



# RGSK Oberaargau

## Schlussbericht 1. Generation

- Erläuterungsbericht mit Kurzfassung
- Entwicklungsleitbild
- Massnahmenblätter
- RGSK Übersichtskarte (separate Beilage)

26. März 2012 (mit Änderungen gemäss DV-Beschluss vom 4. Mai 2012)

# Impressum

## Empfohlene Zitierweise

Autor: ecoptima ag, BHP Raumplan AG  
Titel: Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau  
Untertitel: Schlussbericht 1. Generation  
Auftraggeber: Regierungsrat des Kantons Bern, vertreten durch die Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion (JGK) und die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE); Region Oberaargau  
Ort: Bern  
Jahr: 2012

## Regionale Kommission RGSK Oberaargau

Robert Sutter, Präsident Region Oberaargau (Vorsitz)  
Thomas Rufener, Stadtpräsident Langenthal  
Charlotte Ruf, Gemeindepräsidentin Herzogenbuchsee  
Hansjörg Mural, Gemeindepräsident Huttwil  
Fritz Scheidegger, Gemeindepräsident Wangen a.A.  
Katharina Hofer, Gemeindepräsidentin Wiedlisbach (bis 30.12.10)  
Stefan Costa, Geschäftsführer Region Oberaargau  
Markus Ischi, Geschäftsführer Region Oberaargau (bis 30.6.10)  
Arthur Stierli, AGR, Vorsteher Abteilung Orts- und Regionalplanung  
Ulrich Seewer, BVE, Leiter Gesamtmobilität  
Manuel Flückiger, AGR, Abt. Kantonsplanung (Protokoll)

## Gesamtprojektleitung

Arthur Stierli (Ko-Leitung), AGR  
Walter Brodbeck (Ko-Leitung), TBA  
Manuel Flückiger, AGR  
Bruno Meier, AöV  
Christian Aebi, AöV (bis 24.3.11)  
Thomas Rufener, Präsident Kommission Planung  
Stefan Costa, Geschäftsführer Region Oberaargau  
Markus Ischi, Region Oberaargau  
Fritz Scheidegger, Präsident Ausschuss RVK 2  
Katharina Hofer, Präsidentin Ausschuss RVK 2 (bis 31.12.10)  
Franz Felder, Stadt Langenthal

## Projektteam

Marco Rupp, ecoptima ag  
Mikael Garn, ecoptima ag  
Ruedi Hartmann, BHP Raumplan AG  
Bernhard Gerber, BHP Raumplan AG  
Christian Bexen, BHP Raumplan AG (bis 31.1.11)

**Auftraggeber:** Regierungsrat des Kantons Bern, vertreten durch die Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion (JGK) und die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE); Region Oberaargau

**Bezug:** Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern (AGR), Nydegasse 11/13, 3011 Bern

# Inhaltsverzeichnis

<b>Kurzfassung .....</b>	<b>4</b>
<b>1 Einleitung.....</b>	<b>9</b>
1.1 Ausgangslage .....	9
1.2 Zielsetzung.....	9
1.3 Vorgehensweise .....	9
1.4 Inhalte .....	10
<b>2 Gliederung des Perimeters .....</b>	<b>12</b>
2.1 Gliederung nach Zentralität.....	12
2.2 Gliederung nach Teilräumen.....	13
2.3 Agglomerationsprogramm Langenthal.....	14
2.4 Der ländliche Raum .....	14
<b>3 Siedlung: Ist-Zustand und bisherige Entwicklung .....</b>	<b>16</b>
3.1 Einwohner .....	16
3.2 Arbeitsplätze .....	19
3.3 Publikumsintensive Einrichtungen / ESP-Standorte .....	21
3.4 Baulandreserven.....	24
3.5 Siedlungspotentiale.....	28
<b>4 Verkehr: Ist-Zustand .....</b>	<b>33</b>
4.1 Motorisierter Individualverkehr.....	33
4.2 Öffentlicher Verkehr .....	39
4.3 Langsamverkehr .....	51
4.4 Kombinierte Mobilität .....	57
4.5 Pendlerströme.....	58
<b>5 Siedlung: Zustand 2030 (Referenzszenario) .....</b>	<b>63</b>
5.1 Einwohner .....	63
5.2 Arbeitsplätze .....	66
5.3 Bauland.....	68
<b>6 Verkehr: Zustand 2030 (Referenzszenario) .....</b>	<b>71</b>
6.1 Definition .....	71
6.2 Motorisierter Individualverkehr.....	71

6.3	Öffentlicher Verkehr .....	74
6.4	Langsamverkehr .....	76
<b>7</b>	<b>Siedlung: Stärken-Schwächen-Analyse und Handlungsbedarf .....</b>	<b>77</b>
7.1	Stärken-Schwächen-Analyse.....	77
7.2	Handlungsbedarf.....	80
<b>8</b>	<b>Verkehr: Stärken-Schwächen-Analyse und Handlungsbedarf .....</b>	<b>82</b>
8.1	Stärken-Schwächen-Analyse.....	82
8.2	Handlungsbedarf.....	84
<b>9</b>	<b>Entwicklungsleitbild, Zielsetzungen und Strategie =&gt; BEHÖRDENVERBINDLICH.....</b>	<b>86</b>
9.1	Entwicklungsleitbild.....	86
9.2	Zielsetzungen.....	87
9.3	Strategie.....	89
<b>10</b>	<b>Siedlung: Vollzugsaufträge.....</b>	<b>91</b>
10.1	Zentren vierter Stufe .....	91
10.2	Regionale Wohnschwerpunkte .....	94
10.3	Regionale Arbeitsschwerpunkte .....	95
10.4	Siedlungsbegrenzungen von überörtlicher Bedeutung.....	97
10.5	Vorranggebiete für Natur und Landschaft.....	97
<b>11</b>	<b>Siedlung: Prüfaufträge .....</b>	<b>98</b>
11.1	Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung.....	98
11.2	Innerregionaler Ausgleich von Siedlungsflächen .....	98
11.3	Siedlungsentwicklung nach innen.....	98
11.4	Aktualisierung regionale Vorranggebiete für Natur und Landschaft .....	99
11.5	Formelle und zeitliche Harmonisierung der baulichen Grundordnung.....	99
<b>12</b>	<b>Verkehr: Vollzugsaufträge .....</b>	<b>100</b>
12.1	Schwachstellenanalyse strassengebundener ÖV.....	100
12.2	Eigentumswechsel Strasseninfrastruktur.....	100
12.3	Standorte für P+R-Anlagen.....	101
12.4	Überprüfung Schwachstellenanalyse Kanton .....	101
12.5	Projekte und Planungen im Fuss- und Veloverkehr.....	102

<b>13</b>	<b>Verkehr: Prüfaufträge</b> .....	<b>103</b>
13.1	Standorte für B+R-Anlagen.....	103
13.2	Marketingkonzept für kombinierte Mobilität .....	103
13.3	Erschliessung mit Wander- und Radwanderwegen .....	103
13.4	Aktualisierung KRP Velo (einschliesslich Prüfung Anhänge 4 / 5) .....	103
13.5	Fussgängerverkehr .....	104
<b>14</b>	<b>Übersicht Massnahmen</b> .....	<b>105</b>
<b>15</b>	<b>Wirkungsanalyse und Priorisierung</b> .....	<b>107</b>
<b>16</b>	<b>Kosten und Finanzierung</b> .....	<b>109</b>
16.1	Kosten.....	109
16.2	Finanzierung .....	109
<b>17</b>	<b>Umsetzung und Controlling</b> .....	<b>110</b>
<b>18</b>	<b>Schlussfolgerungen und Ausblick</b> .....	<b>111</b>
	<b>Anhang A: Verzeichnisse/ Glossar</b> .....	<b>113</b>
	Abkürzungsverzeichnis .....	113
	Literaturverzeichnis .....	115
	Internetseiten .....	117
	Glossar Koordinationsstände .....	117
	<b>Anhang B: Entwicklungsleitbild =&gt; <i>BEHÖRDENVERBINDLICH</i></b> .....	<b>118</b>
	<b>Anhang C: Massnahmenblätter =&gt; <i>BEHÖRDENVERBINDLICH</i></b> .....	<b>119</b>

## Kurzfassung

### Zusammen die Zukunft gestalten

In der Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit (SARZ) hat der Kanton Bern ein neues Modell für eine verbesserte regionale Zusammenarbeit der Gemeinden definiert. Wichtige regionale Fragen sollen mit Hilfe von Regionalkonferenzen rasch und verbindlich gelöst werden.

Mit SARZ hat der Regierungsrat auch eine Reform der Planungsinstrumente für Verkehr und Siedlung beschlossen. Die Agglomerationsprogramme Verkehr+Siedlung werden in den nächsten Jahren durch die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) abgelöst, mit denen eine mittel- bis langfristige Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung auf regionaler Ebene angestrebt wird. Die 1. Generation der RGSK soll bis 2011 erstellt werden und anschliessend im Vierjahresrhythmus überarbeitet werden. Für die Erarbeitung der RGSK sind grundsätzlich die Regionalkonferenzen zuständig. Da in der Region Oberaargau momentan eine solche noch nicht eingesetzt ist, erfolgt die Erarbeitung des RGSK Oberaargau zunächst unter der Federführung des Kantons.

Ziel des RGSK ist es, eine enge Koordination zwischen der Siedlungs- und der Verkehrsplanung zu gewährleisten. Durch eine haushälterische Bodennutzung und eine Siedlungsstrategie, die sich an der Zentrenstruktur und an der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr orientiert, kann eine nachhaltige Weiterentwicklung der Siedlung sichergestellt werden. Wege können so kurz gehalten und, wo möglich, auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr umgelagert werden. Dies unter dem Motto: Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich abwickeln. Neue Infrastrukturen werden auch in Zukunft nötig sein; angesichts der finanziellen Möglichkeiten von Bund, Kanton und Gemeinden müssen allerdings klare Prioritäten gesetzt werden. Denn es gilt nicht nur die neue Infrastruktur zu finanzieren, sondern auch die bestehende zu unterhalten.

### Wie sieht unsere Zukunft aus?

Natürlich kennen wir die Zukunft nicht, und vieles wird sich überraschend entwickeln. Trotzdem ist es wichtig, sich Ziele zu setzen und eine Strategie zu entwickeln, mit welchen Massnahmen diese Ziele erreicht werden können.

Die Bevölkerungsszenarien zeigen, dass die Bevölkerung in den nächsten 20 Jahren noch zunehmen wird. Aufgabe der Region und der Gemeinden ist es, diese Bevölkerungsentwicklung aufzufangen und an geeigneten Standorten ein Angebot zu schaffen. Wo Leute wohnen, ist es auch sinnvoll, dass gearbeitet wird. Auch die Zahl der Arbeitsplätze wird noch zunehmen. Neue Arbeitsplätze sind vorzugsweise in der Kernstadt Langenthal und in den regionalen Zentren (Herzogenbuchsee, Huttwil, Niederbipp) anzusiedeln.

Da es im Moment keine Signale gibt, dass die Mobilität abnimmt, ist sie so umweltfreundlich wie möglich auszugestalten. Das entworfene Entwicklungsleitbild zeigt die Stossrichtung der

künftigen Entwicklung auf. Sie ermöglicht, dass sich die Bahn zum Rückgrat der regionalen Entwicklung durchsetzt, ergänzt mit den regionalen Buslinien im ländlichen Raum und dem Busnetz im Raum Langenthal.

Siedlungswachstum darf aber nicht heissen, dass die Region «zugebaut» wird. Das Entwicklungsleitbild und die RGSK-Karte zeigen klar auf, wo die Siedlung langfristig begrenzt und wie sie mit Grünräumen gegliedert werden soll. Diese tragen dazu bei, dass die Naherholungsgebiete im unmittelbaren Umfeld von Siedlungsschwerpunkten liegen und einfach zu Fuss oder mit dem ÖV erreicht werden bzw. werden können.

Eine gesunde Siedlungsentwicklung berücksichtigt alle Regionsteile. Auch für die ländlichen Gemeinden ist es wichtig, dass die Bevölkerung und lokale Arbeitsplatzangebote erhalten werden können und an sinnvollen Standorten eine Weiterentwicklung stattfindet. Bei den Zentrumsgemeinden und den Umlandgemeinden von Langenthal geht es mehrheitlich darum, mit dem Entwicklungsdruck umzugehen und eine kontrollierte Entwicklung auszugestalten.

### **Die Struktur der Region erfassen**

Mit der Definition der Zentralitätsstruktur wollen die Region Oberaargau und der Kanton Bern gute Voraussetzungen für eine nachhaltige räumliche Entwicklung und eine effiziente regionalpolitische Steuerung schaffen. Neben dem bereits im kantonalen Richtplan festgelegten Zentrum von kantonaler Bedeutung (Zentrum 3. Stufe), welches der Kernstadt Langenthal entspricht, werden im RGSK zusätzlich Regionalzentren (Zentrum 4. Stufe) bezeichnet (Herzogenbuchsee, Huttwil, Niederbipp).

In Zukunft sollen die bezeichneten Zentren ihre Funktion als Arbeitsplatzstandorte, multifunktionale Versorgungszentren und Verkehrsknotenpunkte verstärkt wahrnehmen können. Sie haben deshalb bei der Zuordnung von überkommunalen Nutzungen (z.B. Regionale Entwicklungsgebiete, Schulen, Spitäler oder Sporteinrichtungen) Vorrang. Attraktive regionale Zentren wirken sich positiv auf die Umlandgemeinden und somit auf die gesamte Region aus.

### **Die Trends bis 2030**

#### **Siedlung:**

Die Prognosen des Bundes und des Kantons sehen für die Region Oberaargau ein Bevölkerungswachstum von rund 6% bis zum Jahr 2030 vor. Gemäss Trendszenario entwickelt sich die Bevölkerungszahl in den verschiedenen Zentralitäten sehr unterschiedlich. In der Kernstadt ist mit einer Zunahme von bis zu 16.9% zu rechnen. Die Bevölkerungszahl in den Umlandgemeinden von Langenthal (z.B. Aarwangen, Roggwil) und in den regionalen Zentren (z.B. Herzogenbuchsee) wächst gemäss Schätzungen um 8.2% bzw. 2.8%. Der schwächste Zuwachs ist mit 0.8% in den ländlichen Gemeinden zu erwarten. Der durch dieses Wachstum ausgelöste Baulandbedarf kann mit den heute vorhandenen Bauzonenreserven nicht abgedeckt werden. Zusätzliche Flächen müssen eingezont und überbaut werden.

Bei den Arbeitsplätzen ist davon auszugehen, dass das heute im Vergleich zur gesamtschweizerischen Entwicklung (4%) unterdurchschnittliche Wachstum bis zum Jahre 2030 gesamtregional rund 0.3% betragen wird. Die heute vorhandenen Bauzonenreserven im Bereich Arbeiten von rund 87 ha sind gesamtregional gesehen ausreichend. Insbesondere an zentralen und verkehrsgünstigen Lagen (insbesondere Langenthal) fehlen jedoch zusehends Flächen für produzierende Betriebe.

**Verkehr:**

Bezüglich des Mobilitätsverhaltens bzw. der Verkehrsnachfrage wird davon ausgegangen, dass die mobilitätssteigernden Tendenzen (z.B. weiter zunehmende Einkaufs- und Freizeitbedürfnisse, zunehmende Pendlerbewegungen infolge der Trennung zwischen Wohnstandort und Arbeitsplatz) anhalten und die aktuellen Gewohnheiten betreffend Verkehrsmittelwahl keine wesentlichen Änderungen erfahren.

**Handlungsbedarf****Siedlung:**

Aufgrund des zu erwartenden und angestrebten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums in der Region Oberaargau müssen die bestehenden Siedlungsflächen besser ausgenützt, die vorhandenen Bauzonenreserven überbaut und neue Einzonungen vorgenommen werden. Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung soll sich das Wachstum vor allem auf gut erschlossene Standorte in der Kernstadt Langenthal und in den Zentrumsgemeinden konzentrieren. So können die Pendlerwege kurz und der Anteil des öffentlichen Verkehrs, der Radfahrer und Fussgänger hoch gehalten werden. Mit dem Ausrichten der zukünftigen Siedlungsentwicklung auf das räumliche Entwicklungsleitbild sollen die siedlungsprägenden Grünräume erhalten sowie für die Naherholung und ökologische Vernetzung aufgewertet werden.

**Verkehr:**

Als Handlungsbedarf für den Bereich Verkehr ist die Verbesserung in der Anbindung des südlichen Regionsteils an das Nationalstrassennetz zu nennen. Weiter sind Lösungen für die belasteten Ortsdurchfahrten zu finden (v.a. Niederbipp und Aarwangen). Das ÖV-Grundnetz ist mindestens zu erhalten und zu optimieren. Gute Anschlussqualitäten an Umsteigeorten sind zu sichern und wenn möglich zu optimieren. Vor allem in den Umlandgemeinden der Stadt Langenthal ist die ÖV-Erschliessungsgüte zu verbessern. Anlagen der kombinierten Mobilität (Park+Ride, Bike+Ride) sind an strategisch günstigen Lagen zu fördern. Generell sind weitere Massnahmen in Hinblick auf eine Verschiebung zugunsten des ÖV- und des Langsamverkehrsanteils gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zu ergreifen.

**Strategische Stossrichtungen**

Um eine bessere Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sicherzustellen, ist eine entsprechende Strategie erforderlich. Diese lehnt sich an die strategischen Grundsätzen des kantonalen Richtplans an: Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern, Verkehr verträglich gestalten.

Für die Region Oberaargau heisst dies konkret eine Konzentration der Siedlungsentwicklung auf den im Entwicklungsleitbild definierten Entwicklungsachsen. Im Streusiedlungsgebiet ist die Siedlungsentwicklung auf die ländlichen Kernorte zu konzentrieren. Das Siedlungswachstum nach innen ist zu fördern und die vorhandenen Potentiale zu nutzen (Bauzonenreserven, Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete). Die Siedlungs- und Landschaftsstruktur ist durch die klare Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet sowie deren bewusste Gestaltung aufzuwerten. Aus verkehrlicher Sicht ist der Anteil von ÖV und Langsamverkehr am Gesamtverkehr zu vergrössern. Der verbleibende Verkehr ist so schonend wie möglich für Mensch und Umwelt abzuwickeln. Weiteres wichtiges Element für die Region Oberaargau ist die Anbindung an die benachbarten ausserkantonalen Gebiete. Diese Anbindung ist zu pflegen und zu stärken.

### **Massnahmen**

Basierend auf den evaluierten Handlungsbedarf und auf der Strategie aufbauend, werden für die Bereiche Verkehr und Siedlung eine Reihe von Massnahmen zur konkreten Umsetzung der Entwicklungsvorstellungen formuliert. Für die sechs für den Bereich Siedlung erstellten Massnahmenblätter sind dies z.B. die Bezeichnung von Arbeits- und Siedlungsschwerpunkten oder die Festlegung von Siedlungsbegrenzungslinien von überörtlicher Bedeutung. Im Bereich Verkehr geht es u.a. um die Verbesserung des ÖV-Angebots oder um die Beseitigung von Schwachstellen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs. Weitere Themen sind die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Langsamverkehr (Fussgänger, Velo) sowie die gezielte Förderung der kombinierten Mobilität (Park+Ride, Bike+Ride).

### **Das neue Planungsinstrument RGSK**

Der vorliegende Bericht enthält die Ergebnisse des bisherigen Planungsprozesses (inkl. Mitwirkung) und bildet die Grundlage für die bevorstehende kantonale Synthese. Er besteht aus einem Analyseteil (Kapitel 1-8), dem Entwicklungsleitbild einschliesslich Zielsetzungen und Strategie (Kapitel 9), den Vollzugs- und Prüfaufträgen (Kapitel 10-13), einer Massnahmenübersicht (Kapitel 14), den zu erwartenden Auswirkungen und Priorisierung der Massnahmen (Kapitel 15-16), Aussagen zu den Kosten, Finanzierung und Controlling (Kapitel 17-18) und letztlich ein Ausblick auf den weiteren Prozess (Kapitel 19). Die Massnahmenblätter befinden sich im Anhang C. Die RGSK-Karte liegt als separate Beilage bei.

Nach seinem Beschluss gilt das RGSK in den Teilbereichen Siedlung und Verkehr als teilregionaler Richtplan. Die Behördenverbindlichkeit erstreckt sich auf Entwicklungsleitbild, Zielsetzungen und Strategie (Kapitel 9), die Massnahmenblätter (Anhang D) sowie der RGSK Übersichtskarte (separate Beilage). Sie gilt für kantonale, regionale und kommunale Behörden.

### **Agglomerationsprogramm Langenthal**

Parallel zum RGSK Oberaargau wurde das Agglomerationsprogramm Langenthal erarbeitet. Dieses bezieht sich auf den engeren, im Rahmen der Agglomerationsprogramme des Bundes beitragsberechtigten Perimeters der Stadt Langenthal. Die wichtigsten Inhalte des Agglomerationsprogramms Langenthal wurden soweit möglich ins RGSK Oberaargau integriert (grau markierte Kästchen). Damit werden die räumlichen und thematischen Schnittstellen sichergestellt.

Das RGSK Oberaargau wird zusammen mit dem Agglomerationsprogramm Langenthal Ende 2011 beim Bund eingereicht. Dabei bildet das RGSK eine ergänzende Grundlage zum eigentlichen Agglomerationsprogramm.

Die Inhalte, die speziell den Agglomerationsperimeter betreffen (Stadt Langenthal) werden im vorliegenden Bericht mit einem «grauen Kasten» gekennzeichnet.

### **Wie geht es weiter?**

Das RGSK wird im Vierjahresrhythmus überarbeitet. Im Rahmen des RGSK 1. Generation (2012) wurden prioritäre Themen und Handlungsfelder behandelt (z.B. Festlegung der Zentren 4. Stufe). Für das RGSK 2. Generation steht eine Fortführung und Konkretisierung an. Dabei werden u.a. Themen zu vertiefen sein, für welche zunächst nur der allgemeine Rahmen gesetzt wurde (z.B. Festlegung der Vorranggebiete Wohnen).

# 1 Einleitung

## 1.1 Ausgangslage

In der Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit (SARZ) hat der Kanton Bern ein neues Modell für eine verbesserte regionale Zusammenarbeit der Gemeinden definiert. Wichtige regionale Fragen sollen mit Hilfe von Regionalkonferenzen rasch und verbindlich gelöst werden.

Mit SARZ hat der Regierungsrat auch eine Reform der Planungsinstrumente für Verkehr und Siedlung beschlossen. Die Agglomerationsprogramme Verkehr+Siedlung werden in den nächsten Jahren durch die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) abgelöst, mit denen eine mittel- bis langfristige Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung auf regionaler Ebene angestrebt wird. Die 1. Generation der RGSK soll bis 2012 erstellt werden und anschliessend im Vierjahresrhythmus überarbeitet werden. Für die Erarbeitung der RGSK sind grundsätzlich die Regionalkonferenzen zuständig. Da in der Region Oberaargau momentan eine solche noch nicht eingesetzt ist, erfolgt die Erarbeitung des RGSK Oberaargau zunächst unter der Federführung des Kantons.

## 1.2 Zielsetzung

Ziel des RGSK ist es, eine enge Koordination zwischen der Siedlungs- und der Verkehrsplanung zu gewährleisten. Durch eine haushälterische Bodennutzung und eine Siedlungsstrategie, die sich an der Zentrenstruktur und an der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr orientiert, kann eine nachhaltige Weiterentwicklung der Siedlung sichergestellt werden. Wege können so kurz gehalten und, wo möglich, auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr umgelagert werden. Dies unter dem Motto: Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich abwickeln. Neue Infrastrukturen werden auch in Zukunft nötig sein; angesichts der finanziellen Möglichkeiten von Bund, Kanton und Gemeinden müssen allerdings klare Prioritäten gesetzt werden. Denn es gilt nicht nur die neue Infrastruktur zu finanzieren, sondern auch die bestehende zu unterhalten.

## 1.3 Vorgehensweise

Die Bearbeitung des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) Oberaargau erfolgt in den zwei Themenbereichen Siedlung und Verkehr. Im vorliegenden Bericht werden in einem ersten Schritt der Ist-Zustand und der zukünftige Zustand beschrieben. Der zukünftige Zustand bezieht sich auf eine Zeitspanne von rund 20 Jahren in der Zukunft (Jahr 2030). Im Sinne eines Referenzszenarios wird unter Berücksichtigung schon beschlossener Massnahmen die Siedlungsentwicklung und die Entwicklung des Verkehrsangebots bis zum Jahr 2030 ausgewiesen sowie die Qualität der Verkehrssysteme abgeschätzt. Dies unter der Annahme, dass keine zusätzlichen Massnahmen ergriffen werden. In einem zweiten Schritt werden die vom Kanton definierten Vollzugs- und Prüfaufträge für die Bereiche Siedlung und

Verkehr behandelt. Die sich daraus ergebenden Massnahmen werden in Massnahmenblättern festgehalten. Die Erarbeitung des RGSK Oberaargau stellt insofern einen Spezialfall dar, als das Agglomerationsprogramm Langenthal, in Abstimmung mit dem RGSK, separat erarbeitet wurde

## 1.4 Inhalte

### 1.4.1 Siedlung

Für den Bereich Siedlung werden im vom Kanton und der Region verabschiedeten Vorgehensplan 2009 zum RGSK Oberaargau und im Handbuch RGSK die Mindestinhalte bezüglich Ist-Zustand und zukünftigem Zustand 2030 definiert. Der Ist-Zustand soll sich auf die aktuell verfügbaren Daten beziehen. Für den Ist-Zustand sind im Siedlungsbereich mindestens folgende Daten auszuweisen und nach Gemeinden und Teilräumen zu differenzieren:

- Einwohner, Arbeitsplätze und publikumsintensive Einrichtungen (Einkaufen, Freizeit)
- Baulandreserven / Siedlungspotentiale für Wohnen und Arbeiten inkl. Erschliessungsgüte
- Potentiale der inneren Reserven (innere Verdichtung, Nachverdichtung)

Für den zukünftigen Zustand 2030 sind die bestehenden Trends fortzuschreiben.

### 1.4.2 Verkehr

Für den Bereich Verkehr werden ebenfalls im Vorgehensplan 2009 zum RGSK Oberaargau und im Handbuch RGSK die Mindestinhalte bezüglich Ist-Zustand und zukünftigem Zustand 2030 definiert.

