

**Stadt Langenthal**

**ÜO Nr. 50 «Langenthal Mitte, Bereich West» und ÜO Nr. 51 «Langenthal Mitte, Bereich Ost»**

---

Mitwirkungsbericht

Stand 31. März 2022

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Überblick über das Mitwirkungsverfahren</b>	<b>4</b>
1.1	Vorhaben	4
1.2	Öffentliche Mitwirkung	4
<b>2</b>	<b>Mitwirkende und Informationen zur Auswertung</b>	<b>4</b>
2.1	Mitwirkende	4
2.2	Aufbau Mitwirkungsbericht und Einstufung der Eingaben	5
<b>3</b>	<b>Schriftliche Mitwirkungseingaben und Stellungnahmen des Gemeinderats</b>	<b>6</b>
3.1	Generelles	6
3.2	Städtebau und Architektur	6
	Hochhaus	6
	Abmessungen der Baubereiche	7
	Etaprierung	7
	Architektur	8
3.3	Aussenräume	8
3.4	Verkaufsnutzung / Büronutzung	10
3.5	Preisgünstiger Wohnraum	11
3.6	Energie und Nachhaltigkeit	11
	2000-Watt-Areal	11
	Erneuerbare Energieträger	12
	Nutzung der Dächer	14
	Graue Energie	14
3.7	Verkehr und Mobilität	15
	Massnahmen auf dem umliegenden Strassennetz	15
	Massnahmen für den Langsamverkehr	16
	Barrierefreier Bahnhofzugang Nord	17
	Beschränkung der Autoabstellplätze zu den Wohnungen	18
	Öffentliche Autoabstellplätze (P+R)	19
	Carsharing	20
	Öffentliche Veloabstellplätze	20
3.8	Lärmschutz	21
3.9	Entsorgung	21
3.10	Entwässerung	22
3.11	Zivilschutz / Schutzräume	22
3.12	Planungsinstrumente	23

<b>4</b>	<b>Fazit des Gemeinderates</b>	<b>25</b>
4.1	<b>Wichtige Themen</b>	<b>25</b>
	Hohe Zustimmung zu den Grundsätzen der Planung	25
	Energie und Nachhaltigkeit	25
	Massnahmen für den Langsamverkehr	25
	Beschränkung der Autoabstellplätze zu den Wohnungen	26
	Öffentliche Autoabstellplätze (P+R)	26
	Preisgünstiger Wohnraum	26
	Nutzung der Erdgeschossflächen	26
4.2	<b>Übersicht der Änderungen am Planungsgeschäft aufgrund Mitwirkungsergebnisse</b>	<b>27</b>
4.3	<b>Weiteres Vorgehen</b>	<b>27</b>

# 1 Überblick über das Mitwirkungsverfahren

## 1.1 Vorhaben

Im Gebiet «Langenthal Mitte» (entspricht dem Teilbereich 5, Geiser des Richtplans Entwicklungsschwerpunkts ESP Bahnhof Langenthal) wird ein urbanes Wohn- und Dienstleistungsquartier angestrebt, welches Eigenständigkeit und Zukunftsorientierung im Sinne der inneren Entwicklung ausstrahlt und demgegenüber ebenfalls eine hohe Nachhaltigkeit aufweist. Basis für die Entwicklung bildet der kommunale Richtplan ESP Bahnhof Langenthal.

Mit der vorliegenden Planung sollen zwei massgeschneiderte Überbauungsordnungen (ÜO) nach Artikel 88 Baugesetz (BauG) erlassen werden. Sie haben zum Ziel, das Hochbauvorhaben der Entwicklerin Mobimo, das auf einem weiterbearbeiteten Resultat eines Studienauftrags basiert, zu ermöglichen und dessen qualitätsvolle Umsetzung mittels Vorgaben zur Qualitätsbeurteilung im Baubewilligungsverfahren zu gewährleisten.

## 1.2 Öffentliche Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung fand in der Folge 24. September bis 14. November 2021 statt. Die Mitwirkungsunterlagen dazu wurden zur öffentlichen Einsichtnahme im Verwaltungszentrum Langenthal aufgelegt und waren elektronisch auf der Webseite [www.stadt-raum.ch](http://www.stadt-raum.ch) verfügbar.

Die Mitwirkungseingaben erfolgten in offener Form, es wurde stadtseitig kein Fragebogen vorgegeben.

# 2 Mitwirkende und Informationen zur Auswertung

## 2.1 Mitwirkende

Die im Rahmen der Mitwirkung eingegangenen Stellungnahmen wurden erfasst und der Eingang den Mitwirkenden schriftlich bestätigt. Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkungsaufgabe gingen insgesamt 10 Eingaben bei der Stadt ein. 5 Eingaben stammen von politischen Parteien sowie 2 Eingaben von Vereinen und Institutionen, 1 Eingabe von einer Firma sowie 2 Eingaben von Privatpersonen:

### Parteien:

- SP Langenthal, Postfach, 4900 Langenthal (SP)
- FDP Die Liberalen Langenthal, Schützenstrasse 28, 4900 Langenthal (FDP)
- Grüne Langenthal, 4900 Langenthal (Grüne)
- SVP Langenthal, p.A. Janosch Fankhauser, Aarwangenstrasse 79 B, 4900 Langenthal (SVP)
- Jungliberale Langenthal und Umgebung, p.A. Rentsch André, Schulhausstrasse 4, 4900 Langenthal (JLP)

### Vereine und Institutionen:

- VCS Verkehrsclub der Schweiz, Regionalgruppe Oberaargau-Emmental, Bollwerk 35, 3011 Bern (VCS)
- Zivilschutz Region Emmental, Jurastrasse 22, 4900 Langenthal (ZRE)

**Firmen und Privatpersonen:**

- Ammobilien AG, Eisenbahnstrasse 25, 4901 Langenthal (F-1)
- Sinzig Hanspeter, Falkenstrasse 6, 4900 Langenthal (P-1)
- André Masson, Wiesenstrasse 15, 4900 Langenthal (P-2)

**2.2 Aufbau Mitwirkungsbericht und Einstufung der Eingaben**

Die Kernaussagen der Mitwirkungseingaben sind in den folgenden Kapiteln in der linken Spalte zusammengefasst. Der Gemeinderat nimmt in der mittleren Spalte dazu Stellung. Die Einstufung der Eingaben erfolgt in der rechten Spalte nach der unter Ziffer 2 aufgeführten Übersicht.

A	Kenntnisnahme	Grundsätzliche Feststellungen und Meinungsäusserungen werden zur Kenntnis genommen.
B	Berücksichtigt	Das Anliegen wird in die weitere Bearbeitung einbezogen. Die Stellungnahme verweist darauf, wo bzw. wie dies geschieht.
C	Hinweis für die Umsetzung	Das Anliegen wird aufgenommen zur allfälligen Berücksichtigung in der weiteren Bearbeitung.
D	Nicht berücksichtigt, nicht Gegenstand der Überbauungsordnung	Das Anliegen wird nicht berücksichtigt, da es entweder für andere Planungen relevant ist oder nicht den Themenbereich beziehungsweise Perimeter der Überbauungsordnung betrifft.
E	Nicht berücksichtigt	Das Anliegen kann nicht berücksichtigt werden. Die entsprechende Begründung ist im Feld Stellungnahme zu entnehmen.

### 3 Schriftliche Mitwirkungseingaben und Stellungnahmen des Gemeinderats

Eingabe	Kernaussage	Stellungnahme des Gemeinderats	Einstufung	
<b>3.1 Generelles</b>				
1	JLP	Den doch sehr urbanen Begriff «Subzentrum» für das Areal nördlich des Bahnhofes zu verwenden, ist für dieses Projekt unangebracht. Langenthal verfügt über ein starkes Zentrum im historisch gewachsenen Kern. Das neue Areal sehen wir eher als Bindeglied zwischen dem Stadtzentrum und dem Quartier «änete Gleis». Es fügt sich so in ein Netzwerk von Bäregg, Schulanlage Hard und Stadion ein und bildet dessen Auftakt im Süden.	Die Bezeichnung erfolgt gemäss dem Siedlungsrichtplan. «Subzentrum» ist aber weder für die Entwicklerin noch für die Stadt ein Begriff, welchem typologisch eine übergeordnete Bedeutung zukommt. Zudem darf erwartet werden, dass mit dem neuen Stadtquartier und dessen Dichte durchaus eine neue Urbanität am Bahnhof entsteht.	E
2	SVP	Die Stadtbehörden von Langenthal werden ersucht, ihren Einfluss hinsichtlich Berücksichtigung des lokalen und regionalen Gewerbes soweit möglich und zulässig geltend zu machen. Die SVP ist stark im lokalen Gewerbe verankert. Die möglichst weitgehende Berücksichtigung des lokalen Gewerbes bei der Realisierung der beiden Überbauungsordnungen ist deshalb auch unter ökologischen Aspekten (kurze Wege und damit tiefere Emissionen aller Art) sehr zu begrüßen.	Es gibt keine rechtlichen Möglichkeiten, solche Vorgaben im Rahmen der Überbauungsordnung zu definieren.	E
3	P-2	Es gibt ein enorm dichtes Quartier. Dass das Vorhaben mit geschönten Bildern vernebelt wird, braucht nicht zu sein. Die Informationen müssen verständlich und wahr und zutreffend sein.	Die städtebauliche Dichte wurde im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens nach SIA mit sechs teilnehmenden Architekturbüros ausgemittelt und bestimmt. Die Bilder sind Resultat dieses Verfahrens und sollen einen Eindruck der städtebaulichen Situation und Qualität geben. Die Visualisierungen sind aber keine verbindlichen Aussagen. Entscheidend sind die Angaben in den Überbauungsordnungen.	E

### 3.2 Städtebau und Architektur

#### Hochhaus

4	SVP	Das vorgesehene «hohe Haus» dürfte durchaus ein Hochhaus sein, d.h. höher und verdichtet erstellt. Begründung: Dieses Gebäude erachten wir momentan als vertikal zu klein dimensioniert.	Der Richtplan ESP und das Hochhauskonzept geben die Höhe von maximal 45 m bereits vor. Im anschliessenden qualitätssichernden Verfahren erwies sich die Höhe als richtig für diesen Standort.	E
---	-----	--	---	---

