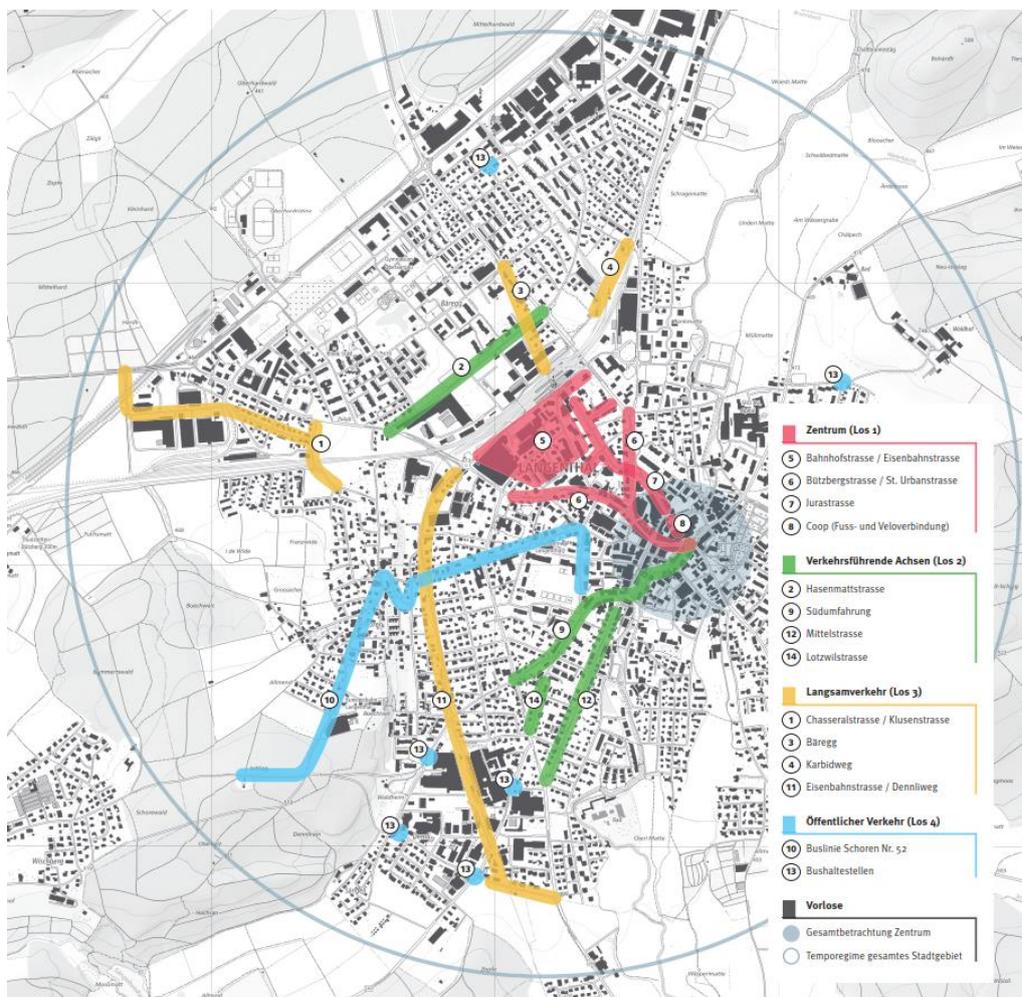


Agglomerationsprogramm 3. Generation und Buslinienkonzept

Begleitgruppe 1, Bericht zur Sitzung vom 3. Mai 2022



11. Mai 2022

Inhaltsverzeichnis

1	Begleitgruppe	3
1.1	<i>Ziele und Rolle der Begleitgruppe</i>	3
1.2	<i>Zusammensetzung</i>	3
2	1. Begleitgruppe 3. Mai 2022	4
2.1	<i>Anwesende 3. Mai 2022</i>	4
2.2	<i>Ziele, Ablauf und Stossrichtungen</i>	5
3	Auswertung der Rückmeldungen und Begehren zu den Stossrichtungen der Vorlose	6
3.1	<i>Aufbau Begehren / Rückmeldungen und Einstufung der Eingaben</i>	6
3.2	<i>Tabellarische Zusammenstellung</i>	7
3.3	<i>Zusammenfassung</i>	11