Der Ist-Zustand ist differenziert nach Verkehrsarten zu beschreiben:

- Motorisierter Individualverkehr (MIV)
- Öffentlicher Verkehr (ÖV)
- Güterverkehr (GV) Strasse / Schiene
- Veloverkehr
- Fussgängerkehr.

Der Ist-Zustand soll sich auf die aktuell verfügbaren Daten beziehen. In diesem Zusammenhang sind folgende Themen bzw. Datensätze auszuweisen:

- Angebot: u.a. Verkehrsinfrastruktur Strasse / Schiene
- Darstellung des Verkehrsaufkommens: u.a. Querschnittsbelastungen, Modal Split
- Aussagen zu Fahrzwecken
- Nachfragelenkende Massnahmen, soweit vorhanden: Verkehrsbeeinflussungssystem (VBS), kombinierte Mobilität (P+R, B+R), Parkplatzbewirtschaftung.

Für den zukünftigen Zustand 2030 ist das Referenzangebot zu definieren. Dieses enthält neben dem Ist-Zustand die schon beschlossenen zusätzlichen Massnahmen in den einzelnen Verkehrskategorien (MIV, ÖV, Langsamverkehr). Ebenfalls sind Annahmen zum Mobilitätsverhalten zu treffen (Entwicklung der Anzahl und der Länge der Wege). Aufbauend auf diesen Annahmen und unter Berücksichtigung der erwarteten Siedlungsentwicklung ist das zukünftige Verkehrsaufkommen abzuschätzen.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Beim Strassenverkehrsaufkommen bezieht sich das Referenzszenario lediglich auf das regionale Strassennetz.

## 2 Gliederung des Perimeters

### 2.1 Gliederung nach Zentralität

Die Gemeinden der Region Oberaargau werden im vorliegenden Bericht nach 4 Zentralitätstypen unterschieden: „Kernstadt“ (Langenthal), „Umlandgemeinden Langenthal“, „regionales Zentrum“ (gemäss Bericht regionale räumliche Schwerpunkte) und „Ländliche Gemeinde“ (alle weiteren Gemeinden). Gemäss Definition des Bundes (BFS) entspricht das Gemeindegebiet der Stadt Langenthal dem Agglomerationsperimeter (Einzelstadt). Die Kategorie „Umlandgemeinden Langenthal“ lehnt sich an die Agglomerationsdefinition der Region an. Die ausserkantonalen Regionsgemeinden Pfaffnau (St. Urban), Altbüren, Grossdietwil – alle Kanton Luzern – sowie die Solothurner Gemeinde Steinhof werden wo möglich bei den folgenden statistischen Auswertungen mit einbezogen.

Abbildung 2-1 Gemeinden der Region Oberaargau nach Zentralitätstypen (Stand 2010)



## 2.2 Gliederung nach Teilräumen

Aufbauend auf die im Rahmen des Projekts „Regionale räumliche Schwerpunkte Oberaargau“ bezeichneten Teilräume (siehe Literaturverzeichnis im Anhang A) wird die Region in die drei geografische Einheiten „Jura Südfuss“, „Mittelland“ und „südlicher Oberaargau“ eingeteilt. Diese lehnen sich an die topografisch-räumliche Struktur der Region an. Aus statistischen Gründen entsprechen die Abgrenzungen der Teilräume denjenigen der Gemeindegrenzen.

Hinweis: Folgende Gemeinden haben auf Anfang 2011 fusioniert => Leimiswil und Kleindietwil zu Madiswil. Bollodigen zu Bettenhausen.

Abbildung 2-2 Gemeinden der Region Oberaargau nach Teilräumen (Stand 2010)



## 2.3 Agglomerationsprogramm Langenthal

Parallel zum RGSK Oberaargau wurde das Agglomerationsprogramm Langenthal erarbeitet. Dieses bezieht sich auf den engeren, im Rahmen der Agglomerationsprogramme des Bundes beitragsberechtigten Perimeter der Stadt Langenthal. Die wichtigsten Inhalte des Agglomerationsprogramms Langenthal wurden soweit möglich ins RGSK Oberaargau integriert. Damit werden die räumlichen und thematischen Schnittstellen sichergestellt.

Angaben, die sich speziell auf den beitragsberechtigten Perimeter der **Stadt Langenthal** beziehen, sind mit einem grauen Kasten hervorgehoben.

Das RGSK Oberaargau wird zusammen mit dem Agglomerationsprogramm Langenthal Ende 2011 beim Bund eingereicht. Dabei bildet das RGSK eine ergänzende Grundlage zum eigentlichen Agglomerationsprogramm.

## 2.4 Der ländliche Raum

Die Region Oberaargau wird durch seine vielen ländlichen Gemeinden geprägt (vgl. Abbildung 2-1, Seite 12). Flächenmässig ist rund die Hälfte der Region dem „Streusiedlungsgebiet“ zuzuordnen. Entsprechend ist dem ländlichen Raum bei den folgenden Betrachtungen und statistischen Auswertungen ein besonderes Gewicht beizumessen.

Der ländliche Raum der Region Oberaargau ist strukturell sehr unterschiedlich ausgeprägt (Lage, Grösse, Einwohner, Arbeitsplätze, Erschliessung, Infrastruktur). So unterscheiden sich z.B. die drei Berggemeinden am Jurasüdhang offensichtlich von Gemeinden im Aaretal oder von Streusiedlungsgemeinden im südlichen Oberaargau. Trotzdem werden die ländlichen Gemeinden im vorliegenden Bericht optimalerweise in einem Gemeindetyp zusammengefasst. Dies hat einerseits einen methodischen Hintergrund (statistische Auswertung) und ist andererseits aus der angestrebten gesamtregionalen Optik auch zweckmässig.

Die ländlichen Gemeinden haben nach wie vor ihre unbestrittene Daseinsberechtigung und ihre wertvollen, bereichernden Funktionen für die Gesamtregion. Dies wird auch im geltenden Raumentwicklungskonzept Oberaargau 2004 „REK-OA“ deutlich gemacht. In den kantonalen Vorgaben zur Siedlungsentwicklung (AGR-Datenbank „Baulandbedarf nach RP 2007“) wird diesen Gemeinden denn auch ein moderates Wachstum zugestanden.

Die ländlichen Gemeinden üben zudem neben ihrer Qualität als geschätztem Wohnraum wichtige Funktionen im Bereich Freizeit, Erholung und Sport aus. Dies alles ist auf Dauer jedoch nicht mit einem Einfrieren des heutigen Entwicklungsstandes zu garantieren. Deshalb ist an der Entwicklungsmöglichkeit für ländliche Gemeinden festzuhalten.

Das RGSK 1. Generation vermag jedoch in diesem Sachbereich noch nicht derart ins Detail zu gehen, dass daraus bereits konkrete Handlungsfelder definiert werden. Dies wird Aufgabe einer nachfolgenden Generation RGSK sein. Es sei deshalb hier vorerst ganz summarisch auf das REK-OA und die Massnahmen in diesem Sachbereich als gültige Grundlage verwiesen.

### 3 Siedlung: Ist-Zustand und bisherige Entwicklung

#### 3.1 Einwohner

##### 3.1.1 Datengrundlage, Vorgehen

Basis bilden die Daten aus der Statistik des jährlichen Bevölkerungsstandes (ESPOP) des Bundesamtes für Statistik (BFS). Neben den Zahlen für das Jahr 2008 wurde auch die Entwicklung der Bevölkerung für die Zeitperiode 1998 bis 2008 je Gemeinde und je Zentralitätstyp ausgewiesen.

##### 3.1.2 Resultate

Die Entwicklung im Zeitraum 1998-2008 zeigt, dass die Kernstadt (Stadt Langenthal) leicht an Einwohnern zugenommen hat (+3.8%). Die Umlandgemeinden von Langenthal und die ländlichen Gemeinden erfuhren nur geringfügige Veränderungen (1.8% bzw. -0.5%). Am stärksten war das Wachstum in den regionalen Zentren (+10.7%). Insgesamt ist die Region Oberaargau in Bezug auf die Bevölkerung um 2.8% gewachsen.

Tabelle 3-1: Bevölkerungsentwicklung nach Zentralitätstypen

	1998	2008	Differenz 1998-2008	
<b>Kernstadt</b>	14'241	<b>14'777</b>	536	3.8%
<b>Umlandgemeinden Langenthal</b>	19'127	<b>19'471</b>	344	1.8%
<b>Regionale Zentren</b>	13'688	<b>15'157</b>	1'469	10.7%
<b>Ländliche Gemeinden</b>	31'268	<b>31'097</b>	-171	-0.5%
<b>Region Oberaargau</b>	78'324	<b>80'502</b>	2'178	2.8%

Quelle: Ständige Wohnbevölkerung per Ende Jahr (31.12.1998/2008), Statistik des jährlichen Bevölkerungsstandes ESPOP (BFS)

Bei der teilräumlichen Betrachtung zeigt sich, dass das stärkste Bevölkerungswachstum in den letzten zehn Jahren im Teilraum Mittelland stattgefunden hat (+5%). Dieser Teilraum stellt den grössten Teil der Wohnbevölkerung in der Region. Der Teilraum Jura Südfuss ist mit +3.8% gewachsen. Der südliche Oberaargau erfuhr als einziger Teilraum eine Abnahme (-2.7%).

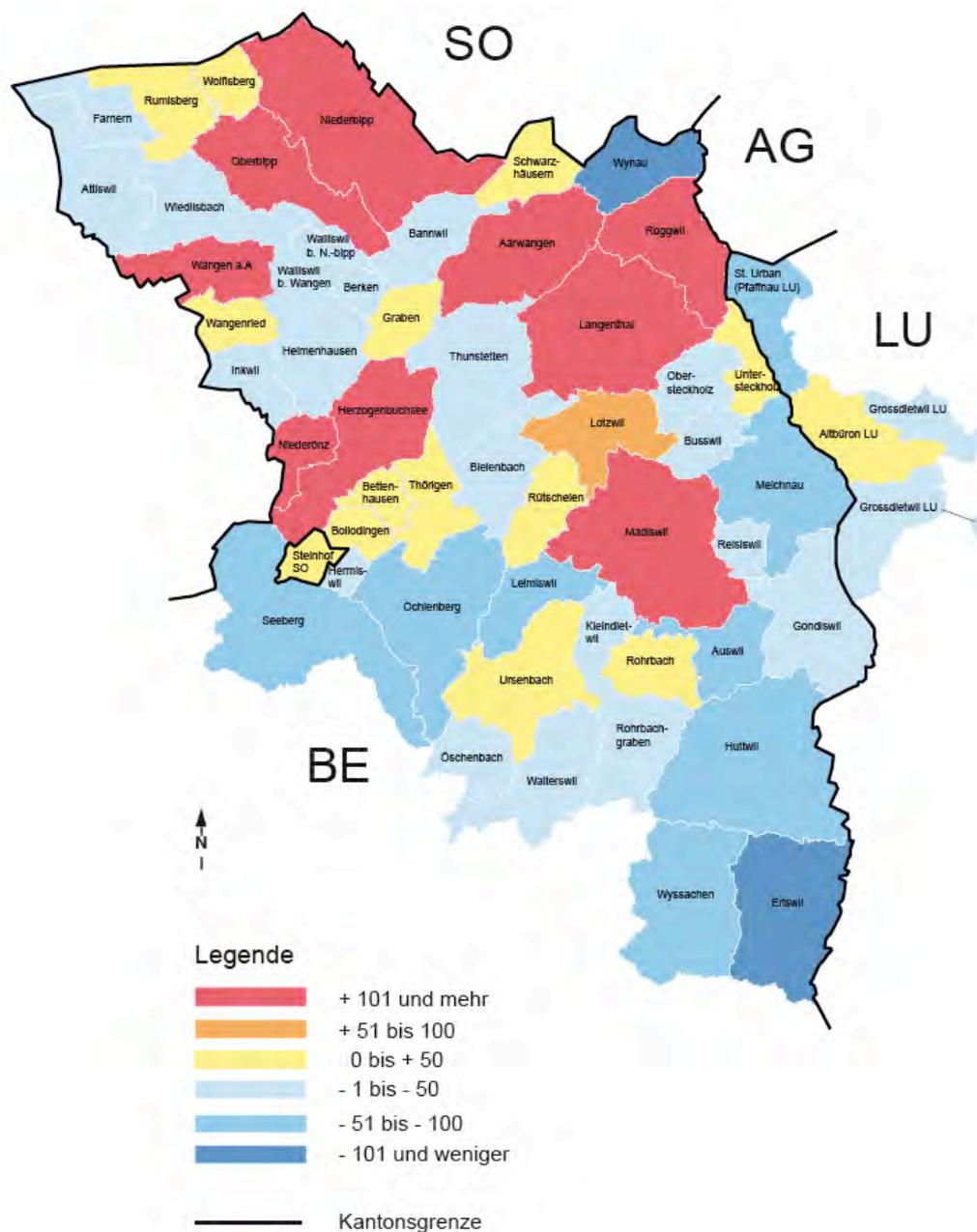
**Tabelle 3-2: Bevölkerungsentwicklung nach Teilräumen**

Teilraum	1998	2008	Differenz 1998-2008	
<b>Jura Südfuss</b>	12'593	<b>13'074</b>	481	3.8%
<b>Mittelland</b>	45'336	<b>47'586</b>	2'250	5.0%
<b>Südlicher Oberaargau</b>	20'395	<b>19'842</b>	-553	-2.7%
<b>Region Oberaargau</b>	78'324	<b>80'502</b>	2'178	2.8%

Quelle: Ständige Wohnbevölkerung per Ende Jahr (31.12.1998/2008), Statistik des jährlichen Bevölkerungsstandes ESPOP (BFS)

Die Entwicklung der Wohnbevölkerung in den Jahren 1998 bis 2008 ist in der folgenden Abbildung dargestellt. Dabei sind die Gemeinden mit dem grössten absoluten Wachstum, rot gekennzeichnet:

Abbildung 3-1: Entwicklung der Wohnbevölkerung 1998 bis 2008 (absolut)



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

Hinweis: Beim Agglomerationsprogramm Langenthal konnten die aktuellsten Bevölkerungsdaten verwendet werden (2010).

## 3.2 Arbeitsplätze

### 3.2.1 Datengrundlage, Vorgehen

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

Die aktuellsten verfügbaren Daten beziehen sich auf das Jahr 2005. Im Rahmen der Strukturdatenerhebung für das Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern wurden die Vollzeitäquivalente auf das Jahr 2007 hochgerechnet. Um die Vergleichbarkeit mit anderen Arbeiten zu gewährleisten, wurden jedoch die Beschäftigtenzahlen von 2005 berücksichtigt. Neben den Zahlen für das Jahr 2005 wurde auch die Entwicklung der Arbeitsplätze für die Zeitperiode 1995 bis 2005 nach Gemeinde und Zentralitätstyp ausgewiesen.

### 3.2.2 Resultate

Die Zahl der Arbeitsplätze nahm zwischen 1995 und 2005 im Gebiet der Region Oberaargau um 0.2% zu. Die grössten Zunahmen erfolgten in der Kernstadt (+1.5%) und in den Umlandgemeinden von Langenthal (+2.8%). In den regionalen Zentren und in den ländlichen Gemeinden war eine Abnahme der Arbeitsplätze zu verzeichnen (-3.0% bzw. -0.7%). Die negative Bilanz in den regionalen Zentren ist auf die Veränderung in der Gemeinde Huttwil von minus 10.2% zwischen 1995 und 2005 zurückzuführen. In der Zeitspanne 1998 bis 2005 ist die Entwicklung in Huttwil hingegen positiv (+1.6%) und folglich die Gesamtentwicklung in den regionalen Zentren auch positiv (+3.6%).

**Tabelle 3-3: Entwicklung Arbeitsplätze nach Zentralitätstypen (2. und 3. Sektor)**

	1995	2005	Differenz 1995-2005	
<b>Kernstadt</b>	9'585	<b>9'730</b>	145	1.5%
<b>Umlandgemeinden Langenthal</b>	6'738	<b>6'927</b>	189	2.8%
<b>Regionale Zentren</b>	7'294	<b>7'073</b>	-221	-3.0%
<b>Ländliche Gemeinden</b>	7'942	<b>7'890</b>	-52	-0.7%
<b>Region Oberaargau</b>	31'559	<b>31'620</b>	61	0.2%

Quellen: Eidgenössische Betriebszählungen 1995 und 2005 (BFS)

Bei der teilräumlichen Betrachtung zeigt sich, dass einzig im Teilraum Mittelland die Arbeitsplatzentwicklung positiv ist (+2.9%). In den Teilräumen Jura Südfuss und Südlicher Oberaargau ist hingegen eine Abnahme der Arbeitsplätze im 2. und 3. Sektor zu verzeichnen.

**Tabelle 3-4: Entwicklung Arbeitsplätze nach Teilräumen (2. und 3. Sektor)**

Teilraum	1995	2005	Differenz 1995-2005	
<b>Jura Südfuss</b>	4'263	<b>4'117</b>	-146	-3.4%
<b>Mittelland</b>	20'956	<b>21'564</b>	608	2.9%
<b>Südlicher Oberaargau</b>	6'340	<b>5'939</b>	-401	-6.3%
<b>Region Oberaargau</b>	31'559	<b>31'620</b>	61	0.2%

Quelle: Eidgenössische Betriebszählungen 1995 und 2005 (BFS)

Werden die Arbeitsplätze respektive die Beschäftigtenzahlen in Vollzeitäquivalenten (100%-Stellen) dargestellt, ergibt sich für den Zeitraum 1995 bis 2005 folgendes Bild (inkl. Beschäftigte 1. Sektor):

**Tabelle 3-5: Entwicklung Beschäftigte in Vollzeitäquivalente nach Zentralitätstypen (1., 2. und 3. Sektor)**

Zentralität	1995	2005	Differenz 1995-2005	
<b>Kernstadt</b>	8'414	<b>8'368</b>	-46	-0.5%
<b>Umlandgemeinden Langenthal</b>	6'446	<b>6'451</b>	5	0.1%
<b>Regionale Zentren</b>	6'677	<b>6'341</b>	-336	-5.0%
<b>Ländliche Gemeinden</b>	9'214	<b>8'490</b>	-724	-7.9%
<b>Region Oberaargau</b>	30'751	<b>29'650</b>	-1'101	-3.6%

Quellen: Eidgenössische Betriebszählungen 1995 und 2005 (BFS)

Die negative Bilanz ist in erster Linie auf den Rückgang im 1. Sektor zurückzuführen (-699). Aber auch die Sektoren 2 und 3 sind in 100%-Stellen ausgedrückt kleiner geworden (-231 resp. -169). Augenfällig ist die relativ grosse Abnahme in den ländlichen Gemeinden (-7.9%). Diese Abnahme spiegelt sich auch in der Einteilung nach Teilräumen wieder:

**Tabelle 3-6: Entwicklung Beschäftigte in Vollzeitäquivalente nach Teilräumen (1., 2. und 3. Sektor)**

Teilraum	1995	2005	Differenz 1995-2005	
Jura Südfuss	4'092	3'855	-237	-5.8%
Mittelland	19'347	19'316	-31	-0.2%
Südlicher Oberaargau	7'312	6'479	-833	-11.4%
<b>Region Oberaargau</b>	<b>30'751</b>	<b>29'650</b>	<b>-1'101</b>	<b>-3.6%</b>

Quelle: Eidgenössische Betriebszählungen 1995 und 2005 (BFS)

Hinweis: Die Zahlen der Betriebszählung 2008 werden zurzeit vom beco ausgewertet und zu Regionenportraits zusammengefasst. Aufgrund des RGSK-Fahrplans werden diese Zahlengrundlagen erst in den RGSK-Bericht 2. Generation einfließen.

Die Zahl der Beschäftigten in der **Stadt Langenthal** (2. und 3. Sektor) stieg im Zeitraum 1998 bis 2008 von 9'531 auf 10'654 (+ 1'123). Dies entspricht einer Zunahme von 11.8% in 10 Jahren, wobei der grösste Anstieg zwischen 2005 und 2008 zu verzeichnen ist (+ 924, Quelle Betriebszählung BFS, 2008).

Hinweis: Aufgrund des Terminplans konnten beim Agglomerationsprogramm Langenthal die Daten der Betriebszählung 2008 verwendet werden.

### 3.3 Publikumsintensive Einrichtungen / ESP-Standorte

Das Fahrleistungsmodell des Kantons Bern schafft die Voraussetzungen, um verkehrsentensive Vorhaben (= publikumsintensive Einrichtungen) an zentralen Standorten und nahe bei Bevölkerungs- und Arbeitsplatzschwerpunkten anzusiedeln. Für die Region Oberaargau ist der entsprechende Fahrleistungskredit unter der Kategorie „Regionalzentren“ aufgeführt (Tabelle beco, Stand März 2008). Es wird für die Region Oberaargau bis Dato nur ein Standort als ViV-Standort genannt: Langenthal, Migros Wiesenstrasse.

Im ESP-Programm des Kantons werden insgesamt 6 Entwicklungsschwerpunkte in der Region Oberaargau als Standorte von kantonalem Interesse definiert:

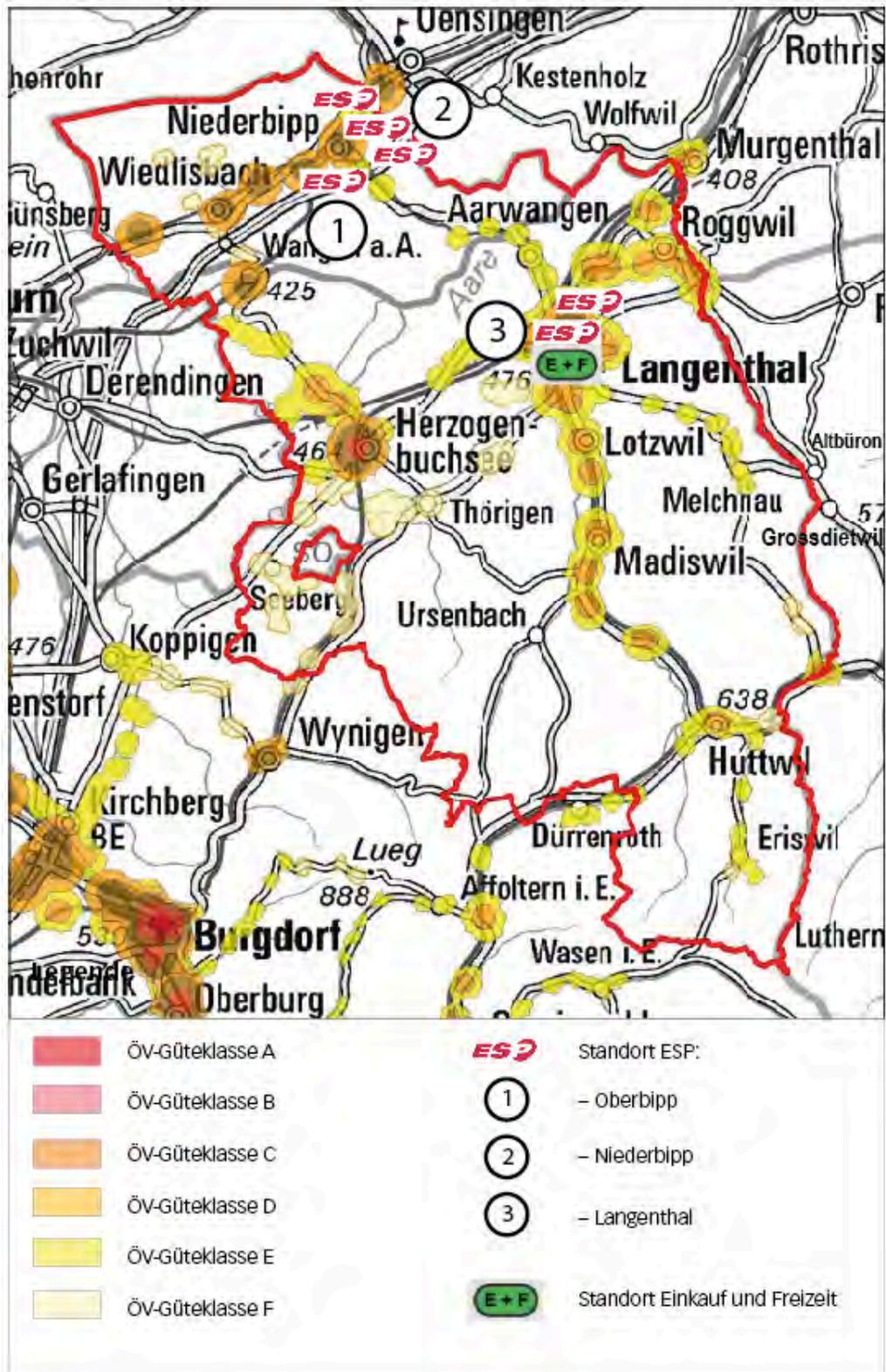
- Langenthal Bahnhof
- Langenthal Steiachermatte (weitgehend realisiert)
- Niederbipp Stockmatte
- Niederbipp Nr. 39
- Niederbipp/ Oensingen (interkantonal)
- Oberbipp

Als neuer ESP-Standort (Wohnen/Dienstleitung) ist zurzeit das Bahnhofgebiet von Herzogenbuchsee in Bearbeitung (Masterplan Bahnhofgebiet). Das Areal umfasst eine Fläche von 6.1 ha und ist gut mit dem ÖV erschlossen (ÖV-Güte B). Zudem werden die Flächen des VBS in Wangen a.A./Wiedlisbach als ESP-, resp. SAZ-Standorte geprüft.

Für den Raum Oberbipp, Niederbipp, Oensingen wird derzeit vom Kanton Bern und dem Kanton Solothurn eine interkantonale Gesamtstudie Siedlung, Verkehr und Wirtschaft erarbeitet (GWO).

Mit der Neugestaltung des Bahnhofsbereichs Huttwil (voraussichtlich Kreisverkehr, Neubau Coop, Umbau Bahnhof) und dem nationalen Sportcenter entsteht auch im südlichen Oberaargau ein dynamischer Entwicklungsraum. Dieser ist jedoch (noch) nicht als ESP klassifiziert.

