiet (ESP): Velostation, Bahnhofplatz Nord	2.3	A	1								
	V-KM 2.1.2	B+R-Anlagen im Bahnhofgebiet (ESP): Velostation, Bahnhofplatz Süd	1.7	A	1								
	V-KM 2.2.1	B+R-Anlage Bahnhof Langenthal, Bahnhofplatz Nord	0.5	A	1								
	V-KM 2.2.2	B+R-Anlage Bahnhof Langenthal, Bahnhofplatz Süd	0.5	A	1								
	V-KM 2.3	Veloabstellanlagen im Stadtkern	0.1	A	2								
	V-NM 1	Parkplatzbewirtschaftung	0.0										
	V-NM 1.1	Angebot der Tarifmodelle privater und öffentlicher Parkierungsanlagen	0.0	B	1								
	V-NM 2	Mobilitätsberatung	0.0										
	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)	0.0	A	2								
	V-NM 2.2	Beratung von Firmen und Privaten	0.0	B	1								
	V-NM 2.3	Information von Eltern bezüglich Schülertransporte mit Privatautos	0.0	B	1								
	V-NM 2.4	Mobilitätsveranstaltungen zur Sensibilisierung der Bevölkerung	0.0	A	2								
	V-NM 2.5	Seniorenmobilität, Beratung	0.0	A	2								
	C-1	Umsetzung	0.2										
	C-1.1	Periodisches Monitoring/ Controlling der Planung, Umsetzung und Finanzierung der einzelnen Massnahmen	0.2	A	1								


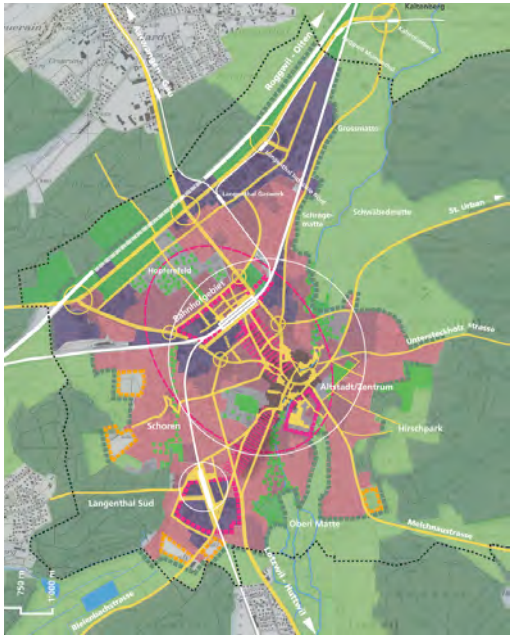
A	0.0			
A	0.0			
A	0.5	0.2	0.15	0.15
A	0.5	0.2	0.15	0.15
A	6.0	2.4	1.8	1.8
A	6.0	2.4	1.8	1.8
A	5.1	2.04	1.53	1.53
A	2.3	0.92	0.69	0.69
A	1.7	0.68	0.51	0.51
A	0.5	0.2	0.15	0.15
A	0.5	0.2	0.15	0.15
A	0.1	0.04	0.03	0.03
A	0.0			
A	0.0			
A	0.0			
A	0.0			
A	0.0			
A	0.2	0.08	0.06	0.06
A	0.2	0.08	0.06	0.06

(*) Vorbehalt: Die letztendliche Festlegung der Bundbeiträge erfolgt im Rahmen der AP-Prüfung (30-50% Wirkung -> Annahme 40%) mit Bezug auf die vorhandenen Mittel und dem Vergleich anderer Agglomerationsprogramme (Benchmarks)
(**) Annahme: 50% der vom Bund anerkannten Restkosten (Ausnahme bei Kantonstrassen -> 100%)
(***) Annahme: 50% der vom Bund anerkannten Restkosten

Anhang D: Massnahmenblätter

S-1: Räumliche Stadtentwicklung

Massnahmenblatt S-1: Räumliche Stadtentwicklung	A-Liste
Massnahmen: S-1.1	Stand: November 2011

Kartographische Darstellung	
<p>Verortung: Ganzes Stadtgebiet</p> 	<p>Detail: Räumliches Zukunftsbild</p> 

Massnahmenbeschrieb
<p>Zielsetzung: Das im Rahmen des Agglomerationsprogramms erarbeitete räumliche Zukunftsbild ist mit Hilfe eines Siedlungskonzepts weiter zu konkretisieren und in einen ordentlichen Siedlungsrichtplan zu überführen, welcher Bestandteil der Grundordnung der Stadt werden soll. Ziel des Siedlungsrichtplans ist es, der Stadt Langenthal ein Instrument für die nachhaltige Siedlungsentwicklung bereitzustellen.</p>
<p>Massnahme: S-1.1: Siedlungskonzept und Siedlungsrichtplan erarbeiten.</p>

Zuständigkeiten	
<p>Federführung: Stadt Langenthal</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal <p>Weitere: –</p>

Realisierung		
<p>Vorgehen/ Meilensteine</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ausschreibung Planerarbeiten Siedlungskonzept 2. Erarbeitung Siedlungskonzept 3. Ausschreibung Planerarbeiten Siedlungsrichtplan 4. Erarbeitung Siedlungsrichtplan 5. Verabschiedung Siedlungsrichtplan und Genehmigung durch Kanton 		
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018)</p> <p><input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)</p> <p><input type="checkbox"/> C (ab 2023)</p>	<p>Realisierungshorizont:</p> <p>Siedlungskonzept: 2012</p> <p>Siedlungsrichtplan: 2013</p> <p>Anpassung baurechtliche Grundordnung ab: 2014</p>	<p>Koordinationsstand</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den Kantonalen Richtplan:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>

Kosten und Finanzierung					
	Planung		Betrieb (pro Jahr)		
Total	100'000 Fr.		0 Fr.		
Anteil Bund	Fr.	%	Fr.	%	
Anteil Kanton	Fr.	%	Fr.	%	
Anteil Stadt	100'000 Fr.	100%	Fr.	%	
Anteil Dritte	Fr.	%	Fr.	%	
<p>Art der Finanzierung:</p> <p><input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung</p> <p><input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:</p>			<p>Finanzierungsnachweis:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan 2012-2016 enthalten</p>		

Wirkung der Massnahme
<p>Wirkungskriterien (WK):</p> <p><input type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen (Standortkonzentration, Koordination mit Verkehrssystem/ Verringerung Zersiedelung/ Verbesserung Qualität der öffentlichen Räume)</p> <p><input type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit (Objektive und subjektive Sicherheit)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Reduktion Flächenverbrauch/ Aufwertung Natur- und Landschaftsräume)</p>

Beurteilung

Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als **hoch** eingeschätzt. Für die nachhaltige Siedlungsentwicklung stellt der Siedlungsrichtplan das übergeordnete Instrumentarium dar.

Nutzen: Der Nutzen wird als **gross** eingestuft. Zusammen mit dem bereits existierenden Verkehrsrichtplan kann eine übergeordnete und behördenverbindliche Abstimmung von Siedlung und Verkehr gewährleistet werden. Diesem Nutzen stehen relativ geringe Kosten gegenüber.

Zweckmässigkeit: Das Siedlungskonzept und der Siedlungsrichtplan entwickeln das räumliche Zukunftsbild weiter. Der Siedlungsrichtplan unterstützt die im Agglomerationsprogramm definierten strategischen Grundsätze und Handlungsweisen.

Machbarkeit: Die Machbarkeit ist gegeben.

Sonstiges**Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms:**

- S-2: ESP Bahnhof Langenthal
- S-3: Stadtkern, Umgestaltung und Aufwertung
- S-4: Markthallenareal: Umnutzung und Verdichtung
- S-5: Porzi-Areal: Umnutzung und Verdichtung
- S-7: Siedlungsergänzungsgebiete Wohnen
- S-8: Städtebauliche Vernetzung

Zielkonflikte:

–

RGSK: Verweise/ Abhängigkeiten zum regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau:

Die wichtigsten Elemente des räumlichen Zukunftsbilds Siedlung wurden in die RGSK-Karte integriert. Dies betrifft insbesondere die Wohn- und Arbeitsschwerpunkte sowie die Vorranggebiete für die Siedlungserweiterung. Damit ist der regionale Gesamtkontext der Siedlungsentwicklung sichergestellt.

Bemerkungen / Hinweise:

–

Literatur und Grundlagendokumente:

- Kanton Bern (JGK/BVE), Region Oberaargau, 2010: Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau, Schlussbericht 1. Generation; ecoptima/ BHP Raumplan, Bern

S-2: ESP Bahnhof Langenthal

Massnahmenblatt S-2: ESP Bahnhof Langenthal

A/B-Liste

Massnahmen: S-2.1; S-2.2; S-2.3

Stand: November 2011

Kartographische Darstellung

Verortung: Perimeter ESP



Detail: Konzept ESP Bahnhof Langenthal



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Das Bahnhofgebiet mit seinen Industriearealen stellt heute eine starke Zäsur zwischen Stadtzentrum im Süden und dem Wohngebiet Langenthal-Nord dar. Diese Zäsur soll durch eine qualifizierte Entwicklung und Gestaltung des Bahnhofgebiets optisch und funktional aufgehoben werden.

Massnahmen:

S-2.1: Gestaltung Bahnhofplatz Süd: Städtebauliches Konzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung

S-2.2: Gestaltung Bahnhofplatz Nord: Städtebauliches Konzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung

S-2.3.1: Städtebauliche Anbindungen/ Öffentlicher Raum (inkl. Zufahrten Nord)

S-2.3.2 (B-Massnahme): Städtebauliche Anbindungen/ Öffentlicher Raum (inkl. Zufahrten Nord)

Zuständigkeiten

Federführung:

Stadt Langenthal

Beteiligte Stellen:

- Bund
- Kanton Bern
- Stadt Langenthal

Weitere: SBB

Realisierung		
Vorgehen/ Meilensteine 1. Erarbeitung ESP-Richtplan und Vorprojektstudien (in Bearbeitung) 2. Ausschreibung und Erarbeitung städtebauliches Konzept 3. Ausschreibung und Durchführung Wettbewerb 4. Nutzungsplanung 5. Umsetzung		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Richtplan, Vorstudien: 2011 Konzept: 2012 Wettbewerb: 2013 Nutzungsplanung: 2014 Umsetzung ab: 2015	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

Kosten und Finanzierung					
	Planung		Betrieb (pro Jahr)		
Total	1'000'000 Fr.		0 Fr.		
Anteil Bund	Fr.	%	Fr.	%	
Anteil Kanton	Fr.	%	Fr.	%	
Anteil Stadt	Fr.	%	Fr.	%	
Anteil Dritte	Fr.	%	Fr.	%	
Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:			Finanzierungsnachweis: <input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan 2012-2016 enthalten		

Wirkung der Massnahme	
Wirkungskriterien (WK): <input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (Verbesserung Intermodalität, Attraktivierung des ÖV's) <input checked="" type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen (Standortkonzentration, Koordination mit Verkehrssystem/ Verbesserung Qualität der öffentlichen Räume) <input checked="" type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit (Objektive und subjektive Sicherheit im Umfeld Bahnhof) <input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Standortkonzentration und dadurch Reduktion des Flächenverbrauchs)	

Beurteilung

Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als **hoch** eingeschätzt. Das Bahnhofgebiet ist sowohl aus kantonaler als auch aus regionaler und städtischer Sicht als wichtiger Entwicklungsgenerator einzustufen. Dies schlägt sich in der Definition als kantonaler ESP-Standort nieder.

Nutzen: Der Nutzen wird als **gross** eingestuft. Der Nutzen ist sowohl qualitativer als auch quantitativer Natur. Einerseits wird der Raum städtebaulich aufgewertet und andererseits eine konzentrierte Entwicklung von Wohn- und Arbeitsplätzen erreicht. Zudem wird der ÖV-Knoten Langenthal aufgewertet. Davon profitieren die Stadt Langenthal, die Region, Kanton und auch die SBB. Die relativ hohen Kosten (inkl. Realisierung, z.B. Unterführung) lassen sich durch den sehr grossen Nutzen rechtfertigen.

Zweckmässigkeit: Die ESP-Planung unterstützt die im Agglomerationsprogramm definierten strategischen Grundsätze und Handlungsweisen.

Machbarkeit: Die Machbarkeit wird als gegeben eingeschätzt und wird derzeit mit entsprechenden Vorstudien verifiziert.

Sonstiges**Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms:**

- S-1: Räumliche Stadtentwicklung

Zielkonflikte:

–

RGSK: Verweise/ Abhängigkeiten zum regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau:

Der ESP-Perimeter ist als zentrales Element in die RGSK-Karte verortet. Damit wird die Bedeutung für den regionalen Kontext unterstrichen.

Bemerkungen / Hinweise:



–

Literatur und Grundlagendokumente:

- Stadt Langenthal, 2010: ESP Bahnhof Langenthal, Richtplankonzept, Entwurf vom 3.9.2010; YellowZ, Zürich
- Stadt Langenthal, 2008: Workshopverfahren Entwicklung Bahnhofgebiet Langenthal. Dokumentation Entwicklungskonzept; Lohner + Partner, Thun
- Kanton Bern (JGK/BVE), Region Oberaargau, 2010: Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau, Schlussbericht 1. Generation; ecoptima/ BHP Raumplan, Bern

S-3: Stadtkern, Umgestaltung und Aufwertung

Massnahmenblatt S-3: Stadtkern, Umgestaltung und Aufwertung	A-Liste
Massnahmen: S-3.1; S-3.2	Stand: November 2011

Kartographische Darstellung	
<p>Verortung: Stadtkern</p> 	<p>Detail: Skizze öffentlicher Raum Stadtkern</p> 

Massnahmenbeschrieb
<p>Zielsetzung: Im Stadtkern ist einerseits eine Klärung und Aufwertung der öffentlichen Räume und Achsen herbeizuführen und andererseits im Rahmen der Nutzungsplanung der Spielraum für eine strukturgerechte Erneuerung, Verdichtung und Umnutzung zu erweitern. In einem ersten Schritt wird eine Aufwertung im Bereich Marktgasse angestrebt.</p>
<p>Massnahmen: S-3.1: Aufwertung der öffentlichen Räume (Marktgasse) S-3.2: Strukturgerechte Umgestaltung, Verdichtung und Umnutzung</p>

Zuständigkeiten	
<p>Federführung: Stadt Langenthal</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton Bern <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal <p>Weitere: –</p>

Realisierung		
Vorgehen/ Meilensteine 1. Erarbeitung Siedlungskonzept und Siedlungsrichtplan (2012 bis 2013) 2. Umsetzung Marktgasen-Projekt in Abstimmung mit Siedlungskonzept und Richtplan (Projekt Markt-gasse liegt vor) 3. Nutzungsplanung 4. Umsetzung		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Projekt Marktgasen: 2014 Nutzungsplanung: 2014 Umsetzung ab: 2015	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein

Kosten und Finanzierung						
	Investition total			Betrieb (pro Jahr)		
Total	1'800'000 Fr.			0 Fr.		
Anteil Bund	Fr.	%		Fr.	%	
Anteil Kanton	Fr.	%		Fr.	%	
Anteil Stadt	1'800'000 Fr.	100%		Fr.	%	
Anteil Dritte	Fr.	%		Fr.	%	
Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:				Finanzierungsnachweis: <input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan 2012-2016 enthalten		

Wirkung der Massnahme
Wirkungskriterien (WK): <input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (Verbesserung Orientierung) <input checked="" type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen (Spielraum für Erneuerung, Umnutzung und Verdichtung wird erweitert; Verbesserung Qualität der öffentlichen Räume) <input checked="" type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit (Objektive und subjektive Sicherheit im Stadtkern erhöht) <input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Reduktion der Luftschadstoffe und der Lärmimmissionen durch Aufwertung der Räume und der Klärung der Achsen => Verflüssigung Verkehr)

Beurteilung

Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als **hoch** eingeschätzt.

Nutzen: Der Nutzen wird für den Kernbereich der Stadt als **gross** eingestuft.

Zweckmässigkeit: Die Erneuerung und Aufwertung des Stadtkerns unterstützt die im Agglomerationsprogramm definierten strategischen Grundsätze und Handlungsweisen (Siedlungsentwicklung nach Innen).

Machbarkeit: Die planerische Machbarkeit ist gegeben. Die politische Machbarkeit wird sich im Rahmen der Nutzungsplanung zeigen.

Sonstiges**Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms:**

- S-1: Räumliche Stadtentwicklung
- S-2: ESP Bahnhof Langenthal

Zielkonflikte:

–

RGSK: Verweise/ Abhängigkeiten zum regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau:

–

Bemerkungen / Hinweise:

–

Literatur und Grundlagendokumente:

- Überbauungsordnung "Fussgängerzone Marktgasse/Parkierung Sagibach"
- Umgestaltung der Seitenbereiche (Projekt)
- Beleuchtungskonzept

S-4: Markthallenareal: Umnutzung/Verdichtung

Massnahmenblatt S-4: Markthallenareal: Umnutzung/ Verdichtung (Gestaltung Stadtallmend) A/C-Liste

Massnahmen: S-4.1; S-4.2; S-4.3; S-4.4; S-4.5

Stand: November 2011

Kartographische Darstellung

Verortung: Markthallenareal



Detail: Entwicklungsskizze Markthallenareal



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Auf der Basis eines neuen Nutzungskonzepts soll das zentrumsnahe und heute unternutzte Markthallenareal entwickelt werden. Als Nutzungen sind Läden, Dienstleistungen und Wohnen vorgesehen. Ein Teil des Areals soll als innerstädtische Allmend, für Märkte, Volksfeste, Zirkus etc. reserviert bleiben.

