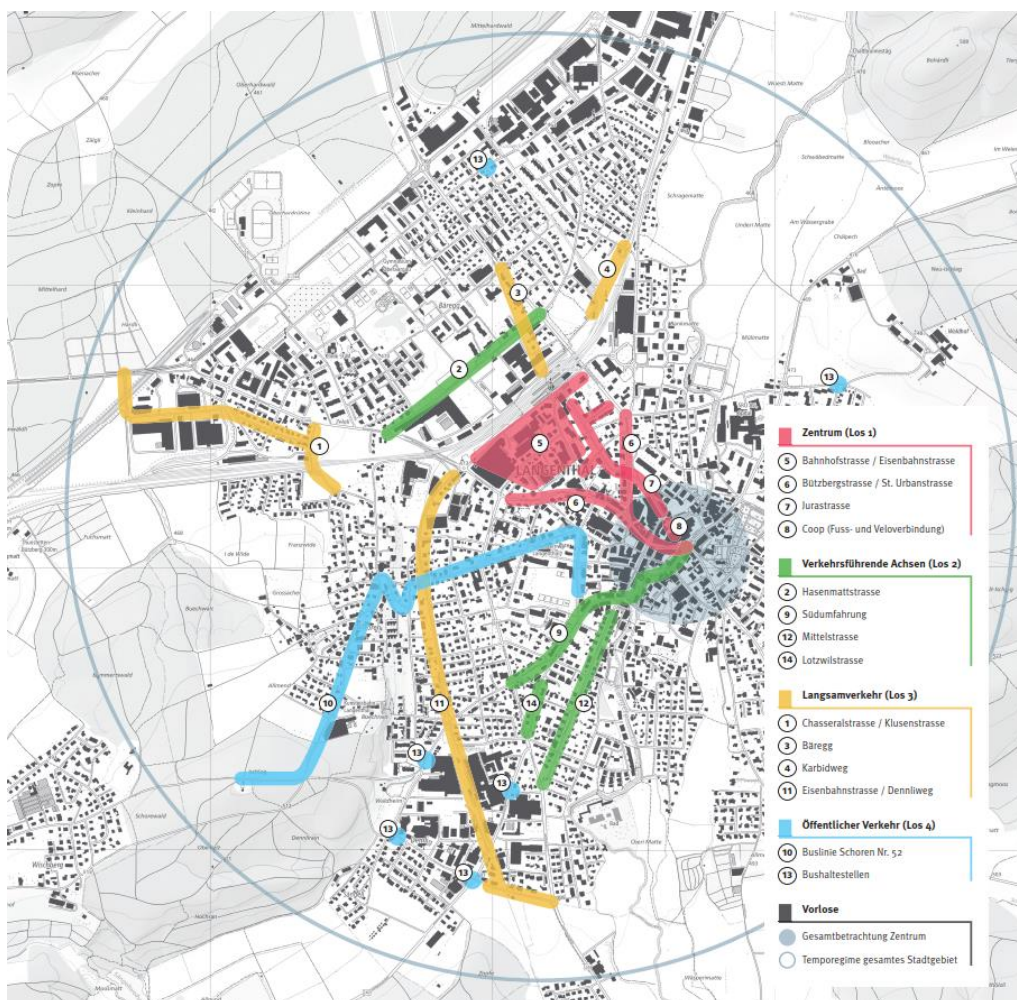


Verkehrslösung Langenthal

Begleitgruppe 4, Bericht zur Sitzung vom 4. Mai 2023



24. Mai 2023

Inhaltsverzeichnis

1	Begleitgruppe	3
1.1	<i>Ziele und Rolle der Begleitgruppe.....</i>	3
1.2	<i>Zusammensetzung</i>	3
2	Vierte Begleitgruppe 4. Mai 2023	5
2.1	<i>Anwesende 4. Mai 2023.....</i>	5
2.2	<i>Ziele, Ablauf und Inhalte</i>	6
3	Auswertung der Rückmeldungen und Begehren zur Verkehrsachse West, Porzi	8
3.1	<i>Aufbau Begehren / Rückmeldungen und Einstufung der Eingaben.....</i>	8
3.2	<i>Tabellarische Zusammenstellung thematische Rückmeldungen.....</i>	10
3.3	<i>Zusammenfassung</i>	14

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 (inklusive Schwerpunkt Stadtzentrum) 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- Empfehlungen an die Steuergruppe