Eingabe	Kernaussage	Stellungnahme des Gemeinderats	Einstufung
<b>Abmessungen der Baubereiche</b>			
5	FDP Die Abmessungen der Baufelder A2 West, B2 West und C2 West sind in ihrer Ausdehnung Richtung Osten zu prüfen, sodass das Baufeld C1 West weniger nahe an die Begrünung der Fuss- und Veloverkehrsachse ragt, gegenüber dem Baufeld A3 West weiterhin gestaffelt bleibt und der Anlieferverkehr auch ohne Wegfall der Begrünung funktioniert.	Die Ausdehnung wurde bereits in einer Überarbeitung zugunsten des öffentlichen Raumes angepasst. Eine weitere Anpassung ist städtebaulich nicht vertretbar, da die Wohnqualität in den Innenhöfen entscheidend darunter leiden würde.	E
<b>Etappierung</b>			
6	FDP Die Baufelder entlang der Fuss- und Veloverkehrsachse, A3 West, C1 West und A 1 +2 Ost sind als erstes zu realisieren.	Die erste Bauetappe hängt direkt mit der unterirdischen Park+Ride-Anlage zusammen. Weitere Etappen sind nicht definiert, da auf die Absorption der Wohnungen am Markt Rücksicht genommen werden soll. Es ist vorgesehen pro Etappe einen Hof zu realisieren, womit die Baubereiche A1–A3 sowie die Baubereiche C1 bis C3 jeweils gemeinsam umgesetzt werden sollen. Im östlichen Teil können das Hochhaus und das Langhaus unabhängig voneinander realisiert werden. Eine Realisierung wie vorgeschlagen scheint zwar für den öffentlichen Raum möglich, birgt aber viele Nachteile für die Bewohnenden. So zum Beispiel ein langjähriger Baulärm, um die Höfe etappiert fertig zu stellen oder die Erstellung von Brandmauern, um später in der nächsten Etappe daran anschliessen zu können.	E
7	SVP Die SVP Fraktion erachtet es als zweckmässig, wenn das Gebäude beim Velo- und Fussweg zuerst realisiert wird. Eine Etappierung macht Sinn und erlaubt es den Markt zu testen. Durch die beantragte Anbindung erfährt dieses Objekt eine Attraktivitätssteigerung.		
8	F-1 Im Rahmen einer etappierten Realisierung der beiden Überbauungsordnungen sowie einem allfälligen etappierten Vorgehen innerhalb der einzelnen Überbauungsordnungen erscheint es angebracht, die Auswirkungen auf die noch nicht entwickelten Gebiete innerhalb der gezeigten Perimeter zu beschreiben. Es sind aus unserer Sicht Vorgaben im Blick auf die Ausgestaltung der nicht entwickelten Flächen zu machen, wenn z.B. in der UeO West nur die Bauten A1-A3 realisiert werden, nicht aber die Bauten B1-B2 und / oder C1. In welchem Zustand sind die noch nicht entwickelten Bereiche zu halten, damit sie nicht als langjährige Baustellen, Provisorien, ungeplante Parkflächen etc. genutzt werden?	Ab der öffentlichen Auflage der beiden Überbauungsordnungen gilt für die bestehenden Bauten und Anlagen die Besitzstandsgarantie nach Artikel 3 Baugesetz BauG. Der Baubewilligungspflicht unterliegende Nutzungsänderungen oder sogar Ersatz- oder Neubauten sind nur möglich, wenn sie den Bestimmungen der jeweiligen Überbauungsordnung entsprechen. Somit können allfällige Restflächen nicht einfach umgenutzt werden. Zudem haben sowohl die Entwicklerin als auch die Stadt ein grosses Interesse daran, dass die Neubauten in einem at-	E

Eingabe	Kernaussage	Stellungnahme des Gemeinderats	Einstufung
		traktiven Umfeld stehen. Langjährige Baustellen, Provisorien, ungeplante Parkierungsflächen etcetera wären damit nicht vereinbar.	

### Architektur

9	SP	Wir verstehen, dass die Fassadengestaltung etc. bei den Einzelprojekten erst im Zuge der konkreten Baubewilligungsverfahren festgelegt werden. Umso mehr insistieren wir darauf, dass ein einheitliches Stadtbild auf dem gesamten Areal realisiert wird, welches inhaltlich zur Seele Langenthals passt.	Mit der Verankerung der städtebaulichen und freiraumplanerischen Leitlinien in den beiden Überbauungsordnungen soll ein stimmiges Gesamtbild sichergestellt werden. Zur Sicherung der Qualität wird ein qualitätssichernder Prozess festgelegt. Die Form dieses Prozesses wird in einem Planungsvertrag zwischen der Stadt und der Bauherrschaft definiert.	A  C
10	JLP	Das Abheben der Wohnflächen im EG durch ein Hochparterre vom Strassenraum erachten wir als sinnvoll und schafft eine natürliche Schwelle vom öffentlichen zum privaten Raum.	Wird zur Kenntnis genommen.	A

### 3.3 Aussenräume

11	SP	Attraktive Aussenräume im städtischen Gesamtbild zeichnen sich als potenzielle Begegnungsräume aus. Wir fordern daher eine der öffentlich zugänglichen Fläche angemessene Anzahl beschatteter Sitzgelegenheiten für die Bevölkerung.	Solche Sitzgelegenheiten sind im öffentlichen Aussenraum vorgesehen und sind Gegenstand des Baubewilligungsverfahrens.	C
12	SP	Wir verweisen darauf, dass oftmals in der Planungsphase tendenziell viele Bäume zur Begrünung in Plänen eingetragen werden, welche anschliessend aus Kostengründen bei der Realisierung eingespart werden (vgl. das Phänomen des Verkaufsgrüns). Wir werden als Sozialdemokratische Partei darauf achten, dass die Aussenräume bei der Umsetzung der ÜOs tatsächlich mit einer angemessenen Anzahl Hochstämmen versehen wird. Vorhandene Hochstämmen sollen nach Möglichkeit erhalten bleiben.	Die im Überbauungsplan enthaltenen Baumstandorte stellen die ungefähre Anzahl und Lage der zu pflanzenden Bäume dar. Die exakten Baumstandorte werden im Baubewilligungsverfahren festgelegt. Dabei sind die städtebaulichen und freiraumplanerischen Leitlinien zu berücksichtigen. Im gesamten Perimeter stehen heute keine Hochstamm-Bäume.	C
13	SVP	Es sind unbedingt mehr Grünflächen vorzusehen, dies vor allem im Bereich der Gebäudebegrünung (Wände, Dächer). Weiter seien mehr Möglichkeiten für Begegnungen, Aufenthalt und Verweilen im Freien, etc., einzuplanen. Begründung: Gesundheitsaspekte und ästhetische Gründe sprechen dafür.	Das Vorhaben wird als 2000-Watt-Areal zertifiziert, womit in Bezug auf Energieeffizienz, erneuerbare Energien und Klimafreundlichkeit eine hohe Qualität sichergestellt wird. 2000-Watt-Areale stehen aber auch für nachhaltige Mobilität, ein attraktives Lebensumfeld und eine hohe Qualität der Gebäude. Konkret wird in der Aussenraumgestaltung bewusst	E



Eingabe	Kernaussage	Stellungnahme des Gemeinderats	Einstufung
	<p>Zudem wird so die Möglichkeit zum ungefährdeten Verweilen im öffentlichen Raum, die Verbesserung eines positiven Wohnumfeldes und die Bereitstellung von Begegnungsmöglichkeiten, etc., gewährleistet.</p>	<p>auf einen hohen Anteil grüne sowie unversiegelte Flächen geachtet. Die versiegelten Flächen beschränken sich auf das zur Erfüllung der zwingenden Funktionen (Erschliessung, Notzufahrt, Ver- und Entsorgung, Anlieferung etcetera.) erforderliche Minimum.          Im Erläuterungsbericht wird unter Ziffer 2.6 (neu) sowie unter Ziffer 4.6.2 die Absicht unterstrichen, das Hochbauvorhaben als 2000-Watt-Areal zertifizieren zu lassen. Zudem werden die wichtigsten Zielsetzungen eines 2000-Watt-Areals erläutert.</p>	B
14	<p>SP</p> <p>In für urbane Räume geeigneter Weise, sollen Massnahmen ergriffen werden, welche die Biodiversität fördern.</p>	<p>Die ökologische Vernetzung ist ein wichtiger Bestandteil der städtebaulichen und freiraumplanerischen Leitlinien. Basierend auf einer sorgfältigen Biodiversitätsanalyse wird ein mosaikartiger, ökologischer Flächenverbund angestrebt.</p>	C
15	<p>Grüne</p> <p>Wir freuen uns, dass in den ÜOs die Aussenräume sorgfältig sowie unter Berücksichtigung von klimatischen Bedingungen gestaltet sind und die Gestaltung nach ökologischen Kriterien festgehalten wird. Dies ist sehr gut gelungen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>	A
16	<p>Grüne</p> <p>Die Aussenflächen der Überbauungen (Quartiergärten) sollten aus unserer Sicht öffentlich zugänglich sein.</p>	<p>Die Quartiergärten sind für die Öffentlichkeit zugänglich und sollen zur Aufenthaltsqualität für alle beitragen.</p>	A
17	<p>Grüne</p> <p>Durch die Aufteilung der beiden Überbauungsordnungen ist unseres Erachtens die sorgfältige Gestaltung der Zugangsachse zum Bahnhof verloren gegangen. Der einstige Bahnhofplatz Nord wurde im Richtplan zum grosszügig angedeuteten Rückgrat des öffentlichen Raums mit Fokus Velo und Fussverkehr festgelegt. In den beiden ÜOs als Randerscheinung der Planungsgebiete verkommt der Zugang zum Bahnhof zum schmalen Schlauch zwischen den Häusern, insbesondere bei der Zufahrt ab der Hasenmattstrasse entlang der ÜO West. Ausserdem ist schade, dass wir diese beiden ÜOs ohne Kenntnis der Pläne der Gestaltung der Unterführung beurteilen müssen.</p>	<p>Der inhaltliche Abgleich der verschiedenen Projekte ist gewährleistet. Die Planung der Unterführung ist mittlerweile weit fortgeschritten und wird per Ende 2021 öffentlich aufgelegt. Falls sich aufgrund dieses Auflageverfahrens noch Anpassungen ergeben würden, werden diese anschliessend in die Überbauungsordnungen Nummern 50 und 51 eingebaut werden.</p>	C
18	<p>VCS</p> <p>Eine Kritik müssen wir aber zum Zugang zum Bahnhof anbringen. Durch die Aufteilung der Überbauungsordnungen ist eine sorgfältige Gestaltung der Zugangsachse zum Bahnhof verloren gegangen. Der Richtplan gibt dem einstigen Bahnhofplatz Nord die Bedeutung eines Rückgrates mit einem</p>		