Massnahmen:

- S-4.1 (A-Massnahme): Städtebauliche Klärung der Kernstadtgrenze zum Markthallenplatz
- S-4.2 (A-Massnahme): Erarbeitung Richtplan basierend auf neuem Nutzungskonzept
- S-4.3 (C-Massnahme): Erweiterung Markthallenplatz Richtung SW (Rückbau der alten Reithalle)
- S-4.4 (C-Massnahme): Erweiterung Markthallenplatz Richtung NW
- S-4.5 (C-Massnahme): Längerfristige Arrondierung des Markthallenareals durch Ankäufe (3 Liegenschaften)

Zuständigkeiten

Federführung:

Stadt Langenthal

Beteiligte Stellen:

- Bund
- Kanton Bern
- Stadt Langenthal

	Weitere: Grundeigentümer
--	--------------------------

Realisierung		
Vorgehen/ Meilensteine		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Fertigstellung Nutzungskonzept (in Bearbeitung) 2. Erarbeitung Richtplan basierend auf das Nutzungskonzept 3. Erweiterung Markthallenplatz (u.a. durch Rückbau alte Reithalle) 4. Ankäufe von Liegenschaften (langfristig) 		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Nutzungskonzept: 2012 Richtplan: 2013 Umsetzung ab: 2015	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein

Kosten und Finanzierung					
	Investition (Planung)		Betrieb (pro Jahr)		
Total	200'000 Fr.		0 Fr.		
Anteil Bund	Fr.	%	Fr.	%	
Anteil Kanton	Fr.	%	Fr.	%	
Anteil Stadt	200'000 Fr.	100%	Fr.	%	
Anteil Dritte	Fr.	%	Fr.	%	
Art der Finanzierung:			Finanzierungsnachweis:		
<input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:			<input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan 2012-2016 enthalten		

Wirkung der Massnahme
Wirkungskriterien (WK):
<input type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert <input checked="" type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen (Erneuerung, Umnutzung und Verdichtung in Zentrumsnähe; Verbesserung Qualität der öffentlichen Räume) <input type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit <input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Innerstädtische Verdichtung und Standortkonzentration und dadurch Reduktion des Flächenverbrauchs)

Beurteilung

Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als **mittel** eingeschätzt.

Nutzen: Der Nutzen wird für den Kernbereich der Stadt als **gross** eingestuft.

Zweckmässigkeit: Die Erneuerung und Aufwertung des Stadtkerns unterstützt die im Agglomerationsprogramm definierten strategischen Grundsätze und Handlungsweisen (Siedlungsentwicklung nach Innen).

Machbarkeit: Die planerische Machbarkeit ist gegeben.

Sonstiges**Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms:**

- S-1: Räumliche Stadtentwicklung

Zielkonflikte:

–

RGSK: Verweise/ Abhängigkeiten zum regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau:

Das Markthallenareal ist in die RGSK-Karte als Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet gekennzeichnet.

Bemerkungen / Hinweise:

–

Literatur und Grundlagendokumente:

- Stadt Langenthal: Entwicklungsskizze „Markthallenareal“ 2050

S-5: Porzi-Areal: Umnutzung/Verdichtung

Massnahmenblatt S-5: Porzi-Areal, Umnutzung/Verdichtung (Neues Quartierzentrum Lth. Süd) A/B-Liste

Massnahmen S-5.1; S-5.2

Stand: November 2011

Kartographische Darstellung

Verortung: Porzi-Areal



Detail: Betrachtungsperimeter Porzi-Areal



Massnahmenbeschrieb

Zielsetzung:

Das direkt neben der Bahnhofstasse Langenthal Süd gelegene Porzi-Areal bildet den zukünftigen Kern von Langenthal Süd. Das vorhandene Entwicklungspotential soll für die Gesamtstadtentwicklung genutzt werden. Auf dem Areal sind neben der reinen Arbeitsnutzung auch Wohn-, Verkaufs- und Freizeitnutzungen vorgesehen. Mittels Änderungen von Zonenplan und Baureglement und/oder von Überbauungsordnungen werden die baurechtlichen Rahmenbedingungen neu definiert und in die gewünschte Entwicklung unterstützt.

Massnahme:

S-5.1 (A-Massnahme): Erlass Überbauungsordnung basierend auf bestehenden raumplanerischen Rahmenbedingungen

S-5.2 (B-Massnahme): Städtebauliche Aufwertung Bereich Bahnhof Langenthal Süd (Neues Quartierzentrum)

Zuständigkeiten

Federführung:

Stadt Langenthal

Beteiligte Stellen:

- Bund
- Kanton Bern
- Stadt Langenthal

	Weitere: Grundeigentümer
--	--------------------------

Realisierung		
Vorgehen/ Meilensteine		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Erarbeitung Überbauungsordnung (ÜO) basierend auf heutiger Zonenplan 2. Richtplan Umgestaltung/Aufwertung Bahnhof Langenthal Süd 3. Nutzungsplanung Bahnhof Langenthal Süd 4. Umsetzung 		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	Realisierungshorizont: ÜO: 2013 Umsetzung Porzi: ab 2015 Planung Bahnhof Süd: ab 2015 Realisierung Bhf. Süd: ab 2019	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein

Kosten und Finanzierung					
	Planung		Betrieb (pro Jahr)		
Total	300'000 Fr.		0 Fr.		
Anteil Bund	Fr.	%	Fr.	%	
Anteil Kanton	Fr.	%	Fr.	%	
Anteil Stadt	100'000 Fr.	33%	Fr.	%	
Anteil Dritte	200'000 Fr.	66%	Fr.	%	
Art der Finanzierung:			Finanzierungsnachweis:		
<input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input checked="" type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: Private			<input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan 2012-2016 enthalten		

Wirkung der Massnahme
Wirkungskriterien (WK):
<input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (Verbesserung Intermodalität)
<input checked="" type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen (Innere Erneuerung, Umnutzung und Verdichtung; Verbesserung Qualität der öffentlichen Räume)
<input type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit
<input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Innerstädtische Umnutzung und Verdichtung und dadurch Reduktion des Flächenverbrauchs)

Beurteilung

Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als **mittel** eingeschätzt.

Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als **gross** eingestuft. Insbesondere für die Entwicklung von Langenthal Süd ist das Porzi-Areal und das benachbarte Bahnhofgebiet Langenthal Süd als zentraler Entwicklungsmotor zu sehen.

Zweckmässigkeit: Die Umnutzung und Verdichtung des Areals sowie die Aufwertung der öffentlichen Räume um den Bahnhof Langenthal Süd unterstützt die im Agglomerationsprogramm definierten strategischen Grundsätze und Handlungsweisen (Siedlungsentwicklung nach Innen, Aufwertung Siedlungsstruktur und Umfeld ÖV).

Machbarkeit: Die planerische Machbarkeit ist gegeben.

Sonstiges**Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms:**

- S-1: Räumliche Stadtentwicklung

Zielkonflikte:

–

RGSK: Verweise/ Abhängigkeiten zum regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau:

Das Porzi-Areal ist in die RGSK-Karte als Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet gekennzeichnet.

Bemerkungen / Hinweise:

–

Literatur und Grundlagendokumente:

- Stadt Langenthal, 2010: «Porzi-Areal», Raumplanerische Rahmenbedingungen, Grundlagenbericht z.H. Stadtbauamt Langenthal, Entwurf vom 27. Januar 2010; Lohner + Partner, Thun

S-6: Neues Wohnquartier Hardau

Massnahmenblatt S-6: Neues Wohnquartier Hardau (Urbanes Wohnen am Bahnhof)

B-Liste

Massnahmen: S-6.1

Stand: November 2011

Kartographische Darstellung

Verortung: Hardau



Detail: Überbauungskonzept Hardau



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Der Planungssperimeter soll eine verdichtete Wohnüberbauung ermöglichen. Das Ergebnis des Workshopverfahren wird in eine grundeigentümergebundene Überbauungsordnung überführt inkl. einer neuen LV-Erschliessung Richtung Bahnhof. 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-Gütekategorie C liegende Projekt in die Gütekategorie B zu liegen kommen.

Massnahme:

S-6.1: Nutzungsplanung / ÜO (basierend auf Überbauungskonzept, verdichtete Bauweise)

Zuständigkeiten

Federführung:

Stadt Langenthal

Beteiligte Stellen:

- Bund
- Kanton Bern
- Stadt Langenthal

Weitere: –

Realisierung		
Vorgehen/ Meilensteine		
1. Erarbeitung Überbauungsordnung (ÜO) basierend auf Überbauungskonzept 2. Bauprojekt 3. Realisierung		
Priorität: <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	Realisierungshorizont: ÜO: 2013 Bauprojekt: ab 2015 Realisierung: ab 2019	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein

Kosten und Finanzierung																																									
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;"></th> <th colspan="2" style="text-align: center; border-bottom: 1px solid black;">Planung Total</th> <th colspan="3" style="text-align: center; border-bottom: 1px solid black;">Betrieb (pro Jahr)</th> </tr> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">Total</th> <th colspan="2" style="text-align: center; border-bottom: 1px solid black;">100'000 Fr.</th> <th colspan="3" style="text-align: center; border-bottom: 1px solid black;">Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">Anteil Bund</td> <td style="text-align: center; border-bottom: 1px solid black;">Fr.</td> <td style="text-align: center; border-bottom: 1px solid black;">%</td> <td style="text-align: center; border-bottom: 1px solid black;">Fr.</td> <td colspan="2" style="text-align: center; border-bottom: 1px solid black;">%</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center; border-bottom: 1px solid black;">Fr.</td> <td style="text-align: center; border-bottom: 1px solid black;">%</td> <td style="text-align: center; border-bottom: 1px solid black;">Fr.</td> <td colspan="2" style="text-align: center; border-bottom: 1px solid black;">%</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">Anteil Stadt</td> <td style="text-align: center; border-bottom: 1px solid black;">Fr.</td> <td style="text-align: center; border-bottom: 1px solid black;">%</td> <td style="text-align: center; border-bottom: 1px solid black;">Fr.</td> <td colspan="2" style="text-align: center; border-bottom: 1px solid black;">%</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">Anteil Dritte</td> <td style="text-align: center; border-bottom: 1px solid black;">100'000 Fr.</td> <td style="text-align: center; border-bottom: 1px solid black;">100%</td> <td style="text-align: center; border-bottom: 1px solid black;">Fr.</td> <td colspan="2" style="text-align: center; border-bottom: 1px solid black;">%</td> </tr> </tbody> </table>							Planung Total		Betrieb (pro Jahr)			Total	100'000 Fr.		Fr.			Anteil Bund	Fr.	%	Fr.	%		Anteil Kanton	Fr.	%	Fr.	%		Anteil Stadt	Fr.	%	Fr.	%		Anteil Dritte	100'000 Fr.	100%	Fr.	%	
	Planung Total		Betrieb (pro Jahr)																																						
Total	100'000 Fr.		Fr.																																						
Anteil Bund	Fr.	%	Fr.	%																																					
Anteil Kanton	Fr.	%	Fr.	%																																					
Anteil Stadt	Fr.	%	Fr.	%																																					
Anteil Dritte	100'000 Fr.	100%	Fr.	%																																					
Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input checked="" type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: Private			Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten																																						

Wirkung der Massnahme
Wirkungskriterien (WK): <input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (Verbesserung Intermodalität) <input checked="" type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen (Innere Erneuerung, Umnutzung und Verdichtung; Verbesserung Qualität der öffentlichen Räume) <input type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit <input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Innerstädtische Umnutzung und Verdichtung und dadurch Reduktion des Flächenverbrauchs)

Beurteilung

Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als **mittel** eingeschätzt.

Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als **gross** eingestuft. Insbesondere für die Entwicklung von Langenthal Süd ist das Porzi-Areal und das benachbarte Bahnhofgebiet Langenthal Süd als zentraler Entwicklungsmotor zu sehen.

Zweckmässigkeit: Die Umnutzung und Verdichtung des Areals sowie die Aufwertung der öffentlichen Räume um den Bahnhof Langenthal Süd unterstützt die im Agglomerationsprogramm definierten strategischen Grundsätze und Handlungsweisen (Siedlungsentwicklung nach Innen, Aufwertung Siedlungsstruktur und Umfeld ÖV).

Machbarkeit: Die planerische Machbarkeit ist gegeben.

Sonstiges**Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms:**

- S-1: Räumliche Stadtentwicklung

Zielkonflikte:

–

RGSK: Verweise/ Abhängigkeiten zum regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau:

Das Gebiet Hardau ist in der RGSK-Karte als Wohnschwerpunkt gekennzeichnet.

Bemerkungen / Hinweise:

Die Stadt Langenthal beteiligte sich 2010 mit dem Projekt Hardau zum Thema "Urbanes Wohnen am Bahnhof" am kantonalen Wettbewerb "ESP Wohnen".

Literatur und Grundlagendokumente:

- Stadt Langenthal, 2008: Workshopverfahren Entwicklung Bahnhofgebiet Langenthal. Dokumentation Entwicklungskonzept; Lohner + Partner, Thun

S-7: Siedlungsergänzungsgebiete Wohnen

Massnahmenblatt S-7: Siedlungsergänzungsgebiete Wohnen

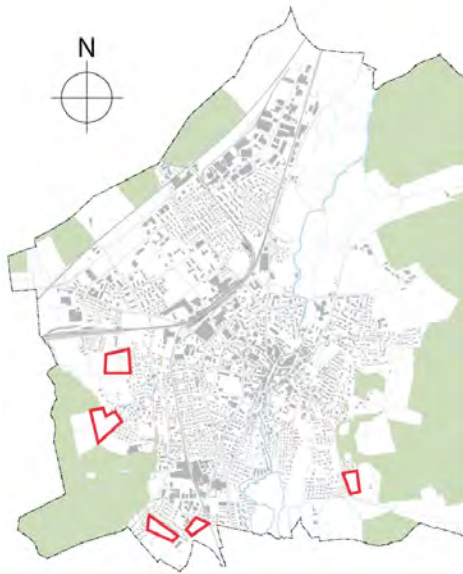
C-Liste

Massnahmen: S-7.1; S-7.2; S-7.3; S-7.4; S-7.5

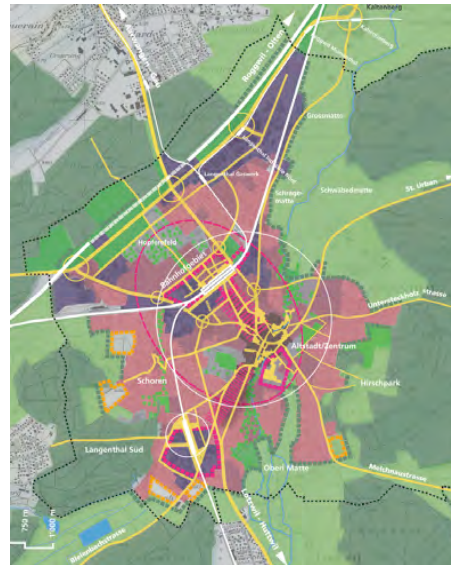
Stand: November 2011

Kartographische Darstellung

Verortung: Siedlungsergänzungsgebiete



Detail:



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Im Rahmen der Siedlungsrichtplanung sind längerfristige Optionen für die Siedlungserweiterung Wohnen zu definieren. Diese kommen dann zum Zuge, wenn die „Inneren“ Potentiale ausgeschöpft sind (Bestehende Bauzonenreserven, Umnutzungsgebiete, innere Verdichtung) und sind mit dem zukünftigen ÖV-Netz abzustimmen.

Massnahme:

- S-7.1: Gebiet Grossacker
- S-7.2: Gebiet Allmend
- S-7.3: Gebiet Dennli
- S-7.4: Gebiet Dennliweg
- S-7.5: Gebiet Neuhof

Zuständigkeiten

Federführung:

Stadt Langenthal

Beteiligte Stellen:

- Bund
- Kanton Bern
- Stadt Langenthal

Realisierung		
<p>Vorgehen/ Meilensteine</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Prüfung der Siedlungsergänzungsgebiete im Rahmen der Siedlungsrichtplanung 2. Nutzungsplanung 3. Überbauungsordnungen 4. Umsetzung 		
<p>Priorität:</p> <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023)	<p>Realisierungshorizont:</p> Siedlungsrichtplan: 2012/13 Nutzungsplanung: ab 2020 ÜO's: ab 2020 Umsetzung: ab 2023	<p>Koordinationsstand</p> <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein

Kosten und Finanzierung					
	Planung		Betrieb (pro Jahr)		
Total	Fr.		Fr.		
Anteil Bund	Fr.	%	Fr.		%
Anteil Kanton	Fr.	%	Fr.		%
Anteil Stadt	Fr.	%	Fr.		%
Anteil Dritte	Fr.	%	Fr.		%
<p>Art der Finanzierung:</p> <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:			<p>Finanzierungsnachweis:</p> <input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan 2012-2016 enthalten		

Wirkung der Massnahme
<p>Wirkungskriterien (WK):</p> <input type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert <input checked="" type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen (aus regionaler Sicht sind die Siedlungserweiterungsgebiete zentral gelegen). <input type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit <input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Reduktion des Flächenverbrauchs durch eine Entwicklung am richtigen Ort => Langenthal als Regionalzentrum).

Beurteilung

Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird kurz- bis mittelfristig als **gering** eingeschätzt. Längerfristig wird der Handlungsbedarf jedoch aufgrund der angestrebten Bevölkerungsentwicklung zunehmen.

Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt längerfristig als **gross** eingestuft. Die bezeichneten Gebiete stellen eine sinnvolle Ergänzung des bestehenden Siedlungsgebietes dar.

Zweckmässigkeit: Die bezeichneten Potentialgebiete bieten aus langfristiger Sicht eine zusätzliche Entwicklungsperspektive und sind insbesondere aus regionaler am richtigen Ort.

Machbarkeit: Die planerische Machbarkeit ist gegeben.

Sonstiges**Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms:**

- S-1: Räumliche Stadtentwicklung

Zielkonflikte:

- L-1: Landschaft

RGSK: Verweise/ Abhängigkeiten zum regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau:

Die Siedlungsergänzungsgebiete Wohnen sind in der RGSK-Karte als „Vorranggebiete Wohnen“ gekennzeichnet.

Bemerkungen / Hinweise:


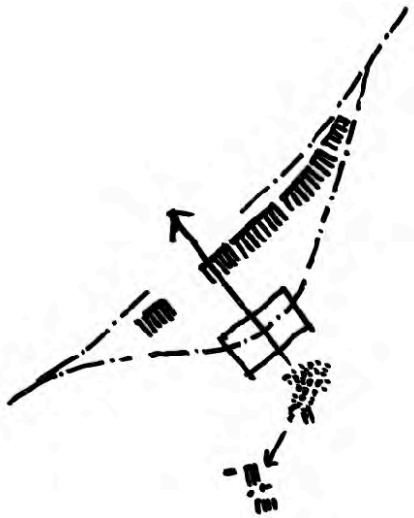
Die genannten Siedlungsergänzungsgebiete werden im Rahmen der Siedlungsrichtplanung geprüft.