1.2 Zusammensetzung

Parteien	<ul style="list-style-type: none">- Die Mitte- Evangelische Volkspartei (EVP)- FDP die Liberalen- Jungliberale- Grüne- Grünliberale Partei (GLP)- Jungsozialist*innen (Juso)- Schweizerische Volkspartei (SVP)- Sozialdemokratische Partei (SP)
Kommissionen	<ul style="list-style-type: none">- Kulturkommission
Organisationen	<ul style="list-style-type: none">- Touring Club Schweiz (TCS)- Pro Velo- Verkehrsclub Schweiz (VCS)- Hauseigentümergeverband (HEV)- Stadtvereinigung- Architekturforum- Kinder- und Jugendfachstelle Region Langenthal (ToKJO)- Hochwasserschutzverband (HWSV)- Region Oberaargau- Interunido

- Seniorebrügg
- Events
- Marktvereinigung
- Procap
- Denkmalpflege
- Elternrat
- Gewerbeverein
- Lares
- Aare Seeland Mobil AG (ASM)
- Verein Porziareal
- BLS
- Ducksch Anliker Architekten AG

2 Vierte Begleitgruppe 4. Mai 2023

2.1 Anwesende 4. Mai 2023

Politische Parteien / Fraktionen	FDP die Liberalen Langenthal, Clavadetscher Diego
	Grüne Langenthal, Zürn Fanny
	Sozialdemokratische Partei (SP) Langenthal, Nufer Michèle
	Sozialdemokratische Partei (SP) Langenthal, Käser Gerhard
	Sozialdemokratische Partei (SP) Langenthal, Baumgartner Sandro
	Grünliberale Partei Langenthal, Fankhauser Fabian
	Die Mitte Oberaargau, Ebener Philippe
	Aare Seeland mobil AG (ASM), Matter Heinrich
	Aare Seeland mobil AG (ASM), Flück Markus
	Architekturforum, Garcia Rafaela
Organisationen	Architekturforum, Rickli Tom
	Architekturforum, Kämpf Gian
	Seniorebrügg, Bayard Paul
	Seniorebrügg, Marianne Menzi
	Elternrat, Cristobal José
	Pro Velo, Stirnimann Werner
	Gewerbeverein, Giesser Christian
	Region Oberaargau, Zahnd Markus
	Verein Porziareal, Frühauf Marc
	Verein Porziareal, Roland Isenschmid
Projektbeteiligte	Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Waber Christoph
	Stadtpräsident / Präsident der Steuergruppe, Müller Reto
	Vorsteher Amt für öffentliche Sicherheit, Mitglied der Steuergruppe, Gomez Luis
	Gesamtprojektleitung, Leiter Fachbereich Tiefbau und Umwelt, Masson Pierre
	Bauherrenunterstützung (TBF + Partner AG), Blatter Isabel
	Bauherrenunterstützung (TBF + Partner AG), Michel Alexandra
	Fachexperte (BLS), Nobs Michael
	Fachexperte (Kontextplan), Reichenbach Markus

2.2 Ziele, Ablauf und Inhalte

Ziele	<ul style="list-style-type: none">- Übersicht zum Stand des Gesamtprojekts- Information zur aktuell laufenden Planung Verkehrsachse West, Porzi- Vorstellung Varianten Verkehrsachse West, Porzi- Empfehlung weiteres Vorgehen z. H. Steuergruppe
Ablauf / Themen	<ol style="list-style-type: none">1) Begrüssung2) Übersicht Stand Gesamtprojekt3) Variantenvorstellung Verkehrsachse West, Porzi4) Information BLS5) Gruppendiskussion Nutzungen beim Porzi der verschiedenen Varianten6) Diskussion im Plenum7) Ausblick / Abschluss
Verkehrsachse West, Porzi	Variante 1: Perronverlängerung beidseitig um je 25 m



Variante 2: Perronverlängerung südlich um 50 m



Variante 3: Verschiebung Richtung Süden



Fragestellung

Wie werden die Nutzungen beim Porzi der verschiedenen Varianten beurteilt?

- Zugang zum Perron Bahnhof Süd
- Zugang zum Porzi-Areal
- Parkierungsmöglichkeiten
- Fuss – und Veloverbindung (gem. Agglomerationsprogramm 3. Generation)
- Weitere?