Eingabe	Kernaussage	Stellungnahme des Gemeinderats	Einstufung
19	<p>Fokus auf den Langsamverkehr. In den vorliegenden Überbauungsordnungen verkommt nun dieses Rückgrat zu einem schmalen Schlauch zwischen Gebäuden, dies vor allem ab der Hasenmattstrasse entlang der ÜO Nr.50.</p> <p>Die Überbauungsvorschriften sind so zu präzisieren und zu ergänzen, dass die Aussenraumgestaltung zusammen mit den Hauptgebäuden fertiggestellt wird, nicht erst «unmittelbar im Anschluss» und die Bäume dauerhaft gepflegt, unterhalten und allenfalls ersetzt werden müssen.</p>	<p>Die Umgebungsarbeiten werden bei jedem Bauvorhaben als letztes ausgeführt. Eine Vorschrift, die eine Gleichzeitigkeit verlangt, wäre daher nicht umsetzbar.</p> <p>Artikel 13 Absatz 3 Überbauungsvorschriften wird wie folgt ergänzt: <i>«Basierend auf den städtebaulichen und freiraumplanerischen Leitlinien ist eine angemessene Baumbepflanzung vorzusehen. Die Baumstandorte werden im Baubewilligungsverfahren festgelegt. Die Bäume sind unmittelbar im Anschluss an die Fertigstellung der Hauptgebäude zu pflanzen sowie dauerhaft zu pflegen und zu unterhalten.»</i></p>	E  B

### 3.4 Verkaufsnutzung / Büronutzung

20	<p>In der ÜO Nr. 50 und 51 sind je insgesamt 600 m<sup>2</sup> Geschossfläche dem Verkauf dienende Fläche zulässig, pro Verkaufsgeschäft maximal 300 m<sup>2</sup>, total also 1'200 m<sup>2</sup>. Wir begrüßen ein vielfältiges Bahnhofsviertel, stellen uns jedoch die Frage, inwieweit diese attraktiven Lagen in Konkurrenz zur Kernzone stehen und dort zu vermehrten Leerständen führen.</p> <p>Die ausschliessliche Publikumsnutzung im Erdgeschoss (Stufe 1) ist anzustreben aber nicht zwingend; zwingende Publikumsnutzung oder Büronutzung (Stufe 2) ist ausreichend.</p>	<p>Die Einschätzung betreffend Konkurrenzierung der Innenstadt und potenziellen Leerständen wird geteilt. Deshalb entspricht die maximal zulässige Verkaufsfläche exakt dem kommunalen Baureglement für Güter des täglichen Bedarfs ausserhalb der Kernzone. Es sind keine Erdgeschossflächen ausgeschieden, in denen ausschliesslich Publikumsnutzung zulässig sind. Alternativ können auch Nutzungen angeordnet werden, «die einen funktionalen und/oder optischen Bezug zum Aussenraum aufweisen» (Artikel 5 Absatz 4 Überbauungsvorschriften). Somit sind beispielsweise auch Büronutzungen mit von aussen einsehbaren Arbeitsplätzen zulässig. Zentral ist, dass die Erdgeschosse entlang der wichtigen öffentlichen Aussenräume (im Bereich von Arkaden oder Auskragungen) transparent in Erscheinung treten.</p>	E
21	<p>Die Überbauungsordnung sollte eine Umnutzung der Ladenflächen in Büroflächen bei einem Leerstand zulassen. Die Architektursprache lässt eine entsprechende Nutzung zu.</p>	<p>Diese Einschätzung wird geteilt. Gerade im Bereich von Arkaden sind Büronutzungen durchaus denkbar und umsetzbar.</p>	A

Eingabe	Kernaussage	Stellungnahme des Gemeinderats	Einstufung
---------	-------------	--------------------------------	------------

### 3.5 Preisgünstiger Wohnraum

22	SP	Wir fordern, dass ein Anteil von 30% der neugebauten Wohnungen ins preisgünstige Segment fallen. Ohne eine Quote fürchten wir eine zunehmende Gentrifizierung in Langenthal, wie sie sich bereits heute in gewissen Teilen der Stadt und in den grösseren Städten zeigt. Zudem ist das vorhandene Bauland begrenzt aufgrund des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes, weshalb infolge seiner Knappheit mit einem Anstieg der Bodenpreise zu rechnen ist.	Der Stadtrat hat eine Motion von Paul Bayard, SP, mit ähnlicher Zielsetzung am 4. Februar 2019 als nicht erheblich erklärt. Auch der Gemeinderat erachtet die erstmalige Einführung einer Quote für preisgünstiges unmittelbar am Bahnhof als nicht sinnvoll. In der Stadt und exemplarisch auch im angrenzenden Hardquartier besteht heute bereits ein vergleichsweise hoher Anteil an preisgünstigen Wohnungen.	E
----	----	--	---	---

### 3.6 Energie und Nachhaltigkeit

#### 2000-Watt-Areal

23	Grüne	Die strengen Vorschriften zur Energie und der Erläuterungsbericht, welcher erwähnt, dass die Stadt sowie die Investorin ein 2000-Watt-Areal anstreben, sind sehr zu begrüssen. Mit der Zertifizierung zum 2000-Watt Areal werden nicht nur Kriterien zu Energieeffizienz und Energieversorgung mit erneuerbarer Energie berücksichtigt, sondern auch Kriterien im Bereich Mobilität und graue Energie der Baustoffe aufgenommen. Eine solche Zertifizierung ist sehr zu begrüssen, denn sie entspricht den höchsten heute verfügbaren Standards und zertifiziert die Areale in Entwicklung und in Betrieb. Dies ist der Energiestadt Langenthal würdig.	Wird zur Kenntnis genommen und in der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.  Im Erläuterungsbericht wird unter Ziffer 2.6 (neu) sowie unter Ziffer 4.6.2 die Absicht unterstrichen, das Hochbauvorhaben als 2000-Watt-Areal zertifizieren zu lassen. Zudem werden die wichtigsten Zielsetzungen eines 2000-Watt-Areals erläutert.	A  B
24	SVP	Die vorgesehene, 2000-Watt-Zertifizierung wird als zeitgemäss begrüsst, unterstützt und zur Umsetzung empfohlen.	Wird zur Kenntnis genommen und in der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.	A
25	VCS	Als Verkehrsverband äussern wir, die VCS Regionalgruppe Oberaargau-Emmental, uns hauptsächlich zu den Punkten, die den Verkehr betreffen. Dennoch möchten wir hier festhalten, dass wir die strengen Vorschriften zur Energie und das Bekenntnis der Stadt und der Investoren zur Realisierung eines 2000-Watt-Areals sehr begrüssen. Mit der Zertifizierung zum 2000-Watt-Areal werden nicht nur Kriterien zu Energieeffizienz und Energieversorgung mit erneuerbarer Energie berücksichtigt, sondern auch Kriterien im Bereich Mobilität und graue Energie der Baustoffe aufgenommen. Eine solche Zertifizierung ist aus unserer Sicht angebracht und sehr positiv zu bewerten.	Wird zur Kenntnis genommen und in der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.  Im Erläuterungsbericht wird unter Ziffer 2.6 (neu) sowie unter Ziffer 4.6.2 die Absicht unterstrichen, das Hochbauvorhaben als 2000-Watt-Areal zertifizieren zu lassen. Zudem werden die wichtigsten Zielsetzungen eines 2000-Watt-Areals erläutert.	A  B



Eingabe	Kernaussage	Stellungnahme des Gemeinderats	Einstufung
30	den ganzen Sommer klappt das gut, bringt in einem schönen Herbst auch noch viel, und vielleicht an schönen Wintertagen ebenfalls.	wird. Konkret wird beim vorliegenden Projekt das Ziel verfolgt, eine hohe Energieeffizienz zu erreichen und die Gebäude mit erneuerbarer Energie zu heizen. Der Energieträger ist noch nicht definitiv bestimmt, im Rahmen der Projektierung gilt es die konkrete Wärme- und Kälteerzeugung zu bestimmen. Eine Nutzung von Solarenergie wird in diesem Zusammenhang ebenfalls geprüft.	
	Man sieht, wie schwierig es ist, die ganze Energie aus erneuerbaren Quellen zu ziehen. Man merkt, wie begehrt eine Fernwärme mit Holz wäre. Die Stadt Langenthal soll doch bitte diesem Bedürfnis entgegenkommen, auch in anderen Quartieren.	Dieses Anliegen wird im Rahmen der laufenden Erarbeitung des kommunalen Energierichtplans aufgenommen.	D
31	Dass die eigene Holzheizung abgelehnt wird, eine Stadt-Holzheizung aber dringend erwünscht wird, ist irgendwo unverständlich oder paradox. Es gibt ein riesiges Bauvolumen, das muss doch zu machen sein mit eigener Holzheizung?	Das Vorhaben wird als 2000-Watt-Areal zertifiziert, womit in Bezug auf Energieeffizienz, erneuerbare Energien und Klimafreundlichkeit eine hohe Qualität sichergestellt und der verantwortungsbewusste Umgang mit Ressourcen gefördert wird. Konkret wird beim vorliegenden Projekt das Ziel verfolgt, eine hohe Energieeffizienz zu erreichen und die Gebäude mit erneuerbarer Energie zu heizen. Der Energieträger ist noch nicht definitiv bestimmt, im Rahmen der Projektierung gilt es die konkrete Wärme- und Kälteerzeugung zu bestimmen. Ein Anschluss an ein Fernwärmenetz bzw. eine Holzheizung wird in diesem Zusammenhang ebenfalls geprüft.	E
32	Die Immobilien AG verfügt auf der Parzelle 432 über eine bestehende Konzession zur Nutzung des Grundwassers. Ebenfalls nutzt sie für ihr Gebäude Güterstrasse 20 auf der Parzelle 703 das Grundwasser für Heiz- und Kühlzwecke. Aktuell wird die Konzession auf Parzelle 432 nicht aktiv genutzt, jedoch im Blick auf ein späteres Bauprojekt aufrecht erhalten (bestehende Vereinbarung mit dem Kanton Bern). Sollte im Gebiet der UeO 50 und 51 ebenfalls eine Grundwassernutzung geplant werden, ist diesem Umstand Rechnung zu tragen, da die Parzellen 432 und 703 entlang der Fliessrichtung des Grundwassers vor den Parzellen der UeO 50+51 liegen. Entsprechend muss eine zukünftige Nutzung des Grundwasserstroms auf Parzelle 432 (Entzug Energie aus dem Grundwasser) in die Berechnungen des für die ÜO 50 und 51 verfügbaren Grundwassers einbezogen werden.	Wird zur Kenntnis genommen und in der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.	A