Literatur und Grundlagendokumente:

–

S-8: Städtebauliche Vernetzung

Massnahmenblatt S-8: Städtebauliche Vernetzung	B-Liste
Massnahmen: S-8.1; S-8.2	Stand: November 2011

Kartographische Darstellung	
<p>Verortung: Städtebauliche Vernetzung</p> 	<p>Detail: Skizze Grundstruktur</p> 

Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung: Im Rahmen der Siedlungsrichtplanung sind die Möglichkeiten einer städtebaulichen Vernetzung der Tri-Pole Langenthal Zentrum, Langenthal Nord und Langenthal Süd auszuloten. Ziel ist eine qualitativ hochwertige Lösung (funktional und gestalterisch) zu formulieren und schrittweise umzusetzen.</p>
<p>Massnahme: S-8.1: Städtebauliche Vernetzung Langenthal Zentrum – Langenthal Nord S-8.2: Städtebauliche Vernetzung Langenthal Zentrum – Langenthal Süd</p>

Zuständigkeiten	
<p>Federführung: Stadt Langenthal</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal <p>Weitere: –</p>

Realisierung		
<p>Vorgehen/ Meilensteine</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Prüfung der städtebaulichen Vernetzungsmöglichkeiten im Rahmen der Siedlungsrichtplanung 2. Gesamtkonzept erarbeiten (ev. städtebaulicher Wettbewerb) 3. Erarbeitung Vorprojekte 4. Erarbeitung Bauprojekte 5. Umsetzung 		
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A (2015 – 2018)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022)</p> <p><input type="checkbox"/> C (ab 2023)</p>	<p>Realisierungshorizont:</p> <p>Siedlungsrichtplan: 2012/13</p> <p>Gesamtkonzept : 2015</p> <p>Vorprojekte: ab 2016</p> <p>Bauprojekte: ab 2017</p> <p>Umsetzung: ab 2019</p>	<p>Koordinationsstand</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den Kantonalen Richtplan:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>

Kosten und Finanzierung					
		Planung		Betrieb (pro Jahr)	
Total		Fr.		Fr.	
Anteil Bund		Fr.	%	Fr.	%
Anteil Kanton		Fr.	%	Fr.	%
Anteil Stadt		Fr.	%	Fr.	%
Anteil Dritte		Fr.	%	Fr.	%
<p>Art der Finanzierung:</p> <p><input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung</p> <p><input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:</p>			<p>Finanzierungsnachweis:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan 2012-2016 enthalten</p>		

Wirkung der Massnahme
<p>Wirkungskriterien (WK):</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und der allgemeinen Orientierung der innerstädtischen Achsen)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen (Verbesserung Qualität der öffentlichen Räume).</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit (Erhöhung der Verkehrssicherheit durch gestalterische Massnahmen)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Reduktion Luftschadstoffe und Lärm durch eine siedlungsverträgliche Gestaltung der öffentlichen Räume)</p>

Beurteilung

Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als **mittel** eingeschätzt. Eine Schrittweise Umsetzung ist daher anzustreben.

Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als **gross** eingestuft. Mit einer besseren Vernetzung der innerstädtische Gebiete wird die Siedlungsqualität entscheidend verbessert.

Zweckmässigkeit: Die städtebauliche Vernetzung und Aufwertung der öffentlichen Räume unterstützen die im Agglomerationsprogramm definierten strategischen Grundsätze und Handlungsweisen (Aufwertung Siedlungsstruktur und Umfeld LV).

Machbarkeit: Die planerische Machbarkeit ist gegeben.

Sonstiges**Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms:**

- S-1: Räumliche Stadtentwicklung

Zielkonflikte:

–

RGSK: Verweise/ Abhängigkeiten zum regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau:

–

Bemerkungen / Hinweise:

Die städtebaulichen Möglichkeiten werden im Rahmen der Siedlungsrichtplanung geprüft.

Literatur und Grundlegendokumente:

–

S-9: Arbeitsregion Langenthal

Massnahmenblatt S-9: Arbeitsregion Langenthal

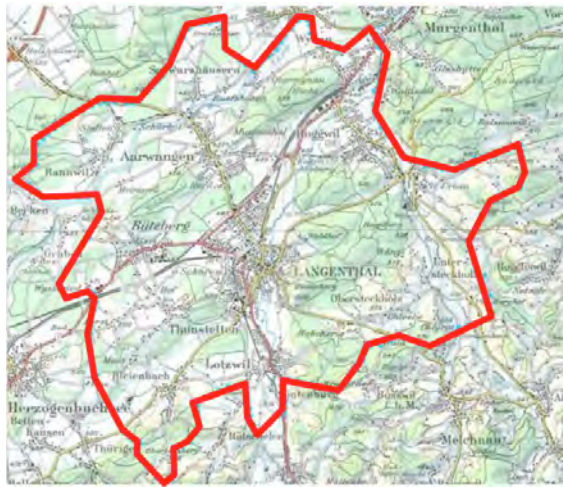
A/B-Liste

Massnahmen: S-9.1, S-9.2

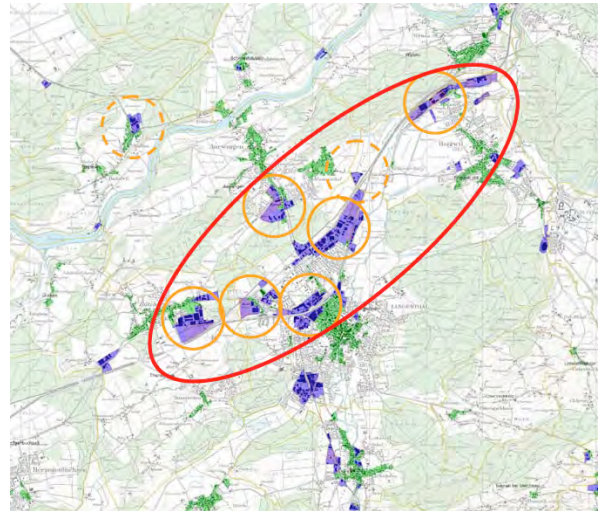
Stand: November 2011

Kartographische Darstellung

Verortung: Perimeter Arbeitsregion Langenthal



Detail: Arbeitsgebiete Region Langenthal



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

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 werden erleichtert. Potentielle Investoren finden so optimale Standortbedingungen vor.

Massnahme:

S-9.1 (A-Massnahme): Umsetzung 1. Projekt zwischen Langenthal und Thunstetten-Bützberg
 S-9.2 (B-Massnahme): Umsetzung in Region

Zuständigkeiten

Federführung:

Stadt Langenthal

Beteiligte Stellen:

- Bund
- Kanton Bern
- Stadt Langenthal

Weitere: Umlandgemeinden, Private

Realisierung		
<p>Vorgehen/ Meilensteine</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Reglement ausarbeiten 2. Beschluss durch Gemeinden / Gründung des Gemeinденetzwerks 3. Koordination mit Partnern organisieren: Kanton, Organisationen, Wirtschaft, Grundeigentümer, weitere 4. Konstituierende Sitzung(en) Netzwerk; Budgetierung der Arbeiten 5. Ausarbeitung und Beschluss Konzept Regionalmarketing 6. Start Regionalmarketing, Auftragsvergabe 7. Ausarbeitung, Beschluss und Start Mehrwertprojekte 		
<p>Priorität:</p> <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<p>Realisierungshorizont:</p> Reglement: 2012 Beschluss/Konstitution: 2013 Regionalmarketing: ab 2013 Mehrwertprojekte: ab 2014	<p>Koordinationsstand</p> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein

Kosten und Finanzierung					
	Planung		Betrieb (pro Jahr)		
Total	300'000 Fr.		Fr.		
Anteil Bund	Fr.	%	Fr.	%	
Anteil Kanton	Fr.	%	Fr.	%	
Anteil Stadt	100'000 Fr.	33%	Fr.	%	
Anteil Dritte	200'000 Fr.	66%	Fr.	%	
<p>Art der Finanzierung:</p> <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:			<p>Finanzierungsnachweis:</p> <input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan 2012-2016 enthalten		

Wirkung der Massnahme	
<p>Wirkungskriterien (WK):</p> <input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (Kanalisation des Pendler- und Werkverkehrs) <input checked="" type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen (Zentrumsnahe Arbeitsplatzgebiete werden gefördert). <input type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit (Erhöhung der Verkehrssicherheit durch gestalterische Massnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Reduktion Luftschadstoffe und Lärm durch eine geschickte Platzierung der Arbeitsgebiete)	

Beurteilung

Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als **gross** eingeschätzt. In Langenthal stehen praktisch keine Arbeitsflächen mehr zur Verfügung.

Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als **gross** eingestuft. Mit der überkommunalen Förderung von Arbeitsplatzgebieten kann die heutige «Platzknappheit» überwunden werden.

Zweckmässigkeit: Das Projekt «Arbeitsregion Langenthal» unterstützt die im Agglomerationsprogramm definierten strategischen Grundsätze und Handlungsweisen (Entwicklung von Wohn- und Arbeitsgebieten in zentralen Lagen und gut erschlossenen Gebieten; Konzentration der Siedlungserweiterung)

Machbarkeit: Die planerische Machbarkeit ist gegeben.

Sonstiges**Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms:**

- S-1: Räumliche Stadtentwicklung

Zielkonflikte:

–

RGSK: Verweise/ Abhängigkeiten zum regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau:

- Es wird auf das Massnahmenblatt S 2 «Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte» sowie auf die RGSK-Karte verwiesen.

Bemerkungen / Hinweise:



–

Literatur und Grundlegendokumente:

- Agglomerationskonferenz Langenthal, 2010: Arbeitsregion Langenthal, Gemeinsame Bodenpolitik mit Mehrwertprojekt in der Agglomeration Langenthal; Schlussbericht vom 18. Februar 2010, Planteam S

L-1: Landschaft

Massnahmenblatt L-1: Landschaft	B-Liste
Massnahmen: L-1.1	Stand: November 2011

Kartographische Darstellung	
<p>Verortung: Ganzes Stadtgebiet</p> 	<p>Detail: Skizze Landschaft Ist-Zustand</p> 

Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung: Das Grünsystem der Stadt Langenthal besitzt bereits heute hohe Qualität (u.a. BLN-Gebiet Wässermatten). Mit einer klaren Trennung von Siedlungs- und Nicht-Siedlungsgebiet sollen diese Qualitäten gesichert und weiter Aufgewertet werden.</p>
<p>Massnahme: S-8.1: Planerische Sicherung und Aufwertung der inneren und äusseren Landschaften.</p>

Zuständigkeiten	
<p>Federführung: Stadt Langenthal</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Bund (BLN-Gebiet) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal <p>Weitere: Grundeigentümer, Landwirtschaft</p>

Realisierung		
Vorgehen/ Meilensteine 1. Prüfung der Möglichkeiten im Rahmen der Siedlungsrichtplanung 2. Gesamtkonzept erarbeiten 3. Erarbeitung Richtplan Landschaft 4. Nutzungsplanung 5. Umsetzung		
Priorität: <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Siedlungsrichtplan: 2012/13 Gesamtkonzept : 2015 Richtplan Landschaft: ab 2016 Nutzungsplanung: ab 2017 Umsetzung: ab 2019	Koordinationsstand <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein

Kosten und Finanzierung					
		Planung		Betrieb (pro Jahr)	
Total		Fr.		Fr.	
Anteil Bund		Fr. %		Fr. %	
Anteil Kanton		Fr. %		Fr. %	
Anteil Stadt		Fr. %		Fr. %	
Anteil Dritte		Fr. %		Fr. %	
Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:			Finanzierungsnachweis: <input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan 2012-2016 enthalten		

Wirkung der Massnahme	
Wirkungskriterien (WK): <input type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert <input checked="" type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen (Verbesserung Qualität der öffentlichen Räume => innere Landschaften). <input type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit (Erhöhung der Verkehrssicherheit durch gestalterische Massnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Gestaltung der inneren und äusseren Landschaften, Verbesserung Lebensqualität)	

Beurteilung

Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als **mittel** eingeschätzt. Eine Schrittweise Umsetzung ist daher anzustreben.

Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als **gross** eingestuft. Mit einer Sicherung und Aufwertung der inneren und äusseren Landschaften wird die Lebensqualität massgeblich positiv beeinflusst.

Zweckmässigkeit: Die Sicherung und Aufwertung der inneren und äusseren Landschaften unterstützen die im Agglomerationsprogramm definierten strategischen Grundsätze und Handlungsweisen (Nachhaltige Entwicklung, Aufwertung Siedlungs- und Landschaftsstruktur).

Machbarkeit: Die planerische Machbarkeit ist gegeben.

Sonstiges**Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms:**

- S-1: Räumliche Stadtentwicklung

Zielkonflikte:

–

RGSK: Verweise/ Abhängigkeiten zum regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau:

Die wichtigsten Siedlungsbegrenzungslinien sind in der RGSK-Karte eingetragen.

Bemerkungen / Hinweise:

Die Möglichkeiten betreffend Landschaftsentwicklung werden im Rahmen der Siedlungsrichtplanung geprüft.

Literatur und Grundlagendokumente:

- Kanton Bern (JGK/BVE), Region Oberaargau, 2010: Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau, Schlussbericht 1. Generation; ecoptima/ BHP Raumplan, Bern
- Region Oberaargau, 2010: Regionales Landschaftsentwicklungskonzept (R-LEK). Erläuterungsbericht mit Umsetzungsprogramm; Büro Kappeler, Bern

V-MIV: Motorisierter Individualverkehr

Massnahmenblatt V-MIV 1: Verträglichkeit Strassennetz

A-Liste

Massnahmen: V-MIV 1.1

Stand: November 2011

Kartographische Darstellung

Übersicht: Ganzes Stadtgebiet



Detail:



Massnahmenbeschrieb

Zielsetzung:

Gestaltung des Strassenraumes zur Aufwertung als öffentlicher Raum im Zentrum und zur Verbesserung der Koexistenzbedingungen, der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität für den MIV (Verstetigung des Verkehrsablaufs).

Massnahmen:

Gestaltung des Strassenraumes. Siehe Zusammenstellung Einzelmassnahmen.

Zuständigkeiten

Federführung:

Stadt Langenthal

Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen

Beteiligte Stellen:

- Bund
- Kanton Bern
- Stadt Langenthal

Weitere:

Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen

Realisierung		
Vorgehen/ Meilensteine Standardablauf (der Planungsstand ist bei den Einzelmassnahmen unterschiedlich): 1. Konzeptstudie 2. Überbauungsordnung / Strassenplan 3. Vorprojekt / Finanzierung 4. Bauprojekt / Umsetzung		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Vorprojekt: 2012 Baubeginn: 2013 Betrieb ab: 2013	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein

Kosten und Finanzierung				
	Planung / Investition		Betrieb (pro Jahr)	
Total	A 1'000'000 Fr.		Fr.	
Anteil Bund	400'000 Fr.	%	Fr.	%
Anteil Kanton	300'000 Fr.	%	Fr.	%
Anteil Gemeinden	300'000 Fr.	%	Fr.	%
Anteil Dritte	Fr.	%	Fr.	%
Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:			Finanzierungsnachweis: <input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan 2012-2016 enthalten	

Wirkung der Massnahme
Wirkungskriterien (WK): <input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (LV/ ÖV/ MIV) <input checked="" type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen (Verbesserung Qualität der öffentlichen Räume) <input checked="" type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit (Objektive und subjektive Sicherheit) <input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Reduktion Luftschadstoffe/ Reduktion Lärm)

Beurteilung
Handlungsbedarf: mittel Nutzen: gross; Aufwertung und Verbesserung der Funktionalität im Zentrumsbereich. Zweckmässigkeit: gegeben; Teil Gesamtkonzept gemäss Verkehrsrichtplan. Machbarkeit: gegeben; Realisierung auf bestehenden Verkehrsflächen.

Sonstiges
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms:</p> <ul style="list-style-type: none">- S-3: Stadtkern, Erneuerung und Aufwertung- V-MIV 2: Knotensanierungen Strasse- V-LV 2: Umgestaltung Haupt- und Nebenstrassen zu Gunsten Langsamverkehr- V-LV 4: Erhöhung Verkehrssicherheit Langsamverkehr <p>Zielkonflikte:</p> <p>--</p>
<p>RGSK: Verweise/ Abhängigkeiten Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau:</p> <p>Massnahmen im RGSK Oberaargau (Nummerierung RGSK):</p> <ul style="list-style-type: none">- V3 Sanierung von Ortsdurchfahrten und Hauptstrassen- V4 Sanierung weiterer Schwachstellen MIV
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>--</p>
<p>Literatur und Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">- Stadt Langenthal, Kommunalen Verkehrsrichtplan, Schlussbericht 1.Oktober 2010, Metron Verkehrsplanung AG, Brugg

Zusammenstellung Massnahmen					A 2015-18; B 2019-22; C ab 2023 (Kosten für C nicht ausgewiesen)								
Code ARE	Nummer (Agglo)	Massnahme	Kosten (in Mio)	Priorität ABC	Reifegrad (1/2)	bestehende Grundlagen / Stand	Realisierung			Zuständigkeit	in Kantonaler Richtpl.	Finanzierungsnachw.	noch zu erarbeitende Grundlagen
							Planung	Umsetz.	Betrieb				
	V-MIV 1	Verträglichkeit Strassennetz (inkl. Massnahmen für LV > im Titel streichen)	1.0										
	V-MIV 1.1	Bahnhofstrasse (Abschnitt Hübelgasse-Marktgasse)	1.0	A	2	00	2012	2012	2013	Stadt	nein	ja	Projekt

(*) Vorbehalt: Die letztendliche Festlegung der Bundbeiträge erfolgt im Rahmen der AP-Prüfung (30-50% Wirkung -> Annahme 40%) mit Bezug auf die vorhandenen Mittel und dem Vergleich anderer Agglomerationsprogramme (Benchmarks)

(**) Annahme: 50% der vom Bund anerkannten Restkosten (Ausnahme bei Kantonstrassen -> 100%)

(***) Annahme: 50% der vom Bund anerkannten Restkosten

A-Massnahmen

A	Kosten Total	Anteil Bund (*)	Anteil Kanton (**)	Anteil Stadt (***)
A	1.0	0.4	0.3	0.3
A	1.0	0.4	0.3	0.3

Massnahmenblatt V-MIV 2: Knotensanierungen Strasse

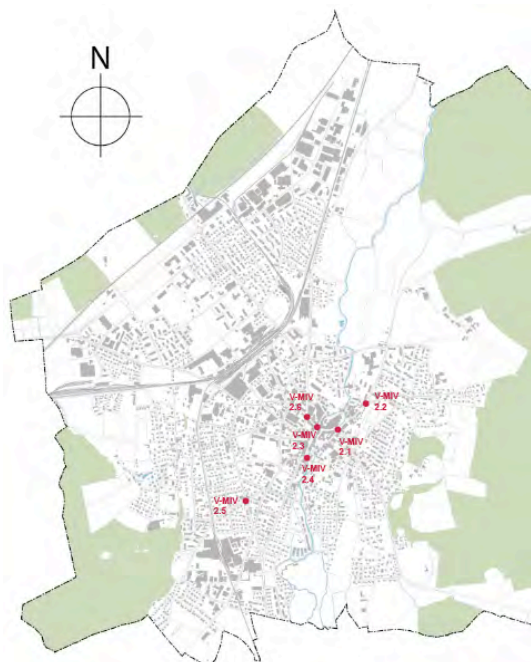
A/B-Liste

Massnahmen V-MIV 2.1; V-MIV 2.2; V-MIV 2.3; V-MIV 2.4; V-MIV 2.5; V-MIV 2.6

Stand: November 2011

Kartographische Darstellung

Verortung: Ganzes Stadtgebiet



Detail:



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Die vorgesehenen Knotensanierungen auf den Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen stehen im Zusammenhang mit der angestrebten Verträglichkeitsverbesserung des Strassennetzes gemäss Massnahmenpaket V-MIV 1. Dementsprechend werden die gleichen übergeordneten Zielsetzungen verfolgt. Ein spezifisches Ziel ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit, speziell ausgerichtet auf den Langsamverkehr, sowie die Verbesserung der Orientierung.