3 Auswertung der Rückmeldungen und Begehren zur Verkehrsachse West, Porzi

3.1 Aufbau Begehren / Rückmeldungen und Einstufung der Eingaben

Aufbau Stellungnahme

Die Rückmeldungen und Begehren wurden thematisch in folgende Themen gegliedert:

- Velovorrangroute
- Entwicklung Porzi-Areal
- Haltestelle
- Parkplätze
- Erschliessung
- Anwohnende und angrenzende Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer
- Interessen BLS
- Planungsprozess
- Variantenbeurteilung

In der ersten Spalte erscheint die Nummerierung, in der zweiten das betreffende Thema, 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.

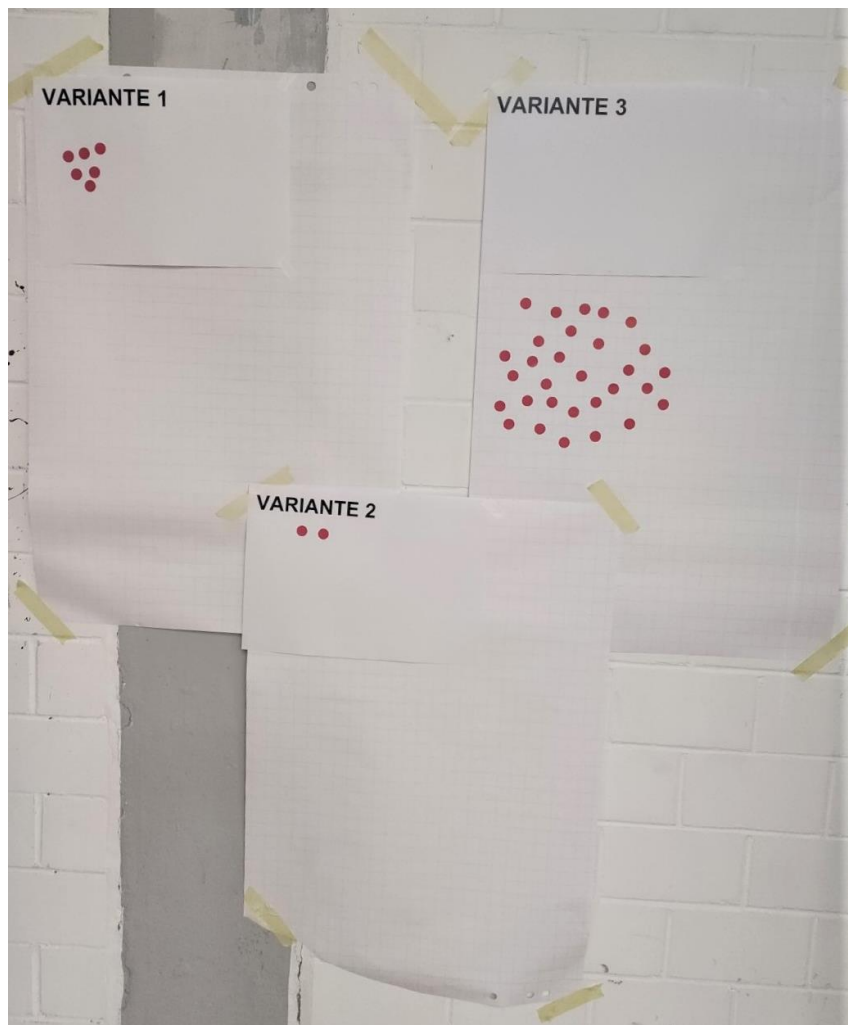
Bei der Beurteilung ist zu beachten, dass eine gewisse Unschärfe möglich ist, insbesondere wenn in einer Aussage zu verschiedenen Themen Stellung genommen wird.

Bewertung Varianten

Die Mitglieder der Begleitgruppen konnten die Varianten mit Punkten bewerten. Jeder erhielt dabei zwei Punkte, mit welchen die Varianten bewertet werden konnten.

Resultat:

- Variante 1: 6 Punkte
- Variante 2: 2 Punkte
- Variante 3: 30 Punkte



3.2 Tabellarische Zusammenstellung thematische Rückmeldungen

Nr.	Thema	Anliegen / Antrag / Fragen	Einschätzung / Stellungnahme Steuergruppe	Einstufung
1.	Velovorrangroute	Velovorrangroute hat Vorrang	<p>Diverse Massnahmen im Projekt tragen dieser Forderung Rechnung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vortrittsregelung: Die Velofahrenden auf der Velovorrangroute haben gegenüber den Zufussgehenden Vorrang. - Die Velovorrangroute verläuft räumlich getrennt von der Längsverbinding des Fussverkehrs (jedoch im Mischverkehr mit dem MIV). - Die Querverbindungen haben keinen Vorrang. - Der Pufferbereich zwischen Fahrbahn und Velovorrangroute gewährleistet, dass ausbiegende Fahrzeuge von den Velofahrenden frühzeitig erkannt werden. - Der Kanton hat seine Zustimmung zur Senkrechtparkierung in Aussicht gestellt (unter der Bedingung, dass es sich um eine vorübergehende Lösung handelt). 	C
2.	Velovorrangroute	Velovorrangroute funktioniert mit allen Varianten	–	A
3.	Velovorrangroute	Velovorrangroute müsste bewusst vom MIV getrennt werden	Die Trennung von Velovorrangroute und MIV ist aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse nicht möglich.	D
4.	Velovorrangroute	Konflikt zwischen Langsamverkehr und Parkplätzen	Der Konflikt wird durch die geplante Pufferzone so weit wie möglich minimiert. Es handelt sich aus Sicht der Projektbeteiligten um eine vertretbare Lösung.	C
5.	Velovorrangroute	Mehr Veloparkplätze nötig, um Attraktivität der Velovorrangroute und das Umsteigen auf den ÖV am Bahnhof Süd zu fördern	Die Erhöhung der Anzahl Veloparkplätze wird geprüft.	B
6.	Velovorrangroute	Ist die Velovorrangroute mit einer Begegnungszone vereinbar?	Grundsätzlich ist eine Velovorrangroute nicht mit einer Begegnungszone kompatibel. Im Rahmen einer Interessensabwägung kann sie auf kurzen Abschnitten jedoch ein Teil der Routenführung sein unter Berücksichtigung gewisser Punkte (geringer DTV, Unterbindung Durchgangsverkehr, möglichst keine Parkierung, Einhaltung Sichtweiten, Koexistenzprinzip – analog der Situation am Bahnhofplatz). Eine Begegnungszone wird im Rahmen der Entwicklung des Porzi-Areals und des Bahnhofs Süd als zweckmässig und stimmig erachtet.	C

Nr.	Thema	Anliegen / Antrag / Fragen	Einschätzung / Stellungnahme Steuergruppe	Einstufung
7.	Entwicklung Porzi-Areal	Langfristige Vision zur Arealentwicklung wäre Voraussetzung	Die künftige Entwicklung des Porzi-Areals ist nicht Teil des Projektes "Verkehrsachse West Porzi"	E
8.	Entwicklung Porzi-Areal	Verkehrsachse West flexibel gestalten (insb. in Hinsicht auf Parkplätze)	Die Verkehrsachse West wird aufwärtskompatibel gestaltet, um auf die künftige Entwicklung des Porzi-Areals reagieren zu können.	B
9.	Entwicklung Porzi-Areal	Hinweis: ca. ab August 2023 wird die wöchentliche Diskussion zur Entwicklung des Porzi-Areals für weitere Interessierte geöffnet (Austausch findet jeweils am Dienstagmittag statt)	–	A
10.	Entwicklung Porzi-Areal	Geplante Öffnung und Belebung des Areals wird begrüsst (Durchwegung, Ost-West-Verbindung, evtl. inkl. Eventfabrik)	–	A
11.	Entwicklung Porzi-Areal	Aus Sicht des Gewerbes (insb. LKW-Fahrer) ist die Öffnung und Belebung des Areals nicht wünschenswert.	Die Erschliessung für das Gewerbe ist mit der vorliegenden Planung sichergestellt.	A
12.	Haltestelle	Städtebauliche Grosszügigkeit wird vermisst	Im Rahmen des zur Verfügung stehenden Raums zwischen der Fassadefront des Porzi-Areals und des Perrons wurde die städtebauliche Gestaltung soweit möglich ausgeschöpft.	A
13.	Haltestelle	Haltestellen (Varianten) eigentlich unabhängig von Velovorrangroute	Die Lage der Haltestellen hat einen direkten Einfluss auf die Erschliessung des Perrons und damit auch auf die Velo- und Fussverbindung.	A
14.	Haltestelle	Sichtweite Lokführer als wichtiger Sicherheitsaspekt	Die Verkehrssicherheit aus Sicht des Bahnbetreibers ist in die Variantenbeurteilung eingeflossen und in allen Varianten gewährleistet.	A
15.	Haltestelle	Erhöhtes Sicherheitsbedürfnis älterer Personen	Die Verkehrssicherheit insgesamt sowie die Sicherheit im öffentlichen Raum, insb. im Bereich des Bahnhofs ist in die Variantenbeurteilung eingeflossen. Die Übersichtlichkeit ist bei der Variante 3 ohne Einschränkungen gewährleistet.	A
16.	Haltestelle	Kann die Rückseite des Technikgebäudes auch als Perronfläche genutzt werden?	Das Anliegen wird für die Varianten 1 und 2 geprüft. In der Variante 3 ist dies nicht vorgesehen.	B
17.	Haltestelle	Bahnquerung bei allen Varianten in Gehdistanz; wird begrüsst	–	A
18.	Haltestelle	Engpass auf dem Perron suboptimal	Bei der Variante 3 kann der Hauptzugang zum Bahnhof Süd grosszügiger konzipiert und besser integriert werden als bei den Varianten 1 und 2.	C

