

**Mitwirkung**

Strassen-Nr.	<b>Kantonsstrasse Nr. 244</b>	Revidiert	
Strassenzug	<b>Niederbipp - Huttwil</b>	Projekt-Nr.	<b>440.20116</b>
Gemeinde	<b>Langenthal</b>	Plan-Nr.	<b>22302</b>
Projekt vom	<b>24.08.2023</b>	Format	<b>A4</b>

**Mitwirkungsbericht****Sanierung Ringstrasse Langenthal**

## Projektverfasser

c+s ingenieure ag  
Weidackerstrasse 1  
4900 Langenthal  
Tel. 062 923 17 27  
Fax 062 923 18 43

JELA GmbH  
Langenthalstrasse 51  
4950 Huttwil  
M 079 767 27 34

**Auftraggeber**

Oberingenieurkreis IV  
 Dunantstrasse 13  
 3400 Burgdorf

**Auftragnehmer**

c+s ingenieure ag  
 Weidackerstrasse 1  
 4900 Langenthal

Autoren MKI, DBO, ZO

Datei 22302\_230824\_Mitwirkungsbericht.docx

## Änderungsverzeichnis

Version	Datum	Kommentare	Visum
A	18.08.2023	Erstversion	MKI, DBO
B	24.08.2023	Genehmigung und Freigabe durch die Projektgruppe	MKI

## Verteiler

	Version	A	B								
Projektgruppe		x	x								
Öffentliche Publikation			x								

---

## Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung .....	1
1.1.	Ausgangslage .....	1
1.2.	Projektziele .....	1
2.	Mitwirkungsverfahren.....	2
2.1.	Auswertung und Stellungnahme.....	3
3.	Fazit.....	10
4.	Nächste Schritte.....	10

## 1. Einleitung

### 1.1. Ausgangslage

Die Ringstrasse in Langenthal ist ein wichtiger Kantonsstrassenabschnitt, der auf der Zubringerachse aus dem Langetetal zum Autobahnanschluss Niederbipp liegt. Die Kantonsstrasse Nr. 244 ist Teil des Rückgrats des regionalen Verkehrsnetzes und wichtiger Bestandteil im Lenkungskonzept des Siedlungsrichtplans der Stadt Langenthal. Entsprechend ist das Projekt «Langenthal, Sanierung Ringstrasse» sowohl im Strassennetzplan, dem regionalen Gesamtverkehr- und Siedlungskonzept (RGSK) wie auch im Agglomerationsprogramm der Stadt Langenthal (Massnahme LV-N 1.6) aufgeführt.

Die Ringstrasse ist baulich marode und weist Mängel hinsichtlich Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit auf. Städtebauliche Fragestellungen wie die Berücksichtigung angrenzender geschützter Gebäude oder Gärten, die Führung des Fuss- und Veloverkehrs, die Minimierung der Trennwirkung und eine ansprechende Gestaltung sind gleichwertig in die Betrachtung miteinzubeziehen. Im Jahr 2018 wurde eine Planungsstudie erarbeitet und Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt. Auf dieser Basis wurde das vorliegende Vorprojekt erarbeitet. Das Vorprojekt wurde zur Mitwirkung publiziert. Auf die Eingaben wird in diesem Bericht näher eingegangen.

### 1.2. Projektziele

Abgeleitet vom Handlungsbedarf und abgestimmt auf das übergeordnete Siedlungs- und Verkehrskonzept wurden folgende Ziele für das Projekt festgelegt.

- Behebung Unfallschwerpunkte (bestehende Kreisel)
- Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Sicherheitsempfindens
- Angemessene Leistungsfähigkeit für MIV und Schwerverkehr (Zubringerachse Langetetal)
- Gewährleistung der Zuverlässigkeit/Fahrplanstabilität des ÖV (Bus)
- Sicheres Angebot für Fuss- und Veloverkehr (Basisnetz)
- Verträgliche Abwicklung des Verkehrs
- Aufwertung des Strassenraums, Reduktion der Trennwirkung
- Substanzerhaltung