Massnahmen:

Sanierung von Knoten auf Hauptverkehrsstrassen. Siehe Zusammenstellung Einzelmassnahmen.

Zuständigkeiten

Federführung:

Stadt Langenthal / Kanton Bern

Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen

Beteiligte Stellen:

- Bund
- Kanton Bern
- Stadt Langenthal

Weitere:

Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen

Realisierung		
Vorgehen/ Meilensteine Standardablauf (der Planungsstand ist bei den Einzelmassnahmen unterschiedlich): 1. Konzeptstudie 2. Überbauungsordnung / Strassenplan 3. Vorprojekt / Finanzierung 4. Bauprojekt / Umsetzung		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Vorprojekt: Baubeginn: Betrieb ab:	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen
Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen	Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen	Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen

Kosten und Finanzierung					
		Planung / Investition		Betrieb (pro Jahr)	
Total		A 1'200'000 Fr.		Fr.	
		B 1'200'000 Fr.			
Anteil Bund	A	480'000 Fr.	%	Fr.	%
Anteil Kanton	A	360'000 Fr.	%	Fr.	%
Anteil Gemeinden	A	360'000 Fr.	%	Fr.	%
Anteil Dritte		Fr.	%	Fr.	%
Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen			Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan 2012-2016 enthalten Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen		

Wirkung der Massnahme	
Wirkungskriterien (WK): <input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (LV/ ÖV/ MIV) <input checked="" type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen (Verbesserung Qualität der öffentlichen Räume/) <input checked="" type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit (Objektive und subjektive Sicherheit) <input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Reduktion Luftschadstoffe/ Reduktion Lärm)	

Beurteilung
<p>Handlungsbedarf: mittel; örtlich besteht jedoch bereits heute grosser Handlungsbedarf und es muss eine fortlaufende Umsetzung des Massnahmenpakets gewährleistet werden.</p> <p>Nutzen: gross; aufgrund der vielseitigen Wirkung des Massnahmenpakets.</p> <p>Zweckmässigkeit: gegeben, Teil Gesamtkonzept gemäss Verkehrsrichtplan.</p> <p>Machbarkeit: gegeben; Realisierung weit gehend auf bestehenden Verkehrsflächen.</p>
Sonstiges
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms:</p> <ul style="list-style-type: none">- S-3: Stadtkern, Erneuerung und Aufwertung- V-MIV 1: Verträglichkeit Strassennetz- V-LV 2: Umgestaltung Haupt- und Nebenstrassen zu Gunsten Langsamverkehr- V-LV 4: Erhöhung Sicherheit Langsamverkehr- V-LV 5: Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrs <p>Zielkonflikte:</p> <p>--</p>
<p>RGSK: Verweise/ Abhängigkeiten Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau: Massnahmen im RGSK Oberaargau (Nummerierung RGSK)</p> <ul style="list-style-type: none">- V3 Sanierung von Ortsdurchfahrten und Hauptstrassen- V4 Sanierung weiterer Schwachstellen MIV
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>--</p>
<p>Literatur und Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">- Stadt Langenthal, Kommunalen Verkehrsrichtplan, Schlussbericht 1. Oktober 2010, Metron Verkehrsplanung AG, Brugg

Zusammenstellung Massnahmen						A: 2015-18; B: 2019-22; C: ab 2023 (Kosten für C nicht ausgewiesen)									
Code ARE	Nummer (Agglo)	Massnahme	Kosten (in Mio)	Priorität ABC	Reifegrad (1/2)	bestehende Grundlagen / Stand	Realisierung			Zuständigkeit	in Kantonalen Richtpl	Finanzierungsnachw.	noch zu erarbeitende Grundlagen		
							Planung	Umsetz.	Betrieb						
	V-MIV 2	Knotensanierungen Strasse	2.4												
	V-MIV 2.1	St. Urbanstrasse/Spitalgasse (Spitalplatzkreisel)	0.4	B	1		2014	2017	2019	Kanton	ja	nein			
	V-MIV 2.2	St. Urbanstrasse/Untersteckholzstrasse	0.3	A	2	Projekt	2011	2012	2012	Stadt	nein	ja			
	V-MIV 2.3	Bahnhofstrasse/Marktgasse	0.3	B	1		2018	2019	2020	Stadt	nein	ja	Projekt		
	V-MIV 2.4	Lotzwilstrasse/Marktgasse	0.2	B	1		2018	2019	2020	Stadt	nein	ja	Projekt		
	V-MIV 2.5	Ringstrasse/Thunstettenstrasse	0.9	A	2	UO, Projekt	2011	2012	2012	Stadt	nein	ja			
	V-MIV 2.6	Bahnhofstrasse/Aarwangenstrasse	0.3	B	2	UO	2016	2018	2019	Stadt	nein	ja	Projekt		

A-Massnahmen

A	Kosten Total	Anteil Bund (*)	Anteil Kanton (**)	Anteil Stadt (***)
A	1.2	0.48	0.36	0.36
A	0.3	0.12	0.09	0.09
A	0.9	0.36	0.27	0.27

- (*) Vorbehalt: Die letztendliche Festlegung der Bundbeiträge erfolgt im Rahmen der AP-Prüfung (30-50% Wirkung -> Annahme 40%) mit Bezug auf die vorhandenen Mittel und dem Vergleich anderer Agglomerationsprogramme (Benchmarks)
(**) Annahme: 50% der vom Bund anerkannten Restkosten (Ausnahme bei Kantonstrassen -> 100%)
(***) Annahme: 50% der vom Bund anerkannten Restkosten

Massnahmenblatt V-MIV 3: Netzergänzungen Strasse

C-Liste

Massnahmen: V-MIV 3.1

Stand: November 2011

Kartographische Darstellung

Übersicht: Ganzes Stadtgebiet



Detail:



Massnahmenbeschrieb

Zielsetzung:

Direktere, verbesserte Anbindung des Quartiers Schoren an das Hautstrassennetz, im Hinblick auf potenzielle Siedlungserweiterungen Wohnen in diesem Gebiet.

Massnahme:

Neue Strassenverbindung Dorfstrasse - Bützbergstrasse (Bahnunterführung Zelgli). Siehe Zusammenstellung Einzelmassnahmen.

Zuständigkeiten

Federführung:

Stadt Langenthal

Beteiligte Stellen:

- Bund
- Kanton Bern
- Stadt Langenthal

Weitere: SBB

Realisierung		
Vorgehen/ Meilensteine Standardablauf: 1. Konzeptstudie 2. Überbauungsordnung 3. Vorprojekt / Finanzierung 4. Bauprojekt / Umsetzung		
Priorität: <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Vorprojekt: 2022 Baubeginn: 2023 Betrieb ab: 2024	Koordinationsstand <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein

Kosten und Finanzierung						
	Planung / Investition			Betrieb (pro Jahr)		
Total	Fr.			Fr.		
Anteil Bund	Fr.	%		Fr.	%	
Anteil Kanton	Fr.	%		Fr.	%	
Anteil Gemeinden	Fr.	%		Fr.	%	
Anteil Dritte	Fr.	%		Fr.	%	
Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:				Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan 2012-2016 enthalten		

Wirkung der Massnahme	
Wirkungskriterien (WK): <input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (MIV) <input type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen <input type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit <input type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Reduktion Lärm)	

Beurteilung

Handlungsbedarf: niedrig; längerfristige Option

Nutzen: gering; Erschliessung von Siedlungsergänzungsgebieten Wohnen.

Zweckmässigkeit: wird im Rahmen der vorgesehenen Studie geklärt.

Machbarkeit: wird im Rahmen der vorgesehenen Studie geklärt.

Sonstiges**Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms:**

- S-1: Räumliche Stadtentwicklung
- S-6: Siedlungsergänzungsgebiete Wohnen

Zielkonflikte:

--

RGSK: Verweise/ Abhängigkeiten Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau:

--

Bemerkungen / Hinweise:

--

Literatur und Grundlagendokumente:

- Stadt Langenthal, Kommunalen Verkehrsrichtplan, Schlussbericht 1. Oktober 2010, Metron Verkehrsplanung AG, Brugg

Zusammenstellung Massnahmen						A: 2015-18; B: 2019-22; C: ab 2023 (Kosten für C nicht ausgewiesen)							
Code ARE	Nummer (Agglo)	Massnahme	Kosten (in Mio)	Priorität ABC	Reifegrad (1/2)	bestehende Grundlagen / Stand	Realisierung			Zuständigkeit	in Kantonaler Richtpl	Finanzierungsnachw.	noch zu erarbeitende Grundlagen
							Planung	Umsetz.	Betrieb				
	V-MIV 3	Netzergänzungen Strasse											
	V-MIV 3.1	Verbindung Dorfgasse – Bützbergstrasse (Zelgli)		C	1		2022	2023	2024	Stadt	nein	nein	UO, abhängig Siedlungsplan

A-Massnahmen

A	Kosten Total	Anteil Bund (*)	Anteil Kanton (**)	Anteil Stadt (***)
A	0.0			

(*) Vorbehalt: Die letztendliche Festlegung der Bundbeiträge erfolgt im Rahmen der AP-Prüfung (30-50% Wirkung -> Annahme 40%) mit Bezug auf die vorhandenen Mittel und dem Vergleich anderer Agglomerationsprogramme (Benchmarks)
 (**) Annahme: 50% der vom Bund anerkannten Restkosten (Ausnahme bei Kantonstrassen -> 100%)
 (***) Annahme: 50% der vom Bund anerkannten Restkosten

V-ÖV: Öffentlicher Verkehr

Massnahmenblatt V-ÖV 1: Verbesserung Angebot Bahn

A-Liste

Massnahmen: V-ÖV 1.1

Stand: November 2011

Kartographische Darstellung

Übersicht:

Detail:

Massnahmenbeschrieb

Zielsetzung:

Aufwertung der regionalen Verkehrsdrehscheibe Langenthal.

Massnahme:

Schliessen von Taktlücken im interregionalen Verkehr. Siehe Zusammenstellung Einzelmassnahmen.

Zuständigkeiten

Federführung:

RVK / Kanton

Beteiligte Stellen:

- Bund
- Kanton Bern
- Stadt Langenthal

Weitere: SBB

Realisierung

Vorgehen/ Meilensteine

1. Aufnahme ins Angebotskonzept und den Angebotsbeschluss

Priorität:

- A (2015 – 2018)
- B (2019 – 2022)
- C (ab 2023)

Realisierungshorizont:

Vorprojekt: 2012
 Baubeginn: 2015
 Betrieb ab: 2016

Koordinationsstand

- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung

Aufnahme in den Kantonalen
 Richtplan:

- ja
- nein

Kosten und Finanzierung				
	Planung / Investition		Betrieb (pro Jahr)	
Total	Fr.		Fr.	
Anteil Bund	Fr.	%	Fr.	%
Anteil Kanton	Fr.	%	Fr.	%
Anteil Gemeinden	Fr.	%	Fr.	%
Anteil Dritte	Fr.	%	Fr.	%

Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:	Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan 2012-2016 enthalten
---	---

Wirkung der Massnahme
Wirkungskriterien (WK): <input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (ÖV/ Erreichbarkeit/ Verbesserung Intermodalität) <input type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen (Standortkonzentration, Koordination mit Verkehrssystem/ Verringerung Zersiedelung/ Verbesserung Qualität der öffentlichen Räume/) <input type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit (Objektive und subjektive Sicherheit) <input type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Reduktion Luftschadstoffe/ Reduktion Lärm/ Flächenverbrauch/ Aufwertung Natur- und Landschaftsräume)

Beurteilung
Handlungsbedarf: hoch; bestehende Schwachstelle Nutzen: gross; Stärkung Verkehrsdrehscheibe Langenthal Zweckmässigkeit: gegeben Machbarkeit:

Sonstiges
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms: V-ÖV 2: Verbesserung Angebot Bus Zielkonflikte: --
RGSK: Verweise/ Abhängigkeiten Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau: Massnahmen im RGSK Oberaargau (Nummerierung RGSK): - V1 Angebot öffentlicher Verkehr
Bemerkungen / Hinweise: --

Literatur und Grundlagendokumente:

- Stadt Langenthal, Kommunalen Verkehrsrichtplan, Schlussbericht 1. Oktober 2010, Metron Verkehrsplanung AG, Brugg
- RVK Oberaargau/Stadt Langenthal, Konzept öffentlicher Verkehr Langenthal 2030, Zwischenbericht Planungsstand 27. Mai 2011, Metron Verkehrsplanung AG, Brugg

Zusammenstellung Massnahmen						A: 2015-18; B: 2019-22; C: ab 2023 (Kosten für C nicht ausgewiesen)							
Code ARE	Nummer (Agglo)	Massnahme	Kosten (in Mio)	Priorität ABC	Reifegrad (1/2)	bestehende Grundlagen / Stand	Realisierung			Zuständigkeit	in Kantonalen Richtpl	Finanzierungsnachw.	noch zu erarbeitende Grundlagen
							Planung	Umsetz.	Betrieb				
	V-ÖV 1	Verbesserung Angebot Bahn	0.0										
	V-ÖV 1.1	Schliessung von bestehenden Taktlücken im interregionalen Verkehr	0.0	A	1		2014	2015	2016	RVK	nein	nein	mit SBB

A-Massnahmen

A	Kosten Total	Anteil Bund (*)	Anteil Kanton (**)	Anteil Stadt (***)
A	0.0			
A	0.0			

(*) Vorbehalt: Die letztendliche Festlegung der Bundbeiträge erfolgt im Rahmen der AP-Prüfung (30-50% Wirkung -> Annahme 40%) mit Bezug auf die vorhandenen Mittel und dem Vergleich anderer Agglomerationsprogramme (Benchmarks)
 (**) Annahme: 50% der vom Bund anerkannten Restkosten (Ausnahme bei Kantonstrassen -> 100%)
 (***) Annahme: 50% der vom Bund anerkannten Restkosten

Massnahmenblatt V-ÖV 2: Verbesserung Angebot Bus

B/C-Liste

Massnahmen: V-ÖV 2.1; V-ÖV 2.2; V-ÖV 2.3

Stand: November 2011

Kartographische Darstellung

Übersicht:



Detail:



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Optimierung und Ergänzung der Stadtbuslinien und deren Fahrplanangebot.

Massnahmen:

Schrittweise Umsetzung des Konzepts öffentlicher Verkehr Langenthal 2030. Siehe Zusammenstellung Einzelmassnahmen.