Nr.	Thema	Anliegen / Antrag / Fragen	Einschätzung / Stellungnahme Steuergruppe	Einstufung
19.	Haltestelle	Welchen Perimeter umfasst das Plangenehmigungsverfahren?	Das Plangenehmigungsverfahren umfasst die Perronanlage inkl. Entwässerung und Perronmöblierung, die Anpassungen im Gleisbereich sowie die Erschliessungsbauwerke zum Perron. Die öffentliche Erschliessung des Bahnhofareals ist durch die Stadt sicherzustellen, mindestens mittels Dienstbarkeiten.	A
20.	Parkplätze	Querparkplätze in Zusammenhang mit Velovorrangroute ungeeignet, Längsparkplätze wären besser	Die Umsetzung von Längsparkplätzen wird kurz- bis mittelfristig nicht weiterverfolgt. Die Anzahl Parkplätze (Rahmenbedingung) wurde im Baugesuch festgelegt.	D
21.	Parkplätze	Es muss mit D&A vereinbart und festgehalten werden, dass die Parkplätze wieder aufgehoben werden.	Die Umsetzungsmöglichkeit einer solchen Vereinbarung wird zur Prüfung aufgenommen und mit der Grundeigentümerschaft geklärt.	B
22.	Parkplätze	Verhältnismässigkeit der Parkplätze in Frage gestellt (Vorgabe ohne Alternative)	Die Anzahl Parkplätze (Rahmenbedingung) wurde im Baugesuch festgelegt und ist nicht Teil der vorliegenden Planung. Trotzdem wurden verschiedene Alternativstandorte vorabgeklärt.	E
23.	Parkplätze	Ist ein Parkhaus auf dem Porzi-Areal angedacht?	Zum aktuellen Zeitpunkt ist keine Planung eines Parkhauses auf dem Porzi-Areal bekannt.	E
24.	Parkplätze	Gibt es Alternativen für die Parkierung auf dem Areal?	Alternative Parkierungsmöglichkeiten müssen im Rahmen der Arealentwicklung geprüft werden. Es wurden diverse Vorabklärungen bzgl. Parkierungsmöglichkeiten in der näheren Umgebung des Porzi-Areals mit privaten Grundeigentümerschaften geführt. Abschliessende Resultate liegen noch nicht vor.	E
25.	Parkplätze	Von D&A müsste ein Mobilitätskonzept verlangt werden, dies ist jedoch aus zeitlichen Gründen nicht möglich	Die Mobilitätsstrategie für das Porzi-Areal liegt ausserhalb des Perimeters des vorliegenden Projektes. Die Verkehrsachse West wird aufwärtskompatibel gestaltet, um auf die künftige Entwicklung des Porzi-Areals reagieren zu können.	E
26.	Parkplätze	Sensibilisierung der Parkplatz-Nutzenden für Velovorrangroute nötig (nur möglich, wenn Parkplätze nur von D&A genutzt werden)	Eine Sensibilisierung würde sich schwierig gestalten, da sich die Nutzung der Parkplätze nicht ausschliessend auf die Mitarbeitenden von Duksch Anliker begrenzt. Die Parkplätze werden auch von deren Kundinnen und Kunden genutzt.	D
27.	Erschliessung	Alternative Erschliessung für Gewerbe (alternative Umschlagplätze) zu prüfen	Alternative Erschliessungsmöglichkeiten des Gewerbes wurden im Planungsprozess geprüft, jedoch als nur bedingt tauglich eingestuft. Im Rahmen der Arealentwicklung muss die Prüfung alternativer Erschliessungen wieder aufgenommen werden.	E