## 2. Mitwirkungsverfahren

Das Vorprojekt wurde vom 1. Juni 2023 bis am 30. Juni 2023 gemäss Artikel 29 des Strassengesetzes vom 4. Juni 2008 (SG) i.V.m. Artikel 58 des Baugesetzes vom 9. Juni 1985 (BauG) der Öffentlichkeit zur Mitwirkung aufgelegt. Die Unterlagen wurden online und in Papierform auf der Stadtverwaltung Langenthal zur Verfügung gestellt. Das Mitwirkungsverfahren wurde zweimal (01.06.23 und 08.06.23) im Anzeiger publiziert. Weiter wurden alle direktbetroffenen Landeigentümerinnen und Landeigentümer unter Voranmeldung zu einer Sprechstunde vom 14. Juni 2023 eingeladen.

Bei der Stadt Langenthal gingen insgesamt 128 Eingaben ein.

- 24 Privaten
- 95 Sammeleingaben
- 10 Verbänden und Schulen

Um die Auswertung übersichtlich zu halten, wurden die Eingaben, welche im Sinn dieselbe Aussage haben, zusammengefasst. Die Mitwirkungseingaben werden teilweise als Zitat dargestellt, umformuliert oder auch gekürzt.

## 2.1. Auswertung und Stellungnahme

Tabelle 1: Auswertung und Stellungnahme

Nr.	Eingaben	Stellungnahme	Entscheid
<b>Allgemein Eingaben</b>			
1	Wieso wird die Strasse von der Bützbergstrasse bis zur Bleienbachstrasse saniert? Es würde ausreichen eine Sanierung zwischen Schorenstrasse und Thunstettenstrasse durchzuführen.	<p>Im gesamten Projektperimeter sind Defizite gegenüber dem kantonalen Referenzstandard vorhanden. Dies betrifft sowohl</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➔ Fehlende Umsetzung von Strategieelementen</li> <li>➔ Defizite BehiG, insbesondere neue Bushaltestellen</li> <li>➔ Massnahmen für Velo- und Fussverkehr, ungesicherte Fussgängerstreifen auf Schulwegen</li> <li>➔ Zustand der Strasse (Substanzerhalt)</li> <li>➔ Verkehrssicherheit (Unfallgeschehen, Sicherheitsempfinden)</li> <li>➔ Unfallschwerpunkt Kreisel Thunstettenstrasse</li> <li>➔ Lärmbelastung</li> </ul> <p>Es wird darauf geachtet, dass der bestehende Strassenkörper, welcher über weite Strecken wiederverwendet werden kann, auch beibehalten wird.</p>	Mit dem Projekt werden die Defizite im Projektperimeter behoben und der kantonale Referenzstandard hergestellt. Die Massnahmen zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte werden im Bauprojekt geklärt (Lärmgutachten) und entsprechend berücksichtigt. Der Projektperimeter wird nicht angepasst.
2	Die Definition in der Nutzungsanforderung, dass der Verkehr fliegend abgewickelt werden soll, ist nicht realistisch bei einer Strasse mit Querverbindungen.	Die Definition fließender Verkehr wird auf die Verkehrsqualitätsstufe gemäss VSS bezogen. Im Projekt wird davon ausgegangen, dass eine Verkehrsqualitätsstufe D erreicht werden muss. Dies entspricht einer Ausreichenden Verkehrsqualität mit einer mittleren Wartezeit von 24 bis 45 sec.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Textpassagen zu einem falschen Eindruck führen kann. Dies wird in der nächsten Projektierungsphase überarbeitet und entsprechend ergänzt.
3	Die Ringstrasse darf nicht leistungsorientiert ausgebaut werden. Dem MIV wird zu viel Beachtung geschenkt.	Die Ringstrasse ist im Richtplan der Stadt Langenthal und dem Konzept der AP3 Massnahmen ein wichtiger Bestandteil und soll die Funktion einer verkehrsführenden Achse einnehmen. Wird auf dieser Strasse die Leistungsfähigkeit nicht erreicht, entsteht Ausweichverkehr und die gesamte Verkehrslenkung der Stadt Langenthal ist gefährdet.	Im Projekt werden die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden angemessen berücksichtigt. Es gilt die Nutzungsanforderungen an den Kantonsstrassenabschnitt wie dokumentiert zu berücksichtigen.