Abbildung 3-2: Standorte ESP und ViV (E+F)



Quelle: Geoportal Kanton Bern; ESP-Standorte AGR

Der ESP Langenthal Bahnhof und der ViV-Standort Wiesenstrasse (Migros) liegen an zentraler Lage und sind somit gut mit dem ÖV erschlossen (ÖV-Gütekategorie B). Die ÖV-Erschliessung der ESP's Niederbipp beschränkt sich hingegen derzeit auf das Angebot am Bahnhof Oensingen und den Busbetrieb Niederbipp – Oensingen. Die ASm-Bahnlinie Niederbipp-Oensingen ist zur Zeit im Bau und wird ab 2012 den Busbetrieb ersetzen. Insbesondere für die südlichen und östlichen Teilgebiete besteht kein ÖV-Angebot. Dies ist im Hinblick auf die Problematik „Überlastung Ortdurchfahrten“ als unbefriedigend zu bezeichnen. Die generelle Anbindung an das übergeordnete Strassennetz ist hingegen gut (Autobahn A1). Die Strassenanbindung des ESP's Oberbipp ist ebenfalls als gut zu bezeichnen. Die ÖV-Gütekategorie D kann als genügend gelten.

## **3.4 Baulandreserven**

### **3.4.1 Datengrundlage, Vorgehen**

Für die Gesamtbilanz der Gemeinden in der Region Oberaargau wurden Daten aus dem Datensatz des Kantons (Erhebung 2004/2005) verwendet. In den Gemeinden, die im Rahmen des Berichts „Regionale räumliche Schwerpunkte“ analysiert wurden (siehe Literaturverzeichnis), sind die Zahlen auf Grund von Rückmeldungen der Gemeinden angepasst worden. Die Bauzonenreserven der ausserkantonalen Gemeinden wurden nicht erhoben. Für jede ausgewiesene Bauzone für das Wohnen wurde anschliessend die ÖV-Gütekategorie erhoben.

### **3.4.2 Resultate**

Im Perimeter der Region Oberaargau verfügen die Gemeinden insgesamt noch über 130.8 Hektaren Bauland für Wohnnutzungen, 86.6 Hektaren für Arbeitsnutzungen und 32.1 Hektaren für eine gemischte Nutzung.

Der grösste Teil der Bauzonenreserven für das Wohnen befindet sich in den ländlichen Gemeinden (48.8 ha). Für das Arbeiten befindet sich der grösste Teil der Bauzonenreserven in den regionalen Zentren (31.7 ha). Die Reserven in den nicht ländlichen Gemeinden machen rund 67% der gesamten Baulandreserven aus.

Tabelle 3-6: Bauzonenreserven nach Zentralität

Zentralität	Totalfläche in ha	Fläche Wohnen in ha	Fläche Arbeiten in ha	Fläche Gemischt in ha
<b>Kernstadt</b>	<b>43.5 (17%)</b>	25.5 (59%)	17.1 (39%)	0.9 (2%)
<b>Umlandgemeinden Langenthal</b>	<b>57 (23%)</b>	27.9 (49%)	21.3 (37%)	7.8 (14%)
<b>Regionale Zentren</b>	<b>67.9 (27%)</b>	28.6 (42%)	31.7 (47%)	7.6 (11%)
<b>Ländliche Gemeinden</b>	<b>81.1 (33%)</b>	48.8 (60%)	16.5 (20%)	15.8 (20%)
<b>Region Oberaargau</b>	<b>249.5 (100%)</b>	<b>130.8 (52%)</b>	<b>86.6 (35%)</b>	<b>32.1 (13%)</b>

Quellen: Zonenreserven 2005, Datenbank AGR; Regionale räumliche Schwerpunkte Region Oberaargau, 2009

In Bezug auf die Teilräume stellt sich die Situation folgendermassen dar:

Tabelle 3-7: Bauzonenreserven nach Teilräumen

Teilraum	Totalfläche in ha	Fläche Wohnen in ha	Fläche Arbeiten in ha	Fläche Gemischt in ha
<b>Jura Südfuss</b>	<b>69.6 (28%)</b>	36.1 (52%)	26.2 (38%)	7.3 (10%)
<b>Mittelland</b>	<b>136.3 (55%)</b>	69.3 (51%)	49.1 (36%)	17.9 (13%)
<b>Südlicher Oberaargau</b>	<b>43.6 (17%)</b>	25.4 (58%)	11.3 (26%)	6.9 (16%)
<b>Region Oberaargau</b>	<b>249.5 (100%)</b>	<b>130.8 (52%)</b>	<b>86.6 (35%)</b>	<b>32.1 (13%)</b>

Quellen: Zonenreserven 2005, Datenbank AGR; Regionale räumliche Schwerpunkte Region Oberaargau, 2009

Der grössten Bauzonenreserven befinden sich im Teilraum Mittelland mit 136.3 ha (55%). Der südliche Oberaargau besitzt mit 43.6 ha (17%) gesamthaft gesehen die geringsten Reserven. In allen Teilräumen stellen die Reserven für das Wohnen den grössten Anteil (zwischen 51 und 58%). Der Anteil der Reserven für das Arbeiten sind im südlichen Oberaargau im Vergleich gering (26%). Der Teilraum Mittelland besitzt mit 17.9 ha die grössten gemischten Reserven. Es ist darauf hinzuweisen, dass bezüglich der Verfügbarkeit der Reserven keine Aussage gemacht werden kann.

Die Auswertung der Bauzonenreserven Wohnen nach ÖV-Güteklassen (s. Tab. 3-8) zeigt, dass nur gut 15% der Bauzonenreserven in der Region Oberaargau gut bis sehr gut (Güteklassen A bis C) mit dem ÖV erschlossen sind. Die Kernstadt und die Regionalen Zentren sind als einzige in diesen Kategorien vertreten. Das Gros der Bauzonenreserven verfügen über eine ÖV-Güteklasse D (36%). Die Hälfte der Bauzonenreserven Wohnen (50%) verfügen über eine ungenügende (Güteklassen E und F) oder über gar keine ÖV-Erschliessung.

Tabelle 3-8: Bauzonenreserven Wohnen nach ÖV-Güteklassen

ÖV-Gütekategorie	Fläche (ha) Kernstadt	Fläche (ha) Umlandgemd.	Fläche (ha) Regionale Zentren	Fläche (ha) ländliche G.	Total Fläche (ha)
A	0.0	0.0	0.0	0.0	<b>0.0 (0%)</b>
B	1.9	0.0	0.2	0.0	<b>2.1 (2%)</b>
C	7.3	0.0	6.3	0.0	<b>13.6 (11%)</b>
D	14.4	1.7	8.8	19.1	<b>44.0 (36%)</b>
E	1.8	6.8	4.8	8.9	<b>22.3 (18%)</b>
F	0.0	0.2	0.0	5.1	<b>5.3 (4%)</b>
Keine	0.1	8.4	6.5	19.7	<b>34.7 (28%)</b>
<b>Total</b>	<b>25.5</b>	<b>17.1</b>	<b>26.6</b>	<b>52.8</b>	<b>122.0 (100%)</b>

Quellen: Zonenreserven 2005, Datenbank AGR (Hinweis: GIS-Auswertung ohne aktualisierte RRS-Daten)

Betrachtet man in der Region Oberaargau die Einwohner, die ausserhalb der Bauzonen wohnen, ergibt sich folgendes Bild:

Tabelle 3-9: Einwohner ausserhalb der Bauzonen nach Zentralität

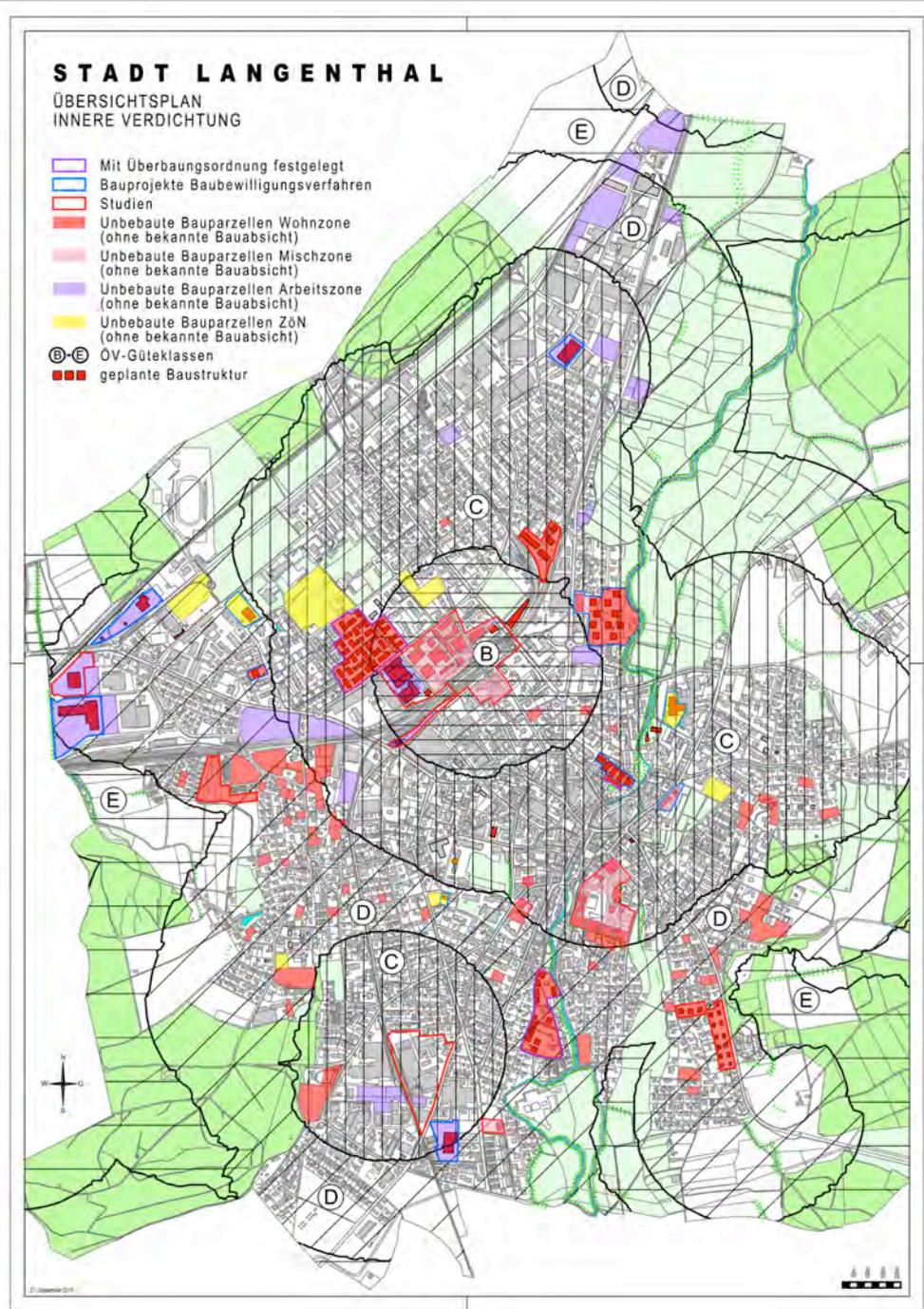
Zentralität	Einwohner Stand Ende 2008	Einwohner ausserhalb der Bauzonen absolut	Einwohner ausserhalb der Bauzonen in %
<b>Kernstadt</b>	14'777	0	<b>0</b>
<b>Umlandgemeinden Langenthal</b>	19'471	1'532	<b>7.9</b>
<b>Regionale Zentren</b>	15'157	1'283	<b>8.5</b>
<b>Ländliche Gemein- den</b>	31'097	8'136	<b>26.2</b>
<b>Region Oberaargau</b>	80'502	10'951	<b>13.6</b>

Quelle: Ständige Wohnbevölkerung ESPOP (BFS), %-Werte gemäss Gemeindedatenbank AGR

Es fällt auf, dass in den ländlichen Gemeinden über ein Viertel der Einwohner (26.2%) ausserhalb der Bauzonen wohnen. Dies ist bedingt durch die ländliche Struktur. In den Regionalen Zentren sowie in den Umlandgemeinden von Langenthal liegt der Wert bei rund 8%. In der Kernstadt sind die Einwohner ausserhalb der Bauzonen nicht relevant (0%).

Die **Stadt Langenthal** verfügt insgesamt noch über 68.2 ha unbebautes Bauland (Stand 28. Juli 2010, Angaben Stadt Langenthal). Davon sind 29.8. ha Wohnzone, 21.4 ha Arbeitszone, 9.2 ha gemischte Zone und 7.8 ha Zonen für öffentliche Nutzungen (ZöN). Aus der Mischzone (9.2 ha) können 6 ha dem Wohnen und 3.2 dem Arbeiten zugeordnet werden. Es ergibt sich demnach eine **Gesamtreserve Wohnen von 35.8 ha** und eine **Arbeitsreserve von 24.6 ha**.

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



Quelle: Stadtbauamt Langenthal, 21. September 2010

## 3.5 Siedlungspotentiale

### 3.5.1 Datengrundlage, Vorgehen

Die Potentiale Wohnen/Arbeiten wurden im Rahmen des Berichts „Regionale räumliche Schwerpunkte, Region Oberaargau, 2009“ analysiert. Die Potentiale respektive Chancen eines Raumes ergeben sich einerseits aus den vorhandenen Stärken sowie aus möglichen Synergien Wohnen/Arbeiten (z.B. mit Nachbargemeinden). Nachfolgend werden die besonderen Stärken, Chancen und Potentiale der einzelnen Teilräume qualitativ charakterisiert. Eine quantitative Datengrundlage für die konkrete Ausscheidung von Siedlungspotentialen (Potentialflächen) steht in der Region Oberaargau nicht zur Verfügung.

### 3.5.2 Resultate

#### a) Teilraum Jura Südfuss

Die Lage am Jura Südfuss zeichnet sich durch die gute Erschliessung (insbesondere Autobahn A1) sowie durch die attraktive Wohnlage am Jura aus. Insbesondere an den Autobahnanschlüssen Niederbipp und Wangen/Wiedlisbach besteht ein überregionaler, von aussen beeinflusster Siedlungsdruck für neue Arbeitsplätzonen. Der überwiegende Teil der Beschäftigten ist im 3. Sektor (Dienstleistungen) zu finden.

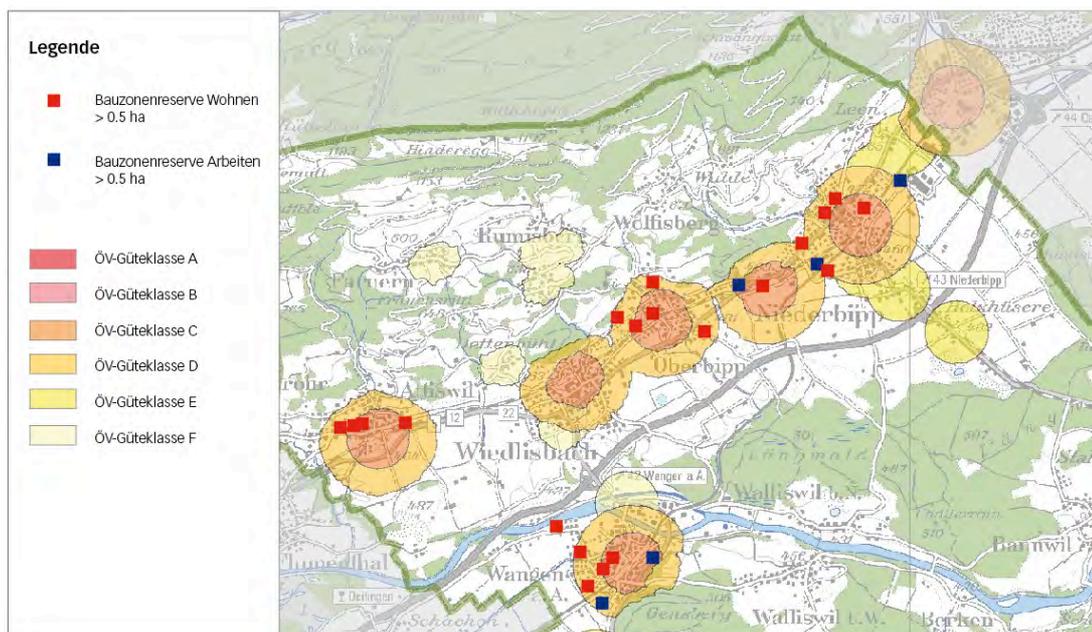
Die Bedeutung des sich auf der kantonalen Entwicklungsachse befindenden Raumes lässt sich an den bereits definierten Entwicklungsschwerpunkten Arbeiten (ESP A) in Nieder- und Oberbipp, sowie an der geplanten strategischen Arbeitszone (SAZ<sup>2</sup>) Wangen a.A. erkennen. In einem Gebiet mit solch hohem Arbeitsplatzpotential ist auch ein entsprechender Wohnraum anzubieten.

Die Verortung der aktuellen Bauzonenreserven Wohnen/Arbeiten (grösser 0.5 ha) stellt sich im Teilraum Jura Südfuss wie folgt dar:

---

<sup>2</sup> Eine strategische Arbeitszone SAZ ist ein planungsrechtlich gesichertes, einfach bebaubares und gut erschliessbares Areal von mindestens 20-30 ha Ausdehnung für die Ansiedlung von Grossfirmen. Es kann nicht für eine kommunale Gewerbezone beansprucht werden. Bei Bedarf ist eine kurzfristige Umzonung möglich.

Abbildung 3-4: Bauzonenreserven Jura Südfuss (grösser 0.5 ha), Stand 2009



Quellen: Befragung Gemeinden, 2009

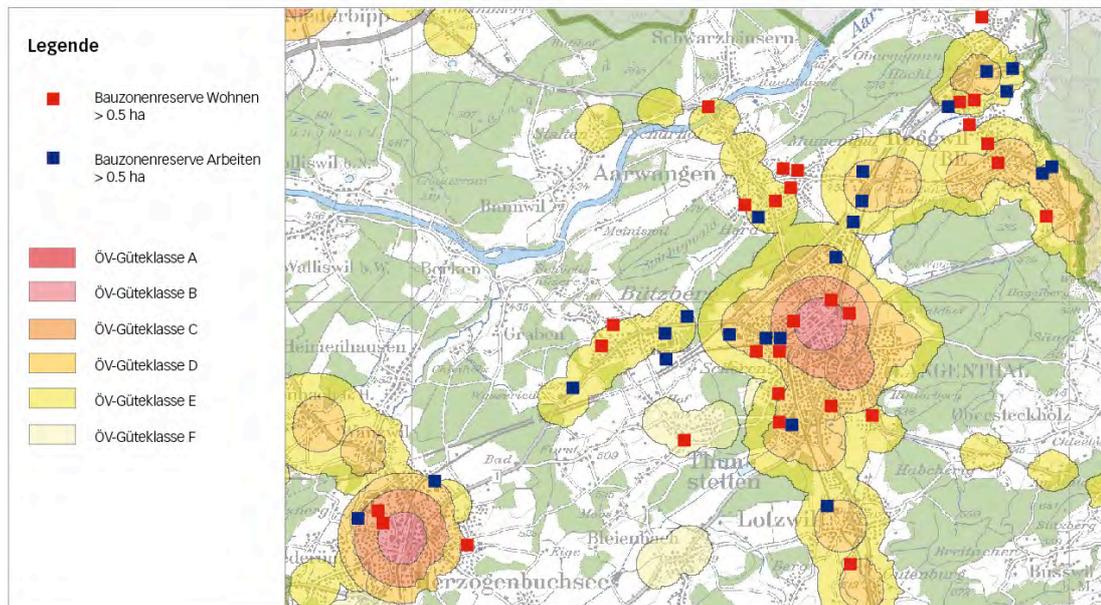
#### b) Teilraum Mittelland inkl. Kernstadt Langenthal und Umlandgemeinden

Die Stadt Langenthal ist im kantonalen Richtplan als «regionales Zentrum von kantonalen Bedeutung» klassiert und nimmt eine entsprechende Rolle als Arbeitsplatz- und Wohnstandort ein. Langenthal ist zudem ein ESP-Standort.

Herzogenbuchsee ist bezüglich Einwohnerzahl und Arbeitsplätzen die zweitwichtigste Gemeinde der Region Oberaargau und im Teilraum Mittelland (nach Langenthal). Die heutige MIV-Anbindung wurde mit der neuen Erschliessung „Herzogenbuchsee Ost“ verbessert. Eine Realisierung des neuen Autobahnzubringers A1 könnte dem Raum Herzogenbuchsee zusätzliche Impulse geben. Laut Massnahmenkatalog des Raumentwicklungskonzepts Oberaargau (REK Oberaargau, 2004) soll das Bahnhofgebiet Herzogenbuchsees als ESP-Standort geprüft werden.

Die Verortung der aktuellen Bauzonenreserven Wohnen/Arbeiten (grösser 0.5 ha) stellt sich im Teilraum Mittelland wie folgt dar:

Abbildung 3-5: Bauzonenreserven Raum Mittelland (grösser 0.5 ha), Stand 2009



Quellen: Befragung Gemeinden, 2009

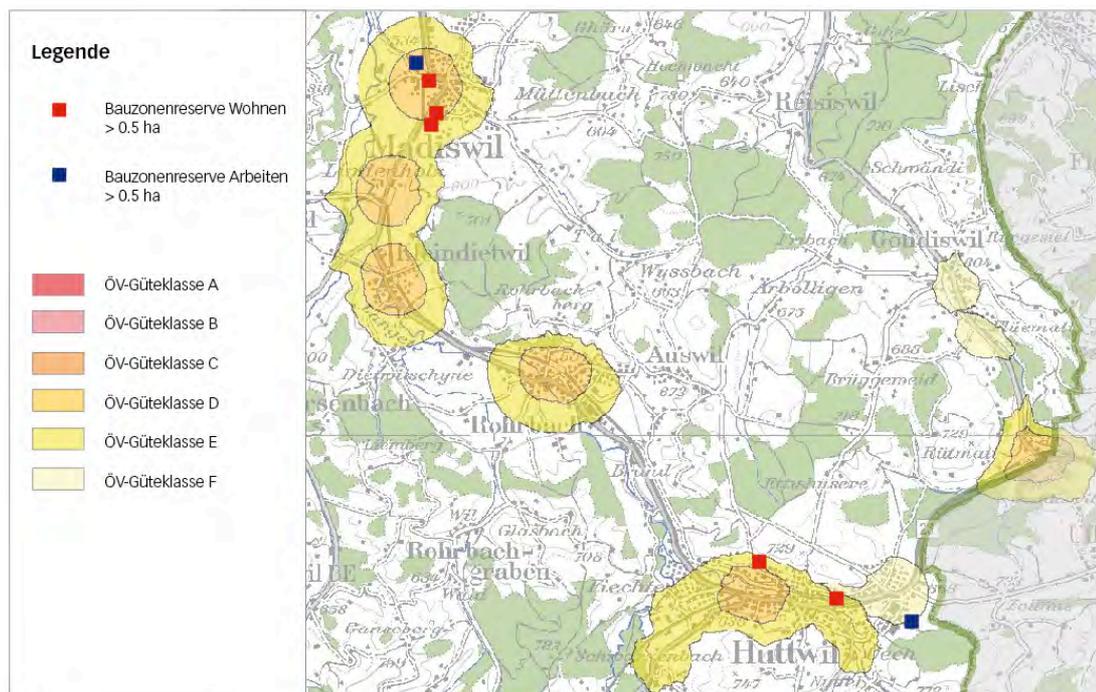
### c) Südlicher Oberaargau

Die Gemeinde Huttwil ist Wohn- und Arbeitszentrum im südlichen Oberaargau. Der Raum weist einen hohen Eigenwert für das Wohnen auf. Die Arbeitsplätze verteilen sich ungefähr gleichmässig auf die Sektoren Gewerbe und Dienstleistungen. Nach Langenthal und Herzogenbuchsee ist Huttwil die dritt wichtigste Arbeitsplatzgemeinde (noch vor z.B. Niederbipp oder Roggwil).

Der Raum zwischen Langenthal und Huttwil ist im kantonalen Richtplan nicht als Entwicklungsachse eingestuft. Huttwil ist jedoch vor allem als regionales Zentrum von Bedeutung und dementsprechend zu gewichten. Mit dem Vorhandensein des Nationalen Sportzentrums Huttwil ist zudem ein thematischer Schwerpunkt Sport/Freizeit/Tourismus zu prüfen.