Zuständigkeiten

Federführung:

Stadt Langenthal

Beteiligte Stellen:

- Bund
- Kanton Bern
- Stadt Langenthal

Weitere: Regionale Verkehrskonferenz RVK 2

Realisierung		
Vorgehen/ Meilensteine 1. Studie öV 2030 2. Konkretisierung der Linien und Angebote 3. Schrittweise, bedarfsgerechte Umsetzung		
Priorität: <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023) Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen	Realisierungshorizont: Vorprojekt: Baubeginn: Betrieb ab: Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen	Koordinationsstand <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein

Kosten und Finanzierung				
Total	Planung / Investition		Betrieb (pro Jahr)	
	Fr.	%	Fr.	%
Anteil Bund	Fr.	%	Fr.	%
Anteil Kanton	Fr.	%	Fr.	%
Anteil Gemeinden	Fr.	%	Fr.	%
Anteil Dritte	Fr.	%	Fr.	%
Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:			Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan 2012-2016 enthalten	

Wirkung der Massnahme
Wirkungskriterien (WK): <input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (ÖV/Erreichbarkeit) <input checked="" type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen (Koordination mit Verkehrssystem) <input type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit (objektive und subjektive Sicherheit) <input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Reduktion Luftschadstoffe/Lärm, indirekt durch Verkehrsverlagerung auf den öV)

Beurteilung
Handlungsbedarf: mittel; notwendige Verkehrsverlagerung auf ÖV, Erschliessungsgüte für Siedlungsentwicklung Nutzen: mittel; erwartete generelle Nachfragesteigerung im Zusammenhang mit gesamtem ÖV-Paket Zweckmässigkeit: gegeben; gemäss ÖV-Konzept 2030 Machbarkeit:

Sonstiges**Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms:**

- S1: Räumliche Stadtentwicklung
- S7 Siedlungsergänzungsgebiete Wohnen
- V-ÖV 1: Verbesserung Angebot Bahn
- V-ÖV 3: Infrastruktur Bus

Zielkonflikte:

--

RGSK: Verweise/ Abhängigkeiten Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau:

Massnahmen im RGSK Oberaargau (Nummerierung RGSK):

- V1 Angebot öffentlicher Verkehr

Bemerkungen / Hinweise:

--

Literatur und Grundlagendokumente:

- Stadt Langenthal, Kommunalen Verkehrsrichtplan, Schlussbericht 1. Oktober 2010, Metron Verkehrsplanung AG, Brugg
- RVK Oberaargau/Stadt Langenthal, Konzept öffentlicher Verkehr Langenthal 2030, Zwischenbericht Planungsstand 27. Mai 2011, Metron Verkehrsplanung AG, Brugg

Zusammenstellung Massnahmen					A: 2015-18; B: 2019-22; C: ab 2023 (Kosten für C nicht ausgewiesen)								
Code ARE	Nummer (Agglo)	Massnahme	Kosten (in Mio)	Priorität ABC	Reifegrad (1/2)	bestehende Grundlagen / Stand	Realisierung			Zuständigkeit	in Kantonalen Richtpl.	Finanzierungsnachw.	noch zu erarbeitende Grundlagen
							Planung	Umsetz.	Betrieb				
	V-ÖV 2	Verbesserung Angebot Bus	0.0										
	V-ÖV 2.1	Erschliessung Gebiet Industrie Nord und Hopferenfeld	0.0	B	1	Konzept ÖV 2030	2011	2018	2019	Stadt	nein	nein	
	V-ÖV 2.2	Lösung für die Erschliessung des Gebiets Schoren	0.0	B	1	Konzept ÖV 2030	2011	2018	2019	Stadt	nein	nein	
	V-ÖV 2.3	Einführung von 1/4h Takt auf Stadtbuslinien		C	1	Konzept ÖV 2030	2019	2020	2021	Stadt	nein	nein	

A-Massnahmen

A	Kosten Total	Anteil Bund (*)	Anteil Kanton (**)	Anteil Stadt (***)
A	0.0			

(*) Vorbehalt: Die letztendliche Festlegung der Bundbeiträge erfolgt im Rahmen der AP-Prüfung (30-50% Wirkung -> Annahme 40%) mit Bezug auf die vorhandenen Mittel und dem Vergleich anderer Agglomerationsprogramme (Benchmarks)
 (**) Annahme: 50% der vom Bund anerkannten Restkosten (Ausnahme bei Kantonstrassen -> 100%)
 (***) Annahme: 50% der vom Bund anerkannten Restkosten

Massnahmenblatt V-ÖV 3: Infrastruktur Bus

A/B-Liste

Massnahmen: V-ÖV 3.1; V-ÖV 3.2; V-ÖV 3.3

Stand: November 2011

Kartographische Darstellung

Übersicht: Ganzes Stadtgebiet



Detail:



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Optimale Situation für ÖV-Nutzer und Busbetrieb.

Massnahmen:

Siehe Zusammenstellung Einzelmassnahmen.

Zuständigkeiten

Federführung:

Stadt Langenthal

Beteiligte Stellen:

- Bund
- Kanton Bern
- Stadt Langenthal

Weitere: RVK, Transportunternehmen

Realisierung		
Vorgehen/ Meilensteine 1. Projektstudie 2. Vorprojekt 3. Bauprojekt /Umsetzung		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Vorprojekt: Baubeginn: Betrieb ab:	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen.	Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen.	

Kosten und Finanzierung					
		Planung / Investition		Betrieb (pro Jahr)	
Total		A	200'000 Fr.		Fr.
		B	100'000 Fr.		
Anteil Bund	A	80'000 Fr.	%	Fr.	%
Anteil Kanton	A	60'000 Fr.	%	Fr.	%
Anteil Gemeinden	A	60'000 Fr.	%	Fr.	%
Anteil Dritte		Fr.	%	Fr.	%
Art der Finanzierung:			Finanzierungsnachweis:		
<input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:			<input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan 2012-2016 enthalten		

Wirkung der Massnahme	
Wirkungskriterien (WK):	
<input checked="" type="checkbox"/>	WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (ÖV)
<input type="checkbox"/>	WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen
<input type="checkbox"/>	WK 3: Verkehrssicherheit (objektive und subjektive Sicherheit)
<input type="checkbox"/>	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Beurteilung
Handlungsbedarf: mittel; aktuelle Situation ist nicht befriedigend.
Nutzen: mittel; verbessert den Zugang zum Bahn.
Zweckmässigkeit: gegeben; gemäss Planung ESP und ÖV-Konzept 2030.
Machbarkeit:

Sonstiges
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms: <ul style="list-style-type: none">- S2: ESP Bahnhof Langenthal- V-ÖV 2: Angebot Bus
Zielkonflikte: --
RGSK: Verweise/ Abhängigkeiten Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau: --
Bemerkungen / Hinweise: --
Literatur und Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none">– Stadt Langenthal, Kommunalen Verkehrsrichtplan, Schlussbericht 1. Oktober 2010, Metron Verkehrsplanung AG, Brugg– RVK Oberaargau/Stadt Langenthal, Konzept öffentlicher Verkehr Langenthal 2030, Zwischenbericht Planungsstand 27. Mai 2011, Metron Verkehrsplanung AG, Brugg– Stadt Langenthal, ESP Bahnhof Langenthal, Richtplan, Entwurf Mitwirkung vom März 2011, YelloZ, Zürich/Metron, Brugg

Zusammenstellung Massnahmen						A: 2015-18; B: 2019-22; C: ab 2023 (Kosten für C nicht ausgewiesen)							
Code ARE	Nummer (Agglo)	Massnahme	Kosten (in Mio)	Priorität ABC	Reifegrad (1/2)	bestehende Grundlagen / Stand	Realisierung			Zuständigkeit	in Kantonalen Richtpl	Finanzierungsnachw.	noch zu erarbeitende Grundlagen
							Planung	Umsetz.	Betrieb				
	V-ÖV 3	Infrastruktur Bus	0,3										
	V-ÖV 3.1	Anordnung Bushaltestellen Bahnhofplatz Süd (ESP)	0,2	A	1	Richtplan	2012	2016	2018	Stadt	nein	ja	in Projekt Bhf ESP
	V-ÖV 3.2	Wendeschleife Industrie Nord	0,1	B	1		2012	2018	2019	Stadt	nein	ja	Projekt

A-Massnahmen				
A	Kosten Total	Anteil Bund (*)	Anteil Kanton (**)	Anteil Stadt (***)
A	0,2	0,08	0,06	0,06

(*) Vorbehalt: Die letztendliche Festlegung der Bundbeiträge erfolgt im Rahmen der AP-Prüfung (30-50% Wirkung -> Annahme 40%) mit Bezug auf die vorhandenen Mittel und dem Vergleich anderer Agglomerationsprogramme (Benchmarks)
 (**) Annahme: 50% der vom Bund anerkannten Restkosten (Ausnahme bei Kantonalstrassen -> 100%)
 (***) Annahme: 50% der vom Bund anerkannten Restkosten

Massnahmenblatt V-ÖV 4: ÖV-Knotenpunkte (Zugang zur Bahn)

A/B/C-Liste

Massnahmen: V-ÖV 4.1; V-ÖV 4.2; V-ÖV 4.3; V-ÖV 4.4; V-ÖV 4.5

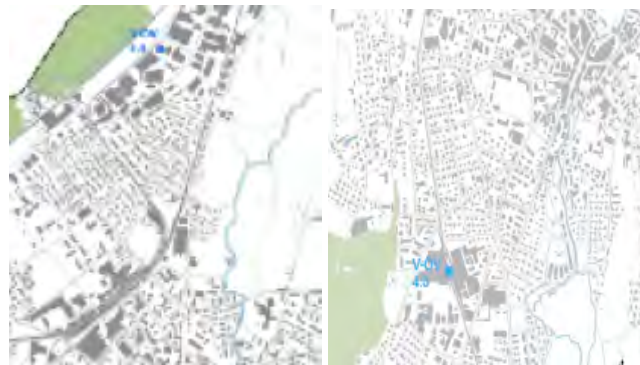
Stand: November 2011

Kartographische Darstellung

Übersicht: Ganzes Stadtgebiet



Detail:



KONZEPT ÖFFENTLICHER VERKEHR



ESP Bahnhof

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs durch Verbesserung des Zugangs zur Bahn.

Massnahmen:

Umsetzung der Platzgestaltungen Süd und Nord beim Bahnhof Langenthal (mit Velostationen, B+R, P+R) im Zusammenhang mit ESP, Definitive Ausgestaltung/Nutzung der ASm-Haltestelle Industrie Nord, Gestaltung Bahnstation Langenthal Süd inklusive Umfeld.

Siehe Zusammenstellung Einzelmassnahmen.

Zuständigkeiten

Federführung:

Stadt Langenthal / ASm

Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen

Beteiligte Stellen:

- Bund
- Kanton Bern
- Stadt Langenthal

Weitere: SBB, BLS, ASm

Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen

Realisierung		
Vorgehen/ Meilensteine Standardablauf (der Planungsstand ist bei den einzelnen Massnahmen unterschiedlich): 1. Konzeptstudie 2. Überbauungsordnung 3. Vorprojekt / Finanzierung 4. Bauprojekt / Umsetzung		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Vorprojekt: Baubeginn: Betrieb ab:	Koordinationsstand <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen.	Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen.	

Kosten und Finanzierung				
	Planung / Investition		Betrieb (pro Jahr)	
Total	A 4'300'000 Fr.		Fr.	
	B 700'000 Fr.			
Anteil Bund	A 1'720'000 Fr.	%	Fr.	%
Anteil Kanton	A 1'290'000 Fr.	%	Fr.	%
Anteil Gemeinden	A 1'290'000 Fr.	%	Fr.	%
Anteil Dritte	Fr.	%	Fr.	%
Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:			Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan 2012-2016 enthalten Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen	

Wirkung der Massnahme
Wirkungskriterien (WK): <input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (LV / ÖV / Verbesserung Intermodalität) <input type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen <input type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit <input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Beurteilung
Handlungsbedarf: mittel Nutzen: mittel Zweckmässigkeit: gegeben Machbarkeit:
Sonstiges
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms: <ul style="list-style-type: none">- S-2: ESP Bahnhof Langenthal- V-ÖV 2: Angebot Bus Zielkonflikte: --
RGSK: Verweise/ Abhängigkeiten Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau: --
Bemerkungen / Hinweise: --
Literatur und Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none">– Stadt Langenthal, Kommunaler Verkehrsrichtplan, Schlussbericht 1. Oktober 2010, Metron Verkehrsplanung AG, Brugg– Stadt Langenthal, ESP Bahnhof Langenthal, Richtplan, Entwurf Mitwirkung vom März 2011, YellowZ, Zürich/ Metron, Brugg

Zusammenstellung Massnahmen					A: 2015-18; B: 2019-22; C: ab 2023 (Kosten für C nicht ausgewiesen)								
Code ARE	Nummer (Agglo)	Massnahme	Kosten (in Mio)	Priorität ABC	Reifegrad (1/2)	bestehende Grundlagen / Stand	Realisierung			Zuständigkeit	in Kantonalen Richtpl	Finanzierungsnachw.	noch zu erarbeitende Grundlagen
						Planung	Umsetz.	Betrieb					
	V-ÖV 4	ÖV-Knotenpunkte (Zugang zur Bahn)	5.0										
	V-ÖV 4.1	Gestaltung Bahnhofplatz Süd (ESP): Nutzungskonzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung	2.0	A	2	Richtplan, Etappierung noch offen	2013	2015	2018	Stadt	nein	ja	Projekt
	V-ÖV 4.2	Gestaltung Bahnhofplatz Nord (ESP): Nutzungskonzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung	1.8	A	1	Richtplan, Eieppierung noch offen	2013	2016	2019	Stadt	nein	ja	Projekt
	V-ÖV 4.3	Gestaltung Bahnhof Station Langenthal Süd inklusive Umfeld		C	1		2014	2022	2024	Stadt	nein	nein	Projekt
	V-ÖV 4.4	Personeninformationssystem bei wichtigen Haltestellen (8)	0.7	B	1		2015	2017	2019	Stadt	nein	nein	Konzept, Projekt
	V-ÖV 4.5	Definitive Ausgestaltung/Nutzung der asm-Haltestelle Industrie Nord	0.5	A	1		2012	2013	2014	ASM	nein	nein	Projekt

A-Massnahmen

A	Kosten Total	Anteil Bund (*)	Anteil Kanton (**)	Anteil Stadt (***)
A	4.3	1.72	1.29	1.29
A	2.0	0.8	0.6	0.6
A	1.8	0.72	0.54	0.54
A	0.5	0.2	0.15	0.15

(*) Vorbehalt: Die letztendliche Festlegung der Bundbeiträge erfolgt im Rahmen der AP-Prüfung (30-50% Wirkung -> Annahme 40%) mit Bezug auf die vorhandenen Mittel und dem Vergleich anderer Agglomerationsprogramme (Benchmarks)
 (**) Annahme: 50% der vom Bund anerkannten Restkosten (Ausnahme bei Kantonstrassen -> 100%)
 (***) Annahme: 50% der vom Bund anerkannten Restkosten

V-LV: Langsamverkehr

Massnahmenblatt V-LV 1: Fuss- und Veloverbindungen ESP Bahnhof Langenthal

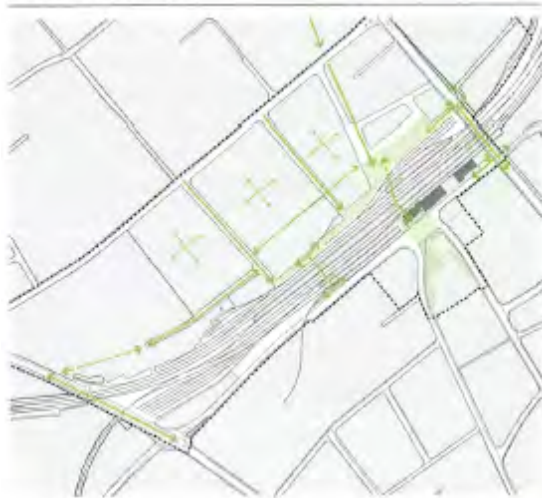
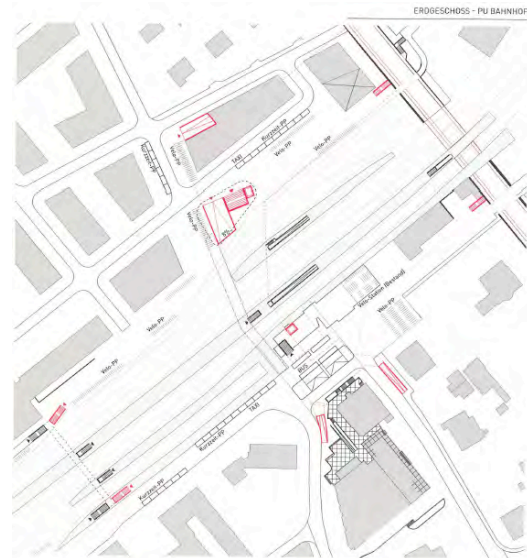
A-Liste

Massnahmen: V-LV 1.1; V-LV 1.2

Stand: November 2011

Kartographische Darstellung**Übersicht:**

KONZEPT FUSSGÄNGER

**Detail:****Massnahmenbeschrieb****Zielsetzung:**

Überwindung der Trennwirkung durch die Gleisanlagen und optimale Anbindung des nördlichen Stadtteils an den Bahnhof und das Stadtzentrum für den Langsamverkehr.

Massnahmen:

Ausbau Personenunterführungen, Velogängigkeit. Siehe Zusammenstellung Einzelmassnahmen.