4	Der Veloverkehr muss besser abgeklärt werden und mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden.	<p>Gemäss Sachplan Veloverkehr ist die Ringstrasse als Basisnetz deklariert. Das Projekt berücksichtigt entsprechend die Bedürfnisse des Veloverkehrs. Als zentrales Element ist die Anordnung eines Mehrzweckstreifens vorgesehen. Der Mehrzweckstreifen erhöht die Sicherheit für das Linksabbiegen und kann durch den MIV für das sichere Überholen der Velos genutzt werden. Alternative Führungsarten wie z.B. separate Radstreifen wurden im Rahmen der Studie geprüft und verworfen. Die nun geplanten Massnahmen wurden mit der Fachstelle Langsamverkehr des Kantons besprochen und bereinigt.</p> <p>Als Hauptverbindung stehen den Velofahrenden die parallelverlaufende Eisenbahnstrasse zur Verfügung. Die Stadt Langenthal plant im Rahmen des Agglomerationsprogramms die Eisenbahnstrasse zu einer Velovorrangroute umzugestalten. Dadurch entsteht für die Velofahrenden eine sehr attraktive Verbindung zwischen dem südlichen Langenthal und dem Bahnhof Langenthal abseits der stark befahrenen Ringstrasse. Dies kommt insbesondere den jüngeren und ungeübten Velofahrenden zugute.</p>	Wird zur Kenntnis genommen..
5	Die Ringstrasse muss mit Tempo 30 signalisiert werden.	Die Ringstrasse ist im Richtplan der Stadt Langenthal und dem Konzept der AP3 Massnahmen ein wichtiger Bestandteil und soll die Funktion einer verkehrsführenden Achse mit Tempo 50 km/h einnehmen. Wird auf dieser Strasse Tempo 30 signalisiert, entsteht Ausweichverkehr in die Quartiere und die gesamte Verkehrslenkung der Stadt Langenthal ist gefährdet.	Das Temporegime 50 km/h wird beibehalten.

6	Es sind Fernwärmeleitungen in der Ringstrasse zu verlegen.	Die Projektierung wird durch eine Projektgruppe mit Vertretern der IBL und der Stadtverwaltung eng begleitet. Im Projektperimeter sind lediglich mögliche Erschliessungs-Studien vorhanden. Konkrete und ausführungsbereite Fernwärmeprojekte sind im Perimeter aktuell nicht vorhanden. Somit können keine vorsorglichen Fernwärmeleitungen im Projekt berücksichtigt werden.	Wird in der weiteren Projektierung nicht berücksichtigt.
7	In den Unterlagen ist der Umgang mit der Lärmbelastung nicht zu erkennen.	Das Lärmgutachten mit Massnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte ist bereits in Bearbeitung und wird in der nächsten Projektphase berücksichtigt.	Wird zur Kenntnis genommen
8	Regelung zu Baulinie muss bezogen auf eine spätere Sanierung der Gebäude aufgezeigt werden	Die heute noch ausgeschiedenen Baulinien nach ÖREB werden im Rahmen der Strassenplangenehmigung aufgehoben, da es sich um ein veraltetes Planungsinstrument handelt. Gebäudesanierungen ohne Veränderungen der Gebäudegeometrie (Tragstruktur) werden unter Wahrung des Besitzstandes auch in Zukunft möglich sein. Für Neubauten gelten die dann zumal gemäss Strassengesetzgebung gültigen Strassenabstände.	Wird zur Kenntnis genommen
9	Der Wertverlust der betroffenen Liegenschaften ist zu entschädigen	Die Entschädigung für den Landerwerb und weitere entschädigungsrechtliche Fragen – wie etwa die Entschädigungspflicht für den Wertverlust von Liegenschaften werden im Landerwerbs- oder Schätzungsverfahren festgelegt und richten sich nach dem Enteignungsgesetz. Dieses Verfahren findet nach dem Strassenplanerlass (Baubewilligung) statt.	Wird vor der Ausführung festgelegt und vereinbart.
10	Gibt es eine Entschädigung für einen Kandelaber in der Parzelle?	Anstösserinnen und Anstösser müssen Eingriffe von Strassenbestandteilen die der Verkehrssicherheit dienen dulden und werden nicht entschädigt.	Wird zur Kenntnis genommen