Die Verortung der aktuellen Bauzonenreserven Wohnen/Arbeiten (grösser 0.5 ha) stellt sich im Teilraum Südlicher Oberaargau wie folgt dar:

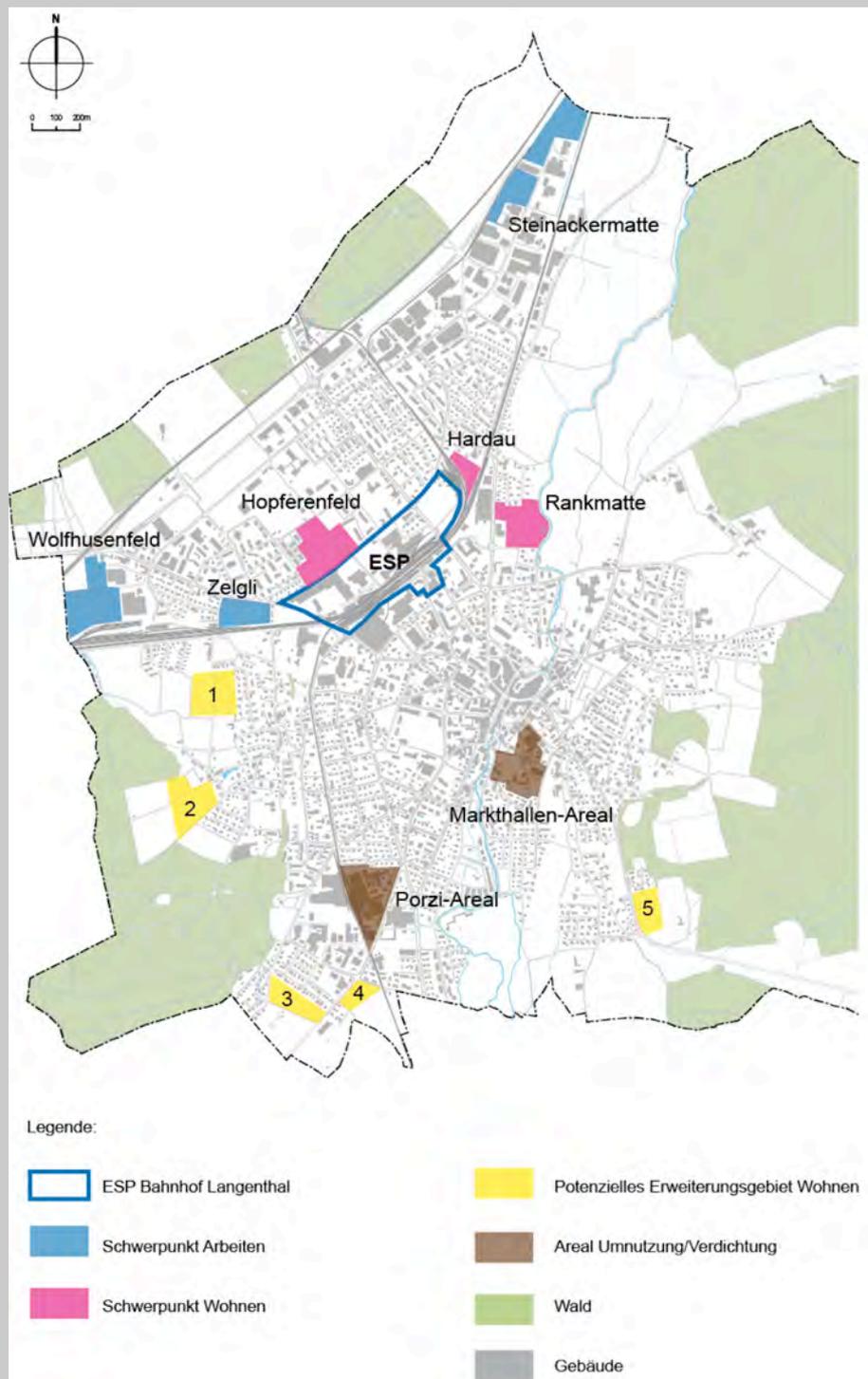
Abbildung 3-6: Bauzonenreserven Südlicher Oberaargau (grösser 0.5 ha), Stand 2009



Quellen: Befragung Gemeinden, 2009 (Hinweis: Vor Ortsplanungsrevision Hüttwil, 2010)

Die Siedlungspotentiale der **Stadt Langenthal** ergeben sich einerseits aus den bestehenden unüberbauten Bauzonenreserven (vgl. Abb. 3-3, Seite 27) und andererseits aus bereits überbauten Gebieten mit einem Umnutzungs- und/oder Verdichtungspotential. Hinzu kommen noch nicht eingezonte Gebiete, die längerfristig eine Option für die Siedlungserweiterung darstellen. In der folgenden Übersicht sind die wichtigsten Gebiete in Bezug auf die zukünftige Siedlungsentwicklung zusammengefasst:

**Abbildung 3-7: Siedlungspotentiale Stadt Langenthal**



Quelle: Agglomerationsprogramm Langenthal

## 4 Verkehr: Ist-Zustand

### 4.1 Motorisierter Individualverkehr

#### 4.1.1 Datengrundlage, Vorgehen

Basis für die Darstellung des Strassennetzes und der Schwachstellen bilden die durch den Kanton (TBA) bereitgestellten Daten und Angaben.

Für die Verkehrsbelastung wird auf das kantonale Gesamtverkehrsmodell (GVM) abgestellt. Es stehen Aggregationen für die Zustände 2007 (Ist-Zustand) und 2030 (Prognose) zur Verfügung.

Für die Stadt Langenthal besteht ergänzend eine Verkehrserhebung vom Herbst 2006.

#### 4.1.2 Resultate

##### a) Strassennetz

Das regionale Strassennetz ist aus Abbildung 4-1 ersichtlich.

Die Region Oberaargau ist im nordwestlichen Teil (Teilraum Jura Südfuss) mit den zwei Anschlüssen „Niederbipp“ und „Wangen an der Aare“ an das Nationalstrassennetz angeschlossen (A1 Bern – Zürich). Die südöstlichen Regionsteile (z.B. Huttwil, Gondiswil) sind etwa 20 km von diesen Anschlüssen entfernt. Mit den Anschlüssen „Reiden“ (ca. 12 km von Roggwil entfernt) und „Dagmarsellen“ (ca. 18 km von Roggwil und 21 km von Huttwil entfernt) bestehen im Osten, auf Gebiet des Kantons Luzern, weitere Anbindungen an das Nationalstrassennetz (A2 Basel – Luzern).

Die zum Ergänzungsnetz gehörenden Kantonsstrassen (Kategorie A) sind durch den Bund abschliessend definiert. In der Region Oberaargau umfasst das Ergänzungsnetz die Kantonsstrasse H1 Bern – Zürich, welche parallel zur Autobahn durch den Teilraum Mittelland verläuft. In Herzogenbuchsee verläuft sie mitten durch den Ortskern. In Langenthal führt sie im Norden tangential an der Stadt vorbei. Sie verbindet in ihrem weiteren Verlauf Richtung Nordosten die Region mit dem Kanton Aargau (u.a. Rothrist, Aarburg, Olten). In Richtung Südwesten mündet die Kantonsstrasse 1 später auf die Umfahrung Kirchberg und anschliessend auf den Anschluss „Kirchberg“ der Nationalstrasse A1.

Kantonsstrassen der Kategorie B schliessen Gemeinden an das übergeordnete Netz (Grundnetz, Ergänzungsnetz) an, verbinden die Gemeinden und die Regionen miteinander und bilden wichtige Verbindungen zu benachbarten Kantonen. In der Region Oberaargau verlaufen folgende Kantonsstrassen der Kategorie B:

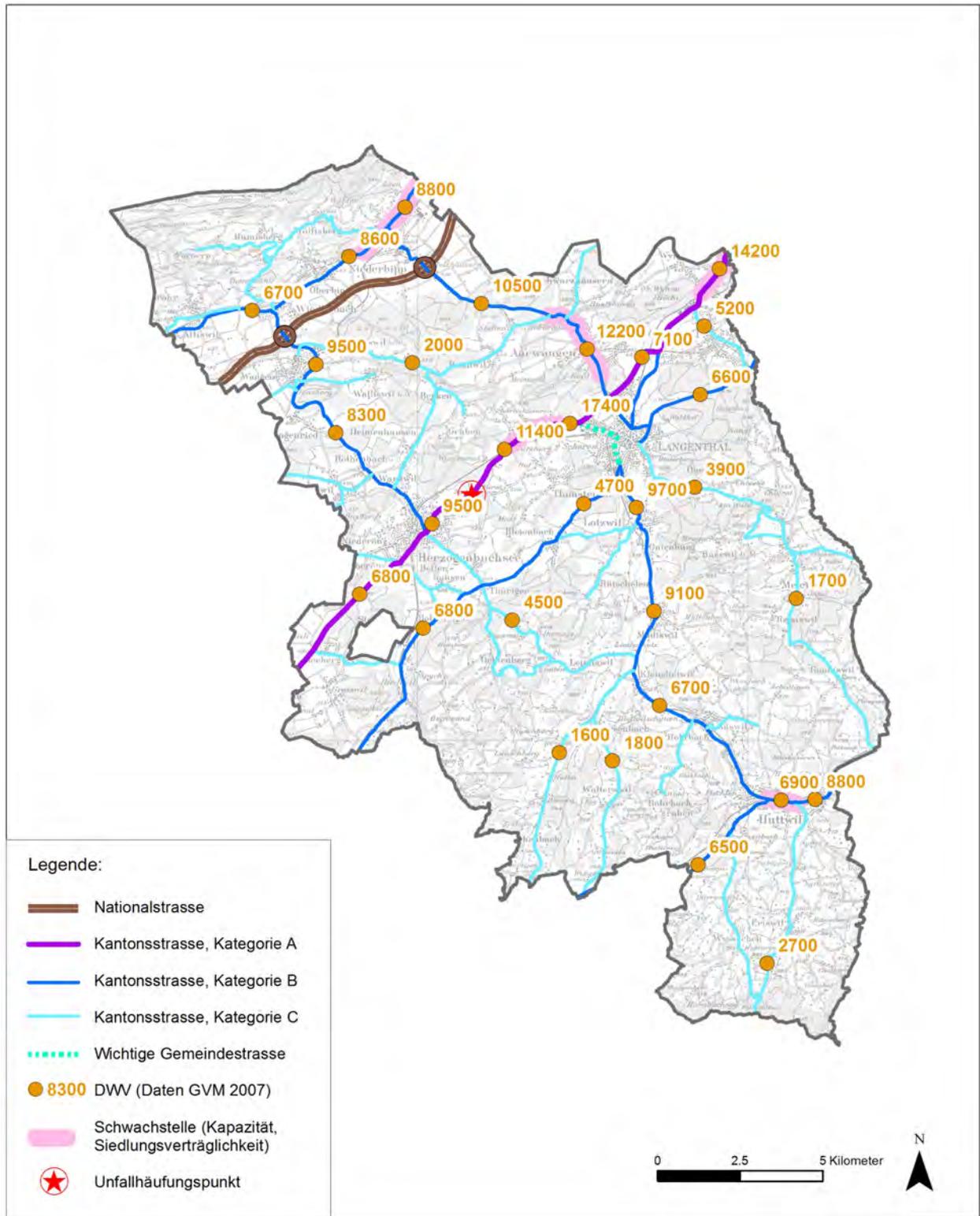
- Nr. 5 Solothurn (SO) – Wiedlisbach – Niederbipp – Oensingen (SO)
- Nr. 22 Solothurn (SO) – Wiedlisbach – Herzogenbuchsee

- Nr. 23 Sumiswald – Huttwil – Zell (LU)
- Nr. 240 Burgdorf – Langenthal
- Nr. 241 Langenthal – Kaltenherberg
- Nr. 244 Niederbipp – Langenthal – Huttwil
- Nr. 255 Langenthal – St. Urban (LU).

Für die flächige Erschliessung der Region mit Kantonsstrassen (Anschluss aller Gemeinden) besteht ergänzend ein dichtes Netz der Kategorie C.

Ein wesentlicher Teil des Kantonsstrassennetzes ist auf das Regionszentrum Langenthal ausgerichtet. Die regionalen Nord-Süd-Verbindungen durch Langenthal übernehmen die Achsen Lotzwilstrasse - Ringstrasse - Bützbergstrasse - Bern-Zürich-Strasse (Kantonsstrassen / wichtige Gemeindestrassen) und Melchnaustrasse – St. Urbanstrasse – Waldhofstrasse – Aarwangenstrasse (Kantonsstrassen). Die regionale West-Ost-Verbindung erfolgt über die Bern–Zürich-Strasse am nördlichen Stadtrand; Durchgangsverkehr durch das Zentrum soll möglichst vermieden werden.

Abbildung 4-1: Strassennetz der Region Oberaargau (einschl. Verkehrsbelastung gemäss GVM und Schwachstellen)



Quelle: Eigene Darstellung

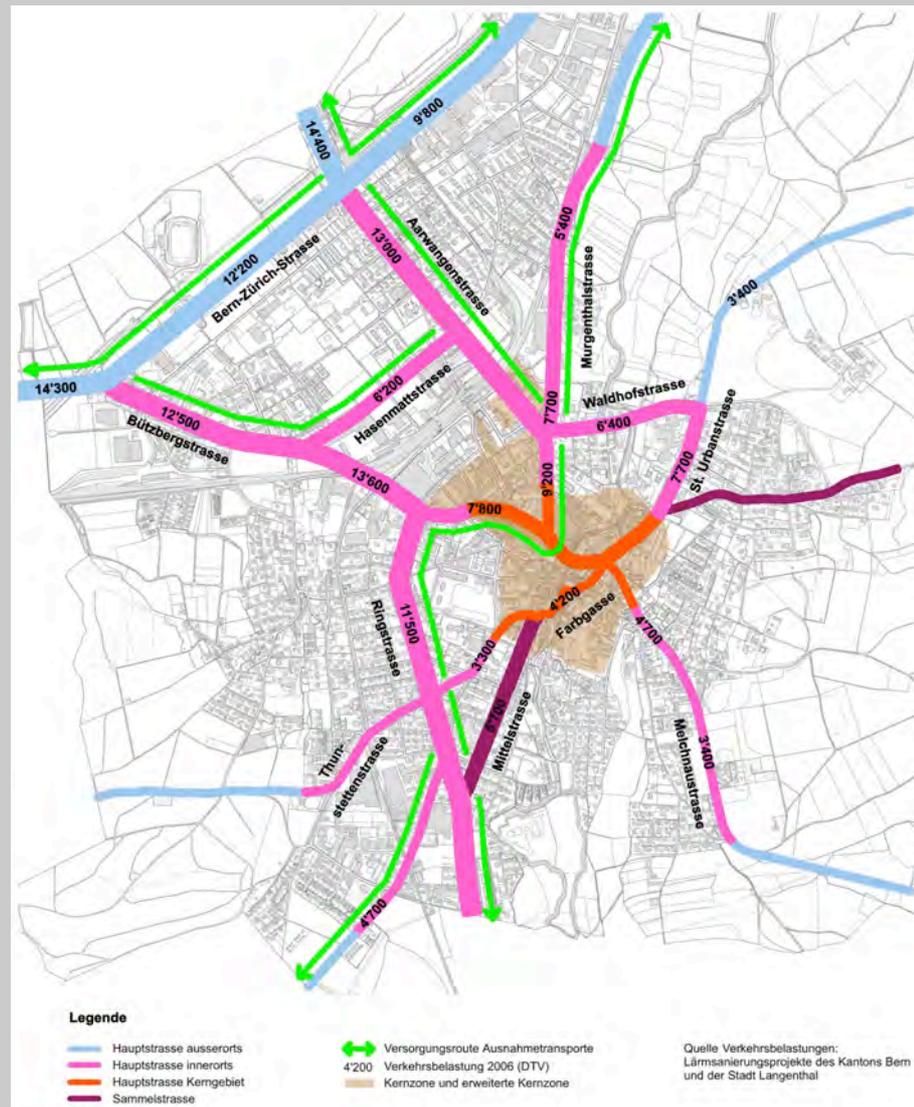
**b) Verkehrsbelastung / Siedlungsverträglichkeit**

Die Abbildung 4-1 gibt eine Übersicht der Verkehrsbelastung auf dem Strassennetz. Die Angaben basieren auf dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern und zeigen den durchschnittlichen Werktagsverkehr (DWV) im Zustand 2007. Es zeigt sich, dass über weite Teile des Strassennetzes noch Kapazitätsreserven bestehen. Allerdings weisen gemäss der Datengrundlage GVM die Ortsdurchfahrten Wynau (DWV: 14'200 Fz./Tag) und Aarwangen (DWV: 12'200 Fz./Tag) hohe Belastungen mit kritischer Siedlungsverträglichkeit auf. Aufgrund von anderweitigen Datengrundlagen (u.a. TBA 2008) weisen zudem folgende Ortsdurchfahrten kritische Belastungsverhältnisse (DTV: ca. 10'000 Fz./Tag) auf: Bützberg, Niederbipp und Huttwil. Für die Ortsdurchfahrten Niederbipp und Aarwangen kommt hinzu, dass sie stark durch Lastwagen frequentiert werden und bei Stau auf der Nationalstrasse als Ausweichroute genutzt werden.

Auf **Stadtgebiet Langenthal** zeigt sich in Bezug auf die heutige Verkehrsbelastung, dass der Kreisel Bern-Zürich-/Aarwangenstrasse (25'000 Fz.), der momentan noch ein Provisorium darstellt, an seine Kapazitätsgrenzen stösst.

Neben der Bern-Zürichstrasse (ca. 12'000 Fz.) weisen die innerörtlichen Hauptachsen Bützbergstrasse (ca. 13'000 Fz.), Ringstrasse (11'500 Fz.) und Aarwangenstrasse (13'000 Fz.) hohe Verkehrsbelastungen auf.

**Abbildung 4-2: Strassennetz der Stadt Langenthal mit Querschnittsbelastungen**



Quelle: Eigene Darstellung (BHP Raumplan 2010)

**c) Unfallhäufungspunkte**

Ein ausserörtlicher Unfallhäufungspunkt befindet sich auf dem Streckenabschnitt Herzogenbuchsee – Langenthal der Kantonsstrasse Nr. 1 (auf Höhe Abzweigung Forst). Weitere Unfallhäufungspunkte sind auf dem Strassennetz der Stadt Langenthal zu verzeichnen (vgl. Abbildung 4-2): Kotten Bern-Zürichstrasse/Aarwangenstrasse, Aarwangenstrasse/Murgenthalstrasse/Waldhofstrasse, Aarwangenstrasse/Jurastrasse, St. Urbanstrasse/Melchnaustrasse und Bützbergstrasse/Eisenbahnstrasse.

**d) Parkplatzbewirtschaftung**

In der **Stadt Langenthal** wird eine flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung betrieben. Hierbei wird zwischen den Parkzonen 1 und 2 unterschieden.

In der Parkzone 1, welche neben dem erweiterten Ortskern einige weitere Parkplätze auf dem übrigen Gemeindegebiet umfasst (u.a. Schwimmbad, Spital), ist das Parkieren von montags bis freitags zwischen 7:00 Uhr bis 19:00 Uhr und samstags zwischen 7:00 Uhr bis 16:00 Uhr gebührenpflichtig. Ausserhalb dieser Zeiten sowie an Sonn- und allgemeinen Feiertagen werden auf diesen öffentlichen Parkplätzen keine Gebühren erhoben.

Die Parkzone 2 umfasst das restliche Gemeindegebiet, wobei um den erweiterten Ortskern 5 sog. „Aussenquartiere“ bezeichnet werden (Bereich Süd, Bereich Ost, Bereich Nordost, Bereich Nordwest, Bereich West). Dort sind blaue Zonen ausgewiesen.

Im Ortskern befinden sich zudem mehrere privat betriebene Parkhäuser.

## 4.2 Öffentlicher Verkehr

### 4.2.1 Datengrundlage, Vorgehen

Die Darstellung des heutigen ÖV-Angebots beruht auf den Angaben des AöV bzw. der RVK2. Basis bildet der Fahrplan 2010. Zur Beschreibung des Angebots dient die nachfolgende Tabelle mit der Einteilung der Angebotsstufen.

**Tabelle 4-1: Angebotsstufen**

Angebotsstufe	Min. Anzahl Kurspaare pro Werk- tag	Max. Anzahl Kurspaare pro Werk- tag	Kurstakt	Einsatzbereich
1	4	15	Weniger dicht als Stunden- takt oder alternative Be- triebsform	Gebiete mit schwacher Sied- lungsdichte (Sicherstellung Mobilitätsvorsorge)
2	16	25	Ungefähr Stundentakt	Regionale Verbindungsachsen mit mittlerer Siedlungsdichte
3	26	39	Ungefähr Halbstundentakt	Regionale Verbindungen in Korridoren mit hoher Sied- lungsdichte und in Siedlungs- schwerpunkten
4	40	offen	Dichter als Halbstunden- takt	Gebiete mit flächenhaft hoher Siedlungs- und Arbeitsplatz- dichte

Quelle: Angebotsverordnung (AGV) vom 10. September 1997, Angaben AöV

Für die Aussagen zur ÖV-Nachfrage und -Auslastung dienen das Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern und aktuelle Auswertungen des AöV (Grundlage für Erarbeitung des Angebotskonzepts Oberaargau 2014-2017). Bezüglich der Schwachstellen des strassengebundenen ÖV wurden Angaben des Kantons bzw. der Transportunternehmung ASm (Aaare seeland mobil AG) ausgewertet.

Die Daten zur Erschliessungsgüte basieren auf einer Auswertung des AöV. Die darin enthaltenen Angaben beziehen sich bezüglich des Angebots auf den Fahrplan 2008 und bezüglich der Einwohnerzahlen auf die Werte der Volkszählung 2000<sup>3</sup>. Die Definition der Erschlies-

<sup>3</sup> Die Zuteilung der Einwohner/-innen auf die Gemeinden erfolgte gemäss Gemeindefinitionen für das Jahr 2009 (vgl. Website BVE).

sungsgüte mit dem ÖV (Ermittlung der Haltestellenkategorie sowie der Güteklasse der ÖV-Erschliessung) erfolgt im kantonalen Richtplan (Massnahmenblatt B\_10, vgl. Website JGK).

#### 4.2.2 Resultate

##### a) Netzstruktur/Angebot

Der Perimeter der Region Oberaargau wird durch sieben Linien des Schienenverkehrs (Bahn, Tram) tangiert. Davon bildet eine Linie die überregionale Verbindung (Interregio) Bern – Burgdorf – Herzogenbuchsee – Langenthal – Olten – Zürich. Die anderen sechs Linien sind der Kategorie „Regionallinien“ (Regionalexpress, S-Bahn) zugeordnet.

Die Linien 410 und 413 (Solothurn – Niederbipp) verlaufen parallel zum Jura Südfuss und bilden wichtige Verbindungen Richtung Solothurn und Olten. In ihrem weiteren Verlauf schwenkt die Linie 413 in südliche Richtung ab und reicht bis zur Stadt Langenthal<sup>4</sup>. Ab Langenthal verkehren die Linien 450, 414 und 440 nach Osten in Richtung der Kantone Aargau (Olten) und Luzern (St. Urban, Wolhusen). Alle Regionallinien des Schienenverkehrs sind mit Ausnahme der Linie 450 der Angebotsstufe 3 zugeordnet (vgl. Abbildung 4-3). Die Interregio-Verbindung weist einen Halbstunden-Takt auf.

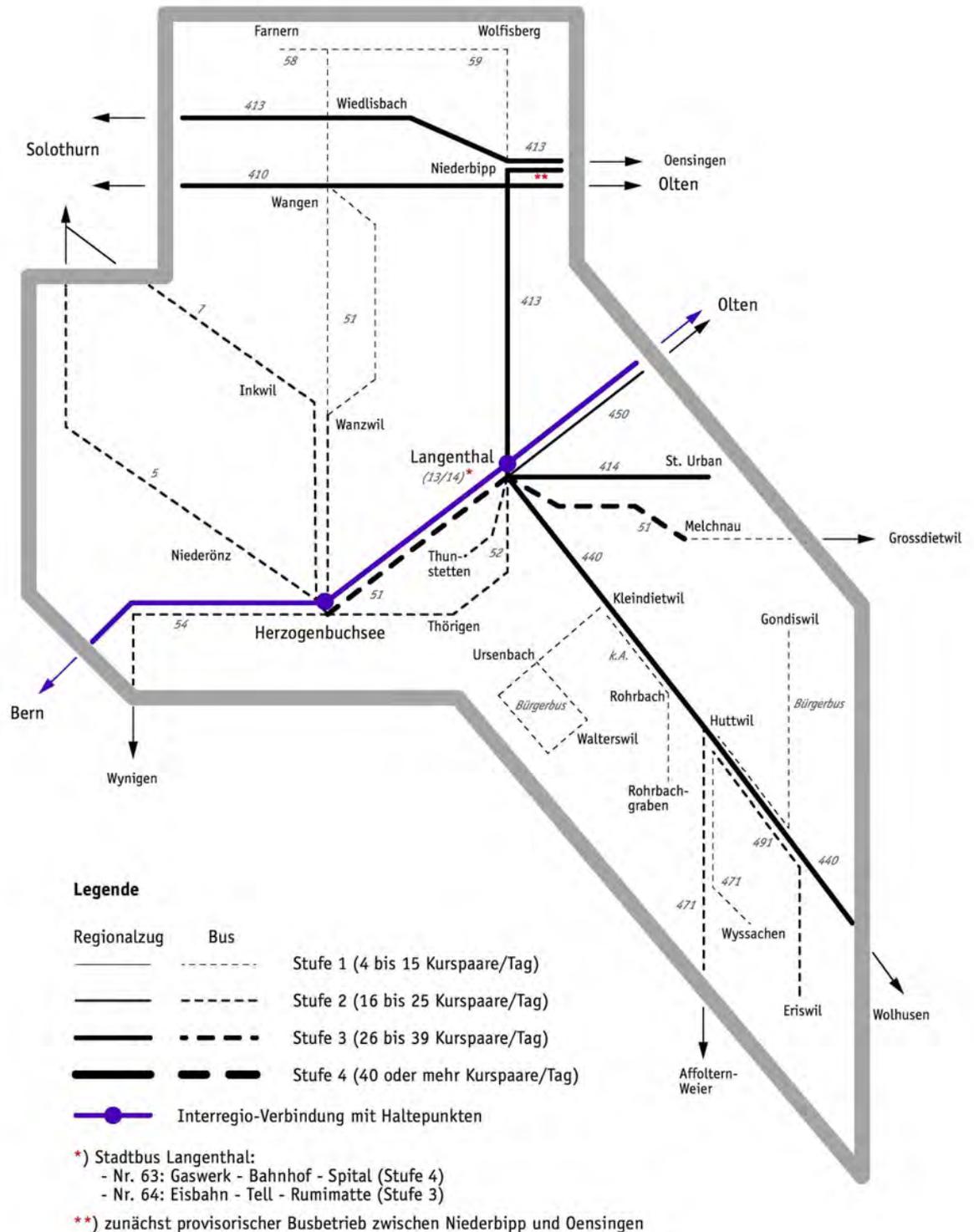
Neben den Schienenverbindungen verfügt die Region über insgesamt 17 Buslinien (davon 2 Stadtbuslinien in Langenthal und 2 Bürgerbuslinien im südlichen Oberaargau). Diese verbinden die peripher gelegenen Gemeinden mit den nächstgelegenen (Klein-)Zentren (Gemeinden mit Grundversorgungsangebot). Zum Teil erfüllen sie auch überregionale Verbindungsfunktionen, indem sie die Region Oberaargau mit dem Emmental und den umliegenden Kantonen Solothurn, Luzern und Aargau verbinden. Die Buslinien sind mit Ausnahme der beiden Stadtbuslinien und der Linie 51 den Angebotsstufen 1 oder 2 zugeordnet (vgl. Abbildung 4-3).

Im Teilraum Südlicher Oberaargau verfügen die Gemeinden Auswil, Busswil, Leimiswil, Ochlenberg, Reisiswil und Rüttschelen über keinen nutzbaren Anschluss an den öffentlichen Verkehr. In den anderen Teilräumen sind die Gemeinden Graben und Berken (Mittelland) sowie Walliswil bei Niederbipp (Jura Südfuss) nicht an eine ÖV-Linie angeschlossen.

---

<sup>4</sup> Mit dem Fahrplanwechsel 2010 (Ende Jahr) wird die Linie 413 nach Oensingen verlängert. Bis zur Inbetriebnahme der Bahnlinienverlängerung ist ein provisorischer Busverkehr zwischen Niederbipp und Oensingen eingerichtet.