Eingabe	Kernaussage	Stellungnahme des Gemeinderats	Einstufung	
<b>Nutzung der Dächer</b>				
33	FDP	Die Dächer sind in erster Priorität für die Nutzung von Solaranlagen auszuliegen.	Das Vorhaben wird als 2000-Watt-Areal zertifiziert, womit in Bezug auf Energieeffizienz, erneuerbare Energien und Klimafreundlichkeit eine hohe Qualität sichergestellt und der verantwortungsbewusste Umgang mit Ressourcen gefördert wird. Es wird aber auch das Ziel verfolgt, Menschen zusammen zu bringen sowie sie und ihre Bedürfnisse aktiv mit einzubeziehen. Konkret wird beim vorliegenden Projekt das Ziel verfolgt, eine hohe Energieeffizienz zu erreichen und die Gebäude mit Wärme aus erneuerbaren Energieträgern zu heizen. Dazu soll unter anderem eine Photovoltaikanlage auf den Dachflächen dienen. Gleichzeitig werden in einem 2000-Watt-Areal aber auch eine hohe Aufenthaltsqualität im Aussenraum sowie vielfältige Angebote für die Bewohnenden gefordert. Dachgärten tragen massgeblich zur Lebensqualität für die Bewohnenden bei. Es gilt somit eine ausgewogene Balance zu finden, um die unterschiedlichen Anforderungen und Bedürfnissen zu berücksichtigen.	E
34	JLP	Die Dachflächen sollten primär der Energiegewinnung durch Photovoltaik und nicht nochmals als zusätzliche Aussenräume für die BewohnerInnen dienen.		
35	Grüne	Die Belegung von Dachfläche mit Solaranlagen ist kein Ausschlusskriterium für Begrünung oder Begehung. Es gibt bereits gute Beispiele von mit Solaranlagen beschatteten, begehbaren Dachflächen oder begrünten Dachflächen mit Solaranlagen.	Eine Begrünung wird nicht vorausgesetzt, es steht der Bauherrschaft frei, eine Begrünung vorzunehmen.	E

**Graue Energie**

36	SP	Wir fordern, dass die Auswirkungen des beschlossenen Klimaartikels nach Möglichkeit in den ÜOs mitberücksichtigt werden. In diesem Sinne schlagen wir vor, dass die Empfehlungen der Schweizer Gesellschaft für nachhaltige Immobilienwirtschaft zur Verwendung von recyceltem Baumaterial (z.B. Beton) Anwendung finden.	Das Projekt «Langenthal Mitte» wird nach dem Kriterienkatalog «2000-Watt-Areal» entwickelt und zertifiziert. Dabei geht es um den nachhaltigen Umgang mit Ressourcen beim Bau, Betrieb, der Erneuerung sowie bei der durch den Betrieb verursachten Mobilität. Alle diese Themen müssen gesamthaft nachgewiesen werden. Das Zertifikat baut auf dem Energiestadt-Label und dem SIA-Effizienzpfad «Energie für	E
37	Grüne	Besonders wichtig ist uns auch der Aspekt der Baumaterialien. Es sollen – wo möglich – nachhaltige, wiederverwertete Baumaterialien mit wenig negativen Klimawirkungen verwendet werden.		

Eingabe		Kernaussage	Stellungnahme des Gemeinderats	Einstufung
38	P-2	An der Orientierungsversammlung wurde mein Votum, die Betonelemente in Zukunft grösstenteils wiederzuverwenden, falsch interpretiert. Natürlich habe ich nicht gemeint, der Beton solle mühsam abgerissen, dann zerkleinert werden, um dann als Recycling-Beton mit neuem Zement wieder gegossen zu werden. Es gibt nur eine sinnvolle Idee: Die Träger werden als ganze Träger wiederverwendet, die Fassadenplatten als Fassadenplatten, die Treppen kommen beim Abbruch als Treppen auf den Lastwagen, usw. - Ob und wie die Stadt so etwas fördern kann, und ob das mit der Bauordnung zu tun haben soll, entzieht sich meiner Kenntnis.	Gebäude» auf und fordert quantitative und qualitative Kriterien ein. Bei den quantitativen Kriterien werden Treibhausgasemissionen bilanziert. Hier fliessen die Treibhausgasemissionen für – die Erstellung (Herstellung von Baumaterialien und Gebäudetechnikkomponenten, Erhalt, Erneuerung und Entsorgung des Gebäudes), – den Betrieb (gelieferte Energie, rückgelieferte Energie, Eigenproduktion), die standortabhängige Alltagsmobilität (Betrieb, graue Energie der Fahrzeuge, graue Energie der Infrastruktur) ein. Somit ist eine Verwendung von nachhaltigen, wiederverwerteten Baumaterialien in diesem Zertifikat enthalten.	

### 3.7 Verkehr und Mobilität

#### Massnahmen auf dem umliegenden Strassennetz

39	SP	Gerade wegen dem hohen Wohnungsanteil, welcher auf dem Perimeter Langenthal Mitte entstehen soll, wird die Hasenmattstrasse zu einer Detailschliessungsstrasse innerhalb einer Quartiersiedlung. Mit der nahen Schulanlage und dem Pfadiheim sollten die Quartiere generell eher vor hohem Verkehrsaufkommen durch motorisierten Individualverkehr bewahrt werden. Ausserdem wird dadurch die Nutzung des ÖV-Angebots oder die Teilnahme am individuellen Langsamverkehr attraktiver. Wir fordern daher, dass zumindest im Strassenabschnitt zwischen Aarwangenstrasse und Kreuzung zum Schwingfestweg eine Tempo-30-Zone eingeführt wird inkl. sinnvoller baulicher Massnahmen, um die Durchsetzung des Tempo-30-Regimes zu gewährleisten. Darüber hinaus ist das Park & Ride zu nah an den Hauptverkehrsstrassen, um ein Tempo-50-Regime zu plausibilisieren.	Zur Hasenmattstrasse wird aktuell (ausserhalb der ÜO) ein separates Projekt erarbeitet. Dabei wird auch das Temporegime zu klären sein. Das entsprechende Projekt wird – über den regulären Kreditprozess – einem politischen Meinungsbildungsprozess unterliegen. Die Hasenmattstrasse ist aber eine wichtige Querverbindung im Verkehrslenkungs-konzept der Stadt. Auf eine flüssige und möglichst hindernisfreie Verkehrsführung kann auch in Zukunft nicht verzichtet werden. Die Schulanlagen oder das Pfadiheim sind für den Langsamverkehr auch über die verkehrsberuhigte Bäreggstrasse erreichbar.	D
40	F-1	Für die Kühlhausstrasse wird durch die neu zu erstellenden Bauten der UeO 50+51 ein erhebliches Mass an Mehrverkehr (motorisiert wie auch Langsamverkehr) entstehen. Ferner verfügt die Strasse mit ihrer Breite von 6 Metern beidseitig über kein Trottoir. Im Erläuterungsbericht zur UeO 50+51 wird in den Bereichen der Erschliessung (Kapitel 4.5.1) sowie des Verkehrskonzepts (Kapitel 6.4.2 sowie 6.4.3) vor allem auf die Belastung der Kühlhausstrasse durch die zu erstellenden Neubauten sowie eine	Entlang der Kühlhausstrasse wird ein durchgehender, unmittelbar an den Fassaden liegender Fussgängerbereich geschaffen. Die Anbindung an das übergeordnete Strassennetz wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens im Detail aufzuzeigen sein, damit wird der Forderung entsprochen.	C

Eingabe	Kernaussage	Stellungnahme des Gemeinderats	Einstufung
	eventuell zu erstellende oberirdische P&R-Anlage abgestellt; ein Einbezug der bestehenden Belastung durch An- und Ablieferung zur Parzelle 703 (teilweise mit Schwerlastverkehr) ist nicht ersichtlich. Es muss – auch im Blick auf die im Bericht erwähnte Anpassung des Knotens Hasenmattstrasse / Kühlhausstrasse (Kapitel 6.4.3) – darauf geachtet werden, dass dieser sowohl für die erforderlichen Kapazitäten wie auch für die Dimensionen des Schwerlastverkehrs tauglich sein muss (Zufahrt Hasenmattstrasse zur Kühlhausstrasse sowie Ausfahrt Kühlhausstrasse in Hasenmattstrasse).		
41	SVP Die Querung der Hasenmattstrasse ist zwingend ins Gesamtkonzept der beiden ÜO's zu integrieren. Nach den Mitwirkungsunterlagen wirkt die Hasenmattstrasse wie ein Riegel für den Langsamverkehr nach der Bäregg. Erforderlich ist eine Unter- oder Überführung.	Zur Hasenmattstrasse wird aktuell (ausserhalb der Überbauungsordnung) ein separates Projekt erarbeitet. Die Überbauungsordnung an sich führt nicht zu einem spürbar erhöhten Querungsaufkommen, dieses ist im Wesentlichen beeinflusst durch die bestehenden Nutzungen nördlich der Hasenmattstrasse und die Verbindung zum Bahnhof. Hierzu werden sich mit der Überbauungsordnung nicht die Anzahl der Querungen sondern gegebenenfalls die Lage der Querungspunkte verändern. Im Rahmen des Projekts Hasenmattstrasse wird diesen geänderten Querungspunkten Rechnung zu tragen. Dabei wird auch das Temporegime zu klären sein. Das entsprechende Projekt wird – über den regulären Kreditprozess – einem politischen Meinungsbildungsprozess unterliegen.	D
42	P-1 Der im ESP klar definierte Einbezug des Hochwasserstollens als Verbindung Bäregg – Bahnhof ist in der Überbauungsordnung aus meiner Sicht zu wenig resp. gar nicht umgesetzt. Die Über-/Unterquerung der Hasenmattstrasse für die Fussgänger ist nicht geregelt obwohl dies aus meiner Sicht bereits in der ersten Phase ein zwingendes Element darstellen sollte. Alternativ müsste analog der Weststrasse eine Tempo 30-Zone in Betracht gezogen werden, um den Bedürfnissen des Langsamverkehrs gerecht zu werden. Schliesslich suchen wir mit der neuen, offenen Bahnhofgestaltung im Norden ja genau den Langsamverkehr und sollten diesen auch entsprechend schützen.		