11	Wie wird der Erwerb von Land entschädigt?	Die Entschädigung erfolgt üblicherweise pro Quadratmeter. Die Entschädigung für den Landerwerb werden im Landerwerbs- oder Schätzungsverfahren festgelegt und richten sich nach dem Enteignungsgesetz. Dieses Verfahren findet nach dem Strassenplanerlass (Baubewilligung) statt. Vor der Ausführung müssen mit allen betroffenen Grundeigentümern Vereinbarungen unterzeichnet werden.	Wird vor der Ausführung festgelegt und vereinbart.
12	Vor dem Baubeginn muss ein Rissprotokoll der Liegenschaften erstellt werden	Die zulässigen Erschütterungen während der Bauphase sind in der VSS-Norm «Erschütterungseinwirkungen auf Bauwerke» definiert. Art und Umfang der Beweissicherung (keine Massnahmen, Erschütterungsmessungen, Zustandserfassung/Rissprotokolle) legt die Bauherrschaft vor Inangriffnahme der Bauarbeiten fest.	Wird vor der Ausführung geprüft und festgelegt.
13	Die Schulwegsicherheit im Bereich der Fussgängerquerung Turnhallenstrasse ist ungenügend	Eine Fussgängerquerung mit geschützter Mittelinsel entspricht grundsätzlich dem Standard einer sicheren Schulwegquerung. Wo möglich ist auf eine Lichtsignalanlage zu verzichten.	Aufgrund der eingegangenen Mitwirkungseingaben wird der Ersatz der bestehenden Lichtsignalanlage nochmals kritisch geprüft.

**Eingaben zum Thema Platzbeanspruchung**

14	Die Wahl der Seite der Verbreiterung ist besser zu begründen.  Die Wahl der Seite der Verbreiterung ist inakzeptabel.	Die Wahl der Linienführung und somit der Verlauf des Strassenquerschnitts ist in den Projektunterlagen begründet. Der Entscheid erfolgte nach sorgfältiger Abwägung der Vor- und Nachteile durch die eingesetzte Projektgruppe.  Aufgrund der neuen Erkenntnissen aus den eingegangenen Mitwirkungseingaben wird die Festlegung der Lage des Strassenquerschnitts nochmals kritisch hinterfragt und geprüft.	In der weiteren Projektierung erfolgt eine Anpassung der Strassenachse, sofern sie sich als zweckmässig, technisch machbar und finanziell tragbar erweist.
15	Die projektierte Strasse ist zu nahe an den Gebäuden. Dadurch ist der Lärm- und Sichtschutz nicht mehr gewährleistet. Die Lebensqualität wird reduziert.	Im Strassenplan werden Erleichterungsmassnahmen definiert. Der projektierte Querschnitt und die Linienführung ist eine Abwägung zwischen Sicherheit für Zufussgehenden und Velofahrenden und Eingriff in privaten Grundstücken. Wie im Punkt 14 beschrieben wird die Lage der Strassenanlage nochmals geprüft.	Siehe Punkt 14.