Abbildung 4-3: ÖV-Liniennetz Region Oberaargau 2010

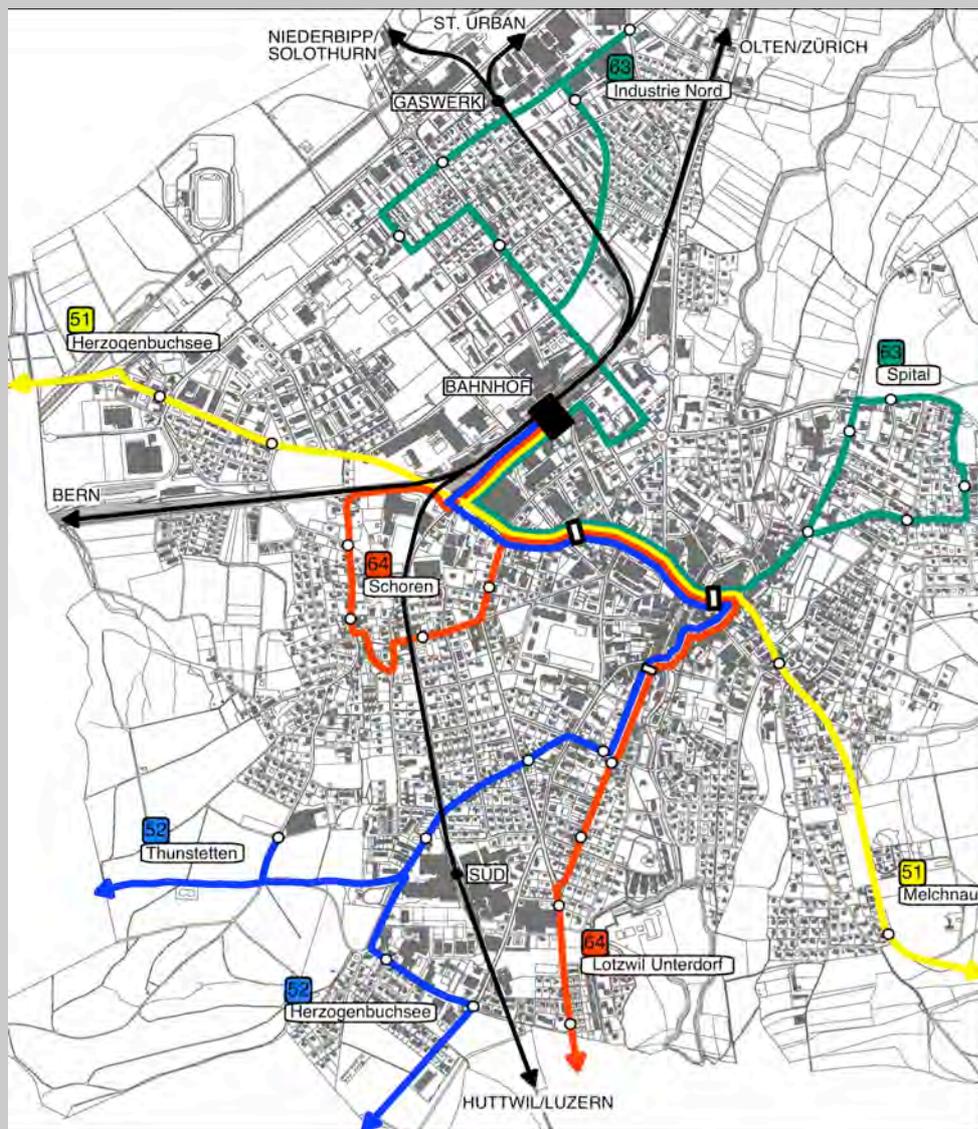


Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Darstellungen des AöV

Den wichtigsten Knoten- bzw. Umsteigepunkt der Region bildet die **Stadt Langenthal**. Neben fünf Bahn- bzw. Tram-Linien wird die Stadt durch drei regionale Buslinien bedient. Ergänzt wird dieses ÖV-System durch die beiden Stadtbuslinien Nr. 63 und 64 (vgl. **Abbildung 4-4**).

Zurzeit werden Grundlagen für die zielgerichtete Ergänzung und Weiterentwicklung des ÖV-Angebots erarbeitet. Es liegt ein Zwischenbericht zum Konzept öffentlicher Verkehr Langenthal 2030 vor.

**Abbildung 4-4: Busliniennetz Langenthal 2010 bis 2013**

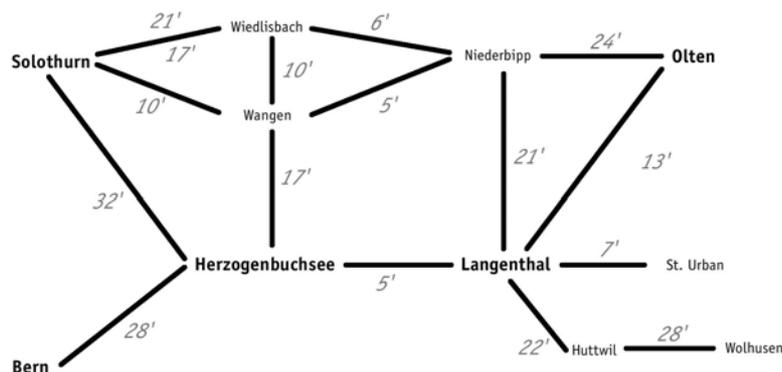


Eigene Darstellung: BHP Raumplan, 2010

### b) Reisezeiten/Umsteigebeziehungen

Im nachfolgenden Schema (Abbildung 4-5) werden die Reisezeiten sowohl zwischen einzelnen Gemeinden der Region als auch zu umliegenden Zentren dargestellt. Umsteige- und Wartezeiten zwischen den verschiedenen Linien sind in den Angaben nicht berücksichtigt.

Abbildung 4-5: Reisezeiten im ÖV



Quelle: Eigene Darstellung

In Hinblick auf die Umsteigebeziehungen zwischen der Interregio-Verbindung (Bern – Langenthal – Olten) und den Regionalzuglinien ergeben sich mit Ausnahme der Linie 414 (Langenthal - Roggwil) maximale Wartezeiten von bis zu 13 Minuten am Bahnhof Langenthal. Zwischen der Linie 414 und dem Interregio besteht in Richtung Olten nur einmal pro Stunde ein adäquater Anschluss; dafür besteht in Richtung Bern ein schlanker Anschluss.

Die Anschlussqualitäten in Langenthal und Herzogenbuchsee zwischen den Interregio-Zügen und den Regionalbuslinien sind auf die Pendlerströme ausgerichtet, so dass am Morgen gute Anschlüsse in Richtung Bern und am Abend gute Anschlüsse aus Bern vorhanden sind. Die Linie 51 verkehrt zwischen Wangen und Melchnau als Durchmesserlinie, so dass insbesondere in Langenthal nur suboptimale Anschlüsse vorhanden sind.

### c) Nachfrage/Auslastung

Die Abbildung 4-6 gibt, basierend auf dem Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern (GVM), eine Übersicht über die Werktagsbelastungen auf dem ÖV-Netz der Region Oberaargau (Zustand 2007).

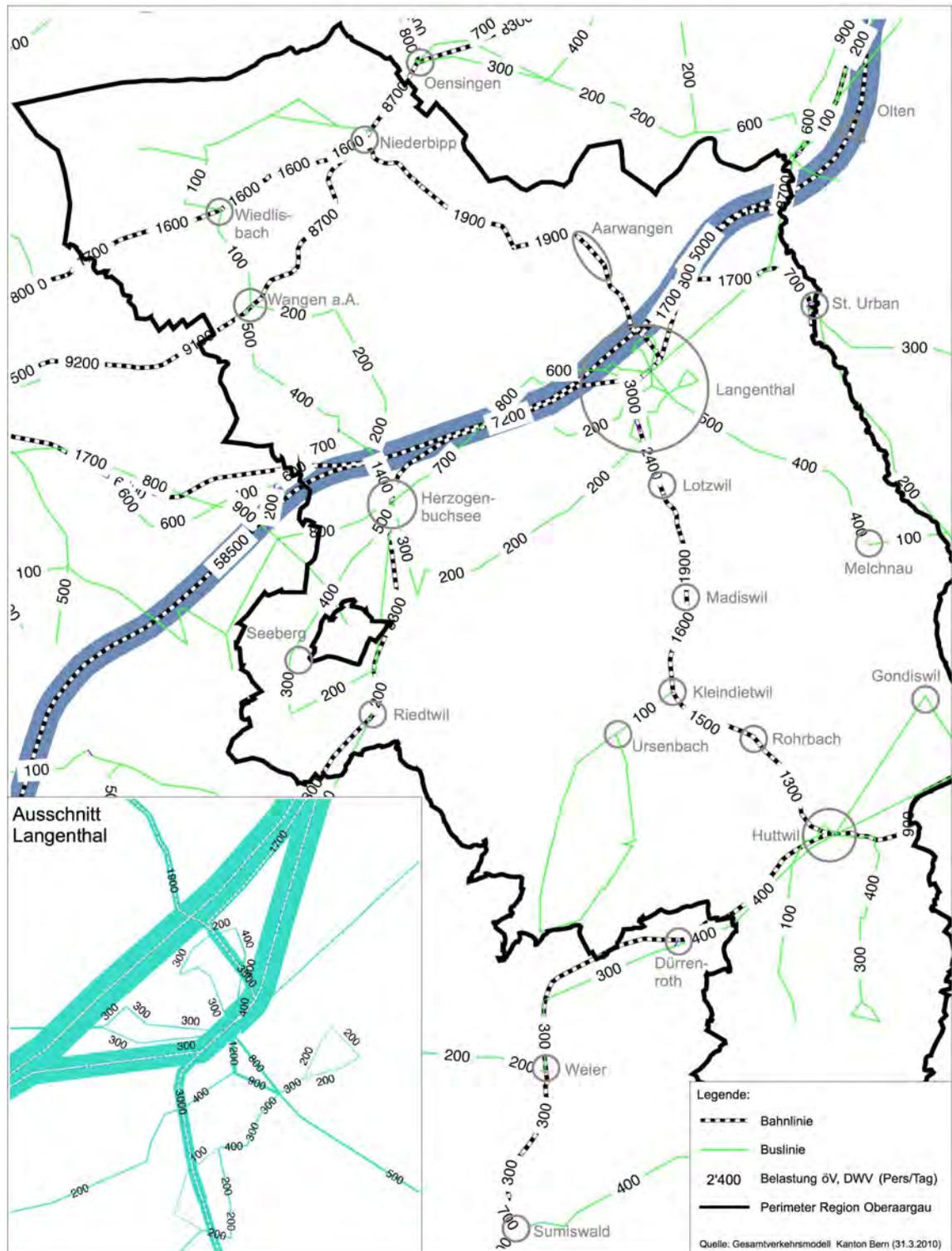
In der nachfolgenden Tabelle 4-2 sind Angaben aus der Erfolgskontrolle des AöV für das Angebotskonzept Oberaargau 2014-2017 zusammengestellt.

Tabelle 4-2: Auslastung öV 2011

Verkehrsmittel	Transportunternehmung	KURSBUCHNUMMER	LINIENNUMMER	ZEICHNUNG	Zielvorgabe erfüllt	Minimalvorgabe Nachfrage erfüllt	Minimalvorgabe Nachfrage erfüllt	Zielvorgabe Kostendeckungsgrad erfüllt	Minimalvorgabe Kostendeckungsgrad erfüllt	ANGEBOTSSTUFE
Mid- und Standardbus	ASM	40.051	1	Wangen a.d.A. - Herzogenbuchsee - Butzberg - Langenthal	nein	ja	ja	ja	ja	3
Mid- und Standardbus	ASM	40.051	1	Langenthal - Melchnau - Grosseletwil	nein	ja	ja	ja	ja	3
Kleinbus	ASM	40.051	51	Ringbus Wangen a.A. - Inkwil/Walliswil - Herzogenbuchsee	nein	ja	ja	nein	ja	1
Mid- und Standardbus	ASM	40.052	2	Herzogenbuchsee - Thörigen - Langenthal	ja	ja	ja	nein	ja	2
Mid- und Standardbus	ASM	40.052	2	Langenthal - Thunsteinen	nein	nein	nein	nein	ja	2
Mid- und Standardbus	ASM	40.058	58	Farnern - Wiedlisbach - Wangen a.A.	ja	ja	ja	nein	ja	1
Kleinbus	ASM	40.059		ab Fahrplanwechsel im Dez. 2011 entfallen						
Mid- und Standardbus	ASM	40.063	63	Gaswerk - Langenth. Bhf - Spital	nein	nein	nein	nein	ja	4
Mid- und Standardbus	ASM	40.064	64	Schoren - Lotzwil, Unterdorf	nein	nein	nein	nein	ja	3
Regionalzug	ASM	413	W	Niederbipp - Solothurn	nein	nein	nein	nein	ja	3
Tram + tramähnlich	ASM	413	A	Langenthal - Niederbipp	ja	ja	ja	ja	ja	3
Tram + tramähnlich	ASM	414	R	Langenthal - St. Urban Ziegelei	nein	nein	nein	nein	ja	3
Regionalzug	BLS Bahn	440	S6	Langenthal - Hutwil - Wölhusen	nein	ja	ja	nein	ja	2
Regionalzug	BLS Bahn	440	S7	Langenthal - Hutwil - Wölhusen (Verdichtungen)	ja	ja	ja	nein	ja	2
Regionalzug	BLS Bahn	440	S6/S7	Langenthal - Hutwil - Wölhusen	nein	nein	nein	nein	ja	3
Gelenkbus	BSU	40.005	5/7	Solothurn - Herzogenbuchsee	nein	ja	ja	ja	ja	4
Mid- und Standardbus	Busland AG	30.491	491	Hutwil - Eriswil	nein	nein	nein	nein	ja	2
Mid- und Standardbus	Busland AG	30.493	493	Hutwil - Wyssachen	nein	ja	ja	ja	ja	1
Mid- und Standardbus	SBB Basel	40.054		Herzogenbuchsee - Wynigen	nein	nein	nein	nein	ja	2
Regionalzug	SBB Basel	450		Otten - Langenthal	nein	ja	ja	nein	ja	3

Quelle: AöV

Abbildung 4-6: Belastung öV 2007 gemäss GVM



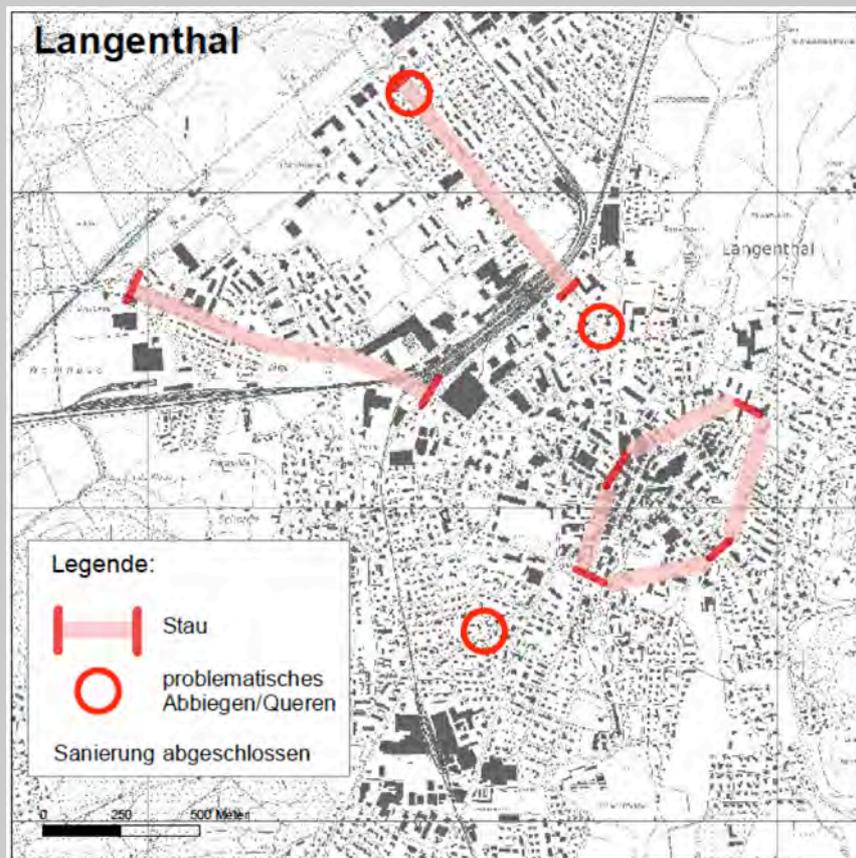
Quelle: Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern (31.03.2010/06.05.2010)

#### d) Schwachstellen/Behinderungen

In den beiden grössten Gemeinden der Region (Langenthal, Herzogenbuchsee) treten Behinderungen des strassengebundenen ÖV auf.

Zu Stosszeiten treten in **Langenthal** auf den Hauptverkehrsachsen und im Stadtzentrum Behinderungen insbesondere der Stadtbuslinien auf. Die Sanierung der Stellen mit problematischem Abbiegen/Queren ist in den letzten Jahren erfolgt und abgeschlossen.

**Abbildung 4-7: Schwachstellen des strassengebundenen ÖV in der Stadt Langenthal**



Quelle: Eigene Darstellung gemäss Angaben ASm

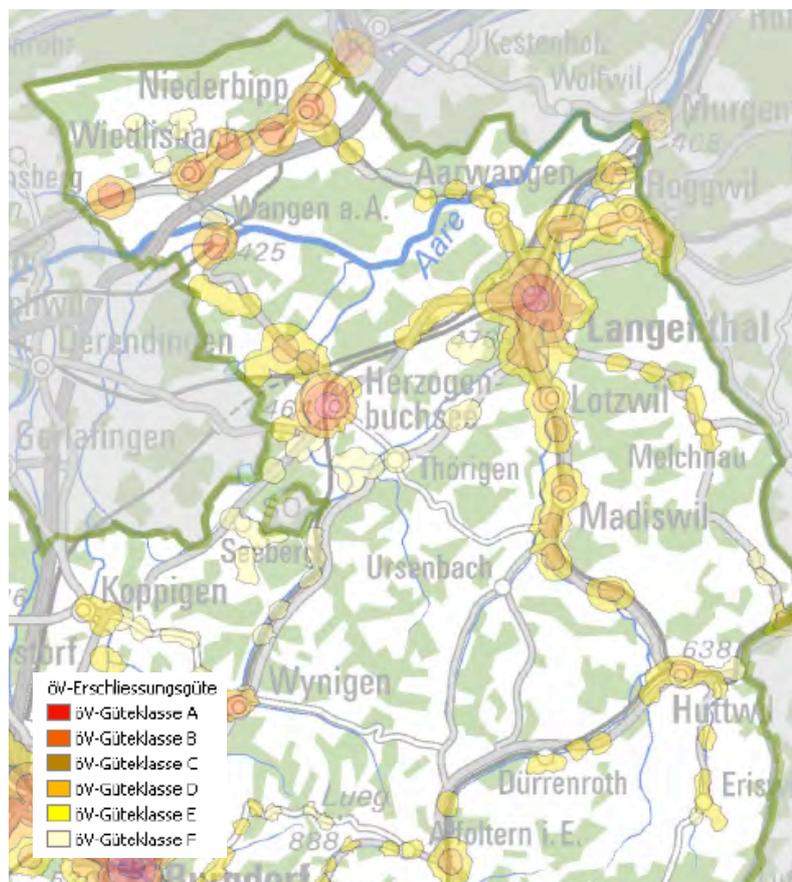
In Herzogenbuchsee liegen die Problempunkte auf der Ortsdurchfahrt im Zentrum: Knoten Bahnhofstrasse/Bernstrasse, Knoten Zürichstrasse/Wangenstrasse/Thörigenstrasse.

**e) Erschliessungsgüte**

Die Einwohner/-innen werden in der Auswertung des AöV gemäss den Vorgaben des kantonalen Richtplans (vgl. Kapitel 4.2.1) den unterschiedlichen ÖV-Güteklassen („A“ bis „F“ sowie „keine Güteklasse“) zugeordnet. Die Zuteilung erfolgt mit Hilfe der Verkehrsgruppe (z.B. S-Bahn/Regionalzüge), des Kursintervalls (z.B. 11-20 Minuten) und der Erreichbarkeit der Haltestelle. Mit abnehmendem Kursintervall und zunehmender Entfernung zur Haltestelle nimmt die Güteklasse entsprechend ab.

Die Bezeichnung „keine Güteklasse“ bedeutet nicht, dass die Einwohner/-innen überhaupt nicht durch den ÖV erschlossen werden. Um die Einwohner/-innen in die minimale ÖV-Güteklasse F einstufen zu können, werden 10 Kurspaare vorausgesetzt (vgl. Website BVE). Zahlreiche Gemeinden im Perimeter der Region Oberaargau sind an eine ÖV-Linie mit einer geringeren Frequenz angeschlossen (z.B. Bürgerbus über Ursenbach und Walterswil, Busverbindung nach Wyssachen), so dass sie der Kategorie „keine Güteklasse“ zugeordnet werden.

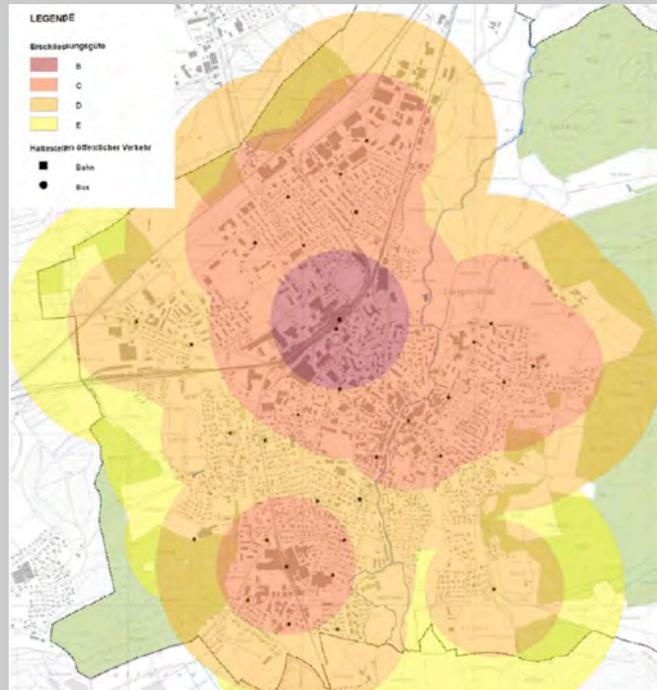
Abbildung 4-8: ÖV-Güteklassen



Quelle: Geoportal Kanton Bern

In **Langenthal** zeigt sich betreffend Erschliessungsgüteklassen folgendes Bild:

**Abbildung 4-9: Erschliessungsgüteklassen Liniennetz Angebotsbeschluss 2010-2013**



Quelle: Konzept öffentlicher Verkehr Langenthal 2030, Zwischenbericht metron, 10. Mai 2011

**Tabelle 4-3: Erschliessungsgüte nach Zentralitätstypen (absolut)**

	Einwohner nach ÖV-Güteklassen (absolut)							
	A	B	C	D	E	F	keine	Total
<b>Kernstadt</b>	0	979	5'330	6'765	940	19	3	14'036 (19%)
<b>Umlandgemeinden</b>	0	0	0	3'345	7'780	1'302	4'525	16'952 (22%)
<b>Regionale Zentren</b>	0	1'455	3'066	4'349	3'122	705	2'350	15'047 (20%)
<b>Ländliche Gemeinden</b>	0	48	3'639	5'245	4'274	3'398	12'938	29'542 (39%)
<b>Region Oberaargau</b>	<b>0</b>	<b>2'482</b>	<b>12'035</b>	<b>19'704</b>	<b>16'116</b>	<b>5'424</b>	<b>19'816</b>	<b>75'577 (100%)</b>

Quelle: Auswertung AöV 2009

**Tabelle 4-4: Erschliessungsgüte nach Zentralitätstypen (relativ)**

	Einwohner nach ÖV-Güteklassen (relativ)							
	A	B	C	D	E	F	keine	Total

	Einwohner nach ÖV-Güteklassen (relativ)							Total
	A	B	C	D	E	F	keine	
<b>Kernstadt</b>	0.0%	7.0%	38.0%	48.2%	6.7%	0.1%	0.0%	100.0%
<b>Umlandgemeinden</b>	0.0%	0.0%	0.0%	19.7%	45.9%	7.7%	26.7%	100.0%
<b>Regionale Zentren</b>	0.0%	9.7%	20.4%	28.9%	20.7%	4.7%	15.6%	100.0%
<b>Ländliche Gemeinden</b>	0.0%	0.2%	12.3%	17.7%	14.5%	11.5%	43.8%	100.0%
<b>Region Oberaargau</b>	<b>0.0%</b>	<b>3.3%</b>	<b>15.9%</b>	<b>26.1%</b>	<b>21.3%</b>	<b>7.2%</b>	<b>26.2%</b>	<b>100.0%</b>

Quelle: Auswertung AöV 2009

Generell zeigt sich, dass 19% der Einwohner/-innen im Perimeter der Region Oberaargau gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind (ÖV-Güteklassen B und C). 26% der Einwohner befinden sich in der ÖV-Güteklasse D. 29% der EinwohnerInnen liegen in den niedrigen ÖV-Güteklassen E und F. 26% der Bevölkerung verfügen über keine oder nur marginale Anbindung an den öffentlichen Verkehr.

Die Auswertung nach Zentralitätstypen ergibt, dass fast alle Einwohner/-innen der Kernstadt gut bis befriedigend (ÖV-Güteklassen B, C und D) mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Bei den Regionalzentren befinden sich rund 60% der Einwohner/-innen in diesen ÖV-Güteklassen. Bei den Umlandgemeinden der Stadt Langenthal verfügen lediglich 20% über einen befriedigenden ÖV-Anschluss (ÖV-Güteklasse D). Der Grossteil der Bevölkerung ist den niedrigen ÖV-Güteklassen E und F (53%) bzw. keiner Güteklasse (27%) zugeordnet. In den ländlichen Gemeinden werden 30% der Einwohner/-innen zumindest gut bis befriedigend durch den ÖV erschlossen (ÖV-Güteklassen B bis D). Knapp 44% der Einwohner/-innen wohnen in einer Güteklasse schlechter als F.