Nr.	Thema	Anliegen / Antrag / Fragen	Einschätzung / Stellungnahme Steuergruppe	Einstufung
28.	Anwohnende und angrenzende Grundeigentümerschaft	Die Meinung der Anwohnenden wurde in der Planung der Varianten zu wenig berücksichtigt (Projektgruppe aus D&A, BLS und Stadt ist zu klein gefasst).	Die Projekterarbeitung erfolgte gemäss der Praxis im Rahmen des Projekts Verkehrslösung Langenthal. Spezifisch im Bereich der Verkehrsachse West, Porzi erfolgte die Entwicklung in einer engen Zusammenarbeit der beteiligten Projektpartner (Stadt Langenthal, BLS AG und Duksch Anliker Architekten AG). Die Anwohnenden und angrenzenden Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer können sich im Rahmen von allfälligen Mitwirkungsverfahren sowie im Bewilligungsverfahren zur Planung äussern.	A
29.	Anwohnende und angrenzende Grundeigentümerschaft	Parzellen mit direktem Bahnanschluss sollten eigentlich auch für Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer interessant sein, diese zeigen daran aktuell jedoch kein Interesse, da die Entwicklung des Porzi-Areals unklar ist	–	A
30.	Anwohnende und angrenzende Grundeigentümerschaft	Seitens BLS besteht kein Interesse daran, die angrenzenden privaten Parzellen zu erschliessen.	–	A
31.	Interessen BLS	BLS: Interessenlinie für Doppelspurausbau	Auskünfte zum Doppelspurausbau erfolgen durch die BLS und betreffen nicht den Themenbereich des vorliegenden Projektes.	E
32.	Planungsprozess	Hinweis, dass der Planungskredit abgelehnt wurde	Die Verkehrsachse West Porzi ist ein integraler Bestandteil des Projektes "Verkehrslösung Langenthal" und wurde im Rahmen dessen bearbeitet und finanziert.	A
33.	Planungsprozess	Planung auf grüner Wiese nicht möglich	–	A
34.	Planungsprozess	Wird anhand der Variante 3 ein Präjudiz für die weitere Planung geschaffen?	Anhand der Umsetzung der Variante 3 wird kein Präjudiz geschaffen, da es sich bei der Variante 3 unabhängig von der Arealentwicklung um die bestmögliche Variante handelt, welche sowohl mit als auch ohne einer allfälligen Arealentwicklung funktioniert.	C

3.3 Zusammenfassung

Zusammenfassung der Rückmeldungen der Begleitgruppe

Die Diskussion in der Begleitgruppensitzung zeigt bezüglich der verschiedenen Themen und Varianten folgende Tendenzen:

- Die Begleitgruppe bevorzugt die Variante 3 und empfiehlt diese der Steuergruppe zur Umsetzung.
- Die Diskussion wurde vor allem von der geplanten MIV- und Veloparkplatzsituation sowie deren Vereinbarkeit mit der Velovorrangroute dominiert.

Fazit Steuergruppe

- Die Entwicklung des Porzi-Areals und die angrenzende Erschliessung wird seit jeher emotional diskutiert. Die Zukunft des Areals ist zum jetzigen Zeitpunkt ungewiss und nicht Bestandteil der vorliegenden Planung zur Verkehrsachse und Erschliessung des Bahnhofs Süd. Trotzdem muss die Planung der Verkehrsachse West so weit wie möglich auf die Entwicklung des Porzi-Areals abgestimmt werden. Die Verkehrsachse West ist aufwärtskompatibel zu gestalten, um auf die künftige Entwicklung des Areals reagieren zu können.
- Die Anforderungen an eine Velovorrangroute werden mit allen drei Varianten gewährleistet.
- Im Perimeter sind zusätzliche Veloabstellplätze zu prüfen, um die Attraktivität der Velovorrangroute und das Umsteigen auf den ÖV am Bahnhof Süd zu fördern.
- Die MIV-Parkplatzsituation ist auf die Interessen der Öffentlichkeit und jener der Grundeigentümerschaft abzustimmen, insbesondere hinsichtlich einer langfristigen Lösung.
- Die Variante 3 (Verschiebung Richtung Porzi-Areal) wird sowohl von der Begleitgruppe wie auch von der Steuergruppe klar bevorzugt und soll als Bestvariante ins Betriebs- und Gestaltungskonzept aufgenommen werden. Die Variante 3 weist insgesamt die höchste Qualität auf und wird aus funktionaler und städte-räumlicher Sicht am besten bewertet.
- Das Verkehrsregime wird im Rahmen der nächsten Projektphase "Vorprojekt" vertieft geprüft.