Zuständigkeiten**Federführung:**

Stadt Langenthal

Beteiligte Stellen:

- Bund
- Kanton Bern
- Stadt Langenthal

Weitere: SBB

Realisierung		
Vorgehen/ Meilensteine 1. Richtplan ESP verabschieden/genehmigen 2. Vorprojekt in Vorbereitung 3. Finanzierung 4. Bauprojekt / Umsetzung		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Vorprojekt: Baubeginn: Betrieb ab: Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein

Kosten und Finanzierung				
	Planung / Investition		Betrieb (pro Jahr)	
Total	A 36'200'000 Fr.		Fr.	
Anteil Bund	A 14'480'000 Fr.	%	Fr.	%
Anteil Kanton	A 10'860'000 Fr.	%	Fr.	%
Anteil Gemeinden	A 10'860'000 Fr.	%	Fr.	%
Anteil Dritte	Fr.	%	Fr.	%
Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:			Finanzierungsnachweis: <input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan 2012-2016 enthalten	

Wirkung der Massnahme
Wirkungskriterien (WK): <input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (LV / Erreichbarkeit / Verbesserung Intermodalität) <input checked="" type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen (Standortkonzentration, Koordination mit Verkehrssystem / Verringerung Zersiedelung / Verbesserung Qualität der öffentlichen Räume/) <input checked="" type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit (objektive und subjektive Sicherheit; durch Schaffung einer attraktiven Alternative zu Hauptverkehrsstrassen) <input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Reduktion Luftschadstoffe/ Reduktion Lärm, indirekt durch Förderung LV und Intermodalität)

Beurteilung

Handlungsbedarf: hoch; Überwindung der Trennwirkung durch die Gleisanlagen

Nutzen: gross; Schaffung einer direkten, attraktiven Zentralachse für den LV

Zweckmässigkeit: gegeben; aufgrund Verkehrskonzept und Richtplanung ESP

Machbarkeit: gegeben

Sonstiges**Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms:**

- S-2: ESP Bahnhof Langenthal
- V-ÖV 4 ÖV-Knotenpunkte (Zugang zur Bahn)

Zielkonflikte:

--

RGSK: Verweise/ Abhängigkeiten Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau:

Massnahmen im RGSK Oberaargau (Nummerierung RGSK):

- V9 Langsamverkehr 1; Schliessen von Netzlücken

Bemerkungen / Hinweise:

--

Literatur und Grundlagendokumente:

- Stadt Langenthal, Kommunaler Verkehrsrichtplan, Schlussbericht 1. Oktober 2010, Metron Verkehrsplanung AG, Brugg
- Stadt Langenthal, ESP Bahnhof Langenthal, Richtplan, Entwurf Mitwirkung vom März 2011, YellowZ, Zürich/ Metron, Brugg

Zusammenstellung Massnahmen (ohne Vorleistungen)					A: 2015-18; B: 2019-22; C: ab 2023 (Kosten für C nicht ausgewiesen)								
Code ARE	Nummer (Agglo)	Massnahme	Kosten (in Mio)	Priorität ABC	Reifegrad (1/2)	bestehende Grundlagen / Stand	Realisierung			Zuständigkeit	in Kantonaler Richtpl.	Finanzierungsnachw.	noch zu erarbeitende Grundlagen
							Planung	Umsetz.	Betrieb				
	V-LV 1	Fuss- und Veloverbindungen ESP Bahnhof Langenthal	36.2										
	V-LV 1.1	Erweiterung der Personenunterführung zur Bahnhofspassage (Ausgestaltung als velogängige Stadtverbindung, Verbindung neue Bnf. Plätze)	36.0	A	2	Vorprojekt in Vorbereitung	2013	2015	2018	Stadt	nein	ja	Projekt
	V-LV 1.2	Personenunterführung Bahnhof West	0.2	A	2	Vorprojekt in Vorbereitung	2012	2014	2017	Stadt	nein	ja	Projekt

(*) Vorbehalt: Die letztendliche Festlegung der Bundbeiträge erfolgt im Rahmen der AP-Prüfung (30-50% Wirkung -> Annahme 40%) mit Bezug auf die vorhandenen Mittel und dem Vergleich anderer Agglomerationsprogramme (Benchmarks)
 (**) Annahme: 50% der vom Bund anerkannten Restkosten (Ausnahme bei Kantonstrassen -> 100%)
 (***) Annahme: 50% der vom Bund anerkannten Restkosten

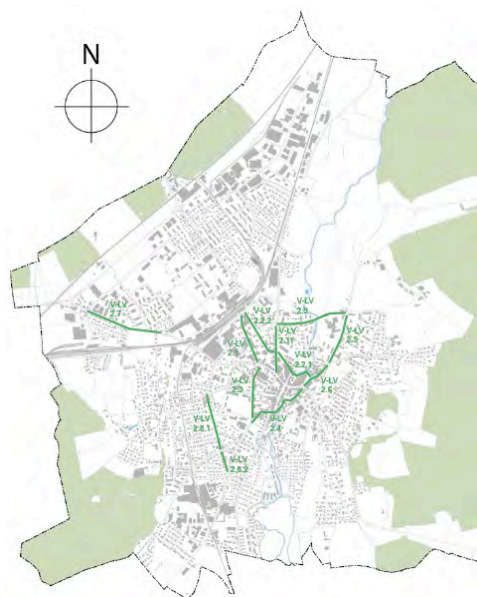
A-Massnahmen

A	Kosten Total	Anteil Bund (*)	Anteil Kanton (**)	Anteil Stadt (***)
A	36.2	14.48	10.86	10.86
A	36.0	14.4	10.8	10.8
A	0.2	0.08	0.06	0.06

**Massnahmenblatt V-LV 2: Umgestaltung Haupt- und Nebenstrassen zu Gunsten
Langsamverkehr**

A/B-Liste

Massnahmen: V-LV 2.1; V-LV 2.2.1; V-LV 2.2.2; V-LV 2.3; V-LV 2.4; V-LV 2.5; V-LV 2.6
V-LV 2.7; V-LV 2.8.1; V-LV 2.8.2; V-LV 2.9; V-LV 2.10.1; V-LV 2.10.2; V-LV 2.11 Stand: November 2011

Kartographische Darstellung
Übersicht:

Detail:

Massnahmenbeschreibung
Zielsetzung:

Verbesserung der Koexistenzbedingungen auf dem Strassennetz zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität für den Langsamverkehr.

Massnahmen:

Strassenraumgestaltung auf Hauptverkehrs-, Verbindungs- und Quartierstrassen. Siehe Zusammenstellung Einzelmassnahmen.

Zuständigkeiten
Federführung:

Stadt Langenthal / Kanton Bern

Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen

Beteiligte Stellen:

- Bund
- Kanton Bern
- Stadt Langenthal

Weitere:

Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen

Realisierung		
Vorgehen/ Meilensteine Standardablauf (der Planungsstand ist bei den Einzelmassnahmen unterschiedlich): 1. Konzeptstudie 2. Überbauungsordnung / Strassenplan 3. Vorprojekt / Finanzierung 4. Bauprojekt / Umsetzung		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Vorprojekt: Baubeginn: Betrieb ab:	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen	Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen	Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen

Kosten und Finanzierung					
	Planung / Investition		Betrieb (pro Jahr)		
Total	A 3'200'000 Fr.		Fr.		
	B 18'800'00 Fr.				
Anteil Bund	A 1'280'000 Fr.	%	Fr.	%	
Anteil Kanton	A 960'000 Fr.	%	Fr.	%	
Anteil Gemeinden	A 960'000 Fr.	%	Fr.	%	
Anteil Dritte	Fr.	%	Fr.	%	
Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:			Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan 2012-2016 enthalten		
Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen			Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen		

Wirkung der Massnahme
Wirkungskriterien (WK): <input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (LV) <input checked="" type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen (Verbesserung Qualität der öffentlichen Räume) <input checked="" type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit (objektive und subjektive Sicherheit) <input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Reduktion Luftschadstoffe/ Reduktion Lärm)

Beurteilung

Handlungsbedarf: mittel; örtlich besteht jedoch bereits heute grosser Handlungsbedarf und es muss eine fortlaufende Umsetzung des Massnahmenpakets gewährleistet werden.

Nutzen: gross; aufgrund der vielseitigen Wirkung des Massnahmenpakets.

Zweckmässigkeit: gegeben; Bestandteil Gesamtkonzept gemäss Verkehrsrichtplan.

Machbarkeit: gegeben; Realisierung weitgehend auf bestehenden Verkehrsflächen.

Sonstiges**Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms:**

- S-1: Räumliche Stadtentwicklung
- S-2: ESP Bahnhof Langenthal
- S-3: Stadtkern, Erneuerung und Aufwertung
- V-MIV 2: Knotensanierungen Strasse
- V-ÖV 4: ÖV-Knotenpunkte (Zugang zur Bahn)
- V-LV 1: Fuss- und Veloverbindungen ESP Bahnhof Langenthal
- V-LV 4: Erhöhung Sicherheit Langsamverkehr
- V-LV 5: Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrs

Zielkonflikte:

--

RGSK: Verweise/ Abhängigkeiten Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau:

Massnahmen im RGSK Oberaargau (Nummerierung RGSK):

- V3 Sanierung von Ortsdurchfahrten und Hauptstrassen
- V10 Langsamverkehr 2 - Behebung von Schwachstellen

Bemerkungen / Hinweise:

--

Literatur und Grundlagendokumente:

- Stadt Langenthal, Kommunalen Verkehrsrichtplan, Schlussbericht 1. Oktober 2010, Metron Verkehrsplanung AG, Brugg

Zusammenstellung Massnahmen					A: 2015-18; B: 2019-22; C: ab 2023 (Kosten für C nicht ausgewiesen)								
Code ARE	Nummer (Agglo)	Massnahme	Kosten (in Mio)	Priorität ABC	Reifegrad (1/2)	bestehende Grundlagen / Stand	Realisierung			Zuständigkeit	in Kantonalen Richtpl	Finanzierungsnachw.	noch zu erarbeitende Grundlagen
							Planung	Umsetz.	Betrieb				
	V-LV 2	Umgestaltung Haupt- und Nebenstrassen zu Gunsten Langsamverkehr	22.0										
	V-LV 2.1	Bahnhofstrasse (Abschnitt Bützbergstrasse - Bahnhof)	0.7	B	1		2020	2021	2022	Stadt	nein	ja	ÜO, Projekte
	V-LV 2.2.1	Jurastrasse (Abschnitt St. Urbanstr. - Aarwangenstrasse)	1.4	A	2	Projekt	2011	2012	2013	Stadt	nein	ja	
	V-LV 2.2.2	Jurastrasse (Abschnitt Aarwangenstrasse - Bahnhof)	1.5	B	1		2017	2019	2021	Stadt	nein	ja	Konzept, Projekt
	V-LV 2.3	Talstrasse	1.2	B	1	ÜO	2020	2021	2022	Stadt	nein	nein	Projekt
	V-LV 2.4	Lotzwilstrasse (ab Talstrasse) – Farbgasse - Spitalgasse	1.2	B	1		2020	2021	2022	Stadt	nein	nein	Projekt
	V-LV 2.5	St. Urbanstrasse (Abschnitt Spitalplatz – Spital)	2.7	B	1		2018	2020	2022	Kanton	ja	nein	Strassenplan, Projekt
	V-LV 2.6	St. Urbanstrasse (Abschnitt Marktgasse - Spitalplatz)	0.9	A	1	Umgestaltung in Begegnungszone	2013	2014	2015	Stadt	nein	ja	Projekt
	V-LV 2.7	Bützbergstrasse (Abschnitt Kreisel Weststrasse - Kreisel Hasenmattstrasse; Abschnitt Bahnhofstrasse – Aarwangenstrasse)	3.7	B	1	ÜO	2014	2018	2019	Stadt	nein	ja	Projekt
	V-LV 2.8.1	Ringstrasse (Abschnitt Schorenstrasse – Thunstettenstrasse)	1.7	B	1	ÜO	2014	2018	2019	Stadt	nein	ja	Projekt
	V-LV 2.8.2	Ringstrasse (Abschnitt Thunstettenstrasse – Industrieplatz)	1.8	B	1	ÜO	2012	2018	2019	Stadt	nein	ja	Projekt
	V-LV 2.9	Waldhofstrasse (Abschnitt Spital – Murgenthalstrasse)	2.2	B	1		2014	2018	2019	Kanton	ja	nein	Strassenplan, Projekt
	V-LV 2.10.1	Massnahmen zur siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs in Sammel- und Erschliessungsstrassen	1.0	A	2	versch. Vorhaben/Projekte	2012	2015	2017	Stadt	nein	ja	Projekte
	V-LV 2.10.2	Massnahmen zur siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs in Sammel- und Erschliessungsstrassen	1.0	B	1	versch. Vorhaben/Projekte	2015	2017	2019	Stadt	nein	ja	Projekte
	V-LV 2.11	Aarwangenstrasse (Abschnitt Murgenthalstrasse - Bahnhofstrasse)	1.0	B	1		2018	2019	2020	Stadt	nein	ja	ÜO, Projekt

(*) Vorbehalt: Die letztendliche Festlegung der Bundbeiträge erfolgt im Rahmen der AP-Prüfung (30-50% Wirkung -> Annahme 40%) mit Bezug auf die vorhandenen Mittel und dem Vergleich anderer Agglomerationsprogramme (Benchmarks)
 (**) Annahme: 50% der vom Bund anerkannten Restkosten (Ausnahme bei Kantonstrassen -> 100%)
 (***) Annahme: 50% der vom Bund anerkannten Restkosten

A-Massnahmen

A	Kosten Total	Anteil Bund (*)	Anteil Kanton (**)	Anteil Stadt (***)
A	3.2	1.28	0.96	0.96
A	1.4	0.56	0.42	0.42
A	0.9	0.36	0.27	0.27
A	0.9	0.36	0.27	0.27
A	3.5	1.4	2.1	0

Massnahmenblatt V-LV 3: Schliessen Netzlücken Langsamverkehr

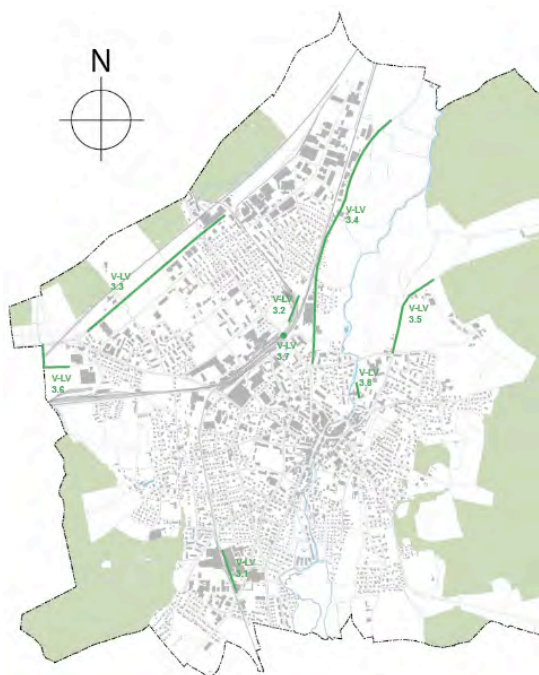
A/B/C-Liste

Massnahmen: V-LV 3.1; V-LV 3.2; V-LV 3.3; V-LV 3.4; V-LV 3.5; V-LV 3.6
V-LV 3.7; V-LV 3.8

Stand: November 2011

Kartographische Darstellung

Übersicht:



Detail:



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Förderung des Langsamverkehrs durch ein lückenloses LV-Netz aus attraktiven, sicheren Verbindungen. Hohe Durchlässigkeit in den Quartieren und gute Zugänglichkeit der Zielorte.

Massnahmen:

Siehe Zusammenstellung Einzelmassnahmen.

Zuständigkeiten

Federführung:

Stadt Langenthal / Kanton Bern

Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen.

Beteiligte Stellen:

- Bund
- Kanton Bern
- Stadt Langenthal

Weitere: --

Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen.

Realisierung		
Vorgehen/ Meilensteine Standardablauf (der Planungsstand ist bei den Einzelmassnahmen unterschiedlich): 1. Konzeptstudie 2. Überbauungsordnung / Strassenplan 3. Vorprojekt / Finanzierung 4. Bauprojekt / Umsetzung		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023) Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen	Realisierungshorizont: Vorprojekt: Baubeginn: Betrieb ab:	Koordinationsstand <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen

Kosten und Finanzierung				
	Planung / Investition	Betrieb (pro Jahr)		
Total	A 3'500'000 Fr. A 7'700'000 Fr.		Fr.	
Anteil Bund	A 1'400'000 Fr.	%	Fr.	%
Anteil Kanton	A 2'100'000 Fr.	%	Fr.	%
Anteil Gemeinden	Fr.	%	Fr.	%
Anteil Dritte	Fr.	%	Fr.	%
Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:		Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan 2012-2016 enthalten Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen		

Wirkung der Massnahme
Wirkungskriterien (WK): <input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (LV) <input checked="" type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen (Verbesserung Erreichbarkeit) <input checked="" type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit (objektive und subjektive Sicherheit) <input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Reduktion Luftschadstoffe/Lärm, indirekt durch Verkehrsverlagerung auf LV)

Beurteilung

Handlungsbedarf: mittel; Behebung von bestehenden Schwachstellen

Nutzen: mittel; Förderung LV ist ein zentrales Strategieelement

Zweckmässigkeit: gegeben; Bestandteil Gesamtkonzept gemäss Verkehrsrichtplan

Machbarkeit: gegeben

Sonstiges**Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms:**

- S5: Porzi-Areal: Umnutzung/Verdichtung
- S6: Neues Wohnquartier Hardau

Zielkonflikte:

--

RGSK: Verweise/ Abhängigkeiten Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau:

Massnahmen im RGSK Oberaargau (Nummerierung RGSK):

- V 10 Langsamverkehr 2 – Behebung von Schwachstellen

Bemerkungen / Hinweise:

--

Literatur und Grundlagendokumente:

- Stadt Langenthal, Kommunalen Verkehrsrichtplan, Schlussbericht 1. Oktober 2010, Metron Verkehrsplanung AG, Brugg

Zusammenstellung Massnahmen (ohne Vorleistungen)						A: 2015-18, B: 2019-22; C: ab 2023 (Kosten für C nicht ausgewiesen)							
Code ARE	Nummer (Agglo)	Massnahme	Kosten (in Mio)	Priorität ABC	Reifegrad (1/2)	bestehende Grundlagen / Stand	Realisierung			Zuständigkeit	in Kantonaler Richtpl	Finanzierungsnachw.	noch zu erarbeitende Grundlagen
							Planung	Umsetz.	Betrieb				
	V-LV 3	Schliessen Netzlücken Langsamverkehr	11.2										
	V-LV 3.1	Langenthal Süd: Vernetzung Langsamverkehr (neuer Fuss- und Veloweg) Bereich Hardau: Neue Verbindung Langsamverkehr parallel zu SBB-Trasse (asym-Unterführung)	0.2	B	1		2014	2017	2019	Stadt	nein	ja	ÜO, Projekt
	V-LV 3.2	Bern-Zürich Strasse: Radstreifen	2.7	B	1		2016	2018	2019	Stadt	nein	ja	Projekt (nach ÜO)
	V-LV 3.3	Murgenthalstrasse: Radwegumgestaltung in Radstreifen	2.1	B	1		2017	2018	2019	Kanton	ja	nein	Strassenplan, Projekt
	V-LV 3.4	St. Urbanstrasse: Radwegumgestaltung in Radstreifen Abschnitt Waldhofstrasse-Schiesenanlage: Radstreifen Abschnitt Schiesenanlage St. Urban	0.0	A	2	Vereinbarung mit Grundeigentümer	2018	2020	2022	Kanton	ja	nein	Strassenplan, Projekt
	V-LV 3.6	Verbindung Bern-Zürich-Strasse - Chasseralstrasse als Fuss- und Radweg	0.0	A	2		2012	2014	2016	Kanton	ja	nein	Strassenplan, Projekt
	V-LV 3.7	Unterführung Aarwangenstrasse (Anhebung Fuss-/Velowege)	3.5	A	1		2011	2022	2024	Stadt	nein	nein	
	V-LV 3.8	Langsamverkehrsverbindung Spitalareal - Mühle: aufrechterhalten bei Spitalerweiterung		C	1								

A-Massnahmen

A	Kosten Total	Anteil Bund (*)	Anteil Kanton (**)	Anteil Stadt (***)
A	3.5	1.4	2.1	0
A	0.0			
A	3.5	1.4	2.1	0

(*) Vorbehalt: Die letztendliche Festlegung der Bundbeiträge erfolgt im Rahmen der AP-Prüfung (30-50% Wirkung -> Annahme 40%) mit Bezug auf die vorhandenen Mittel und dem Vergleich anderer Agglomerationsprogramme (Benchmarks)
 (**) Annahme: 50% der vom Bund anerkannten Restkosten (Ausnahme bei Kantonstrassen -> 100%)
 (***) Annahme: 50% der vom Bund anerkannten Restkosten

Massnahmenblatt V-LV 4: Erhöhung Verkehrssicherheit Langsamverkehr

A/B-Liste

Massnahmen: V-LV 4.1.1; V-LV 4.1.2; V-LV 4.2.1; V-LV 4.2.2; V-LV 4.3

Stand: November 2011

Kartographische Darstellung

Übersicht: Ganzes Stadtgebiet

Detail:

Massnahmenbeschrieb

Zielsetzung:

Förderung des Langsamverkehrs durch Erhöhung der Verkehrssicherheit für Velofahrer und Fussgänger auf den Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen.