**Massnahmen für den Langsamverkehr**

43	SVP Dem Velo- und Fussverkehr ist genügend Platz einzuräumen. Von der Lage her sind die Baukörper optimal an den öV angebunden, was klar auch für genügend Velo- und Fussgängerinfrastrukturen spricht.	Wird zur Kenntnis genommen.	A
44	Grüne Wir sind mit der MIV-freien Gestaltung des Zugangs Nord zum Bahnhof und der Erschliessung über die Kühlhausstrasse einverstanden.	Wird zur Kenntnis genommen.	A
45	VCS Die MIV-freie Gestaltung des Bahnhofzugangs Nord und die Erschliessung über die Kühlhausstrasse ist aus unserer Sicht zweckmässig und zu begrüssen.	Wird zur Kenntnis genommen.	A



Eingabe		Kernaussage	Stellungnahme des Gemeinderats	Einstufung
46	F-1	Im Dokument «Städtebauliche und freiraumplanerische Leitlinien) wird im Kapitel 5.1 / Verkehrserschliessung für die Kühlhausstrasse eine Kombination von MIV und Langsamverkehr (Hauptverbindung) angegeben. Wir stellen die Frage der Verträglichkeit zwischen MIV inkl. Schwerlastverkehr, welcher im Zuge der angrenzenden Parzelle 703 (Arbeitszone Aa) anfällt sowie der vorgesehenen Hauptverbindung für den Langsamverkehr. Welche Massnahmen werden getroffen, um den entsprechenden Sicherheitsaspekten Rechnung zu tragen (z.B. räumlich abgetrennter, parallel zur Kühlhausstrasse verlaufender Bereich für Personen im Grenzbereich der UeO 50, ohne aber die Fahrbahnbreite der Kühlhausstrasse einzuschränken)? Aktuell ist der Abstand der Gebäude von der Kühlhausstrasse mit lediglich 4.0 Metern angegeben, welcher jedoch massgeblich durch entlang der Gebäude verlaufende Bereiche für Autoabstell- sowie Fahrradabstellplätze beansprucht wird. Daher stellen wir in Frage, ob ein genügend breiter Bereich als öffentlicher Raum für das Leiten der Personenströme zur Verfügung steht.	Entlang der Kühlhausstrasse wird innerhalb der Überbauungsordnung «West» ein durchgehender, unmittelbar an den Fassaden liegender Fussgängerbereich geschaffen. Die Fahrbahn der Kühlhausstrasse ist nicht Gegenstand der Überbauungsordnung. Die Führung des Veloverkehrs sowie die Lösung der Knoten wird im Betriebs- und Gestaltungskonzepts (im Rahmen der Umsetzung der Verkehrsmassnahmen zum Agglomerationsprogramm Langenthal 3. Generation) zu definieren sein. Bei diesem wird die Grundeigentümerschaft der benachbarten Parzelle Nummer 703 einbezogen.	E  D
47	P-1	Gerade in der aktuellen Situation mit den vielen Baustellen und enormem Verkehrsaufkommen entlang der Aarwangenstrasse zeigt sich, dass für zukünftige Projekte die sichere Strassenüberquerung von Fussgängern und Velofahrern zwingend sichergestellt werden muss.	Diese Einschätzung wird geteilt.  Zur Hasenmattstrasse wird aktuell (ausserhalb der Überbauungsordnung) ein separates Projekt erarbeitet.	A  D

### Barrierefreier Bahnhofzugang Nord

48	SP	Der barrierefreie Zugang zur neuen SBB-Unterführung ist zu gewährleisten. Ab Januar 2024 müssen alle Bahnhöfe barrierefrei sein, da die Nachrüstungsfrist von 20 Jahren gemäss den Bestimmungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) abläuft. Von einem barrierefreien Bahnhofszugang profitieren nicht nur Menschen mit einer Behinderung, sondern insbesondere auch eine immer älter werdende Durchschnittsbevölkerung oder Familien mit Kinderwagen. Im Moment ist der Bahnhof von Norden her nicht barrierefrei und auch wenn der Bahnhofsumbau Teil einer separaten Überbauungsordnung ist, so ist dennoch auch im Rahmen dieser beiden Überbauungsordnungen auf eine angemessene planerische Berücksichtigung zu achten.	Der inhaltliche Abgleich der Projekte ist gewährleistet. Die Planung der Unterführung ist mittlerweile weit fortgeschritten und wird per Ende 2021 öffentlich aufgelegt. Falls sich aufgrund dieses Auflageverfahrens noch Anpassungen ergeben würden, könnten diese anschliessend noch in die Überbauungsordnungen Nummern 50 und 51 eingebaut werden.	D
49	SP	Abseits unserer Forderung zur Barrierefreiheit stellt sich die Frage eines geeigneten Zugangs zur Bahnhofsunterführung. Gemäss Überbauungsplan	Der Zugang wird über eine Auskragung im Süden des Baubereichs A2 sichergestellt. Die Verbindung im Bereich der Aus-	E

Eingabe	Kernaussage	Stellungnahme des Gemeinderats	Einstufung
	soll dieser im Perimeter "Langenthal Mitte West" direkt am Rand zum Perimeter "Langenthal Mitte Ost" entstehen. Im Überbauungsplan zum Perimeter "Langenthal Mitte Ost" wiederum ist zu sehen, dass die Baufelder A1 Ost und A2 Ost praktisch auf dieser Grenze liegen. Wie stellt der Gemeinderat sicher, dass Fussgänger:innen, welche vom Gaswerk-Quartier herkommen via Karbidweg und Brücklein, aufs Areal gelangen, nicht schlechter gestellt werden hinsichtlich des Zuganges zur Unterführung?	Kragung führt direkt zur in die Personenunterführung führenden Treppe. Neben der Treppe ist im Projekt für die Neugestaltung des Bahnhofzugangs eine Personenliftanlage vorgesehen.	

### Beschränkung der Autoabstellplätze zu den Wohnungen

50	SP	Im Bereich der ÜOs ist die Kennziffer von maximal 0.7 Motorfahrzeug-Abstellplätze pro Wohnung auf 0.5 Abstellplätze pro Wohnung zu reduzieren. Sämtliche Motorfahrzeug-Abstellplätze sind unterirdisch anzusiedeln. Bei 300 geplanten Wohneinheiten wären dies immer noch rund 150 Parkplätze	E
51	Grüne	Wir finden die Beschränkung der Parkplatzzahl an dieser Lage richtig und sinnvoll, diese Beschränkung ist zusammen mit dem Betriebskonzept Mobilität eine Voraussetzung für das Label 2000-Watt-Areal. Die Mobilitätsstrategie zeigt zudem wichtige Aspekte zu Elektro-Mobilität und Cargo-Bikes usw auf. Wie bereits mehrfach eingebracht (u.a. bei der Mitwirkung zum Richtplan ESP Bahnhof Langenthal 2018 und anlässlich der Informationsveranstaltung vom 18. Oktober 2021) erwarten wir eine Absenkung der Anzahl Parkplätze pro Wohneinheit von 0.7 auf 0.5 oder weniger, damit die Überbauung auch mit dem Label «autoarm» Leuchtturmfunktion in Langenthal erreichen kann.	
52	VCS	Eine immer wieder vorgebrachte Forderung des VCS ist die Reduktion der Parkplatzzahl pro Wohneinheit bei grossen Wohnüberbauungen auf einen Wert von 0,5 oder weniger, damit die Überbauung als autoarm (0,2-0,5) oder autofrei (0-0,2) ausgestaltet werden kann. An einer zentralen Lage wie dieser mit ausgezeichneter Anbindung an den ÖV ist dies aus unserer Sicht zwingend. Eine Beschränkung der Parkplatzzahl in dieser Grösse mit einem Mobilitätskonzept ist auch Voraussetzung für das Label «2000-Watt-Areal», das als Zielvorgabe gelten muss. Diese Beschränkung könnte auch die Überbauung zu einem Leuchtturmprojekt für ganz Langenthal machen.	
53	P-2	Bitte mehr Gewicht auf «Autofrei» - es ist ein fantastischer Standort, direkt am Bahnhof!	

Eingabe		Kernaussage	Stellungnahme des Gemeinderats	Einstufung
54	FDP	Das gesamte zusätzliche Verkehrsaufkommen ist nicht nur beim Knoten Kühlhausstrasse / Hasenmattstrasse, sondern auch bei den Knoten Hasenmattstrasse / Aarwangenstrasse und Hasenmattstrasse / Bützbergstrasse und allenfalls weiteren aufzuzeigen und wenn nötig die Wohnungsparkplätze oder die Anzahl Wohnungen zu reduzieren.	Die Kapazität der beiden Knotenpunkte wurde nicht abgeklärt, da eine solche Abklärung auf Stufe Überbauungsordnung nicht nötig ist.	E
55	JLP	Wir begrüßen 0.7 Parkplätze pro Wohnung, sind aber der Meinung, dass dieser Faktor am Standort Langenthal geprüft werden sollte. Der Oberaargau ist trotz allem noch ländlich geprägt und entsprechend spielt das Auto immer noch eine zentrale Rolle im Strassenverkehr.	Bislang enthielten kommunale Bestimmungen keine eigenen Vorgaben hinsichtlich der Parkplatzanzahl. Für Überbauungsordnungen und Baugesuche galten die Bestimmungen des kantonalen Baurechts. Der Gemeinderat empfindet das Projekt am Bahnhof als prädestiniert und sehr geeignet, um überhaupt erstmalig eine Beschränkung einzufordern. Um die Marktfähigkeit der Wohnungen sicher zu stellen, erscheint die Ziffer von 0.7 Abstellplätzen pro Wohnung richtig. Die Erfahrungen der Entwicklerin in anderen Kleinstädten wie Aarau (Torfeld Süd) und Kriens (Mattenhof) zeigen, dass die Ziffer von 0.7 Autoabstellplätzen pro Wohnung an diesem Standort ein Optimum darstellt. Eine höhere Anzahl Abstellplätze pro Wohnung würde einerseits die Anschlüsse an das übergeordnete Strassennetz zu stark belasten, andererseits die Erstellungskosten der Überbauung unnötig erhöhen.	E
56	SVP	Das Parkplatzangebot mit 0.7 Parkplätzen pro Wohnung stellt ein Minimum und eine Untergrenze dar, die auf keinen Fall unterschritten werden darf. Begründung: Wenn das Parkplatzangebot weiter gekürzt wird, könnte es schwierig werden, die Wohneinheiten zu veräussern. Auch E-Fahrzeuge brauchen Parkplätze. Das Angebot muss marktgerecht sein.		