16	Zu grosser Platzverlust, Parkplatzverlust oder zu grosse versiegelte Fläche	Ohne Eingriff in Privatparzellen können die Projektziele im öffentlichen Interesse nicht erreicht werden. Die Eingriffe werden aber so gering wie möglich gehalten. Siehe auch Punkte 14 und 15	Siehe Punkt 14.
17	Es ist ein Radstreifen anzuordnen	Alternative Strassenquerschnitte und Führungsarten wie z.B. separate Radstreifen wurden im Rahmen der Studie geprüft. Die daraus resultierende Bestvariante mit Mehrzweckstreifen wurde weiterverfolgt. Den Radfahrenden stehen alternative Parallelachsen (z.B. Eisenbahnstrasse) zur Verfügung.	Am definierten Strassenquerschnitt mit Mehrzweckstreifen wird festgehalten.
18	Ein Mehrzweckstreifen ist nicht notwendig	Der Mehrzweckstreifen erleichtert das Linksabbiegen, ermöglicht das Überholen von Velofahrenden und erhöht dadurch die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss.	Am Mehrzweckstreifen wird festgehalten.
19	Die Breite der Mittelinsel soll von 1.50 m auf 2.00 m verbreitert werden.	Der Abstand zwischen Fahrbahnrand und dem baulichen Teil der Mittelinsel muss infolge Landwirtschaftsfahrzeugen und Schneeräumung (hindernisfreie Durchfahrt Schneepflug) 3.50 m betragen. Eine Verbreiterung der Mittelinsel würde zu einem zusätzlichen Landerwerb führen. Mit der Führung des MIV durch die angrenzende Markierung des Mehrzweckstreifens beträgt die praktische Breite der Mittelinsel jedoch 2.20 m.	Am definierten Querschnitt wird festgehalten.
20	Gehwegbreite 1.80 m, Trottoir ist zu breit	Im Projektperimeter wird eine beidseitige Gehwegbreite von 2.00 m angestrebt. Lokale Einengungen infolge festen Hindernissen oder geometrischen Zwängen sind möglich. Mit den gewählten Breiten ist ein Kreuzen zwischen Zufussgehenden und Kinderwagen/Rollstuhlfahrenden sichergestellt.	An der Angestrebten Breite von 2.00m wird festgehalten.

Eingaben zu den einzelne Projektierungselemente			
21	Die Lichtsignalanlage beim Knoten Turnhallenstrasse/Ringstrasse soll erhalten werden.	Siehe Punkt Nr. 13	Siehe Punkt Nr. 13
22	Bei der Lichtsignalanlage ist ein Blitzer zu installieren.	Das Aufstellen von Blitzern liegt in der Kompetenz der Kantonspolizei Bern. Das Anliegen wird mit der KaPo geprüft.	Wird in der weiteren Projektierung geprüft.
23	Eine Veloführung über die Eisenbahnstrasse wird begrüsst		Wird zur Kenntnis genommen
24	Die Veloführung über die Eisenbahnstrasse ist als Massnahme ungenügend.	Das Projekt für die Veloführung (Velovorrangroute gemäss Sachplan Velo) über die Eisenbahnstrasse ist nicht Bestandteil dieses Projekts. Die Stadt Langenthal plant dieses Projekt als Vorrangroute für den Veloverkehr für eine rückwärtige Veloverbindung auf der Eisenbahnstrasse. Dies kommt insbesondere den jüngeren und ungeübten Velofahrenden zugute. Das vorliegende Projekt berücksichtigt die Bedürfnisse des Veloverkehrs vollumfänglich.	Wird zur Kenntnis genommen
25	Velostreifen der Bleienbachstrasse ist bis zum Kreisel zu erstellen	Der Velostreifen muss im Bereich des neuen Kreisels (Verflechtung) und bei den neuen Bushaltestellen unterbrochen werden.	Am Mitwirkungsprojekt wird festgehalten.
26	Es sind Taktile visuelle Aufmerksamkeitsfelder bei Querungen/Trottoirüberfahrten anzuordnen	Das Anbringen von taktile visuelle Aufmerksamkeitsfelder wird in der weiteren Projektierung geprüft.	Wird in der weiteren Projektierung geprüft.
27	Es solle eine Busersatzhaltestelle zwischen Jägerweg und Kreisel Schorenstrasse (in beide Richtungen), mit einer Länge von 5.40 m und Haltekanntenhöhe von 22 cm erstellt werden.	Das Anliegen wird zusammen mit der Stadt Langenthal und der Aare Seeland mobil AG geprüft.	Wird in der weiteren Projektierung geprüft.
28	Es soll bei der Bushaltestelle Oberfeld (Neuhüsli) geprüft werden, ob eine Sitzgelegenheit angeordnet werden kann.	Der Ausbaustandard der Bushaltestellen liegt in der Kompetenz der Stadt Langenthal. Das Anliegen wird in Absprache mit der Stadt geprüft.	Wird in der weiteren Projektierung geprüft.
29	Es ist eine Busbevorzugung bei allen Kreisel und Knoten Mittelstrasse/Ringstrasse vorzubereiten (Lehrrohre vorsehen).	Wurde während der Projektierung bereits aufgenommen.	Wird in der weiteren Projektierung berücksichtigt.