1 Begleitgruppe

1.1 Ziele und Rolle der Begleitgruppe

Ziele	Die Weiterentwicklung der Verkehrslösung Langenthal so begleiten, dass <ul style="list-style-type: none">• die Teilprojekte eine hohe Qualität aufweisen.• die Bedürfnisse der Bevölkerung und Politik frühzeitig berücksichtigt werden und die Akzeptanz steigt.
Rolle	<ul style="list-style-type: none">• Einbringen von lokalem Wissen• Vertreten der Anliegen verschiedenster Organisationen und Parteien• Kritisches Hinterfragen unserer Lösungsvorschläge• Stimmungsbild aus der Bevölkerung und Politik geben• Wenn möglich: Empfehlungen an die Steuergruppe

1.2 Zusammensetzung

Parteien	Die Mitte, EVP, FDP, Jungliberale, Grüne, Grünliberale, Juso, SVP, SP
Kommissionen	Kulturkommission
Organisationen	TCS, Pro Velo, VCS, HEV, Stadtvereinigung, Architekturforum, ToKJO, HWSV, Region Oberaargau, Interunido, Seniorebrügg, Events, Marktvereinigung, Procap, HEV, Denkmalpflege, Elternrat

2 1. Begleitgruppe 3. Mai 2022

2.1 Anwesende 3. Mai 2022

Politische Parteien / Fraktionen	FDP die Liberalen Langenthal, Leuenberger Huber Regina	
	FDP die Liberalen Langenthal, Clavadetscher Diego	
	FDP die Liberalen Langenthal, Ruckstuhl Irene	
	Grüne Langenthal, Lindegger Fredy	
	Sozialdemokratische Partei (SP) Langenthal, Nufer Michèle	
	Sozialdemokratische Partei (SP) Langenthal, Baumgartner Sandro	
	Sozialdemokratische Partei (SP) Langenthal, Käser Gerhard	
	Schweizerische Volkspartei (SVP) Langenthal, Sommer Roland	
	Grünliberale, Fankhauser Fabian	
	Grünliberale, Häfliger Dyami	
	Organisationen	ASM, Matter Heinrich
		ASM, Flück Markus
		Pro Velo Oberaargau, Lindegger Fredy
		Architekturforum, Garcia Rafael
Architekturforum, Rickli Tom		
Seniorebrügg, Bandi Andreas		
Seniorebrügg, Bayard Paul		
Marktvereinigung, Egger Barbara		
Marktvereinigung, Leibundgut Hans		
Elternrat, Aebersold Renate		
Elternrat, Cristobal José		
Region Oberaargau, Zahnd Markus		
Projektbeteiligte	Stadtpräsident, Reto Müller (Mitglied der Steuergruppe)	
	Gemeinderat, Gfeller Markus (Mitglied der Steuergruppe)	
	Vorsteher Amt für öffentliche Sicherheit, Gomez Luis (Mitglied der Steuergruppe)	
	Stadtbaumeisterin, Gresch Sabine, (Mitglied der Steuergruppe)	
	Pierre Masson, Gesamtprojektleitung, Leiter Fachbereich Tiefbau und Umwelt	
	Leiterin Fachstelle Mobilität und Verkehr, Dvoracek Martina	
BHU (TBF + Partner AG), Isabel Blatter		
BHU (TBF + Partner AG), Marti Philippe		

Fachexperte (Kontextplan AG), Reichenbach, Markus

Fachexperte (BSB + Partner AG), Hostettler, Marc

Fachexperte (c+s ingenieure ag), Kindler, Marco

2.2 Ziele, Ablauf und Stossrichtungen

Ziele

- Vorstellen des Projektes.
- Den Planungsprozess und die Meilensteine bis zur Realisierung aufzeigen.
- Die Rolle und die Erwartungen an die Begleitgruppe und ihre Kompetenzen klären.
- Die bisher erfolgte Planung (Vorlose) vorstellen, mit ihren wesentlichen Stossrichtungen für die Teilprojekte.
- Rückmeldungen von Ihnen zu den Stossrichtungen erhalten.

Ablauf / Themen

- 1) Begrüssung
- 2) Verkehrslösung Langenthal, AP3, Begleitgruppe
- 3) Planungsprozess, Stossrichtung 1 Temporegime
- 4) Gruppendiskussion (Stossrichtung 1 Temporegime)
- 5) Plenum (Stossrichtung 1 Temporegime)
- 6) Gesamtbetrachtung Zentrum (Stossrichtung 2 -4)
- 7) Gruppendiskussion 2 (Stossrichtungen 2-4)
- 8) Plenum (Stossrichtungen (2-4)
- 9) Ausblick

Stossrichtungen

Temporegime

- 1) Die Verkehrssicherheit in Langenthal soll erhöht werden: In den Wohnquartieren gilt Tempo 30. An Orten mit Fokus Koexistenz und Verkehrssicherheit sind Begegnungszonen vorgesehen. Auf den verkehrsführenden Achsen gilt weiterhin T50.