### Öffentliche Autoabstellplätze (P+R)

57	Grüne	Bei der Anordnung der P+R-Plätze muss unbedingt die unterirdische Variante im Bereich der ÜO West gewählt werden, um die Grünfläche (Quartiergarten) in der ÜO Ost zu erhalten (vgl. Erläuterungsbericht S. 31)	Die Stadt hat sich im Rahmen des Entwicklungsprozesses vertraglich gegenüber der SBB verpflichtet, ein P+R Angebot aufrecht zu erhalten – mindestens im heutigen Umfang. Für eine unterirdische Lösung sind Kreditbeschlüsse seitens der zuständigen Organe nötig. Der Stadtrat und die Stimmbevölkerung werden sich dazu äussern können. Deshalb können diese zum heutigen Zeitpunkt in der Überbauungsordnung Nummer 51 (Bereich Ost) nur als Variante vorgesehen werden. Die oberirdische Variante ist als «Rückfallebene» vorgesehen bis zu einem allfälligen Entscheid für eine unterirdische Lösung.	E
58	SVP	Alle Parkplätze müssen zwingend unterirdisch realisiert werden. Begründung: Verbesserung des Quartierbildes und der Lebensqualität im Quartier, höhere Verkehrssicherheit, geringere Umweltbelastung.		
59	JLP	Beim P&R befürworten wir die Erstellung der Variante 1 in Form einer ESH. Der Mehrwert für das Quartier durch einen Stadtgarten ist höher zu gewichten als eine oberirdische Parkieranlage.		
60	VCS	Für die Anordnung der P+R-Parkplätze muss unbedingt die unterirdische Variante im Bereich West zum Zug kommen. Nur so kann laut Erläuterungsbericht die Grünfläche in der Überbauungsordnung Ost erhalten werden.		

Eingabe		Kernaussage	Stellungnahme des Gemeinderats	Einstufung
61	FDP	Dauernd, d.h. vor, während und nach der Realisierung der Überbauung sind 100 Pendlerparkplätze zur Verfügung zu stellen.	Die heutige Anzahl beträgt rund 80 Parkplätze, welche bei der oberirdischen Variante ersetzt würden. Im Falle einer unterirdischen Lösung wäre ein leichter Ausbau bis maximal 120 Parkplätzen möglich, unter anderem für eine Kompensation von wegfallenden Parkplätzen im Süden des Bahnhofs (Realisierung Bahnhofplatz Süd). Für die Bauzeit wird nach einer adäquaten Ersatzlösung gesucht.	C
62	SVP	P+R sollte unbedingt mindestens 100 Parkplätze umfassen. Begründung: Das Bedürfnis ist bekanntermassen vorhanden und dient der vermehrten Nutzung des ÖV's für Pendler.		
63	FDP	Den möglichen Mehrkosten zu Lasten der Stadt für allfällige unterirdische Pendlerparkplätze sind die zusätzliche Ausnutzung durch Hochbauten und die attraktivere Gestaltung und Nutzung des Aussenraumes in Abzug zu bringen.	Die P+R-Anlage ist öffentlich und hat keinen Zusammenhang mit dem Hochbauvorhaben, das eigene (private) Parkplätze nachzuweisen hat.	E
64	FDP	Es ist aufzuzeigen, wo die «Kiss and Ride»-Zone auf dem nordseitigen Bahnhofplatz realisiert wird.	Die Standorte werden im Rahmen der zur Zeit laufenden Projektierung des Infrastrukturprojektes am Bahnhof festgelegt.	D

### Carsharing

65	SP	Im Zusammenhang mit der Forderung, die maximal zulässigen Motorfahrzeug-Abstellplätze pro Wohnung zu senken, fordern wir, dass der Gemeinderat sich für die Möglichkeit einsetzt, zusätzliche Carsharing-Angebote auf diesem Planungssperimeter anzusiedeln.	Dies ist bereits in der vorliegenden Mobilitätsstrategie so vorgesehen. Die Umsetzung wird dann im Mobilitätskonzept zu den jeweiligen Baugesuchen darzustellen sein.	D
----	----	--	---	---

### Öffentliche Veloabstellplätze

66	Grüne	Wir forderten bei der Mitwirkung zum Richtplan ESP Bahnhof Langenthal 2018, dass bei der Veloparkierung darauf zu achten sei, dass die Standorte möglichst nahe am Zugang zu den Gleisen gewählt werden und dass oberirdische Veloparkplätze in genügender Zahl vorhanden sind. Natürlich sind auch entsprechende e-Bike-Ladestationen vorzusehen (z.B. in den Velostationen). Die ÜOs sehen die Bereiche der B+R Parkplätze in unmittelbarer Nähe des Zugangs, was wir sehr begrüßen. In den Situationsplänen sind verschiedene Varianten aufgezeigt, welche aber die B&R-Plätze weiter weg vom Zugang setzen, was wir als kritisch ansehen	Die Nähe zu den Gleisen wird erfüllt.	A
			Im Rahmen des Infrastrukturprojekts werden auch e-Bike-Ladestationen (in den Velostationen) vorgesehen.	D
			Im „Kapazitätsnachweis Erschliessung» wurden zwei Varianten (oberirdisch und unterirdisch) nachgewiesen. Die B&R-Plätze wurden in beiden Varianten so nahe wie möglich am Ausgang Nord angeordnet.	D

Eingabe	Kernaussage	Stellungnahme des Gemeinderats	Einstufung
67	<p>VCS</p> <p>Die Überbauungsordnungen sehen Standorte für die Veloparkierung in unmittelbarer Nähe zu dem Zugang zu den Geleisen vor, was wir sehr begrüßen.            Varianten welche die B&amp;R-Plätze weiter weg vorsehen, sehen wir kritisch.</p> <p>Als wichtig erachten wir die Installation einer genügenden Anzahl von e-Bike-Ladestationen.</p>	<p>Die Nähe zu den Gleisen wird erfüllt.</p> <p>Im „Kapazitätsnachweis Erschliessung» wurden zwei Varianten (oberirdisch und unterirdisch) nachgewiesen. Die B&amp;R-Plätze wurden in beiden Varianten so nahe wie möglich am Aufgang Nord angeordnet.            Im Rahmen des Infrastrukturprojekts werden auch e-Bike-Ladestationen (in den Velostationen) vorgesehen.</p>	<p>A</p> <p>D</p> <p>D</p>

### 3.8 Lärmschutz

68	<p>SP</p> <p>Wir erwarten, dass dem Lärmschutz entlang der Eisenbahnlinie noch verstärkt Rechnung getragen wird. So sind nicht nur die Innenräume, sondern auch die Aussenräume (z.B. Spiel- und Aufenthaltsflächen) mittels baulicher Massnahmen vor Lärm nach Möglichkeit zu schützen.</p>	<p>Aufgrund der Setzung der Baukörper und der Lage der Spielfläche in den Innenhöfen sind die Spielflächen sehr effektiv vor Lärmimmissionen geschützt. Weitere Massnahmen sind nicht vorgesehen.</p>	<p>E</p>
69	<p>F-1</p> <p>Die Gebäude der UeO West befinden sich neu in einem Bereich mit vorwiegender Wohnnutzung sowie Dienstleistung. Vor allem die Gebäude A1 und B1 verlaufen entlang der Kühlhausstrasse und befinden sich somit direkt gegenüber der Arbeitszone Aa. Welche Massnahmen werden an den Gebäudefronten entlang der Kühlhausstrasse getroffen, damit die möglichen Emissionen von der gegenüberliegenden Parzelle der Arbeitszone Aa (Lärm, Vibration, Staub etc. / Schichtbetrieb) absorbiert werden? Gemäss Erläuterungsbericht entsprechen die neuen Gebäude der Lärmempfindlichkeitsstufe ESIII, hingegen ist mit Lärmimmissionen von der gegenüberliegenden Parzelle Nr. 703 bis zu den Grenzwerten der ES IV zu rechnen.</p>	<p>Die Lärmempfindlichkeitsstufe wird aufgrund der Mischnutzung mit Wohnen und Gewerbe neu mit einer ES III statt der bisherigen ES IV (für Arbeitsnutzungen) gemäss Art. 43 LSV festgelegt. Auf diese Anforderungen wurde mit den gewählten Grundrisstypen reagiert.</p>	<p>D</p>

### 3.9 Entsorgung

70	<p>SP</p> <p>Es ist die Errichtung einer unterirdischen Sammelstelle für spezifische Abfälle wie z.B. Glas-, Aluminium- oder Papierabfälle zu prüfen. Sammelstellen müssen in der Planungsphase explizit berücksichtigt werden.</p>	<p>Nach Artikel 5 der Abfallverordnung vom 12. Dezember 2012 müssen bei der Erstellung neuer Gebäude nach Absatz 1 (Gebäude mit mehr als vier Wohnungen) im Bauprojekt Standorte für Container ausgeschieden werden. Artikel 23 (Überbauungsordnung Bereich Ost) respektive Artikel 24 (Überbauungsordnung Bereich West) der Überbauungsvor-</p>	
----	---	--	--

Eingabe	Kernaussage	Stellungnahme des Gemeinderats	Einstufung
		<p>schriften hält fest, dass Entsorgungsstellen für Abfall in genügender Anzahl an gut zugänglichen Standorten vorzusehen sind.</p> <p>Die derzeit vorgesehenen Standorte sind hinweisend in die Überbauungspläne aufgenommen.</p> <p>Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens wird definitiv festgelegt, wo Unterflurcontainer realisiert werden und in welchen Baubereichen die Entsorgungsräume in die Baukörper integriert werden.</p>	<p>B</p> <p>C</p>

### 3.10 Entwässerung

71	SP	<p>Wir fordern, dass genügend unversiegelte Fläche auf dem Areal vorhanden ist, um einen relevanten Anteil des Regenabwassers innerhalb des Planungssperimeters versickern zu lassen. Dies kann durch Grünflächen oder durch Verwendung von versickerungsfähigen Bodenbelägen geschehen.</p>	<p>Auf eine minimale versiegelte Fläche wurde bereits in der Aussenraumplanung geachtet. Die versiegelten Flächen beschränken sich auf das zur Erfüllung der zwingenden Funktionen (Erschliessung, Notzufahrt, Ver- und Entsorgung, Anlieferung etcetera) erforderliche Minimum.</p>	E
72	JLP	<p>Jedes Projekt auf dem Areal soll, wie es vom kantonalen Gesetz her verlangt wird, auf dem Areal das anfallende Regenwasser versickern lassen können. Prüfwert ist, ob das Ableiten des Meteorwassers ähnlich wie am Bahnhof Süd geregelt werden kann.</p>	<p>Die gesetzlichen Auflagen sind im Baubewilligungsverfahren einzuhalten. Die Konkretisierung des Versickerungskonzepts erfolgt im weiteren Projektverlauf.</p>	E