Tabelle 4-5: Erschliessungsgüte nach Teilräumen (absolut)

	Einwohner nach ÖV-Güteklassen (absolut)							
	A	B	C	D	E	F	keine	Total
<b>Jura Südfuss</b>	0	0	4'109	4'544	677	862	2'965	13'157 (17%)
<b>Mittelland</b>	0	2'482	7'926	12'264	10'069	3'773	7'373	43'887 (58%)
<b>Südlicher Oberaargau</b>	0	0	0	2'896	5'370	789	9'478	18'533 (25%)
<b>Region Oberaargau</b>	<b>0</b>	<b>2'482</b>	<b>12'035</b>	<b>19'704</b>	<b>16'116</b>	<b>5'424</b>	<b>19'816</b>	<b>75'577 (100%)</b>

Quelle: Auswertung AöV 2009

Tabelle 4-6: Erschliessungsgüte nach Teilräumen (relativ)

	Einwohner nach ÖV-Güteklassen (relativ)							
	A	B	C	D	E	F	keine	Total
<b>Jura Südfuss</b>	0.0%	0.0%	31.2%	34.5%	5.2%	6.6%	22.5%	100.0%
<b>Mittelland</b>	0.0%	5.7%	18.1%	27.9%	22.9%	8.6%	16.8%	100.0%
<b>Südlicher Oberaargau</b>	0.0%	0.0%	0.0%	15.6%	29.0%	4.3%	51.1%	100.0%
<b>Region Oberaargau</b>	<b>0.0%</b>	<b>3.3%</b>	<b>15.9%</b>	<b>26.1%</b>	<b>21.3%</b>	<b>7.2%</b>	<b>26.2%</b>	<b>100.0%</b>

Quelle: Auswertung AöV 2009

Bei der teilräumlichen Betrachtung zeigt sich, dass im Teilraum Jura Südfuss knapp zwei Drittel der Einwohner/-innen in einer guten bis befriedigenden ÖV-Güteklasse (Klassen B bis D) liegen. Im Teilraum Mittelland befindet sich etwas mehr als die Hälfte der Bevölkerung in diesen ÖV-Güteklassen. Dieser Teilraum weist den grössten Teil der Wohnbevölkerung in der Region Oberaargau auf und umfasst die beiden gut erschlossenen Gemeinden Langenthal und Herzogenbuchsee. Im Teilraum Südlicher Oberaargau befindet sich knapp jede/r Sechste in einer zumindest befriedigenden ÖV-Güteklasse (Klasse D). Jede/r zweite ist dort der Kategorie „keine Güteklasse“ zugeordnet.

## 4.3 Langsamverkehr

### 4.3.1 Datengrundlage, Vorgehen

Neben den Angaben des TBA (Inventarplan Veloroutennetz, Schwachstellen auf dem Kantonsstrassennetz) bildet der Kantonale Richtplan Veloverkehr (KRP Velo) vom 22. Dezember 2004 die wesentliche Grundlage zur Beschreibung des Ist-Zustands im Bereich Veloverkehr. Im Inventarplan sind alle signalisierten und nummerierten Freizeitrouten (nationale und regionale Velowanderrouten) enthalten. Der KRP Velo bildet die Alltagsrouten auf den bzw. entlang der Kantonsstrassen sowie die kantonal bedeutenden Velorouten, welche nicht Teil einer Kantonsstrasse sind, ab. Freizeitrouten werden nur dort berücksichtigt, wo ein Zusammenhang mit einer Kantonsstrasse besteht. Der KRP Velo weist auf allfälligen Handlungsbe-

darf (Massnahmenbedarf, Netzlücken) hin. Im Jahr 2010 wurde mit dem Konzept Veloverkehr für die Region Oberaargau eine Aktualisierung des KRP Velo vorgenommen. Die Ergebnisse dieser Überarbeitung wurden berücksichtigt.

Im Bereich Fussverkehr zeigt der kantonale Richtplan des Wanderroutennetzes (Stand: Januar 2002) die kantonalen Haupttrouten sowie die regionalen und lokalen Nebenstrecken. Neben den zu prüfenden Netzergänzungen enthält er die Haltestellen des ÖV, mit denen die Wanderwege verknüpft sind, sowie die Anschlüsse an Wanderwege benachbarter Kantone.

#### **4.3.2 Resultate**

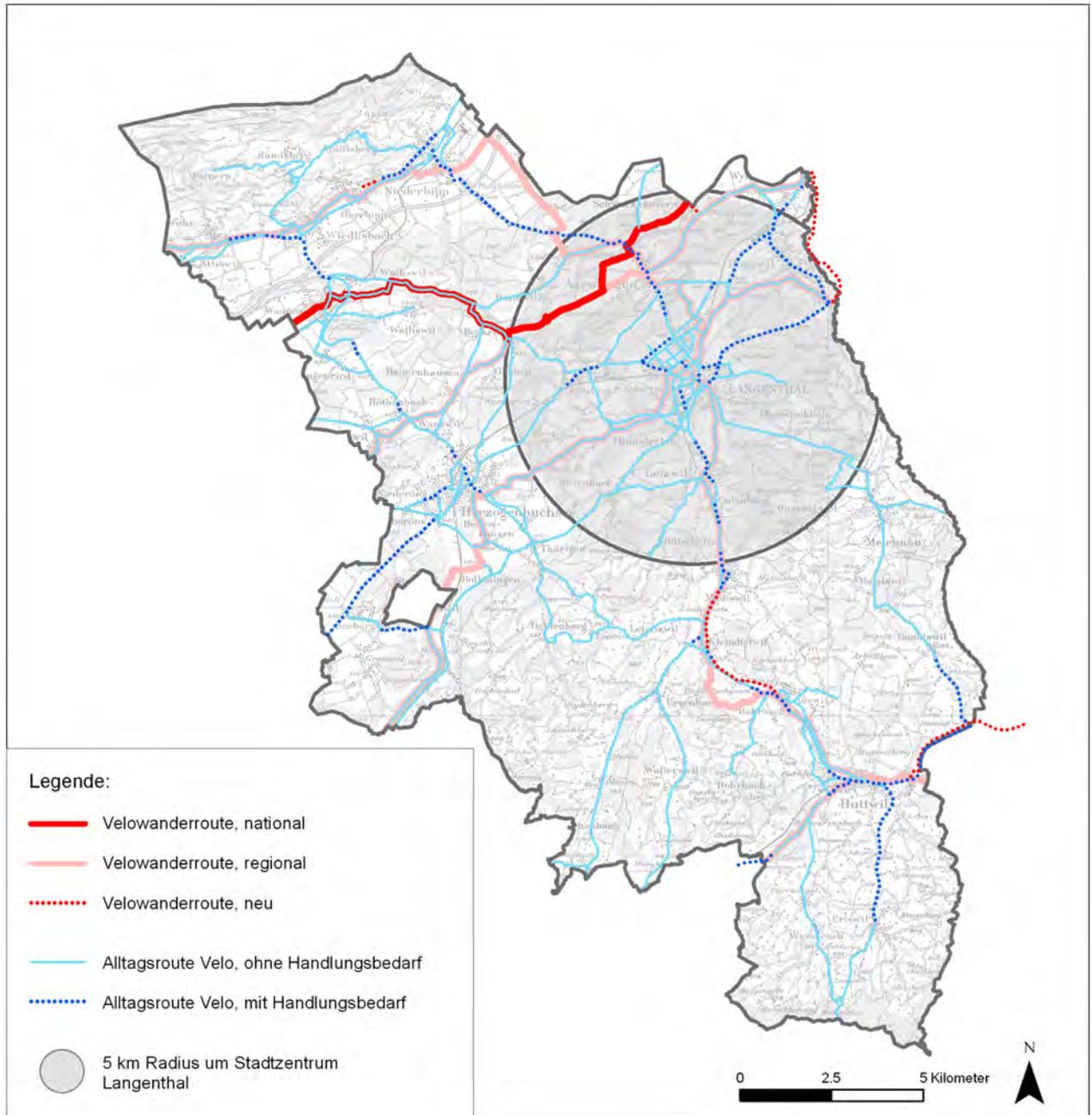
##### **a) Veloverkehr**

Die Velowanderrouten (insgesamt zwei nationale und fünf regionale) verlaufen zum grössten Teil abseits der Kantonsstrassen. Aufgrund der topographischen Gegebenheiten konzentrieren sie sich in den Teilräumen Jura Südfuss und Mittelland. Durch den Südlichen Oberaargau verlaufen zwei regionale Velowanderrouten. Für den Alltagsverkehr besteht ein fein gegliedertes Wegnetz (vgl. Abbildung 4-10).

Während auf den Kantonsstrassen der Kategorie C und den übrigen Gemeindestrassen wenig velospezifischer Massnahmenbedarf besteht, weisen vor allem die Ortsdurchfahrten der Kantonsstrassen der Kategorien A (Bützberg, Wynau) und B (Aarwangen, Niederbipp, Lotzwil, Madiswil, Rohrbach, Huttwil) erhöhte Sicherheitsdefizite auf. Hinzu kommen einige ausserörtliche Abschnitte, auf denen aufgrund ihrer Bedeutung als Schul- und Arbeitsweg veloverkehrssichernde Massnahmen vorzusehen sind (z.B. Herzogenbuchsee Ortsteil Oberönz – Seeberg; vgl. Abbildung 4-10).

Netzlücken bestehen lediglich für den Freizeitverkehr. Hier weisen einige Velowanderrouten grosse Höhendifferenzen auf und sollen durch Routenführungen im Talboden ersetzt werden. Es handelt sich überwiegend um kantonsübergreifende Routen (z.B. Huttwil – Gondiswil – Hüswil). Daher ist eine enge Abstimmung mit den Kantonen Aargau und Luzern erforderlich (vgl. Abb. 4-10; Planum Biel AG 2010: 11 oder Region Oberaargau 2010 a): 11).

Abbildung 4-10: Veloroutennetz der Region Oberaargau



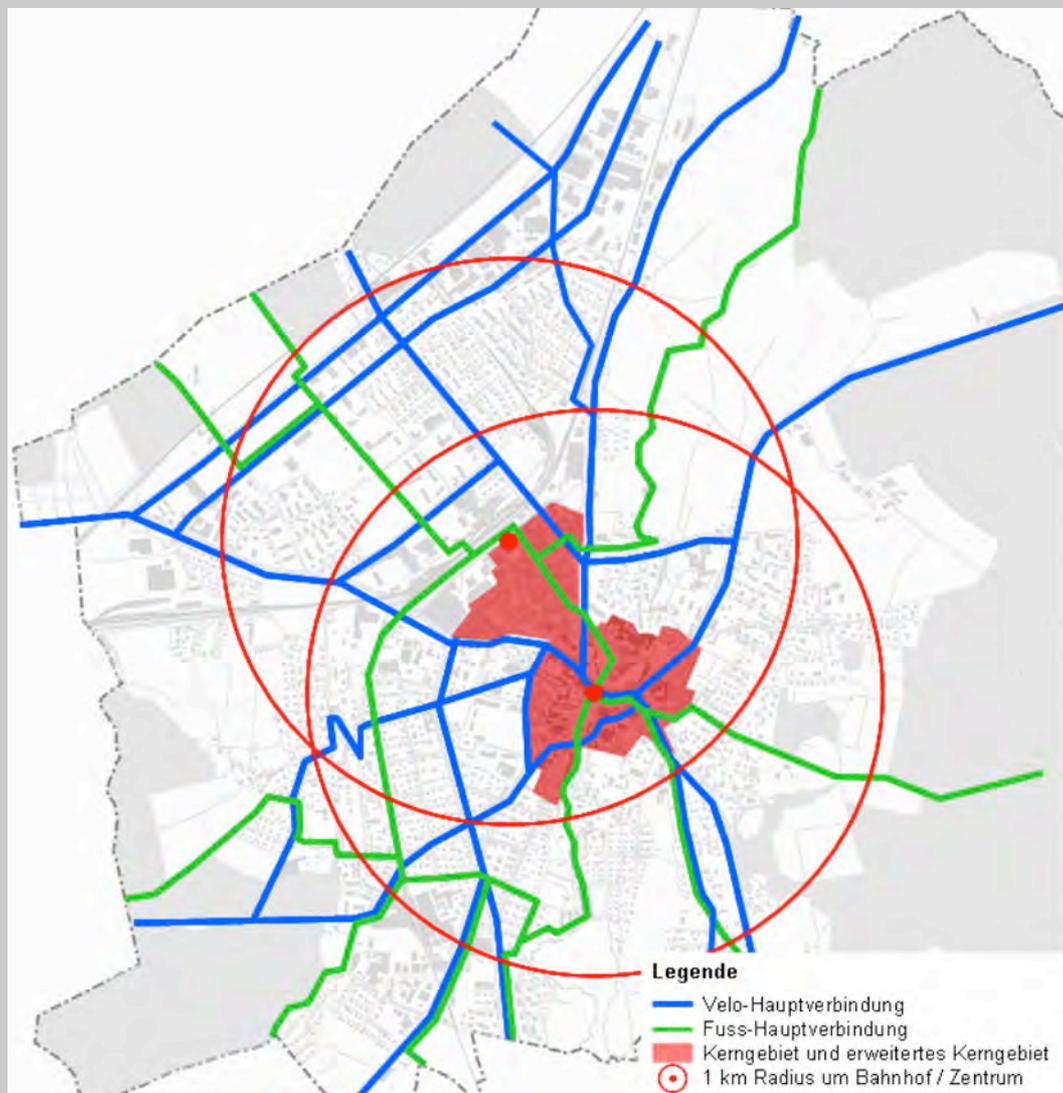
Quellen: Geoportal Kanton Bern, Planum Biel AG, Region Oberaargau b); eigene Darstellung

Das Velo ist grundsätzlich für Distanzen bis zu 5 km bzw. 20 Minuten Wegzeit gut geeignet. Legt man einen solchen Radius um das Stadtzentrum Langenthal, zeigt sich, dass neben dem Stadtgebiet selber auch weite Teile der Umlandgemeinden innerhalb dieser Distanz liegen (vgl. Abbildung 4-10). In Anbetracht der Tatsache, dass ein Grossteil der Wege kürzer sind als 5 km (z.B. 45% der Autofahrten; vgl. BFS 2007: 36), ergibt sich ein enormes Potenzial im Veloverkehr.

Das Netz des Veloverkehrs der **Stadt Langenthal** ist aus Abbildung 4-11 ersichtlich. Neben den Hauptachsen des MIV gehören auch Quartierstrassen zum Netz der Velo-Hauptverbindungen. Zwei regionale Velowanderrouten verlaufen durch Langenthal (Nr. 71 Passwang – Oberaargau; Nr. 84 Mittelland Hügellroute).

Netzlücken und Schwachstellen für den Veloverkehr bestehen insbesondere im Bahnhofsbereich (Trennwirkung durch Gleisanlagen), auf einigen Hauptverkehrs- und Einfallachsen (Sicherungsmaßnahmen) sowie bei engen Strassenverhältnissen insbesondere im Ortszentrum (Koexistenz).

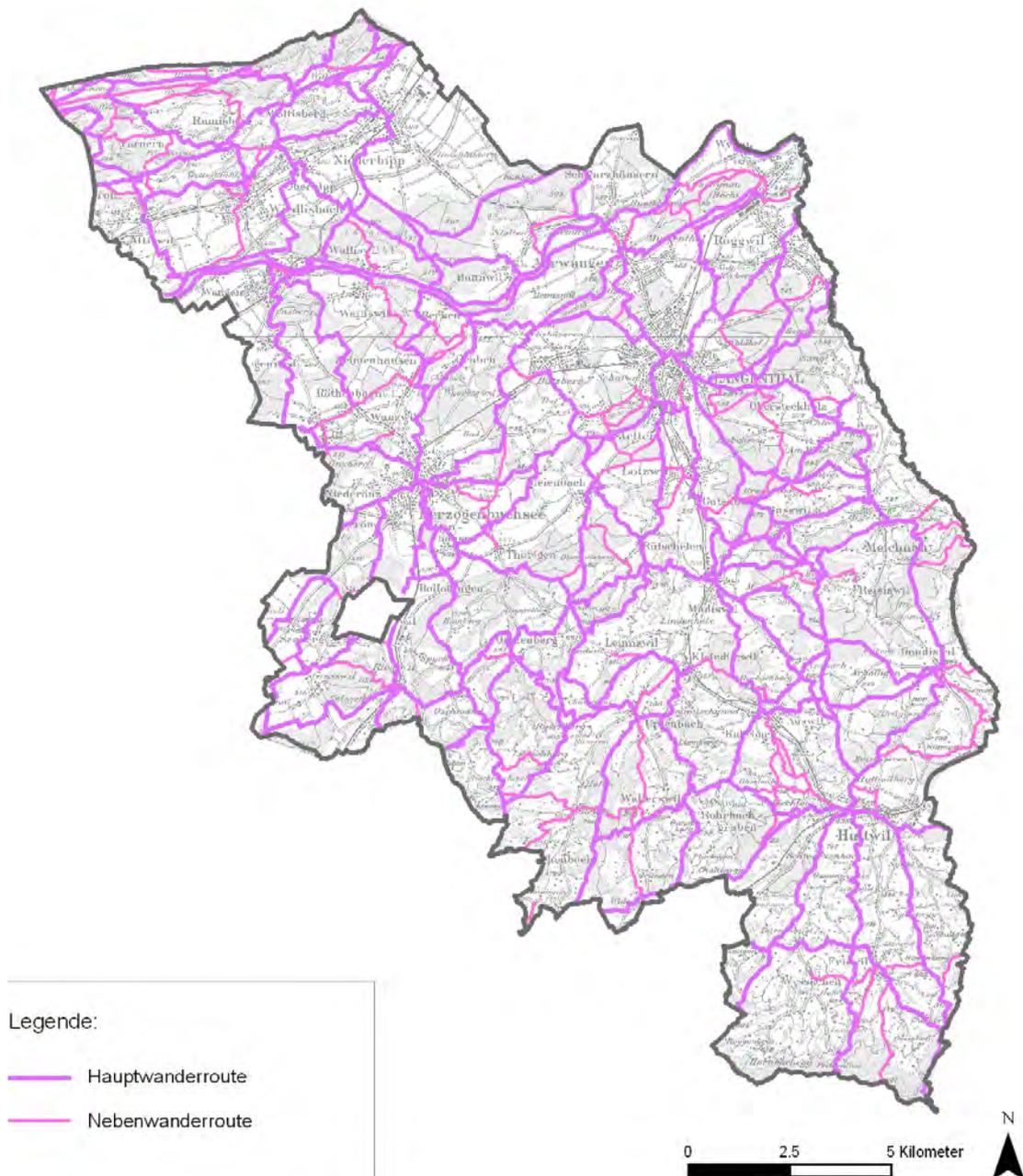
**Abbildung 4-11: Velo- und Fusswegnetz der Stadt Langenthal**



## b) Fussverkehr

In der Region Oberaargau besteht ein weit verzweigtes Netz an Haupt- und Nebenwander-  
routen (vgl. Abbildung 4-12).

Abbildung 4-12: Wanderroutennetz der Region Oberaargau



Quelle: Geoportal Kanton Bern; eigene Darstellung

In der **Stadt Langenthal** ist ein „flächendeckendes Netz an Bewegungsräumen für die Fussgänger“ vorhanden. Das Netz der Fuss-Hauptverbindungen ist aus Abbildung 4-11 ersichtlich. Die Netzlücken und Schwachstellen decken sich weitgehend mit denjenigen des Veloverkehrs.

Der Fussverkehr hat seine Stärke vor allem bei Strecken unter einem Kilometer bzw. bis ca. 15 Minuten Unterwegszeit. Ein 1 km-Radius um das Stadtzentrum Langenthal zeigt, dass mit Ausnahme des nördlichen und nordwestlichen Stadtgebietes fast alle Siedlungsgebiete der Stadt in dieser Distanz zum Zentrum liegen. Betrachtet man den Bahnhof als Ausgangspunkt, liegen nur die südlichen und südwestlichen Siedlungsgebiete ausserhalb dieses Radius (vgl. Abbildung 4-11). Die wichtigsten Zentrumsbereiche sind somit für die Einwohner/-innen von Langenthal innerhalb zumutbarer Fussweg-Distanz erreichbar.

#### 4.4 Kombinierte Mobilität

Basis bilden die von den Transportunternehmungen im Rahmen einer Anfrage des TBA offiziell gemeldeten Anlagen (Stand 2009). Anlagen auf privatem Grund bzw. von privaten Betreibern sind nicht berücksichtigt. Das TBA, Obergeringenieurkreis IV führt zudem eine Zusammenstellung mit den bereits mit einem kantonsbeitrag unterstützten Park+Ride- und Bike+Ride-Plätzen. Die Angaben sind aufgrund von Mitwirkungseingaben zum RGSK sowie einer Begehung vor Ort (19. April 2022) überprüft und angepasst worden.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die sich im Perimeter der Region Oberaargau befindenden Anlagen der kombinierten Mobilität. Neben der Stadt Langenthal sind sie an weiteren Haltestellen der SBB sowie an den regionalen Bahnlinien von BLS und ASm angeordnet. Weitere Bike+Ride-Plätze bestehen an ausgewählten Haltestellen von Buslinien (Gemeinde Seeberg, Gondiswil).

Tabelle 4-7: Anlagen der kombinierten Mobilität

Standort	Betreiber	Anzahl P+R-Plätze	Anzahl B+R-Plätze	Anzahl Motorrad-Plätze
Langenthal Gaswerk	ASm		16	
Roggwil-Wynau (verschiedene Standorte)	SBB/ASm	12	94	
Hard-Mumenthal	ASm		16	
Aarwangen, Vorstadt	ASm		8	
Aarwangen	ASm	8	16	
Aarwangen Schloss	ASm		16	
Bannwil	ASm		16	
Holzhäusern	ASm		8	
Niederbipp	ASm/SBB	21	16	
Oberbipp	ASm	4	12	
Wiedlisbach	ASm	9	16	
Attiswil	ASm	5	24	
Wangen a.A.	SBB	32	104	
Langenthal Süd	BLS		16	
Lotzwil	BLS	16	95	
Gutenberg	BLS		8	3
Madiswil	BLS		62	15
Lindenholz	BLS	10	6	4
Kleindietwil	BLS	14	24	4
Rohrbach	BLS	16	40	
Huttwil	BLS/ (Gemeinde)	26 (+70)	200 (Stand 2011)	
Herzogenbuchsee	SBB	102	350	
Langenthal	SBB/BLS/ ASm/ Gemeinde	54	1'500	
<b>Total</b>		<b>387</b>	<b>2'569</b>	<b>26</b>

Quelle: Angaben Transportunternehmungen (Anlagen auf privatem Grund bzw. von privaten Betreibern nicht enthalten), Angaben aus der Mitwirkung, Aufnahme RGSK

## 4.5 Pendlerströme

### 4.5.1 Datengrundlage, Vorgehen

Mit den Ergebnissen der Eidgenössischen Volkszählung (VZ) aus dem Jahr 2000 liegen detaillierte Daten zu den Pendlerströmen in der Schweiz vor. Neben der absoluten Anzahl an

Pendlern ist eine Auswertung nach Wahl des Verkehrsmittels (Modal-Split) möglich. Aufgrund zwischenzeitlicher Gemeindefusionen und veränderter Abgrenzungen der Raumplanungsregionen mussten einige Daten aggregiert werden<sup>5</sup>.

#### 4.5.2 Resultate

##### a) Wegpendler

In der Region Oberaargau pendelt in etwa jede/r Zweite zur Arbeit bzw. Schule in eine andere Gemeinde. Für diesen Weg wird am häufigsten der MIV genutzt (68%). Ungefähr jede/r vierte Wegpendler/in nutzt Verkehrsmittel des ÖV. Nur knapp 9% der Wegpendler fahren mit dem Velo oder gehen zu Fuss zur Arbeit/Schule.

**Tabelle 4-8: Wegpendler nach Zentralitätstypen**

	Total*	LV		MIV		ÖV		Wegpendler Absolut / %***
		Abs.	%**	Abs.	%**	Abs.	%**	
<b>Kernstadt</b>	9'249	134	4.1%	1'916	58.5%	1'223	37.4%	3'273 / 37.6%
<b>Umlandgemeinden Langenthal</b>	11'169	689	10.2%	4'772	70.5%	1'305	19.3%	6'766 / 60.6%
<b>Regionale Zentren</b>	9'218	153	3.7%	2'654	64.6%	1'302	31.7%	4'109 / 44.6%
<b>Ländliche Gemeinden</b>	19'487	1'257	10.6%	8'369	70.6%	2'233	18.8%	11'859 / 60.9%
<b>Region Oberaargau</b>	<b>49'123</b>	<b>2'233</b>	<b>8.6%</b>	<b>17'711</b>	<b>68.1%</b>	<b>6'063</b>	<b>23.3%</b>	<b>26'007 / 52.9%</b>

\*) Erwerbstätige, Schüler/Studierende in dieser Wohnregion \*\*\*) Anteil an Wegpendlern \*\*\* Anteil an Total

Quelle: Auswertung nach Website BFS

Die Auswertung nach Zentralitätstypen zeigt, dass der Anteil der Wegpendler an den Erwerbstätigen und Schüler/innen bzw. Studierenden in den Umlandgemeinden der Stadt Langenthal sowie den ländlichen Gemeinden wesentlich höher (ca. 61%) ist als in der Kernstadt oder den regionalen Zentren (38 bzw. 45%). Hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl der Wegpendler weisen einerseits die Kernstadt und die regionalen Zentren und andererseits die Umland- und ländlichen Gemeinden eine ähnliche Struktur auf. Der Langsamverkehr spielt bei Wegpendlern aus der Kernstadt oder aus regionalen Zentren eine sehr geringe Rolle. Gleichzeitig liegt der Anteil der Wegpendler, die den ÖV nutzen, am höchsten. Der MIV ist das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel; sein Anteil liegt aber im Vergleich zur gesamten Region niedriger. Jede/r zehnte Wegpendler/in aus den Umland- und ländlichen Gemeinden geht zu Fuss oder nutzt das Velo für den Weg zur Arbeit/Schule. Jede/r fünfte benutzt Verkehrsmittel des ÖV für diesen Weg. Die Nutzung des MIV dominiert hier klar.

<sup>5</sup> Im Gegensatz zu den Auswertungen und Berechnungen im Teilbericht Siedlung (z.B. Entwicklung der Wohnbevölkerung) wurden hier nur die innerkantonalen und zur Region Oberaargau zählenden Gemeinden berücksichtigt.