Zentrum

- 2) Das Stadtzentrum von Langenthal soll aufgewertet und vom Verkehr entlastet werden, indem auf der Bahnhof-/St. Urbanstrasse und Jurastrasse der Durchgangsverkehr reduziert wird.
- 3) Die Umlagerung soll mit einer Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf andere Achsen, das Umsteigen auf andere Verkehrsmittel und die Optimierung des Parkierungsverkehrs ermöglicht werden.
- 4) Damit die Verlagerung gelingt, wird die Durchfahrt durch das Stadtzentrum so gut wie möglich unterbunden. Die Bahnhof-/St. Urbanstrasse und die Jurastrasse werden zu Begegnungszonen mit T20, auf denen ein Durchfahrtsverbot gilt. Für Berechtigete bleibt die Fahrt ins Zentrum weiterhin problemlos möglich.

3 Auswertung der Rückmeldungen und Begehren zu den Stossrichtungen der Vorlose

3.1 Aufbau Begehren / Rückmeldungen und Einstufung der Eingaben

Aufbau Stellungnahme

Die Rückmeldungen und Begehren wurden thematisch in folgende Themenschwerpunkte (Stossrichtungen) gegliedert:

1. Temporegime
2. Zentrum
3. Weiteres

In der ersten Spalte erscheint die thematische Nummerierung. In der zweiten Spalte ist das Thema beschrieben, in der dritten Spalte wird das Anliegen/der Antrag kurz beschrieben.

Übersicht zur gewählten Einstufung

A	Kenntnisnahme	Bemerkungen und Meinungsäußerungen sowie politische Statements werden zur Kenntnis genommen.
B	Prüfung	Das Begehren kann gegebenenfalls berücksichtigt werden und wird entsprechend zur Prüfung aufgenommen.
C	Berücksichtigt	Das gestellte Begehren kann berücksichtigt werden.
D	Nicht berücksichtigt	Das Begehren kann aus bestimmten Gründen nicht berücksichtigt werden. Eine kurze Begründung ist aufgeführt.
E	Nicht Gegenstand des Projekts	Begehren, die entweder für andere Planungen relevant sind oder nicht den Themenbereich bzw. Perimeter des Projektes betreffen. Diese werden daher nicht behandelt.

Bei der Beurteilung ist zu beachten, dass eine gewisse Unschärfe möglich ist, insbesondere wenn in einer Aussage zu verschiedenen Themen Stellung genommen wird.

3.2 Tabellarische Zusammenstellung

Nr.	Stossrichtung / Thema	Anliegen / Antrag / Fragen	Einschätzung / Stellungnahme Steuergruppe	Einstufung
1	Temporegime	T 30 unbestritten, führt zu mehr Sicherheit	Kenntnisnahme	A
2	Temporegime	Das Niveau in Langenthal ist gut (Klagen auf hohem Niveau)	Kenntnisnahme	A
3	Temporegime	Die Verkehrslenkung für Aussenstehende würde durch das neue System einfacher / verständlicher	Kenntnisnahme	A
4	Temporegime	Nichts was grundsätzlich dagegenspricht.	Kenntnisnahme	A
5	Temporegime	Wieso Mittelstrasse als verkehrsführende Achse?	Die Verkehrsführung Süd (Mittelstrasse / Lotzwilstrasse) ist Thema an einer nächsten Begleitgruppe	B
6	Temporegime	Wie ist der Verlagerungseffekt / Durchfahrtszeiten der vorgeschlagenen Stossrichtungen für die Quartiere?	Die Durchfahrtszeit ist mit T 30 nicht länger da der Verkehr flüssiger fliesst (weniger Beschleunigung / Abbremsen). Der Durchgangsverkehr gehört nicht in Wohnquartiere, sondern auf die verkehrsführenden Achsen	A
7	Temporegime	50 er Strecken teilweise kritisch, besser weniger T 50 Strecken	<ul style="list-style-type: none"> - Die Verkehrslenkung gelingt nur durch Unterscheidung von verschiedenen Temporegimes. Das vorgesehene System mit T50 auf verkehrsführenden Achsen und T30 in Quartieren ist konsistent, ausgewogen und hat Wiedererkennungswert. - Kritische Stellen wie der Bereich Dästerplatz werden noch geprüft. 	D; B
8	Temporegime	Wieso nicht Untersteckholzstrasse im Bereich Hasli-brunnen Begegnungszone erweitern?	T30 ist beste und konsistente Lösung aus Sicht Steuergruppe: Umsetzung von Begegnungszonen insb., wenn Koexistenz im Vordergrund steht (z.B. Schulen, Bahnhof).	D
9	Temporegime	Im Grundsatz ist man richtig unterwegs	Kenntnisnahme	A
10	Temporegime	Langenthal ist im Vergleich mit anderen Städten noch gut bedient	Kenntnisnahme	A
11	Temporegime	Ringumfahrung fehlt, eine Ringumfahrung würde die Verkehrssituation verbessern.	Aus heutiger Sicht nicht umsetzbar und nicht Teil der vorgesehenen Planungen im Agglomerationsprogramm.	D