### 3.11 Zivilschutz / Schutzräume

73	ZRE	<p>Aufgrund der Unterdeckung von Schutzplätzen in der Stadt Langenthal können Baugesuche von Wohnbauten mit mehr als 38 Zimmern nicht von der Schutzraumbaupflicht befreit werden. Somit werden in den Liegenschaften der vorliegenden Überbauungsordnungen und künftiger Bauvorhaben für Wohnbauten mit mehr als 38 Zimmern zwingend Schutzplätze für die Bewohner derjenigen Liegenschaften erstellt werden müssen. Private Schutzplätze können nicht aus dem Ersatzbeitragsfonds finanziert werden.</p>	<p>Die erforderlichen Schutzplätze sind im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens durch die jeweilige Bauherrschaft nachzuweisen und zu erstellen. Die Grundeigentümerschaft hat zur Kenntnis genommen, dass eine Befreiung der Schutzraumpflicht nicht in Frage kommt, da es sich um ein privates Bauvorhaben mit mehr als 38 Zimmer handelt.</p> <p>Der Erläuterungsbericht wird mit den Ausführungen zur Schutzraumpflicht ergänzt (Ziffer 6.14 neu).</p>	<p>C</p> <p>B</p>
74	ZRE	<p>Der Stadt Langenthal werden nach Abschluss der PSK voraussichtlich rund 1'100 Schutzplätze fehlen. Art. 61, Abs. 3 BZG verpflichtet die Gemeinden mit zu wenig Schutzplätzen dafür zu sorgen, dass eine genügende Anzahl ausgerüsteter öffentlicher Schutzräume vorhanden ist.</p>	<p>Die Bauherrschaft nimmt die Schutzraumpflicht zur Kenntnis. Eine Anpassung der Vorschriften ist nicht erforderlich, da Einstellhallen als Schutzräume ausgebildet werden können.</p>	C

Eingabe	Kernaussage	Stellungnahme des Gemeinderats	Einstufung
75	<p>ZRE</p> <p>Aus diesem Grund empfiehlt der Zivilschutz Region Langenthal der Stadt Langenthal, dass innerhalb der vorliegenden Überbauungsordnungen nebst den privaten Schutzplätzen zusätzlich öffentliche Schutzplätze erstellt werden sollen.</p> <p>Ausserdem soll anlässlich kommender Grossprojekte (z.B. Arena Oberaar-gau) sowie bei privaten Bauvorhaben mit mehr als 38 Zimmern jeweils geprüft werden, ob und wie viele öffentliche Schutzplätze zusätzlich erstellt werden können. Dies mit dem Ziel, die Schutzplatzbilanz langfristig zu decken und jeder Einwohnerin und jedem Einwohner der Stadt Langenthal einen Schutzplatz bereitzustellen.</p> <p>Öffentliche Schutzräume werden aus dem Ersatzbeitragsfonds für nicht erstellte Schutzräume finanziert. Bei der Erstellung von öffentlichen Schutzräumen entsteht der Stadt Langenthal somit kein zusätzlicher finanzieller Aufwand, sofern die Erstellung des Schutzraumes die Kosten von Fr. 1'800.– pro erstellten Schutzplatz nicht übersteigt.</p>	<p>nen, dies aber weitere bauliche Massnahmen bedingt, welche möglichst frühzeitig zu planen sind (mit Einbezug Fachstelle Zivilschutz).</p> <p>Gemeinderat und Stadtbauamt nehmen zur Kenntnis, dass private Bauvorhaben mit mehr als 38 Zimmern nicht mehr von der Schutzraumbaupflicht befreit werden können.</p> <p>Bei Grossprojekten ist jeweils bereits im ÜO-Verfahren zu prüfen, ob ein öffentlicher Schutzraum erstellt werden kann (in Zusammenarbeit mit dem AfÖS, FS Zivilschutz).</p>	<p></p> <p>D</p> <p>D</p>
76	<p>ZRE</p> <p>Sollten die vorgenannten Empfehlungen des Zivilschutzes Region Langenthal in den Überbauungsordnungen und künftigen (Gross-)Projekten nicht umgesetzt werden, wird die Stadt Langenthal weiterhin eine Unterdeckung an Schutzplätzen aufweisen. Die Pflicht der Gemeinde, gestützt auf das Bundesgesetz, wonach jedem Einwohner und jeder Einwohnerin ein Schutzplatz zur Verfügung stehen soll, wird nicht wahrgenommen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>D</p>

### 3.12 Planungsinstrumente

77	<p>FDP</p> <p>Zur besseren Übersicht sind auf den Überbauungsplänen die Gebäudehöhen direkt in den jeweiligen Baubereichen zu bezeichnen; effektiv und in Meter über Meer.</p>	<p>Die Fassadenhöhen werden zur besseren Übersichtlichkeit pro Baubereich in die beiden Überbauungspläne integriert. Die Koten in Meter über Meer würden zu einem zusätzlichen Mass führen aber nicht zu einer besseren Übersicht.</p>	<p>B</p>
78	<p>FDP</p> <p>Korrektweise ist im ÜO-Plan Ost das Gebäude 42a ebenfalls als Abbruchobjekt darzustellen.</p>	<p>Der Hinweis wird entsprechend umgesetzt.</p>	<p>B</p>
79	<p>FDP</p> <p>Das 3M-Gebäude ist in den Vorschriften, Leitlinien und im Plan als Baufeld mit sämtlichen nötigen Angaben zu bezeichnen und zu formulieren wie z.B. Kubatur, Koten, Abmessungen, Bereiche für Velo- und Autoabstellplätze, Anlieferungen, Aussenräume etc.</p>	<p>Die einzige Differenz zwischen der Regelung des Baubereichs Gebäude 3M und den anderen Baubereichen besteht darin, dass das Gebäude 3M unter Wahrung des Volumens über den reinen Unterhalt hinaus auch aus- oder umgebaut werden könnte. Diese besondere Regelung ist erforderlich, damit das Gebäude 3M gegenüber der heutigen bau- und</p>	<p>E</p>

Eingabe	Kernaussage	Stellungnahme des Gemeinderats	Einstufung
80	<p>F-1</p> <p>Gemäss Erläuterungsbericht bedingt die Realisierung der UeO 50+51 eine Änderung des Strassenplans sowie eine Aufhebung des derzeit geltenden Baulinienplans (Kapitel 3.2). Wörtlich heisst es: «Der Baulinienplan Nr. 010 mit Sonderbauvorschriften von 1968 betrifft einzig die bestehende Kühlhausstrasse und umfasst je eine Baulinie parallel zur bestehenden Strasse. Dieser Baulinienplan wird mittels Baureglement aufgehoben», sobald die UeO 50/51 in Kraft tritt. Da die UeO 50/51 jedoch nur den östlichen Teil der Kühlhausstrasse betrifft, ist nicht erkennbar, weshalb eine Auswirkung auf die entlang der Parzelle 703 verlaufende Strassenseite der Kühlhausstrasse gegeben sein soll. Der Inhalt des erwähnten Baulinienplans 010 ist im Erläuterungsbericht nicht wiedergegeben und gehört aus unserer Sicht ergänzt.</p> <p>Der Anlass für die Aufhebung der Baulinien bleibt unklar und sollte geklärt werden. Insbesondere ist darzulegen, was gilt, sobald die Baulinien aufgehoben wurden (Strassenabstand gemäss kantonalem Baugesetz oder aber der kommunale Strassenabstand?).</p>	<p>planungsrechtlichen Situation mit dem Erlass der Überbauungsordnung Nummer 50 West nicht schlechter gestellt wird.</p> <p>Der Baulinienplan Nummer 010 mit Sonderbauvorschriften datiert von 1968. Damals existierten noch keine anderen, übergeordneten Abstandsvorschriften. Das seither in Kraft gesetzte kantonale Strassenbaugesetz (seit 1.1.2012 kantonales Strassengesetz) legt für Bauten und Anlagen an Gemeindestrassen, Privatstrassen im Gemeingebrauch sowie an selbstständigen Fuss- und Radwegen einen Strassenabstand von 3.60 Meter ab Fahrbahnrand fest (Bauverbotsstreifen). Dieser Abstand geht den Festlegungen im Baulinienplan vor. Der Baulinienplan hat somit seine Bedeutung eingebüsst und wird folgerichtig aufgehoben. Dieser Sachverhalt wird im Erläuterungsbericht unter Ziffer 3.2 ergänzt.</p>	<p>E</p> <p>B</p>



## 4 Fazit des Gemeinderates

### 4.1 Wichtige Themen

#### Hohe Zustimmung zu den Grundsätzen der Planung

Insgesamt stossen die beiden Überbauungsordnungen im Rahmen der Mitwirkung auf grosse Unterstützung. Insbesondere lässt sich eine Zustimmung zur angestrebten baulichen Verdichtung am Bahnhof, zur Beschränkung der Parkplatzzahl für die Bewohnenden und zur unterirdischen öffentlichen Einstellhalle (Park&Ride) erkennen. Unbestritten scheint das vorgesehene Hochhaus zu sein. Die Energieversorgung und die Zugänglichkeit des Bahnhofs für den Langsamverkehr zeigen sich als wichtigste Themen der Mitwirkung.

#### Energie und Nachhaltigkeit

Mit den Grünen, der SVP und dem VCS begrüsst ein breites politisches Spektrum die Absicht einer 2000-Watt-Zertifizierung explizit. Stellungnahme Gemeinderat: Das Vorhaben «Langenthal Mitte» wird als 2000-Watt-Areal zertifiziert, womit in Bezug auf Energieeffizienz, erneuerbare Energien und Klimafreundlichkeit eine hohe Qualität sichergestellt und der verantwortungsbewusste Umgang mit Ressourcen gefördert wird. Konkret wird beim vorliegenden Projekt das Ziel verfolgt, eine hohe Energieeffizienz zu erreichen und die Gebäude mit erneuerbarer Energie zu heizen. Das Zertifikat baut auf dem Energiestadt-Label und dem SIA-Effizienzpfad «Energie für Gebäude» auf. Die von der Stadt und der Entwicklerin unterzeichneten städtebaulichen und freiraumplanerischen Leitlinien stellen die Umsetzung im Sinne einer privatrechtlichen Vereinbarung sicher.