30	Der Standort des best. Fussgängerstreifen bei der Blumenstrasse ist beizubehalten. Die Verbindung Blumenstrasse wird oft auf direktem Weg genutzt.	Der Fussgängerstreifen ist normkonform mit einem Abstand von 5 m zum Kreisel projektiert. Dies dient der Verkehrssicherheit der querenden Fussgänger. Eine zusätzliche Querung ist aufgrund der zu geringen Zwischendistanz nicht normkonform. Der Umweg wird als zumutbar eingestuft.	Am Mitwirkungsprojekt wird festgehalten.
31	Die Eiche auf der Parzelle 4348 (Schorenstrasse 22e) ist zu erhalten	Es wird geprüft, ob der Fussgängerstreifen Richtung Bützbergstrasse aufgehoben werden kann und der Strassenraum angepasst werden kann, um die Eiche erhalten zu können.	Wird in der weiteren Projektierung geprüft.
32	Der Fussgängerstreifen zwischen Schorenstrasse 22 und Ringstrasse 35 darf nicht aufgehoben werden	Die Sichtweite auf den Fussgängerstreifen der Schorenstrasse ist ungenügend. Aus diesem Grund wird der Fussgängerstreifen aufgehoben. Der Schulweg führt über den Fussgängerstreifen beim Jägerweg und über den Fussweg zwischen der Ringstrasse 31 und 33.	Am Mitwirkungsprojekt wird festgehalten.
33	Anpassungen der Vorplätze im Allgemeinen	Die Art und Weise der notwendigen Anpassungen an den Vorplätzen und Gartenanlagen werden mit den jeweiligen Eigentümern zu gegebener Zeit besprochen.	Wird in der weiteren Planung berücksichtigt.
<b>Textliches</b>			
34	An zwei Stellen wurde der Strassenname Ringstrasse und Dorfgasse vertauscht	Danke für den Hinweis.	Wird auf die nächste Ausführung des technischen Berichts korrigiert

### 3. Fazit

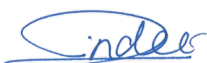
Die Möglichkeit zur Mitwirkung wurde rege genutzt. Der Grossteil der Mitwirkungseingaben betrifft die Themen «Erhalt Lichtsignalanlage Turnhallenstrasse», «Beanspruchung von privaten Grundstücken im begrenzten Raumangebot» und die «Festlegung des neuen Strassenquerschnitts». Der Erhalt der Lichtsignalanlage an der Turnhallenstrasse wurde bereits eingehend geprüft. Es wurde beschlossen, dass unter dem Aspekt der Schulwegsicherheit die Anlage ersetzt und an die neuen Gegebenheiten angepasst wird. Hingegen wird am projektierten Strassenquerschnitt festgehalten, da dieser die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden unter Einhaltung der Normvorgaben angemessen berücksichtigt. Die Einbettung des Strassenquerschnitts und damit eine möglichst verträgliche Beanspruchung von privatem Grundeigentum wird in der nächsten Projektphase nochmals kritisch geprüft und allenfalls angepasst. Das Projektteam hat sich mit allen Mitwirkungseingaben auseinandergesetzt und eine Empfehlung für die Berücksichtigung in den weiteren Projektphasen abgegeben (vgl. Kapitel 2). Die vorgebrachten Anregungen / Eingaben werden aufgearbeitet und fliessen so weit in das Projekt ein, als sie sich als zweckmässig, technisch machbar und finanziell tragbar erwiesen.

### 4. Nächste Schritte

Der vorliegende Mitwirkungsbericht wurde durch die Projektgruppe, bestehend aus Vertretern von Kanton, Stadt, ÖV und Drittwerken am 24. August 2023 genehmigt und freigegeben. Unter Berücksichtigung dieses Berichtes wird das Bauprojekt erarbeitet und anschliessend mit dem Strassenplanverfahren abgeschlossen. Während der Projekterarbeitung werden mit den direktbetroffenen Grundeigentümern die planrechtlich relevanten Anpassungen besprochen.

Langenthal, 24. August 2023

c+s ingenieure ag



Marco Kindler



Dominik Bodmer