12	Temporegime	Stadthof kaufen und abreißen, Durchfahrt begradigen (sehr enge Platzverhältnisse) › attraktiver Dästerplatz als Stadteingang	<ul style="list-style-type: none"> - Nicht Bestandteil des Projektes - Prüfung konkreter Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation am Dästerplatz erfolgen im Rahmen des BGKs. 	D; B
13	Temporegime	Sollten nicht auch 50 er Strassen im Stadtgebiet generell T 30 sein, leider sind die Strassenquerschnitte jedoch breit und auf T 50 ausgelegt › Frage der Kompatibilität Strassenquerschnitt und sichere Temporegime	Siehe Ziffer 7	D
14	Temporegime	Mit T 30 nicht ganz einverstanden, wegen fehlender Zebrastreifen (insbesondere Sicherheit Kinder), wie kann Sicherheit bei flächendeckendem T 30 für Kinder gewährleistet.	<ul style="list-style-type: none"> - Trottoirs werden bei T 30 und auch bei T 20 im Grundsatz nicht aufgehoben, wenn diese bestehend sind. - Die Umsetzung von Zebrastreifen bei Querungen z. B Schule möglich; wird situativ geprüft. 	C; B
15	Temporegime	Bei Stadthof sehr unübersichtlich, gefährlich, T 50 kann kaum gefahren werden › besser T 30	Prüfung konkreter Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation erfolgen im Rahmen des BGKs	B
16	Temporegime	Mittelstrasse ist bereits heute breit ausgebaut, wieso Verlagerung auf Lotzwilstrasse (Nachvollziehbarkeit)	Siehe Ziffer 5.	B
17	Temporegime	Lärm, Strassenlärm › Flüsterbeläge vorsehen	Verkehrsführende Achsen werden lärmindernde Beläge vorgesehen. Im Bereich von T30 nicht, da die Wirkung zu gering ist.	B
18	Temporegime	Wo sind Zebrastreifen bei T 30 sinnvoll	Umsetzung von Zebrastreifen wird situativ im Rahmen der BGKs geprüft.	B
19	Temporegime	Werden Trottoirs bei T 30 aufgehoben	Nein. Trottoirs werden bei T 30 und auch bei T 20 im Grundsatz nicht aufgehoben, wenn diese bestehend sind.	C
20	Temporegime	T 50 bei Querung Hasenmattstrasse und Langenthal Mitte zu schmal	Strassenquerschnitt gem. aktuell gültigen Normen eingehalten.	D
21	Temporegime	T 20 bei Krippenstrasse / Schulhausstrasse	Wird im Rahmen der BGK geprüft.	B
22	Temporegime	Können die Hauptstrassen den Mehrverkehr aufnehmen	Teilweise; die Massnahmen bedingen aber auch eine Umlagerung auf andere Verkehrsträger.	A
23	Zentrum	sehr positiv	Kenntnisnahme	A
24	Zentrum	Braucht es alle Massnahmen?	Ja, das Konzept basiert auf verschiedenen Massnahmen, welche alle umgesetzt werden müssen.	A