Eine Versorgung des Areals mit erneuerbaren Energien wird in den meisten Stellungnahmen gefordert. Mehrmals angesprochen wurde zudem die Nutzung der Dächer zur Gewinnung von Solarenergie.

Stellungnahme Gemeinderat: Mit dem Projekt «Langenthal Mitte» wird das Ziel verfolgt, das gesamte Areal mit erneuerbarer Energie zu versorgen. Die Eigenstromerzeugung mittels Photovoltaik kann massgeblich zu einer nachhaltigen Energieversorgung beitragen.

#### Massnahmen für den Langsamverkehr

In mehreren Stellungnahmen wird die vorgesehene Langsamverkehrsverbindung Bäregg – Bahnhof thematisiert und deren angemessene Umsetzung in den beiden Überbauungsordnungen hinterfragt, insbesondere bei der Querung der Hasenmattstrasse. Auch die Platzverhältnisse für den Langsamverkehr entlang der Kühlhausstrasse werden teilweise als eher kritisch beurteilt.

Stellungnahme Gemeinderat: Zur Hasenmattstrasse und damit auch zu deren Querungsmöglichkeiten wird aktuell im Rahmen der Umsetzung des Agglomerationsprogrammes der 3. Generation (ausserhalb der Überbauungsordnung) ein separates Strassenbauprojekt erarbeitet. Der inhaltliche Abgleich ist gewährleistet.

Entlang der Kühlhausstrasse wird ein Fussgängerbereich unmittelbar entlang der Fassaden sichergestellt. Die Fahrbahn der Kühlhausstrasse ist nicht Gegenstand der Überbauungsordnung. Die Führung des Veloverkehrs sowie die Lösung der Gestaltung der Kreuzungen, Querungen und Verbindungen werden im Betriebs- und Gestaltungskonzepts (im Rahmen der Umsetzung der Verkehrsmassnahmen zum Agglomerationsprogramm Langenthal 3. Generation) zu definieren sein.

### **Beschränkung der Autoabstellplätze zu den Wohnungen**

Alle an der Mitwirkung beteiligten Parteien äussern sich zur Frage der Beschränkung der Autoabstellplätze für die Bewohnerinnen und Bewohner: JLP und SVP betrachten die festgelegten 0.7 Parkplätze pro Wohnung als Minimum, um in Langenthal ein marktfähiges Angebot zu schaffen. Der SP und den Grünen (sowie dem VCS und einer Privatperson) geht die Beschränkung auf 0.7 Parkplätzen pro Wohnung zu wenig weit und auch die FDP kann sich eine zusätzliche Reduktion vorstellen, wenn das Strassennetz die zusätzliche Belastung nicht aufnehmen kann.

**Stellungnahme Gemeinderat:** Bisher enthielten kommunale Bestimmungen keine eigenen Vorgaben hinsichtlich der Parkplatzzahl. Für Überbauungsordnungen und Baugesuche galten die Bestimmungen des kantonalen Baurechts. Der Gemeinderat empfindet das Projekt am Bahnhof als prädestiniert und sehr geeignet, um überhaupt erstmalig eine Beschränkung einzufordern. Um die Marktfähigkeit der Wohnungen sicher zu stellen, erscheint die Ziffer von 0.7 Abstellplätzen pro Wohnung richtig. Eine höhere Anzahl Abstellplätze pro Wohnung würde einerseits die Anschlüsse an das übergeordnete Strassennetz zu stark belasten, andererseits die Erstellungskosten der Überbauung unnötig erhöhen. Eine geringere Anzahl Abstellplätze pro Wohnung würde die Marktfähigkeit der Überbauung stark in Frage stellen.

### **Öffentliche Autoabstellplätze (P+R)**

Mit der SVP, den Grünen, den Jungliberalen und dem VCS spricht sich ein breites politisches Spektrum für eine unterirdische Park+Ride-Anlage aus. FDP und SVP sind zudem der Meinung, dass diese (mindestens) 100 Autoabstellplätze aufweisen muss.

**Stellungnahme Gemeinderat:** Die Stadt hat sich im Rahmen des Entwicklungsprozesses vertraglich gegenüber der SBB verpflichtet, ein Park+Ride-Angebot aufrecht zu erhalten – mindestens im heutigen Umfang. Für eine unterirdische Lösung sind Kreditbeschlüsse seitens der zuständigen Organe nötig. Der Stadtrat und die Stimmbevölkerung werden sich dazu äussern können. Deshalb können diese zum heutigen Zeitpunkt in der Überbauungsordnung Nummer 51 (Bereich Ost) nur als Variante vorgesehen werden. Die oberirdische Variante ist als «Rückfallebene» vorgesehen bis zu einer allfälligen Entscheidung für eine unterirdische Lösung. Die heutige Anzahl beträgt rund 80 Parkplätze, welche bei der oberirdischen Variante ersetzt würden. Im Falle einer unterirdischen Lösung wäre ein leichter Ausbau bis maximal 120 Parkplätze möglich, u. A. für eine Kompensation von wegfallenden Parkplätzen im Süden des Bahnhofs (Realisierung Bahnhofplatz Süd).

### **Preisgünstiger Wohnraum**

Die SP fordert, dass ein Anteil von 30% der neugebauten Wohnungen ins preisgünstige Segment fallen. Ohne eine Quote befürchtet sie eine zunehmende Gentrifizierung in Langenthal.

**Stellungnahme Gemeinderat:** Der Stadtrat hat eine Motion von Paul Bayard, SP mit ähnlicher Zielsetzung am 4. Februar 2019 als nicht erheblich erklärt. Auch der Gemeinderat erachtet die Einführung einer Quote unmittelbar am Bahnhof als nicht sinnvoll. In der Stadt und exemplarisch auch im angrenzenden Hardquartier besteht heute bereits ein vergleichsweise hoher Anteil preisgünstiger Wohnungen.

### **Nutzung der Erdgeschossflächen**

Die FDP und die Jungliberalen stellen die publikumsorientierte Nutzung bestimmter Erdgeschosse in Frage. Sie befürchten Leerstände und eine Konkurrenzierung des Stadtzentrums.

**Stellungnahme Gemeinderat:** Die Einschätzung betreffend Konkurrenzierung der Innenstadt und potenziellen Leerständen wird geteilt. Deshalb wurde die maximal zulässige Verkaufsfläche begrenzt. Es sind keine Erdgeschossflächen ausgeschieden, in denen ausschliesslich Publikumsnutzung zulässig ist. Alternativ können auch Nutzungen angeordnet werden, «die einen funktionalen und/oder optischen Bezug

zum Aussenraum aufweisen» (Artikel 5 Absatz 4 Überbauungsvorschriften). Somit sind beispielsweise auch Büronutzungen mit von aussen einsehbaren Arbeitsplätzen zulässig. Zentral ist, dass die Erdgeschosse entlang der wichtigen öffentlichen Aussenräume (im Bereich von Arkaden oder Auskragungen) transparent in Erscheinung treten.

## 4.2 Übersicht der Änderungen am Planungsgeschäft aufgrund Mitwirkungsergebnisse

Insgesamt wurden gestützt auf die Auswertung der öffentlichen Mitwirkung die nachfolgend aufgeführten Änderungen an den Planungsinstrumenten vorgenommen (Zusammenfassung der mit «B» bezeichneten Eingaben).

In den beiden Überbauungsplänen wurden drei Änderungen vorgenommen:

- Zur besseren Übersichtlichkeit werden die maximalen traufseitigen Fassadenhöhen pro Baubereich eingetragen.
- Die beiden derzeit vorgesehenen Unterflurcontainer werden als Hinweise aufgenommen (pro Überbauungsplan je einer).
- Das bestehende Garagengebäude 42a auf dem heutigen P+R-Parkplatz wird im Plan zum Bereich Ost als abzubrechendes Gebäude dargestellt.

In den Überbauungsvorschriften wurden zwei Änderungen vorgenommen:

- Art. 12 Abs. 2 ÜV wird so angepasst, dass der Bau von Solaranlagen kein Grund ist, um auf die (extensive) Begrünung von Flachdächern verzichten zu können.
- Art. 13 Abs. 3 ÜV wird mit der Bestimmung ergänzt, dass die neuen Bäume unmittelbar im Anschluss an die Fertigstellung der Hauptgebäude zu pflanzen sowie dauerhaft zu pflegen und zu unterhalten sind.

Der Erläuterungsbericht erfuhr aufgrund der öffentlichen Mitwirkung die folgenden Änderungen:

- Unter Ziff. 3.2 wird aus rechtlicher Sicht ausführlicher erläutert, weshalb der Baulinien Nr. 010 von 1968 heute keine Rechtswirkung mehr hat und deshalb aufgehoben wird.
- Unter Ziff. 2.6 (neu) sowie unter Ziff. 4.6.2 wird die Absicht unterstrichen, das Hochbauvorhaben als 2000-Watt-Areal zertifizieren zu lassen. Zudem werden die wichtigsten Zielsetzungen eines 2000-Watt-Areals erläutert.
- Unter Ziff. 4.6.3 wird das weitere Vorgehen für die Festlegung der Abfallentsorgungsstandorte ausführlicher beschrieben.
- Unter Ziff. 6.14 (neu) werden die Ausführungen zur Schutzraumpflicht ergänzt.

## 4.3 Weiteres Vorgehen

Die Planungsvorhaben Überbauungsordnungen Nummern 50 und 51 «Langenthal Mitte» werden gemäss den vorliegenden Stellungnahmen des Gemeinderates durch die Projektträgerschaft in Zusammenarbeit mit dem Stadtbauamt überarbeitet. Hierbei sind auch die erwähnten zusätzlichen Abklärungen vorzunehmen. Nach Bereinigung und der anschliessenden Freigabe sämtlicher Unterlagen durch den Gemeinderat, wird das Planungsvorhaben dem Kanton zuhanden der kantonalen Vorprüfung eingereicht.

Der vorliegende Mitwirkungsbericht wird mit Genehmigung durch den Gemeinderat sämtlichen Interessierten und insbesondere den zahlreichen Mitwirkenden online auf [www.langenthal.ch](http://www.langenthal.ch) sowie [www.stadt-raum.ch](http://www.stadt-raum.ch) digital zugänglich gemacht. Änderungen an den Überbauungsordnungen Nummern 50 und 51 «Langenthal Mitte» aufgrund der Ergebnisse der kantonalen Vorprüfung (Berichte der Amts- und Fachstellen) bleiben vorbehalten.