Massnahmen:

Schulwegsicherung, Querungsmöglichkeiten für Fussgänger und Sicherheitsmassnahmen entlang stark befahrener Strassenachsen. Siehe Zusammenstellung Einzelmassnahmen.

Zuständigkeiten

Federführung:

Stadt Langenthal

Beteiligte Stellen:

- Bund
 Kanton Bern
 Stadt Langenthal

Weitere:

Realisierung

Vorgehen/ Meilensteine

Standardablauf (der Planungsstand ist bei den Einzelmassnahmen unterschiedlich):

1. Konzeptstudie
2. Überbauungsordnung (falls notwendig)
3. Vorprojekt / Finanzierung
4. Bauprojekt / Umsetzung

Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023) Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen	Realisierungshorizont: Vorprojekt: Baubeginn: Betrieb ab: Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen	Koordinationsstand <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
--	--	--

Kosten und Finanzierung					
	Planung / Investition			Betrieb (pro Jahr)	
Total	A	200'000 Fr.		Fr.	
	B	1'000'000 Fr.			
Anteil Bund	A	80'000 Fr.	%	Fr.	%
Anteil Kanton	A	60'000 Fr.	%	Fr.	%
Anteil Gemeinden	A	60'000 Fr.	%	Fr.	%
Anteil Dritte		Fr.	%	Fr.	%

Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:	Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan 2012-2016 enthalten
--	---

Wirkung der Massnahme
Wirkungskriterien (WK): <input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (LV) <input type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen <input checked="" type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit (objektive und subjektive Sicherheit) <input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Reduktion Luftschadstoffe/Lärm, indirekt durch Verkehrsverlagerung auf LV)

Beurteilung
Handlungsbedarf: hoch/ mittel; bestehende Schwachstellen auf Schulwegen Nutzen: mittel; Förderung LV ist ein zentrales Strategieelement Zweckmässigkeit: gegeben; Grundlage: bestehender Schwachstellenkataster LV Machbarkeit:

Sonstiges**Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms:**

- V-LV 2: Umgestaltung Haupt- und Nebenstrassen zu Gunsten Langsamverkehr

Zielkonflikte:

--

RGSK: Verweise/ Abhängigkeiten Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau:

--

Bemerkungen / Hinweise:

--

Literatur und Grundlagendokumente:

- Stadt Langenthal, Kommunalen Verkehrsrichtplan, Schlussbericht 1. Oktober 2010, Metron Verkehrsplanung AG, Brugg

Zusammenstellung Massnahmen (ohne Vorleistungen)

Code ARE	Nummer (Agglo)	Massnahme	Kosten (in Mio)	Priorität ABC	Reifegrad (1/2)
	V-LV 4	Erhöhung Verkehrssicherheit Langsamverkehr	1.2		
	V-LV 4.1.1	Schulwegsicherung Kreuzfeld	0.1	A	2
	V-LV 4.1.2	Schulwegsicherung	0.2	B	1
	V-LV 4.2.1	Querungsmöglichkeiten für Fussgänger in Hasenmattstrasse	0.1	A	1
	V-LV 4.2.2	Querungsmöglichkeiten für Fussgänger an Strassenzügen und Knoten	0.2	B	1
	V-LV 4.3	Sicherheitsmassn. entlang stark befahrener Achsen (Fusswege, Radstreifen)	0.6	B	1

A: 2015-18; B: 2019-22; C: ab 2023 (Kosten für C nicht ausgewiesen)

bestehende Grundlagen / Stand	Realisierung			Zuständigkeit	in Kantonaler Richtpl	Finanzierungsnachw.	noch zu erarbeitende Grundlagen
	Planung	Ümsatz	Betrieb				
Projekt	2011	2012	2013	Stadt	nein	nein	
	2015	2017	2019	Stadt	nein	nein	Projekte
	2012	2014	2015	Stadt	nein	nein	Projekte
	2015	2017	2019	Stadt	nein	nein	Projekte
	2015	2017	2019	Stadt	nein	nein	Projekte

A-Massnahmen

A	Kosten Total	Anteil Bund (*)	Anteil Kanton (**)	Anteil Stadt (***)
A	0.2	0.08	0.06	0.06
A	0.1	0.04	0.03	0.03
A	0.1	0.04	0.03	0.03

(*) Vorbehalt: Die letztendliche Festlegung der Bundesbeiträge erfolgt im Rahmen der AP-Prüfung (30-50% Wirkung -> Annahme 40%) mit Bezug auf die vorhandenen Mittel und dem Vergleich anderer Agglomerationsprogramme (Benchmarks)
 (**) Annahme: 50% der vom Bund anerkannten Restkosten (Ausnahme bei Kantonstrassen -> 100%)
 (***) Annahme: 50% der vom Bund anerkannten Restkosten

Massnahmenblatt V-LV 5: Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrs

B-Liste

Massnahmen: V-LV 5.1; V-LV 5.2

Stand: November 2011

Kartographische Darstellung

Übersicht: Ganzes Stadtgebiet**Detail:**

Massnahmenbeschrieb

Zielsetzung:

Förderung des Langsamverkehrs durch die Verbesserung der Koexistenz und die Schaffung von sicheren und attraktiven Bedingungen auf dem Strassennetz.

Massnahmen:

Gestaltung Strassenräume, Wegweisung. Siehe Zusammenstellung Einzelmassnahmen.

Zuständigkeiten

Federführung:

Stadt Langenthal

Beteiligte Stellen:

- Bund
 Kanton Bern
 Stadt Langenthal

Weitere:

Realisierung

Vorgehen/ Meilensteine**Priorität:**

- A (2015 – 2018)
 B (2019 – 2022)
 C (ab 2023)

Gemäss Zusammenstellung
Einzelmassnahmen.

Realisierungshorizont:

Vorprojekt:
Baubeginn:
Betrieb ab:

Gemäss Zusammenstellung
Einzelmassnahmen.

Koordinationsstand

- Vororientierung
 Zwischenergebnis
 Festsetzung

Aufnahme in den Kantonalen
Richtplan:

- ja nein

Kosten und Finanzierung					
	Planung / Investition			Betrieb (pro Jahr)	
Total	B	300'000 Fr.		Fr.	
Anteil Bund		Fr.	%	Fr.	%
Anteil Kanton		Fr.	%	Fr.	%
Anteil Gemeinden		Fr.	%	Fr.	%
Anteil Dritte		Fr.	%	Fr.	%
Art der Finanzierung:			Finanzierungsnachweis:		
<input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:			<input type="checkbox"/> Im Finanzplan 2012-2016 enthalten Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen.		
Wirkung der Massnahme					
Wirkungskriterien (WK):					
<input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (LV)) <input checked="" type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen <input checked="" type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit (Objektive und subjektive Sicherheit) <input type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch					
Beurteilung					
Handlungsbedarf: mittel					
Nutzen: mittel					
Zweckmässigkeit: gegeben					
Machbarkeit:					
Sonstiges					
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms:					
- V-LV 2: Umgestaltung Haupt- und Nebenstrassen zu Gunsten Langsamverkehr					
Zielkonflikte:					
--					
RGSK: Verweise/ Abhängigkeiten Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau:					
--					
Bemerkungen / Hinweise:					
--					
Literatur und Grundlegendokumente:					
– Stadt Langenthal, Kommunaler Verkehrsrichtplan, Schlussbericht 1.Oktober 2010, Metron Verkehrsplanung AG, Brugg					

Zusammenstellung Massnahmen (ohne Vorleistungen)					A: 2015-18; B: 2019-22; C: ab 2023 (Kosten für C nicht ausgewiesen)								
Code ARE	Nummer (Agglo)	Massnahme	Kosten (in Mio)	Priorität ABC	Reifegrad (1/2)	bestehende Grundlagen / Stand	Realisierung			Zuständigkeit	in Kantonaler Richtpl.	Finanzierungsnachw.	noch zu erarbeitende Grundlagen
							Planung	Umsetz.	Betrieb				
	V-LV 5	Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrs	0,3										
	V-LV 5.1	Aufwertung der Strassenräume mit Fokus auf den Langsamverkehr	0,0	A	1	in entsprechenden Massn. enthalten	2015	2016	2019	Stadt	nein	ja	Projekte
	V-LV 5.2	Signaletik Wegführung; Aufzeigen öffentlichen Anlagen/Einrichtungen	0,3	B	1		2015	2017	2019	Stadt	nein	nein	Konzept, Projekte

(*) Vorbehalt: Die letztendliche Festlegung der Bundbeiträge erfolgt im Rahmen der AP-Prüfung (30-50% Wirkung -> Annahme 40%) mit Bezug auf die vorhandenen Mittel und dem Vergleich anderer Agglomerationsprogramme (Benchmarks)
 (**) Annahme: 50% der vom Bund anerkannten Restkosten (Ausnahme bei Kantonstrassen -> 100%)
 (***) Annahme: 50% der vom Bund anerkannten Restkosten

A-Massnahmen

A	Kosten Total	Anteil Bund (*)	Anteil Kanton (**)	Anteil Stadt (***)
A	0,0			
A	0,0			

Massnahmenblatt V-LV 6: Verkehrsberuhigung Quartiere

A/C-Liste

Massnahmen: V-LV 6.1; V-LV 6.2

Stand: November 2011

Kartographische Darstellung

Übersicht:



Detail:



Massnahmenbeschrieb

Zielsetzung:

Senkung des Geschwindigkeitsniveaus zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie Unterbindung des Durchgangsverkehrs in den Quartieren.

Massnahmen:

Siehe Zusammenstellung Einzelmassnahmen.

Zuständigkeiten

Federführung:

Stadt Langenthal

Beteiligte Stellen:

- Bund
- Kanton Bern
- Stadt Langenthal

Weitere:

Realisierung		
Vorgehen/ Meilensteine Standardablauf: 1. Konzept 2. Vorprojekt / Finanzierung 3. Bauprojekt / Umsetzung		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Vorprojekt: Baubeginn: Betrieb ab: Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein

Kosten und Finanzierung					
		Planung / Investition		Betrieb (pro Jahr)	
Total	A	500'000 Fr.		Fr.	
Anteil Bund	A	200'000 Fr.	%	Fr.	%
Anteil Kanton	A	150'000 Fr.	%	Fr.	%
Anteil Gemeinden	A	150'000 Fr.	%	Fr.	%
Anteil Dritte		Fr.	%	Fr.	%
Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:			Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan 2012-2016 enthalten		

Wirkung der Massnahme
Wirkungskriterien (WK): <input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (LV) <input checked="" type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen (Aufwertung Quartiere) <input checked="" type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit (Objektive und subjektive Sicherheit) <input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Geschwindigkeitsreduktion)

Beurteilung
Handlungsbedarf: mittel Nutzen: mittel Zweckmässigkeit: gegeben Machbarkeit:

Sonstiges
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms: --
Zielkonflikte: --
RGSK: Verweise/ Abhängigkeiten Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau: Massnahmen im RGSK Oberaargau (Nummerierung RGSK): - V5 Verkehrsberuhigung Quartiere
Bemerkungen / Hinweise: --
Literatur und Grundlagendokumente: – Stadt Langenthal, Kommunalen Verkehrsrichtplan, Schlussbericht 1.Oktober 2010, Metron Verkehrsplanung AG, Brugg

Zusammenstellung Massnahmen (ohne Vorleistungen)						A: 2015-18; B: 2019-22; C: ab 2023 (Kosten für C nicht ausgewiesen)							
Code ARE	Nummer (Agglo)	Massnahme	Kosten (in Mio)	Priorität ABC	Reifegrad (1/2)	bestehende Grundlagen / Stand	Realisierung			Zuständigkeit	in Kantonaler Richtpl	Finanzierungsnachw.	noch zu erarbeitende Grundlagen
							Planung	Umsetz.	Betrieb				
	V-LV 6	Verkehrsberuhigung Quartiere	0.5										
	V-LV 6.1	Senkung Geschwindigkeitsniveau / Unterbindung Durchgangsverkehr: Eisenbahntrasse	0.5	A	1	Projekte	2013	2016	2016	Stadt	nein	nein	
	V-LV 6.2	Tempo 30 in Quartieren		C	1		2017	2020	2023	Stadt	nein	nein	Projekte

A-Massnahmen

A	Kosten Total	Anteil Bund (*)	Anteil Kanton (**)	Anteil Stadt (***)
A	0.5	0.2	0.15	0.15
A	0.5	0.2	0.15	0.15

(*) Vorbehalt: Die letztendliche Festlegung der Bundbeiträge erfolgt im Rahmen der AP-Prüfung (30-50% Wirkung -> Annahme 40%) mit Bezug auf die vorhandenen Mittel und dem Vergleich anderer Agglomerationsprogramme (Benchmarks)
(**) Annahme: 50% der vom Bund anerkannten Restkosten (Ausnahme bei Kantonalstrassen -> 100%)
(***) Annahme: 50% der vom Bund anerkannten Restkosten

V-KM: Kombinierte Mobilität

Massnahmenblatt V-KM 1: P+R-Anlagen

B-Liste

Massnahmen: V-KM 1.1

Stand: November 2011

Kartographische Darstellung

Übersicht:

Detail:

KONZEPT MIV



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Verbesserung des Zugangs zur Bahn durch die Gewährleistung der Wegekette MIV-ÖV, insb. für die Regionsteile ohne genügende ÖV-Anbindung.

Massnahmen:

Park+Ride Anlage beim Bahnhof Langenthal im Zusammenhang mit ESP. Siehe Zusammenstellung Einzelmassnahmen.

Zuständigkeiten

Federführung:

Stadt Langenthal

Beteiligte Stellen:

- Bund
- Kanton Bern
- Stadt Langenthal

Weitere: SBB, BLS, ASm

Realisierung		
Vorgehen/ Meilensteine		
- ESP-Planung		
Priorität:	Realisierungshorizont:	Koordinationsstand
<input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	Vorprojekt: 2013 Baubeginn: 2015 Betrieb ab: 2018	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein

Kosten und Finanzierung				
	Planung / Investition		Betrieb (pro Jahr)	
Total	A 6'000'000 Fr.		Fr.	
Anteil Bund	A 2'400'000 Fr.	%	Fr.	%
Anteil Kanton	A 1'800'000 Fr.	%	Fr.	%
Anteil Gemeinden	A 1'800'000 Fr.	%	Fr.	%
Anteil Dritte	Fr.	%	Fr.	%
Art der Finanzierung:			Finanzierungsnachweis:	
<input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:			<input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan 2012-2016 enthalten	

Wirkung der Massnahme	
Wirkungskriterien (WK):	
<input checked="" type="checkbox"/>	WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (Verbesserung Intermodalität)
<input type="checkbox"/>	WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen
<input type="checkbox"/>	WK 3: Verkehrssicherheit
<input checked="" type="checkbox"/>	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Reduktion Luftschadstoffe/ Lärm, indirekt durch Verlagerung MIV auf ÖV)

Beurteilung
Handlungsbedarf: hoch; grosser Bedarf
Nutzen: mittel
Zweckmässigkeit: gegeben; Bedarf für P+R aus der Region (z.T. ausserkantonale) vorhanden
Machbarkeit: gegeben; ESP-Planung

Sonstiges
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms: - S2: ESP Bahnhof Langenthal Zielkonflikte: --
RGSK: Verweise/ Abhängigkeiten Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau: Massnahmen im RGSK Oberaargau (Nummerierung RGSK): - V7: Intermodale Schnittstellen1 – Park+Ride-Anlagen
Bemerkungen / Hinweise: --
Literatur und Grundlegendokumente: – Stadt Langenthal, Kommunalen Verkehrsrichtplan, Schlussbericht 1.Oktober 2010, Metron Verkehrsplanung AG, Brugg – Stadt Langenthal, ESP Bahnhof Langenthal, Richtplan, Entwurf Mitwirkung vom März 2011, YellowZ, Zürich/ Metron, Brugg

Zusammenstellung Massnahmen						A: 2015-18; B: 2019-22; C: ab 2023 (Kosten für C nicht ausgewiesen)							
Code ARE	Nummer (Agglo)	Massnahme	Kosten (in Mio)	Priorität ABC	Reifegrad (1/2)	bestehende Grundlagen / Stand	Realisierung			Zuständigkeit	in Kantonalen Richtpl	Finanzierungsnachw.	noch zu erarbeitende Grundlagen
							Planung	Umsetz.	Betrieb				
	V-KM 1	P+R-Anlagen	6.0										
	V-KM 1.1	P+R Bahnhof Langenthal (ESP)	6.0	A	1	öffentl. Teilbereich einer grösseren, ebenfalls privat nutzbaren Anlage	2013	2015	2018	Stadt	nein	ja	Projekt

A-Massnahmen

A	Kosten Total	Anteil Bund (*)	Anteil Kanton (**)	Anteil Stadt (***)
A	6.0	2.4	1.8	1.8
A	6.0	2.4	1.8	1.8

(*) Vorbehalt: Die letztendliche Festlegung der Bundbeiträge erfolgt im Rahmen der AP-Prüfung (30-50% Wirkung -> Annahme 40%) mit Bezug auf die vorhandenen Mittel und dem Vergleich anderer Agglomerationsprogramme (Benchmarks)
 (**) Annahme: 50% der vom Bund anerkannten Restkosten (Ausnahme bei Kantonstrassen -> 100%)
 (***) Annahme: 50% der vom Bund anerkannten Restkosten

Massnahmenblatt V-KM 2: Veloparkierung

A-Liste

Massnahmen: V-KM 2.1.1; V-KM 1.1.2; V-KM 2.2.1; V-KM 2.2.2; V-KM 2.3

Stand: November 2011

Kartographische Darstellung

Übersicht: Ganzes Stadtgebiet



Detail:



Massnahmenbeschrieb

Zielsetzung:

Verbesserung des Zugangs zur Bahn; attraktive Sicherstellung der Wegekette Velo-Bahn.