25	Zentrum	Wie sollen die Massnahmen durchgesetzt werden?	Durchsetzung erfolgt mit verschiedenen Massnahmen: Frühzeitige Information; nach Realisierung ergänzende Kontrollmassnahmen.	B
26	Zentrum	Kann der öV weiterhin das Zentrum queren?	A; Der öV kann weiterhin das Stadtzentrum queren.	A
27	Zentrum	Wie ist es für mobilitätseingeschränkte Personen (Erschliessbarkeit)	Die Erschliessbarkeit ist für mobilitätseingeschränkte Personen gewährleistet. Des Weiteren werden die Strassenzüge im Rahmen des Projektes auf ihre BehiG-Konformität geprüft.	B/C
28	Zentrum	Sind ÖV Haltestellen bei den Schulen geplant?	E; Die Standorte des öV-Haltestellen sind im Rahmen des Buslinienkonzepts geplant und festgelegt worden. Nicht Bestandteil dieses Projektes.	E
29	Zentrum	Wie sind die Parkhäuser zukünftig zugänglich?	Die Parkhaus-Zugänglichkeit wird weiterhin gewährleistet.	C
30	Zentrum	Was wird gegen Elterntaxis gemacht?	Im Rahmen des Projektes werden keine konkreten Massnahmen umgesetzt. Der vorgesehene Ausbau der Fuss- /Velo und öV-Infrastruktur wird diese Verkehrsmittel attraktiveren und fördern und die Verkehrssicherheit erhöhen. Dies kann den Taxifahrten von Eltern entgegenwirken. Des Weiteren ist ein Mobilitätskonzept für Schulen in Erarbeitung.	E
31	Zentrum	Aufenthaltsqualität wird gestärkt	Kenntnisnahme	A
32	Zentrum	Parkleitsystem muss instruktiv funktionieren	Kenntnisnahme	A
33	Zentrum	Wohin verschwinden die verlagerten Autos	Die MIV-Verlagerung erfolgt auf verkehrsführende Achsen und Verlagerung auf andere Verkehrsträger (öV und Fuss- und Veloverkehr)	A
34	Zentrum	Innenstadt muss belebt werden, wenn Stossrichtungen umgesetzt werden.	Wir gehen davon aus, dass die Verkehrsreduktion zu einer Aufwertung und schlussendlich Belebung des Stadtzentrums führen wird. Weitere Massnahmen siehe Entwicklungskonzept Stadtzentrum.	C
35	Zentrum	Ausweitung Begegnungszonen wird sehr begrüsst	Kenntnisnahme	A
36	Zentrum	Zufahrt Coop Parking ab St. Urbanstrasse gewährleisten	Zufahrt Coop Parking wird weiterhin gewährleistet.	C
37	Zentrum	Durchgangsverkehr unterbinden ist positiv	Kenntnisnahme	A

38	Zentrum	Parkgebühren sollten harmonisiert werden	Nicht Bestandteil des Projektes.	E
39	Zentrum	Nicht einverstanden mit neuem Regime › Status Quo beibehalten	Kenntnisnahme.	A
40	Zentrum	Weniger Lärm, weniger Abgase, mehr Aufenthaltsqualität	Kenntnisnahme	A
41	Zentrum	Welchen Einfluss haben die erweiterten Begegnungszonen auf Ladenbesucher und -besucherinnen?	Wir gehen davon aus, dass die Verkehrsreduktion zu einer Aufwertung und schlussendlich Belebung des Stadtzentrums führen wird und damit auch Attraktivierung für allf. Ladenbesucher- und besucherinnen.	A
42	Zentrum	Wenn im Stadtzentrum weniger MIV fährt, ist es attraktiver zu Fuss oder mit dem Velo hinzufahren.	Kenntnisnahme	A
43	Zentrum	Befreiungsschlag für Löwen-/Dästerplatz (Umfahrung Süd)	Kenntnisnahme	A
44	Zentrum	An Schulen und Ausbildungszentren und Betrieben gesunde und nachhaltige Bewegungsarten fördern.	Nicht Bestandteil des Projektes.	E
45	Weiteres	keine Unterlagen vorhanden › keine Angaben zu Verkehrszahlen › Überforderung der Begleitgruppe › ohne konkrete Zahlen ist es schwierig Aussagen machen zu können	A; Kenntnisnahme; allf. Vorversand von Unterlagen wird für nächste Begleitgruppe geprüft. Ziel der Veranstaltung war, ein Stimmungsbild abzuholen. Fokus der Stossrichtungen liegt im Aufzeigen des Zielbilds / Verlagerungspotenzial Konkrete Verkehrsumlagerungen mit Zahlen können aufgrund des komplexen Strassensystems nicht gemacht werden.	A
46	Weiteres	Sehr umfangreiche Inhalte	Kenntnisnahme (siehe Ziffer 45)	A

3.3 Zusammenfassung

Zusammenfassung der Rückmeldung / Begehren

Das Resultat der Begleitgruppensitzung zeigt, dass eine grundsätzliche Projektunterstützung besteht und die notwendige Schwerpunktsetzungen und Stossrichtungen in den Vorlosen Zentrum und Temporegime als bedeutend und zielführend wahrgenommen wird.

Fazit der Steuergruppe

- Im Grundsatz wird der Planungsprozess und die Stossrichtungen aus den Vorlosen gestützt.
- Die sehr hohe Informationsdichte war teilweise überfordernd für die Anwesenden.
- Die Steuergruppe sieht vor zum Thema der Durchfahrtsbeschränkung Zentrum in der nächsten Sitzung Begleitgruppe nochmals zu informieren.