Tabelle 4-9: Wegpendler nach Teilräumen

	Total*	LV		MIV		ÖV		Wegpendler Absolut / %***
		Abs.	%**	Abs.	%**	Abs.	%**	
<b>Jura Südfuss</b>	8'718	204	4.0%	3'796	74.0%	1'133	22.0%	5'133 / 58.9%
<b>Mittelland</b>	28'293	1'542	10.4%	9'502	64.4%	3'721	25.2%	14'765 / 52.2%
<b>Südlicher Oberaargau</b>	12'112	487	8.0%	4'413	72.2%	1'209	19.8%	6'109 / 50.4%
<b>Region Oberaargau</b>	<b>49'123</b>	<b>2'233</b>	<b>8.6%</b>	<b>17'711</b>	<b>68.1%</b>	<b>6'063</b>	<b>23.3%</b>	<b>26'007 / 52.9%</b>

\*) Erwerbstätige, Schüler/Studierende in dieser Wohnregion \*\*\*) Anteil an Total

Quelle: Auswertung nach Website BFS

Bei Betrachtung der Wegpendler nach Teilräumen fällt auf, dass der Anteil der Wegpendler an den Erwerbstätigen und Schülern/Studierenden relativ konstant ist (50-59%). In allen Teilräumen ist der MIV das häufigste Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit/Schule.

Bei genauerer Betrachtung der Verkehrsmittel ergibt sich ein etwas differenzierteres Bild. Im Teilraum Jura Südfuss nutzen drei von vier Wegpendlern das Auto bzw. das Motorrad für den Weg zur Arbeit/Schule. Der Langsamverkehr spielt eine untergeordnete Rolle. Rund jede/r fünfte Wegpendler/in nutzt den ÖV. Im Teilraum Mittelland nutzt jede/r zehnte Wegpendler/in das Velo für den Weg zur Arbeit/Schule bzw. geht zu Fuss. Auch die Nutzung des ÖV liegt hier am höchsten (25%). Der Anteil des MIV liegt hier im Vergleich zu den anderen Teilräumen zwar am niedrigsten. Trotzdem dominiert auch hier der MIV für den Weg zur Arbeit/Schule. Im Teilraum Südlicher Oberaargau nutzt jede/r fünfte Wegpendler/in den ÖV. Die Anteile der anderen Verkehrsmittel bewegen sich ungefähr im Durchschnitt der Region.

## b) Zupendler

Bei der Verteilung der Zupendler auf die Verkehrsmittel zeigt sich ein ähnliches Bild wie bei den Wegpendlern. Der Anteil der Zupendler, die mit dem Auto oder dem Motorrad fahren, fällt etwas höher aus als bei der Betrachtung der Wegpendlern. Fast drei von vier Zupendlern nutzen den MIV. Jede/r zehnte Zupendler/in geht zu Fuss oder fährt mit dem Velo.

Tabelle 4-10: Zupendler nach Zentralitätstypen

	Total*	LV		MIV		ÖV		Zupendler Absolut
		Abs.	%**	Abs.	%**	Abs.	%**	
<b>Kernstadt</b>	9'249	542	7.1%	5'103	66.6%	2'013	26.3%	7'658 (100%)
<b>Umlandgemeinden Langenthal</b>	11'169	531	11.9%	3'545	79.2%	397	8.9%	4'473 (100%)
<b>Regionale Zentren</b>	9'218	399	8.5%	3'511	75.3%	755	16.2%	4'665 (100%)
<b>Ländliche Gemeinden</b>	19'487	631	12.6%	3'752	74.7%	640	12.7%	5'023 (100%)
<b>Region Oberaargau</b>	<b>49'123</b>	<b>2'103</b>	<b>9.6%</b>	<b>15'911</b>	<b>72.9%</b>	<b>3'805</b>	<b>17.5%</b>	<b>21'819 (100%)</b>

\*) Erwerbstätige, Schüler/Studierende in dieser Wohnregion \*\*\*) Anteil an Zupendlern

Quelle: Auswertung nach Website BFS

Die meisten Zupendler verzeichnet die Kernstadt. Diese Wirkung verstärkt sich bei Betrachtung des Totals an Erwerbstätigen bzw. Schülern/Studierenden.

Die Nutzung des Langsamverkehrs bei den Zupendlern weicht zwischen den einzelnen Zentralitätstypen nur geringfügig voneinander ab (7-13%). Stärkere Unterschiede ergeben sich bei den Verkehrsmitteln MIV und ÖV. Für den Weg zur Arbeit/Schule nutzen zwei von drei Zupendlern in die Kernstadt das Auto oder das Motorrad. Dieser Anteil liegt bei den übrigen Gemeinden höher (75-79%). Im Gegensatz dazu liegt der Anteil des ÖV bei den Zupendlern in die Kernstadt am höchsten; etwa jede/r Vierte nutzt den ÖV. Dieser Anteil liegt bei den Umlandgemeinden der Stadt Langenthal am tiefsten (9%).

**Tabelle 4-11: Zupendler nach Teilräumen**

	Total*	LV		MIV		ÖV		Zupendler Absolut
		Abs.	%**	Abs.	%**	Abs.	%**	
<b>Jura Südfuss</b>	8'718	205	7.2%	2'222	78.2%	415	14.6%	2'842
<b>Mittelland</b>	28'293	1'651	10.5%	11'166	71.0%	2'903	18.5%	15'720
<b>Südlicher Oberaargau</b>	12'112	247	7.6%	2'523	77.5%	487	14.9%	3'257
<b>Region Oberaargau</b>	<b>49'123</b>	<b>2'103</b>	<b>9.6%</b>	<b>15'911</b>	<b>72.9%</b>	<b>3'805</b>	<b>17.5%</b>	<b>21'819 (100%)</b>

\*) Erwerbstätige, Schüler/Studierende in dieser Wohnregion \*\*\*) Anteil an Zupendlern

Quelle: Auswertung nach Website BFS

Bei der Betrachtung der Zupendler nach Teilräumen ergeben sich nur leichte Abweichungen untereinander. Im Teilraum Mittelland nutzt ein leicht höherer Anteil der Zupendler den ÖV oder fährt mit dem Velo bzw. geht zu Fuss. Diese leicht höheren Anteile gehen zulasten des MIV, der aber noch den grössten Anteil ausmacht (71%). In den beiden anderen Teilräumen nutzen fast vier von fünf Zupendler das Auto oder das Motorrad.

### c) Binnenpendler

In der Region Oberaargau pendelt etwa jede/r Dritte zwischen Wohnstätte und Arbeitsplatz/Schule innerhalb der Gemeinde. Es dominiert klar die Bewältigung dieses Weges zu Fuss oder mit dem Velo. Ungefähr jede/r vierte Binnenpendler/in ist mit dem Auto oder dem Motorrad unterwegs. Der ÖV spielt praktisch keine Rolle. Lediglich 3% der Binnenpendler nutzen Verkehrsmittel des ÖV für den Weg zur Arbeit/Schule.

Tabelle 4-12: Binnenpendler nach Zentralitätstypen

	Total*	LV		MIV		ÖV		Binnenpendler Absolut / %***
		Abs.	%**	Abs.	%**	Abs.	%**	
<b>Kernstadt</b>	9'249	3'699	68.0%	1'501	27.6%	239	4.4%	5'439 / 58.8%
<b>Umlandgemeinden Langenthal</b>	11'169	2'556	76.5%	754	22.6%	30	0.9%	3'340 / 29.9%
<b>Regionale Zentren</b>	9'218	2'878	69.0%	1'229	29.5%	63	1.5%	4'170 / 45.2%
<b>Ländliche Gemeinden</b>	19'487	3'444	72.4%	1'142	24.0%	173	3.6%	4'759 / 24.4%
<b>Region Oberaargau</b>	<b>49'123</b>	<b>12'577</b>	<b>71.0%</b>	<b>4'626</b>	<b>26.1%</b>	<b>505</b>	<b>2.9%</b>	<b>17'708 / 36.0%</b>

\*) Erwerbstätige, Schüler/Studierende in dieser Wohnregion \*\*\*) Anteil an Binnenpendlern \*\*\*\*) Anteil an Total

Quelle: Auswertung nach Website BFS

Die Betrachtung nach Zentralitätstypen zeigt, dass in der Kernstadt und den regionalen Zentren wesentlich mehr innerhalb der Gemeinde gependelt wird (59 bzw. 45%). In den Umlandgemeinden der Stadt Langenthal sowie den ländlichen Gemeinden ist etwa jede/r vierte Erwerbstätige, Schüler/in oder Studierende/r Binnenpendler/in. Die Anteile der Verkehrsmittel ergeben dagegen nur leichte Unterschiede. In den Umlandgemeinden der Stadt Langenthal liegt der Anteil des Langsamverkehrs am höchsten; hier sind drei von vier Binnenpendlern zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs. In der Kernstadt und den regionalen Zentren liegt der Anteil des Langsamverkehrs etwas tiefer als der Durchschnitt. Hingegen ist die Nutzung des MIV im Gesamtvergleich höher. Die Nutzung des ÖV liegt in der Kernstadt und den ländlichen Gemeinden leicht über dem Durchschnitt, erreicht aber auch in der Kernstadt nur einen Anteil von 4.4%.

Tabelle 4-13: Binnenpendler nach Teilräumen

	Total*	LV		MIV		ÖV		Binnenpendler Absolut / %***
		Abs.	%**	Abs.	%**	Abs.	%**	
<b>Jura Südfuss</b>	8'718	1'945	74.2%	625	23.8%	51	2.0%	2'621 / 30.1%
<b>Mittelland</b>	28'293	7'964	71.8%	2'800	25.3%	325	2.9%	11'089 / 39.2%
<b>Südlicher Oberaargau</b>	12'112	2'668	66.8%	1'201	30.0%	129	3.2%	3'998 / 33.0%
<b>Region Oberaargau</b>	<b>49'123</b>	<b>12'577</b>	<b>71.0%</b>	<b>4'626</b>	<b>26.1%</b>	<b>505</b>	<b>2.9%</b>	<b>17'708 / 36.0%</b>

\*) Erwerbstätige, Schüler/Studierende in dieser Wohnregion \*\*\*) Anteil an Binnenpendlern \*\*\*\*) Anteil an Total

Quelle: Auswertung nach Website BFS

Die Auswertung nach Teilräumen zeigt einen leicht höheren Anteil an Binnenpendlern im Teilraum Mittelland. Bei der Wahl des Verkehrsmittels ergeben sich geringe Differenzen. Im Teilraum Jura Südfuss sind knapp drei von vier Binnenpendlern zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs. Im Teilraum Südlicher Oberaargau liegt der Anteil des Langsamverkehrs etwas tiefer als der Durchschnitt, während der Anteil des MIV im Vergleich zu den anderen Teilräumen etwas nach oben abweicht. Die Nutzung des ÖV weicht nur geringfügig voneinander ab (2-3%).

## **5 Siedlung: Zustand 2030 (Referenzszenario)**

### **5.1 Einwohner**

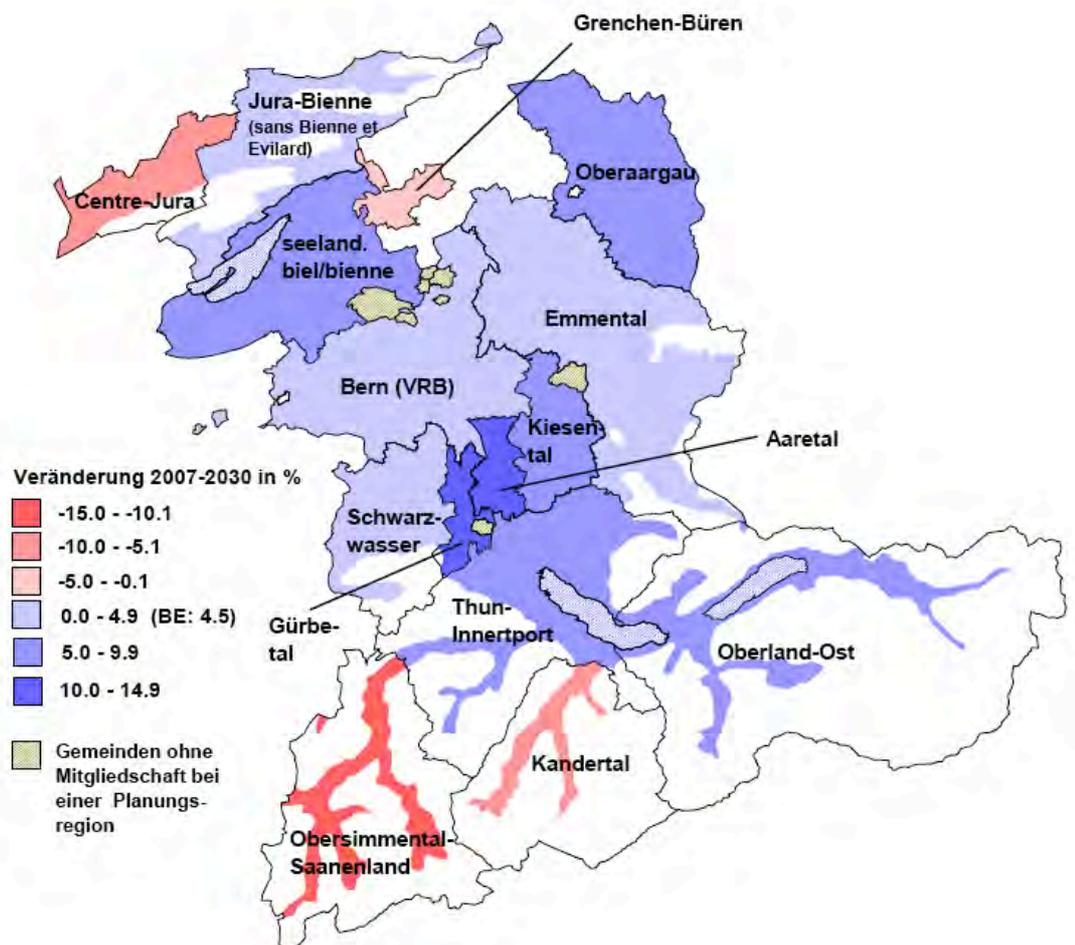
#### **5.1.1 Vorgehen, Datengrundlage**

Grundlage für die Darstellung der Bevölkerungsentwicklung Zustand 2030 ist das Mittlere Szenario der regionalisierten Bevölkerungsprojektionen für den Kanton Bern (Ausgabe 2008). Mit diesem Szenario wird der bestehende Trend fortgeschrieben und somit das Referenzszenario 2030 definiert.

#### **5.1.2 Ergebnisse**

Gemäss Bericht „Regionalisierte Bevölkerungsprojektionen für den Kanton Bern bis zum Jahr 2030“ ist für die Region Oberaargau gesamthaft mit einer relativen Zunahme der Einwohner von 5 bis 9.9% zu rechnen. Damit steht die Region im interregionalen Vergleich gut dar (siehe Abbildung unten). In den Nachbarregionen des Kantons Solothurn (Planungsregionen „Solothurn und Umgebung“ sowie „Olten-Gösgen-Gäu“) ist im gleichen Zeitraum mit einem Bevölkerungswachstum von rund 12% zu rechnen (Szenario Mittel).

Abbildung 5-1: Bevölkerungsentwicklung nach Planungsregionen 2007-2030, Szenario mittel



Quelle: Regionalisierte Bevölkerungsprojektionen für den Kanton Bern (Ausgabe 2008)

Für das gesamte Gebiet der Region Oberaargau resultiert für das Jahr 2030 eine Einwohnerzahl von 81'019 Personen (s. Tab. 5-1). Dies entspricht einem Zuwachs von 5.9% gegenüber Ende 2007. Gemäss Trendszenario entwickelt sich die Bevölkerungszahl in den verschiedenen Zentralitäten sehr unterschiedlich. In der Kernstadt ist mit einer Zunahme von 16.9% zu rechnen. Die Bevölkerungszahl in den Umlandgemeinden von Langenthal und in den regionalen Zentren wächst gemäss Trendszenario um 8.2% bzw. 2.8%. Der schwächste Zuwachs ist mit 0.8% in den ländlichen Gemeinden zu erwarten.

**Tabelle 5-1: Bevölkerungsentwicklung bis ins Jahr 2030 nach Zentralitäten (Referenzszenario)**

	<b>2007</b>	<b>2030</b>	<b>Differenz 2007-2030</b>	
<b>Kernstadt</b>	14'530	<b>16'990</b>	2'460	<b>16.9%</b>
<b>Umlandgemeinden Langenthal</b>	17'208	<b>18'623</b>	1'415	<b>8.2%</b>
<b>Regionale Zentren</b>	15'002	<b>15'428</b>	426	<b>2.8%</b>
<b>Ländliche Gemeinden</b>	29'733	<b>29'978</b>	245	<b>0.8%</b>
<b>Region Oberaargau</b>	76'473	<b>81'019</b>	4'546	<b>5.9%</b>

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

Die Kategorisierung nach Teilräumen zeigt für den Jura Südfuss und für das Mittelland einen Zuwachs von 7.5% bzw. 10.7%. Einzig der südliche Oberaargau weist ein Minuswachstum von -7% auf.

**Tabelle 5-2: Bevölkerungsentwicklung bis ins Jahr 2030 nach Teilräumen (Referenzszenario)**

<b>Teilraum</b>	<b>2007</b>	<b>2030</b>	<b>Differenz 2007-2030</b>	
<b>Jura Südfuss</b>	13'030	<b>14'007</b>	977	<b>7.5%</b>
<b>Mittelland</b>	45'263	<b>50'106</b>	4'843	<b>10.7%</b>
<b>Südlicher Oberaargau</b>	18'180	<b>16'906</b>	-1'274	<b>-7%</b>
<b>Region Oberaargau</b>	76'473	<b>81'019</b>	4'546	<b>5.9%</b>

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

Gemäss Raumentwicklungskonzept Oberaargau (2004) wird im Minimum das Halten der gesamtregionalen Bevölkerungszahl als strategisches Ziel genannt. Dieses Ziel kann mit dem Szenario Trend erreicht werden.

Für die Bevölkerungsentwicklung der **Stadt Langenthal** ab 2010 bis im Jahr 2030 gehen die kantonalen Prognosen von einer Zunahme von 15'032 auf insgesamt auf 16'990 Einwohner aus (+13%). Dies entspricht einer absoluten Zunahme der Bevölkerung ab 2010 von + 1'958. Die durchschnittliche, jährliche Zunahme ab 2010 beträgt 0.6%.

Hinweis: Beim Agglomerationsprogramm Langenthal konnten die aktuellsten Bevölkerungsdaten verwendet werden (2010).

## 5.2 Arbeitsplätze

### 5.2.1 Vorgehen, Datengrundlage

Für die Region Oberaargau sind keine Prognosedaten zu den Arbeitsplatzzahlen im Jahr 2030 vorhanden. Deshalb wurde in einem ersten Schritt eine Prognose der Beschäftigungszahl für das gesamte Gebiet der Region Oberaargau sowie für die verschiedenen Zentralitäten erstellt. Dies auf der Grundlage der Daten der Betriebszählung 1995 und 2005 (BFS). Das Bundesamt für Statistik hat im Rahmen der Bevölkerungsszenarien Prognosen der Erwerbsbevölkerung erstellt (vgl. BFS 2006). Das mittlere Szenario rechnet mit einem Zuwachs um 7.3 Prozent für die Schweiz insgesamt bis zum Jahr 2020 (danach wird, bedingt durch die Veränderungen im Altersaufbau, ein Rückgang angenommen). Die folgende Prognose für die Region Oberaargau stützt sich auf die Annahme, dass die Wachstumsrate in der Region auch in Zukunft unter dem schweizerischen Durchschnitt liegen wird.

### 5.2.2 Ergebnisse

Die Entwicklung der Beschäftigten im 2. und 3. Sektor hat im Perimeter der Region Oberaargau zwischen 1995 und 2005 im Vergleich zur gesamtschweizerischen Entwicklung weit unterdurchschnittlich zugenommen. Die Zahl der Beschäftigten hat in der Region zwischen 1995 und 2005 um 0.2% zugenommen. Im gleichen Zeitraum betrug der Zuwachs gesamtschweizerisch 4%.

Da keine langfristigen Prognosen der Beschäftigungsentwicklung vorhanden sind, gehen wir davon aus, dass sich die Zahl der Beschäftigten einerseits parallel zur Erwerbsbevölkerung (+6.2% Jahr 2020) entwickelt und andererseits im Gebiet der Region Oberaargau um 95% unter dem gesamtschweizerischen Durchschnitt liegt. Dabei ergibt sich ein Zuwachs der Beschäftigten von 0.3% für die Region Oberaargau (s. Tab. 5-3). Dieser Zuwachs wird auch für das Jahr 2030 angenommen.

**Tabelle 5-3: Beschäftigungsentwicklung 1995–2030 nach Zentralität (Referenzszenario 2. und 3. Sektor)**

	1995	2005	Diff. 1995–2005	2030	Diff. 2005–2030	
<b>Kernstadt</b>	9'585	9'730	1.5%	<b>9'956</b>	226	<b>2.3%</b>
<b>Umlandgemeinden Langenthal</b>	6'738	6'927	2.8%	<b>7'221</b>	294	<b>4.2%</b>
<b>Regionale Zentren</b>	7'294	7'073	-3.0%	<b>6'729</b>	-344	<b>-4.8%</b>
<b>Ländliche Gemeinden</b>	7'942	7'890	-0.7%	<b>7'809</b>	-81	<b>-1.0%</b>
<b>Region Oberaargau</b>	31'559	31'620	0.2%	<b>31'715</b>	95	<b>0.3%</b>

Quelle: BFS, Betriebszählung 1995 und 2005.

Bemerkung: Bei einem alternativen Zeitschnitt 1998 bis 2005 wäre die Bilanz in den regionalen Zentren positiv (Diff. 2005–2030 = absolut: 56, relativ: 0.8%).

Gemäss Raumentwicklungskonzept Oberaargau (2004) wird ein leichtes Wachstum der Berufstätigen als operatives Ziel genannt. Anhand der prognostizierten Beschäftigungszahlen (Szenario Trend) kann dieses Ziel voraussichtlich knapp erreicht werden.

Aufgrund der positiven Entwicklung der letzten Jahre strebt die **Stadt Langenthal** bis im Jahre 2030 eine Steigerung der Beschäftigten im 2. und 3. Sektor auf rund 12'000 an (4'000 im 2. Sektor und 8'000 im 3. Sektor). Dies entspricht einem jährlichen Wachstum von rund 0.6% oder gesamthaft um rund 12%.

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

Im städtischen Hoheitsgebiet sind aus ökonomischen (zu hohe Erschliessungskosten) und planerischen Überlegungen (Schutzzone etc.) keine weiteren Arbeitszonen mehr möglich. Bilateral sind interkommunale Lösungen zu suchen (vgl. Bodenpolitik Arbeitsregion Langenthal)

## 5.3 Bauland

### 5.3.1 Vorgehen, Datengrundlagen

Für die Berechnung des Baulandbedarfs im Gebiet der Region Oberaargau bis ins Jahr 2030 (Szenario Trend) wurde grundsätzlich das Vorgehen gemäss Massnahmenblatt A\_01 des kantonalen Richtplans angewendet. Als Grundlagedaten für die Bevölkerungsentwicklung dienten einerseits die Zahlen der ständigen Wohnbevölkerung Ende 2007 (BFS, ESPOP) und andererseits die Zahlen der regionalisierten Bevölkerungsprojektionen für den Kanton Bern (Szenario Mittel, Ausgabe 2008).

Da für die Belegungsdichte 2007 bzw. 2030 sowie für die BGF und Ausnützungsziffer pro neue Wohnung keine oder keine aktuellen Daten vorhanden sind, wurden für die verschiedenen Zentralitäten folgende Annahmen getroffen.

**Tabelle 5-4: Annahmen für die Berechnung des Baulandbedarfs (Wohnen)**

	Belegung 2007	Belegung 2030	BGF pro Wohnung	Ausnützungsziffer
<b>Kernstadt</b>	2.0	1.90	140	0.6
<b>Umlandgemeinden Langenthal</b>	2.3	2.10	140	0.4
<b>Regionale Zentren</b>	2.3	2.10	140	0.5
<b>Ländliche Gemeinden</b>	2.4	2.20	140	0.3

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

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Parameter zur Berechnung des Baulandbedarfs 2030 im Modell sehr sensitiv reagieren und dementsprechend die resultierende Werte als Grössenordnung zu verstehen sind.

### 5.3.2 Ergebnisse

Aufgrund der in Tabelle 5-4 definierten Werte ergibt sich für das Referenzszenario ein Bedarf an Wohnzonen in der Region Oberaargau von rund 168.5 Hektaren. Die Kernstadt weist zusammen mit den Umlandgemeinden den grössten Baulandbedarf Wohnen auf (zusammen 87.6 ha). Es folgen die ländlichen Gemeinden und die regionalen Zentren mit 57.8 bzw. 23.1 ha.

Tabelle 5-5: Baulandbedarf Wohnen bis 2030 nach Zentralitäten (Referenzszenario)

	E 2007	E 2030	Differenz 2008–2030	Wohnungs- bedarf	BGF Be- darf (m <sup>2</sup> )	Max. Bau- landbedarf (ha)
<b>Kernstadt</b>	14'530	16'990	16.9%	1'677	234'795	<b>39.1</b>
<b>Umlandgemeinden Lan- genthal</b>	17'208	18'623	8.2%	1'386	194'090	<b>48.5</b>
<b>Regionale Zentren</b>	15'002	15'428	2.8%	824	115'368	<b>23.1</b>
<b>Ländliche Gemeinden</b>	29'733	29'978	0.8%	1'238	173'266	<b>57.8</b>
<b>Region Oberaargau</b>	76'473	81'019	5.9%	5'125	717'519	<b>168.5</b>

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

Der Wert für den Wohnungsbedarf besteht einerseits aus einem Anteil, der sich aus dem Bevölkerungswachstum ergibt und andererseits aus einem Anteil, der durch die Abnahme der Belegungsdichte für die heutige Bevölkerung bedingt ist. Letzterer Effekt ist verantwortlich für den Wohnungsbedarf in den ländlichen Gemeinden. Der BGF-Bedarf ergibt sich aus den angenommenen BGF pro Wohnung (vgl. Tabelle 5-4). und dem Wohnungsbedarf (vgl. Tabelle 5-5). Der maximale Baulandbedarf wird mit Hilfe der festgelegten Ausnützungsziffern berechnet. Im Berechnungsmodell nicht berücksichtigt wird, dass heute rund 26% der Bevölkerung in den ländlichen Gebieten ausserhalb der Bauzone wohnen.