Massnahmen:

Siehe Zusammenstellung Einzelmassnahmen.

Zuständigkeiten

Federführung:

Stadt Langenthal

Beteiligte Stellen:

- Bund
- Kanton Bern
- Stadt Langenthal

Weitere: SBB; BLS; ASm

Realisierung		
Vorgehen/ Meilensteine		
ESP-Planung		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Vorprojekt: Baubeginn: Betrieb ab:	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen.	Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen.	

Kosten und Finanzierung				
	Planung / Investition		Betrieb (pro Jahr)	
Total	A 5'100'000 Fr.		Fr.	
Anteil Bund	A 2'040'000 Fr.	%	Fr.	%
Anteil Kanton	A 1'53'000 Fr.	%	Fr.	%
Anteil Gemeinden	A 1'530'000 Fr.	%	Fr.	%
Anteil Dritte	Fr.	%	Fr.	%
Art der Finanzierung:			Finanzierungsnachweis:	
<input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:			<input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan 2012-2016 enthalten	

Wirkung der Massnahme	
Wirkungskriterien (WK):	
<input checked="" type="checkbox"/>	WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (Verbesserung Intermodalität)
<input type="checkbox"/>	WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen
<input type="checkbox"/>	WK 3: Verkehrssicherheit
<input checked="" type="checkbox"/>	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Reduktion Luftschadstoffe/Lärm; indirekt durch Verkehrsverlagerung auf LV und ÖV)

Beurteilung
Handlungsbedarf: hoch
Nutzen: gross
Zweckmässigkeit: gegeben; ESP-Planung
Machbarkeit: gegeben; ESP-Planung

Sonstiges
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms: <ul style="list-style-type: none">- S2: ESP Bahnhof Langenthal
Zielkonflikte: --
RGSK: Verweise/ Abhängigkeiten Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau: Massnahmen im RGSK Oberaargau (Nummerierung RGSK): <ul style="list-style-type: none">- V7: Intermodale Schnittstellen 2 – Bike+Ride-Anlagen
Bemerkungen / Hinweise: --
Literatur und Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none">– Stadt Langenthal, Kommunalen Verkehrsrichtplan, Schlussbericht 1.Oktober 2010, Metron Verkehrsplanung AG, Brugg– Stadt Langenthal, ESP Bahnhof Langenthal, Richtplan, Entwurf Mitwirkung vom März 2011, YellowZ, Zürich / Metron, Brugg

Zusammenstellung Massnahmen (ohne Vorleistungen)						A: 2015-18; B: 2019-22; C: ab 2023 (Kosten für C nicht ausgewiesen)							
Code ARE	Nummer (Agglo)	Massnahme	Kosten (in Mio)	Priorität ABC	Reifegrad (1/2)	bestehende Grundlagen / Stand	Realisierung			Zuständigkeit	in Kantonaler Richtpl	Finanzierungsnachw.	noch zu erarbeitende Grundlagen
							Planung	Umsetz.	Betrieb				
	V-KM 2	Veloparkierung	5.1										
V-KM 2.1.1		B+R-Anlagen im Bahnhofgebiet (ESP): Velostation, Bahnhofplatz Nord	2.3	A	1	Vorprojektierung in Vorbereitung, Etappierung noch offen	2013	2015	2018	Stadt	nein	ja	Projekt
V-KM 2.1.2		B+R-Anlagen im Bahnhofgebiet (ESP): Velostation, Bahnhofplatz Süd	1.7	A	1	Vorprojektierung in Vorbereitung, Etappierung noch offen	2013	2016	2018	Stadt	nein	ja	Projekt
V-KM 2.2.1		B+R-Anlage Bahnhof Langenthal, Bahnhofplatz Nord	0.5	A	1	Vorprojektierung in Vorbereitung, Etappierung noch offen	2013	2015	2018	Stadt	nein	ja	
V-KM 2.2.2		B+R-Anlage Bahnhof Langenthal, Bahnhofplatz Süd	0.5	A	1	Vorprojektierung in Vorbereitung, Etappierung noch offen	2013	2016	2018	Stadt	nein	ja	
V-KM 2.3		Velobstellanlagen im Stadtkern	0.1	A	2	Projekte	2011	2012	2013	Stadt	nein	ja	

A-Massnahmen

A	Kosten Total	Anteil Bund (*)	Anteil Kanton (**)	Anteil Stadt (***)
A	5.1	2.04	1.53	1.53
A	2.3	0.92	0.69	0.69
A	1.7	0.68	0.51	0.51
A	0.5	0.2	0.15	0.15
A	0.5	0.2	0.15	0.15
A	0.1	0.04	0.03	0.03

(*) Vorbehalt: Die letztendliche Festlegung der Bundbeiträge erfolgt im Rahmen der AP-Prüfung (30-50% Wirkung -> Annahme 40%) mit Bezug auf die vorhandenen Mittel und dem Vergleich anderer Agglomerationsprogramme (Benchmarks)
 (**) Annahme: 50% der vom Bund anerkannten Restkosten (Ausnahme bei Kantonstrassen -> 100%)
 (***) Annahme: 50% der vom Bund anerkannten Restkosten

V-NM: Nachfrageorientierte Mobilität

Massnahmenblatt V-NM 1: Parkplatzbewirtschaftung	B-Liste
Massnahmen: V-NM 1.1	Stand: November 2011

Kartographische Darstellung	
Übersicht: Ganzes Stadtgebiet	Detail:

Massnahmenbeschrieb
<p>Zielsetzung: Harmonisierte Ausgestaltung der Parkplatzbewirtschaftung auf der Grundlage des bestehenden Parkplatzreglements.</p>
<p>Massnahmen: Angleichung Tarifmodelle privater und öffentlicher Parkierungsanlagen. Siehe Zusammenstellung Einzelmassnahmen.</p>

Zuständigkeiten	
<p>Federführung: Stadt Langenthal</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p><input type="checkbox"/> Bund</p> <p><input type="checkbox"/> Kanton Bern</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal</p> <p>Weitere: Private Betreiber von Parkierungsanlagen.</p>

Realisierung		
<p>Vorgehen/ Meilensteine</p> <p>Anpassung Parkierungsreglement der Stadt Langenthal.</p>		
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A (2015 – 2018)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022)</p> <p><input type="checkbox"/> C (ab 2023)</p>	<p>Realisierungshorizont:</p> <p>Vorprojekt: 2015</p> <p>Baubeginn: 2017</p> <p>Betrieb ab: 2019</p>	<p>Koordinationsstand</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den Kantonalen Richtplan:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>

Kosten und Finanzierung				
	Planung / Investition		Betrieb (pro Jahr)	
Total	Fr.		Fr.	
Anteil Bund	Fr.	%	Fr.	%
Anteil Kanton	Fr.	%	Fr.	%
Anteil Gemeinden	Fr.	%	Fr.	%
Anteil Dritte	Fr.	%	Fr.	%

Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:	Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan 2012-2016 enthalten
---	---

Wirkung der Massnahme
Wirkungskriterien (WK): <input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (Wirkt tendenziell bremsend auf MIV-Zunahme) <input type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen <input type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit <input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (tendenzielle Reduktion Luftschadstoffe/Lärm, indirekt durch bremsende Wirkung auf Verkehrszunahme MIV)

Beurteilung
Handlungsbedarf: mittel; Nutzen: hoch; harmonisierte Gebührenstruktur ist Voraussetzung für wirksame Parkplatzbewirtschaftung. Zweckmässigkeit: gegeben; harmonisierte Gebührenstruktur ist Voraussetzung für wirksame Parkplatzbewirtschaftung. Machbarkeit:

Sonstiges
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms: S-2: ESP Bahnhof Langenthal V-KM 1: P+R Bahnhof Langenthal (ESP)
Zielkonflikte: --
RGSK: Verweise/ Abhängigkeiten Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau: --

Bemerkungen / Hinweise:

--

Literatur und Grundlagendokumente:

- Stadt Langenthal, Parkierungsreglement 1997
- Stadt Langenthal, Kommunalen Verkehrsrichtplan, Schlussbericht 1. Oktober 2010, Metron Verkehrsplanung AG, Brugg

Zusammenstellung Massnahmen						A: 2015-18; B: 2019-22; C: ab 2023 (Kosten für C nicht ausgewiesen)							
Code ARE	Nummer (Agglo)	Massnahme	Kosten (in Mio)	Priorität ABC	Reifegrad (1/2)	bestehende Grundlagen / Stand	Realisierung			Zuständigkeit	in Kantonaler Richtpl	Finanzierungsnachw.	noch zu erarbeitende Grundlagen
							Planung	Umsetz.	Betrieb				
	V-NM 1	Parkplatzbewirtschaftung	0.0										
	V-NM 1.1	Angleichung der Tarifmodelle privater und öffentlicher Parkierungsanlagen	0.0	B	1		2015	2017	2019	Stadt	nein	nein	Anpassen Reglemente

A-Massnahmen

A	Kosten Total	Anteil Bund (*)	Anteil Kanton (**)	Anteil Stadt (***)
A	0.0			

(*) Vorbehalt: Die letztendliche Festlegung der Bundbeiträge erfolgt im Rahmen der AP-Prüfung (30-50% Wirkung -> Annahme 40%) mit Bezug auf die vorhandenen Mittel und dem Vergleich anderer Agglomerationsprogramme (Benchmarks)
 (**) Annahme: 50% der vom Bund anerkannten Restkosten (Ausnahme bei Kantonstrassen -> 100%)
 (***) Annahme: 50% der vom Bund anerkannten Restkosten

Massnahmenblatt V-NM 2: Mobilitätsberatung	A/B-Liste
Massnahmen: V-NM 2.1; V-NM 2.2; V-NM 2.3; V-NM 2.4; V-NM 2.5	Stand: November 2011

Kartographische Darstellung	
Übersicht:	Detail:

Massnahmenbeschrieb
Zielsetzung: Ausbau und Verstärkung des bisherigen Engagements der Stadt im Mobilitätsmanagement, Verbreiterung der Wirkung.
Massnahmen: Diverse Informations- und Beratungsangebote für Verwaltung, Firmen und Bevölkerung. Siehe Zusammenstellung Einzelmassnahmen.

Zuständigkeiten	
Federführung: Stadt Langenthal	Beteiligte Stellen: <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton Bern <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal Weitere: Firmen, Organisationen, Schule

Realisierung		
Vorgehen/ Meilensteine Programm/Aktionsplan Stadtverwaltung (im Rahmen der ordentlichen Rechnung)		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023) Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen.	Realisierungshorizont: Vorprojekt: Baubeginn: Betrieb ab: Gemäss Zusammenstellung Einzelmassnahmen	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein

Kosten und Finanzierung				
	Planung / Investition		Betrieb (pro Jahr)	
Total	Fr.	%	Fr.	%
Anteil Bund	Fr.	%	Fr.	%
Anteil Kanton	Fr.	%	Fr.	%
Anteil Gemeinden	Fr.	%	Fr.	%
Anteil Dritte	Fr.	%	Fr.	%

Art der Finanzierung: <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:	Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan 2012-2016 enthalten
--	---

Wirkung der Massnahme
Wirkungskriterien (WK): <input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (MIV, ÖV, LV; indirekt durch tendenziell bremsende Wirkung auf Verkehrszunahme MIV) <input type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen <input type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit <input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Reduktion Luftschadstoffe/Lärm; indirekt durch tendenziell bremsende Wirkung auf Verkehrszunahme MIV)

Beurteilung
Handlungsbedarf: mittel; wichtiges Kommunikationsmittel zum gesamten Verkehrsthema, Kontinuität ist wichtig.
Nutzen: mittel; wichtige begleitende Massnahme zu den Infrastrukturmassnahmen.
Zweckmässigkeit: gegeben; es besteht ein Set von erprobten Mobilitätsmanagement-Massnahmen.
Machbarkeit:

Sonstiges
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms: --
Zielkonflikte: --
RGSK: Verweise/ Abhängigkeiten Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau: Massnahmen im RGSK Oberaargau (Numerierung RGSK): - V 11: Mobilitätsmanagement

Bemerkungen / Hinweise:

--

Literatur und Grundlagendokumente:

--

Zusammenstellung Massnahmen						A: 2015-18; B: 2019-22; C: ab 2023 (Kosten für C nicht ausgewiesen)							
Code ARE	Nummer (Agglo)	Massnahme	Kosten (in Mio)	Priorität ABC	Reifegrad (1/2)	bestehende Grundlagen / Stand	Realisierung			Zuständigkeit	in Kantonaler Richtpl	Finanzierungsnachw.	noch zu erarbeitende Grundlagen
							Planung	Umsetz.	Betrieb				
	V-NM 2	Mobilitätsberatung	0.0										
	V-NM 2.1	Beratung der Angestellten der Stadtverwaltung/Schaffung von Anreizen zur Förderung des Langsamverkehrs und des OV für den Arbeitsweg (z.B. Job Ticket)	0.0	A	2	Projekt, Aufwendungen durch städtische Verwaltung	2011	2012	2013	Stadt	nein	laufende Rechn.	
	V-NM 2.2	Beratung von Firmen und Privaten	0.0	B	1	Aufwend. durch städt. Verwaltung	2017	2018	2019	Stadt	nein	laufende Rechn.	
	V-NM 2.3	Information von Eltern bezüglich Schülertransporte mit Privatautos	0.0	B	1	Aufwend. durch städt. Verwaltung	2017	2018	2019	Stadt	nein	laufende Rechn.	Projekt Pedibus
	V-NM 2.4	Mobilitätsveranstaltungen zur Sensibilisierung der Bevölkerung	0.0	A	2	Regelmässig durchgeführt, Aufwend. durch städt. Verwaltung	2011	2012	2013	Stadt	nein	laufende Rechn.	
	V-NM 2.5	Seniorenmobilität, Beratung	0.0	A	2	Regelmässig durchgeführt, Aufwend. durch städt. Verwaltung	2011	2012	2013	Stadt	nein	laufende Rechn.	

A-Massnahmen

A	Kosten Total	Anteil Bund (*)	Anteil Kanton (**)	Anteil Stadt (***)
A	0.0			
A	0.0			
A	0.0			
A	0.0			

(*) Vorbehalt: Die letztendliche Festlegung der Bundbeiträge erfolgt im Rahmen der AP-Prüfung (30-50% Wirkung -> Annahme 40%) mit Bezug auf die vorhandenen Mittel und dem Vergleich anderer Agglomerationsprogramme (Benchmarks)
 (**) Annahme: 50% der vom Bund anerkannten Restkosten (Ausnahme bei Kantonstrassen -> 100%)
 (***) Annahme: 50% der vom Bund anerkannten Restkosten

C-1: Monitoring und Controlling

Massnahmenblatt C-1: Monitoring und Controlling

A-Liste

Massnahmen: C-1.1

Stand: November 2011

Kartographische Darstellung

Verortung: Ganzes Stadtgebiet



Detail: –

Massnahmenbeschrieb

Zielsetzung:

Im Sinne eines Monitorings und Umsetzungskontrolle wird die Umsetzung der Massnahmen beobachtet und in einem Bericht dokumentiert. Abweichungen zur angestrebten Entwicklung werden festgestellt und der Handlungsbedarf definiert. Dabei ist insbesondere eine Überprüfung der Finanzierung sowie der mittel- bis langfristigen Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit der Verkehrsinfrastruktur vorzunehmen. Fehlentwicklungen sollen so frühzeitig entgegengewirkt werden.

Massnahme:

C-1.1: Periodisches Monitoring/ Controlling der Planung, Umsetzung und Finanzierung der einzelnen Massnahmen

Zuständigkeiten

Federführung:

Stadt Langenthal

Beteiligte Stellen:

- Bund
- Kanton Bern
- Stadt Langenthal

	Weitere: –
--	------------

Realisierung		
Vorgehen/ Meilensteine		
1. Aufbau Monitoring- und Controllinginstrumente 2. Periodische Überprüfung der Massnahmen-Umsetzung und Finanzierung 3. Periodisch Bericht Monitoring und Controlling verfassen		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Aufbau Instrumente: ab 2012 Start Monitor./Control.: ab 2013 Berichterstattung: ab 2015	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein

Kosten und Finanzierung					
		Aufbau Instrumente		Periodische Berichterstattung (alle x Jahre)	
Total		0.00 Fr.		Fr.	
Anteil Bund		Fr.	%	Fr.	%
Anteil Kanton		Fr.	%	Fr.	%
Anteil Stadt		Fr.	%	Fr.	%
Anteil Dritte		Fr.	%	Fr.	%
Art der Finanzierung:			Finanzierungsnachweis:		
<input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:			<input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten		

Wirkung der Massnahme
Wirkungskriterien (WK): <input type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert <input type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen <input type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit <input type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Beurteilung

Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als **gross** eingeschätzt. Eine Umsetzung ab 2012 ist daher geplant.

Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als **gross** eingestuft. Nur mit einem periodischen Monitoring und Controlling können Fehlentwicklungen frühzeitig erkannt werden.

Zweckmässigkeit: Das Einsetzen eines Monitoring-/Controllingsystems unterstützt die im Agglomerationsprogramm definierten strategischen Grundsätze und Handlungsweisen (Nachhaltige Entwicklung).

Machbarkeit: Die planerische Machbarkeit ist gegeben.

Sonstiges**Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms:**

- Alle Massnahmen

Zielkonflikte:

- Keine

RGSK: Verweise/ Abhängigkeiten zum regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau:

Im RGSK ist ein Monitoring- und Controllsystem auf regionaler Stufe vorgesehen. Das Monitoring System für das Agglomerationsprogramm Langenthal wird separat aufgebaut. Die Region erhält den Monitoringbericht.

Bemerkungen / Hinweise:

- Budget Stadt Langenthal ab 2012
- Monitoringplan der Stadt Langenthal ab 2012

Literatur und Grundlagendokumente:

–