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

Vergleicht man die Reserveflächen mit dem Baulandbedarf (Wohnen) bis 2030 (s. Tab. 5-6), ist ersichtlich, dass in der Region Oberaargau gesamthaft 37.7 ha fehlen. Die Kernstadt weist einen Mangel von -13.6 ha an Bauland auf. In den Umlandgemeinden von Langenthal beträgt das Manko -20.6 ha. Die regionalen Zentren weisen einen geringen Überschuss von +5.5 ha an Bauland auf. Die ländlichen Gemeinden haben mit -9.0 ha im Vergleich zu Kernstadt einen relativ grossen Bedarf. Es ist aber zu berücksichtigen, dass hier ¼ der Bevölkerung ausserhalb der Bauzonen leben.

Tabelle 5-6: Baulandbilanz Wohnen nach Zentralitäten

	Bedarf 2007–2030 (ha)	Reserveflächen (ha)	Bilanz (ha)
<b>Kernstadt</b>	39.1	25.5	<b>-13.6</b>
<b>Umlandgemeinden Langenthal</b>	48.5	27.9	<b>-20.6</b>
<b>Regionale Zentren</b>	23.1	28.6	<b>+5.5</b>
<b>Ländliche Gemeinden</b>	57.8	48.8	<b>-9.0</b>
<b>Region Oberaargau</b>	168.5	130.8	<b>-37.7</b>

Quellen: Zonenreserven 2005, Datenbank AGR; Regionale räumliche Schwerpunkte Region Oberaargau, 2009

Als wichtiges Thema im Zusammenhang mit den oben aufgeführten Bauzonenreserven (Reserveflächen) ist die Verfügbarkeit der einzelnen Parzellen zu erwähnen. Denn nicht jede ausgewiesene Bauzonenreserve steht in der Realität tatsächlich als Bauland zur Verfügung. Es fehlen jedoch flächendeckende Datengrundlagen, die eine diesbezügliche Aussage/Nachweis erlauben würden. Die Gründe für die Baulandhortung sind im Einzelfall sehr unterschiedlich – und unter Umständen komplex – und daher nur schwer zu verallgemeinern.

Vergleicht man für die **Stadt Langenthal** die Reserveflächen mit dem geschätzten Baulandbedarf (Wohnen) bis 2030 wird ersichtlich, dass in der Stadt Langenthal gesamthaft gemäss den kantonalen Vorgaben eine zusätzliche Einzonung von 3.3 ha an Wohnbauland realisieren kann (aufgrund der aktuellsten Daten Juli 2010).

Obwohl in Langenthal auch auf den bebauten Parzellen noch ein Verdichtungspotential von total 7.7 ha vorhanden ist, schreitet diese Verdichtung nur langsam voran. Denn nicht jede ausgewiesene Bauzonenreserve steht in der Realität tatsächlich als Bauland zur Verfügung. Nach den kantonalen Vorgaben dürften **bis im Jahr 2030 rund 10 ha Wohnbauland fehlen**. Die inneren Kapazitätsreserven sind jedoch noch gross. Im Sinne einer nachhaltigen Bodennutzung konzentriert sich die Stadt in ihrem Handeln nebst der Prüfung von Einzonungen auf die Schliessung von Baulücken und die innere Verdichtung.

Der **Baulandbedarf 2030 für das Arbeiten** kann nur schwer abgeschätzt werden. Klar ist jedoch, dass die Arbeitszonenreserven - mit Ausnahme von firmeneigenen Baulandreserven - für den 2. Sektor heute praktisch aufgebraucht sind. Die Ausscheidung neuer Arbeitszonen ist aufgrund der engen Platzverhältnisse der Stadt Langenthal nur bedingt möglich. Hier ist verstärkt ein Lösungsweg mit den Nachbargemeinden zu finden. Ein erster Schritt zu einer solchen Lösung ist das Modellvorhaben<sup>1</sup> „Arbeitsregion Langenthal, Gemeinsame Bodenpolitik mit Mehrwertprojekt“ (Region Oberaargau, 2010). Darin werden Wege aufgezeigt, wie eine zukünftige, gemeindeübergreifende Zusammenarbeit aussehen könnte.

## 6 Verkehr: Zustand 2030 (Referenzszenario)

### 6.1 Definition

Für den zukünftigen Zustand (Bezugsjahr 2030) wird ein Referenzszenario definiert. Dieses enthält neben dem bisherigen Verkehrsangebot (Ist-Zustand) diejenigen Massnahmen in den einzelnen Verkehrskategorien (MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr), deren Realisierung sowohl politisch als auch von der Finanzierung her zum heutigen Zeitpunkt als gesichert gilt.

Für die Abschätzung des Verkehrsaufkommens 2030 steht das Gesamtverkehrsmodell (GVM) Kanton Bern zur Verfügung, welches den durchschnittlichen Werktagsverkehr (DWV) abbildet. Ebenfalls werden Annahmen zum Mobilitätsverhalten (Entwicklung der Anzahl und Länge der Wege) und zu Modal-Split-Verschiebungen getroffen. Diese Annahmen wurden dem GVM zugrunde gelegt und werden hier nicht im Detail behandelt.

### 6.2 Motorisierter Individualverkehr

Das aktuelle Strassenbauprogramm des Kantons umfasst sämtliche Bauprojekte an Kantonsstrassen im Zeitraum 2009-2012. Wesentliche Strassenausbauten oder -erweiterungen sind in der Region Oberaargau nicht vorgesehen. Es handelt sich überwiegend um Sanierungen von Ortsdurchfahrten und Massnahmen für den Langsamverkehr (vgl. Tabelle 6-1).

**Tabelle 6-1: Strassenbauprogramm 2009-2012 - Massnahmen Region Oberaargau**

Gemeinde	Strasse	Massnahme	Realisierung
Langenthal	Kreuzung Bern-/Zürich-/Aarwangenstrasse	Gestaltung als definitiver Kreisell	2011
Aarwagen	Jurastrasse 9-33	Gehweg und Fussgängerquerung	2010
Roggwil	Landstrasse (Kaltenherberg – Roggwil)	Radstreifen	2011-2013
Wynau, Roggwil	Land-/Bernstrasse	Lärmsanierung, Verkehrssicherheits- und Beruhigungsmassnahmen	2010-2013
Wynau	Bernstrasse (Obermurgenthal)	Radverbindung, Schliessung Netzlücke zum Kt. AG	2012
Melchnau	Neustrasse	Strassenkorrektur mit Gehwegverlängerung	2010-2011
Huttwil	Ortsdurchfahrt	Lärmsanierung, Knotensanierungen, Querungshilfen	2010-2015
Dürrenroth	Hulllingen - Huttwilwald	Radstreifen	2011-2012
Thunstetten	Bern-/Zürichstrasse (Ortsdurchfahrt Bützberg)	Radstreifen und Querungshilfen, Lärm- schutz, Umgestaltung Strassenraum	2009-2014
Seeberg, Her- zogenbuchsee	Bernstrasse	Radstreifen	2010-2014

Quelle: Angaben TBA, OIK IV (Tabelle: Übersicht über Schwachstellen und Massnahmen, Stand 2008)

Mit der Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz sieht der Bund vor, zusätzliche Strassen in das Ergänzungsnetz (Kantonsstrassen Kategorie A) aufzunehmen. Der Kanton ist zuständig für den Beschluss von Eigentumswechseln auf der Stufe Gemeinde- und Kantonsstrassen. Im Rahmen des neuen Strassengesetzes beabsichtigt er einige Umklassierungen. Die sich aus den beiden Rahmenbedingungen ergebenden Änderungen werden im zukünftigen Zustand abgebildet. Sie sind nachfolgend aufgelistet.

**Tabelle 6-2: Kategorien- und Eigentumswechsel auf dem Strassennetz der Region Oberaargau**

Gemeinde	Strasse	Kategorie Ist-Zustand	Kategorie Zustand 2030
diverse	Kantonsstrasse Nr. 244 1) N1 Anschluss Niederbipp – Langenthal – Hard 2) Langenthal – Huttwil – Kantonsgrenze LU	Kantonsstrasse, Kategorie B	Kantonsstrasse, Kategorie A
Wyssachen	Kantonsstrasse Nr. 1414 (Dorf – Chesslerhütte)	Kantonsstrasse, Kategorie C	Gemeindestrasse
Langenthal	Bützbergstrasse	Gemeindestrasse	Kantonsstrasse, Kategorie A
Langenthal	Ringstrasse	Gemeindestrasse	Kantonsstrasse, Kategorie A

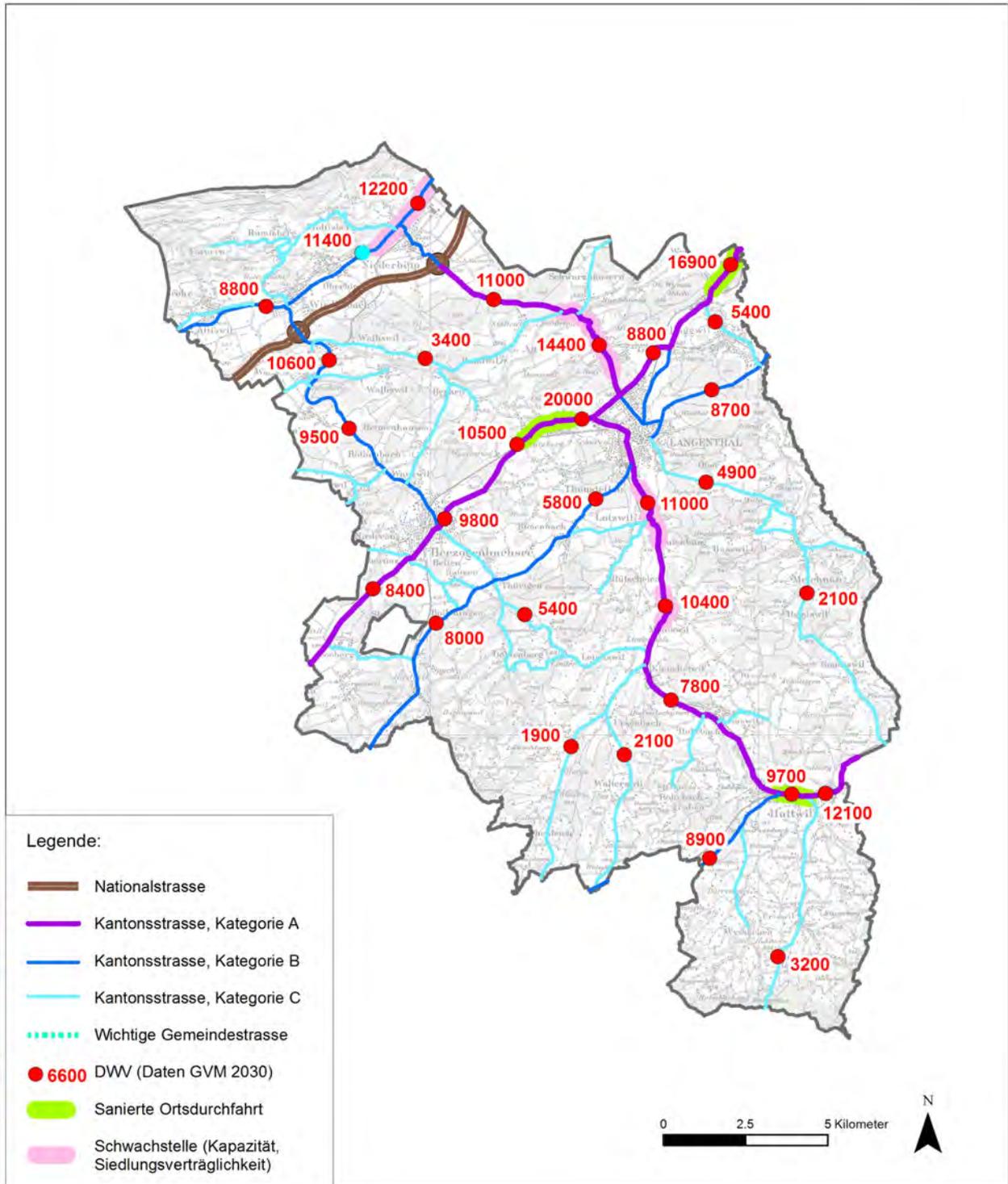
Quelle: BVE/JGK 2009: 50/54

Im Rahmen der Mitwirkungsvereinbarung ist von den betreffenden Gemeinden für die Ortsverbindungsstrasse Walliswil/Wangen – Heimenhausen die Prüfung eines Eigentumswechsels Gemeinden/Kanton beantragt worden. Das Begehren wird von der Region unterstützt, der definitive Entscheid des Kantons (im Rahmen des SNP) steht noch aus. Der Wechsel ist deshalb nicht relevant für das Referenzszenario und wird unter den Vollzugsaufträgen Verkehr (Kap. 12) sowie im Massnahmenblatt 12 (Anhang C) behandelt.

Bezüglich des Mobilitätsverhaltens bzw. der Verkehrsnachfrage wird davon ausgegangen, dass die mobilitätssteigernden Tendenzen (z.B. weiter zunehmende Einkaufs- und Freizeitbedürfnisse, zunehmende Pendlerbewegungen infolge der Trennung zwischen Wohnstandort und Arbeitsplatz) anhalten und die aktuellen Gewohnheiten betreffend Verkehrsmittelwahl keine wesentlichen Änderungen erfahren.

Das GVM Kanton Bern liefert Angaben zum zukünftigen Verkehrsaufkommen auf dem Kantonsstrassennetz. Die zu erwartenden Verkehrsbelastungen sind in der nachfolgenden Abbildung 6.1 dargestellt.

Abbildung 6-1: Strassennetz der Region Oberaargau 2030 (einschl. Querschnittsbelastungen)



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 6-1 zeigt, dass sich die Situation auf den Ortsdurchfahrten Niederbipp und Aarwangen sowie Huttwil weiter verschärft. In Aarwangen wird mit mehr als 14'000 Fz. ein kritischer Wert erreicht. Dieser Wert wird auf der sanierten Ortsdurchfahrt Wynau ebenfalls er-

reicht. Als allfällige Schwachstellen in Bezug auf Kapazität und Siedlungsverträglichkeit treten die Ortsdurchfahrten Lotzwil und Madiswil<sup>6</sup> hinzu.

### 6.3 Öffentlicher Verkehr

Die Fahrplanverdichtungen und Linienänderungen des Angebotsbeschlusses 2010-2013, mit welchem der Grosse Rat die wesentlichen Elemente des öffentlichen Verkehrs (Liniennetz, Verkehrsmittelart, Angebotsstufe auf den einzelnen Linien) für die nächsten vier Jahre festgelegt hat, wurden bis auf eine Ausnahme bereits mit dem Fahrplanwechsel 2010 umgesetzt, so dass sie bereits die Basis des Ist-Zustands bilden (vgl. Kapitel 4.2.2).

Neu wird im Referenzszenario die definitive Verlängerung der Linie 413, welche zunächst mit einem provisorischen Busverkehr zwischen Niederbipp und Oensingen umgesetzt wurde, vorausgesetzt. Das Netz entspricht damit demjenigen des Ist-Zustands.

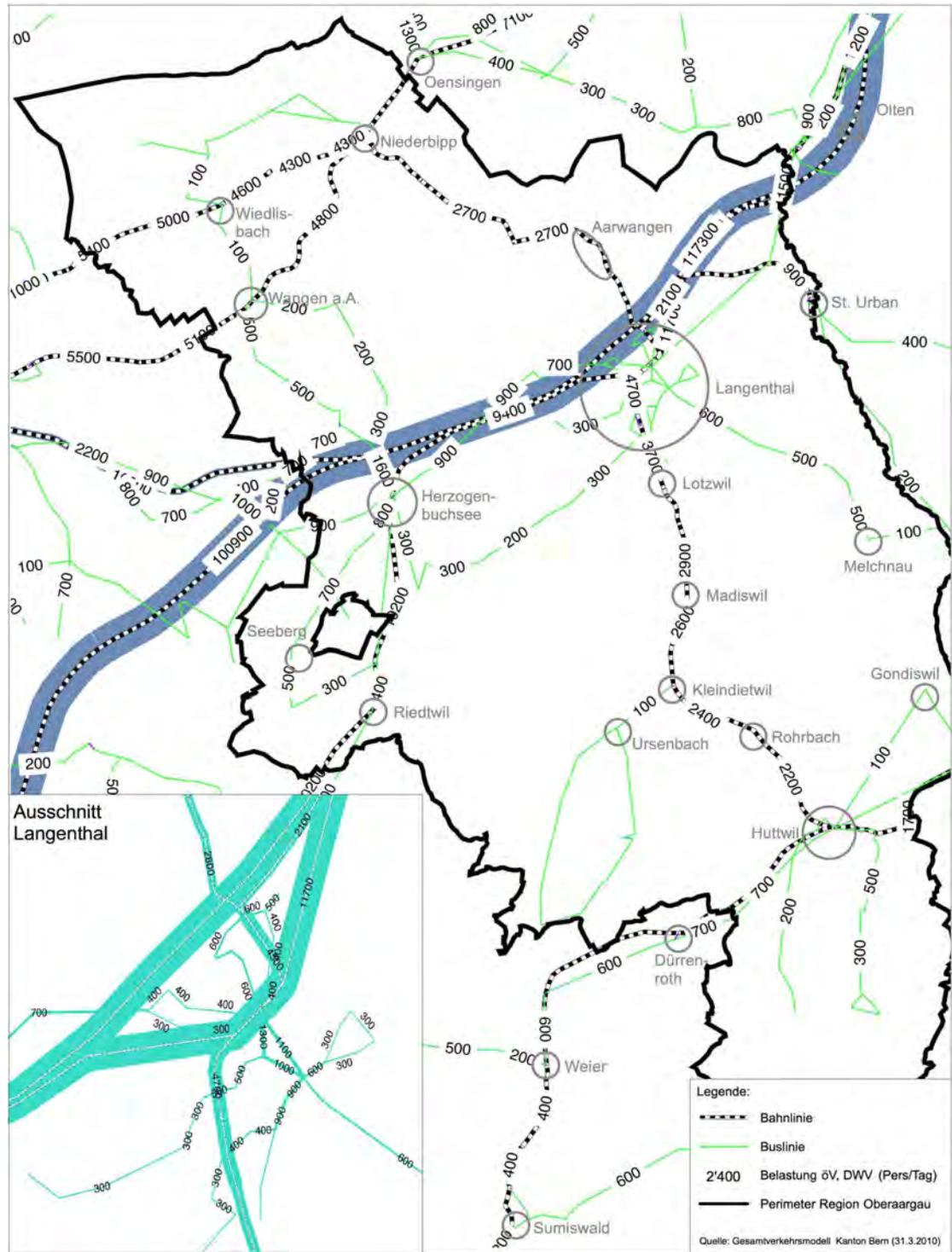
An zwei Schwachstellen in der Stadt Langenthal sind bereits Verbesserungen erreicht worden (vgl. Kapitel 4.2.2). Sowohl am Knoten Aarwangenstrasse/Gaswerkstrasse als auch am Knoten Aarwangenstrasse/Zieglersträsschen sind Lichtsignalanlagen zur Busbevorzugung (Busanmeldung per Handsender) installiert. Die Aarwangenstrasse ist somit für den öV-Betrieb zukünftig unproblematisch.

Es wird davon ausgegangen, dass keine Angebotskürzungen (Verringerung der Taktichte, Aufhebung von Linien bzw. Linienabschnitten) stattfinden. Auf Bundesebene sind mit dem ZEB-Gesetz (Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) die übergeordneten Angebotsentwicklungen festgelegt worden. Für die Region Oberaargau bedeutet dies einerseits eine Stabilität auf der Linie Bern - Langenthal - Olten und andererseits eine Veränderung auf der Strecke Solothurn - Olten, auf welcher sich die Fahrpläne voraussichtlich um 15 Minuten verschieben werden. Dadurch verbessern sich die Anschlussverhältnisse in Solothurn, während in Oensingen die Anschlüsse der ASm-Linien aus Langenthal und Solothurn auf die Fernverkehrszüge voraussichtlich nicht mehr vorhanden sind.

---

<sup>6</sup> Unter Berücksichtigung der geplanten Angebotsverbesserungen auf der Linie 440 Huttwil – Langenthal (vgl. Kapitel 3.3) und den dadurch implizierten, allfälligen Modal-Split-Verschiebungen zugunsten des ÖV ist die Eintretenswahrscheinlichkeit dieser „neuen“ Schwachstellen zu relativieren.

Abbildung 6-2: Belastung öV 2030 gemäss GVM



Quelle: Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern (31.03.2010/06.05.2010)

## 6.4 Langsamverkehr

Das Netz für den Fuss- und Veloverkehr 2030 entspricht demjenigen des Ist-Zustands. Mit der Umsetzung des Strassenbauprogramms 2009-2012 (vgl. Tabelle 6-1) werden auf einigen bestehenden Strecken Verbesserungen hinsichtlich der Sicherheit erreicht.

Die übrigen, im KRP Velo bzw. im regionalen Konzept Veloverkehr enthaltenen Massnahmen (Schliessung Netzlücken bzw. Alternativrouten im Freizeitverkehr, verkehrssichernde Massnahmen auf/entlang Kantonsstrassen, punktuelle Massnahmenbedarfe) werden aufgrund ihres geringen Konkretisierungsgrades sowie der fehlenden Konsolidierung nicht zum Referenzzustand gezählt. Es wird auf die entsprechenden Massnahmenblätter (Anhang C) verwiesen.

## **7 Siedlung: Stärken-Schwächen-Analyse und Handlungsbedarf**

### **7.1 Stärken-Schwächen-Analyse**

#### **7.1.1 Heutige Siedlungsstruktur (Ist-Zustand)**

Die Siedlungsstruktur der Region Oberaargau ist einerseits geprägt von den zahlreichen ländlichen Gemeinden – die sich mehrheitlich durch ihre in sich abgeschlossene, intakte Struktur auszeichnen – und andererseits durch die regionalen Zentren Herzogenbuchsee, Huttwil, Niederbipp sowie der Kernstadt Langenthal.

#### **a) Wohnen**

Die Stärken des Oberaargaus als Wohnregion liegen insbesondere in den attraktiven Wohnlagen mit ihren intakten Landschaften und Naherholungsgebieten z.B. entlang des Jura Südfuss, auf den Jurahöhen sowie mit der Aarelandschaft. Aber auch der südliche Oberaargau weist einen hohen Eigenwert für das Wohnen auf. Weiter zeichnet sich die Region durch grösstenteils intakte Siedlungen aus. Bei vergleichsweise tiefen Bodenpreisen ist auch das Mietzinsniveau günstig.

Die Hauptschwäche im Bereich (Wohn)-Siedlung besteht darin, dass ein grösserer Teil des Siedlungsgebietes und der Bauzonenreserven ausserhalb der ÖV-Erschliessung liegt, insbesondere in den Aussengemeinden. Als weiterer Nachteil für die Region ist die Randlage im Kanton Bern und damit die direkte Konkurrenz von ausserkantonalen Nachbargebieten mit Steuervorteilen zu erwähnen.

#### **b) Arbeiten**

Die Stärken der Region Oberaargau als Arbeitsregion liegen einerseits im bestehenden und vielfältigen Branchenmix von Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben sowie andererseits an den zum Teil sehr günstigen Verkehrslagen v.a. am Jura Südfuss mit der A1 (kantonale Entwicklungsachse). Die Region zeichnet sich zudem durch die starke Präsenz von exportorientierten Firmen in den Sparten Maschinen- und Metallbau. Es besteht ein grosszügiges Angebot an Industrie- und Gewerbeland.

Schwächen sind v.a. in den Teilräumen Mittelland und Südlicher Oberaargau auszumachen. Hier fällt insbesondere die schlechte Anbindung ans Nationalstrassennetz ins Gewicht. Die fehlende Anbindung verhindert die optimale Weiterleitung wirtschaftlicher Impulse von Aussen, die auch Betriebe mit hoher Wertschöpfung in die Agglomeration und in den südlichen Regionsteil bringen könnten. Insbesondere der südliche Oberaargau ist von den KMU's (z.B. Huttwil) aber auch von der Landwirtschaft geprägt.

### c) Fazit heutige Siedlungsstruktur

Die Siedlungszentren befinden sich mehrheitlich auf den vom Kanton definierten Entwicklungsachsen. Die dezentrale Verteilung der Zentren innerhalb der Region und ihren Teilräumen scheint aus der „inneren Sicht“ für eine grösstenteils ländliche Region als sinnvoll (z.B. in Bezug auf die Versorgung). Von „ausseren“ betrachtet befindet sich das Regionszentrum Langenthal jedoch etwas abseits der (nationalen) Hauptentwicklungsachse am Jura Südfuss.

Die vorhandene Siedlungsstruktur genügt in den Gebieten, wo keine übermässige Dynamik/Siedlungsdruck vorhanden ist. Ein solcher Druck ist insbesondere am Jura Südfuss festzustellen. Konflikte zwischen den verschiedenen Nutzungen ergeben sich dort, wo emissionsstarke und/oder verkehrsintensive Arbeitsnutzungen auf Wohn- und Erholungsnutzungen treffen. In der Region Oberaargau konzentriert sich diese „Konfliktzone“ Wohnen-Arbeiten vorerst auf den „ESP-Gürtel“ am Jura Südfuss.

Besonders günstige Standorte für Wohnen finden sich dort, wo die Wohnqualität und die entsprechende Versorgung und Erschliessung vorhanden ist. Diese Standorte wurden im Rahmen der Studie „Regionale räumliche Schwerpunkte“ untersucht. Ein Hauptproblem der Region Oberaargau liegt in der nicht optimalen ÖV-Erschliessung (gesamtschweizerisch haben 50% eine ungenügende oder gar keine ÖV-Erschliessung).

#### 7.1.2 Zukünftige Siedlungsstruktur (Referenzszenario 2030)

Generell ist ein fortschreitendes Zusammenwachsen der Siedlungsflächen zwischen der Kernstadt Langenthal und den Umlandgemeinden (z.B. Lotzwil, Roggwil, Wynau) sowie in den Gemeinden am Jura Südfuss (Oensingen, Ober-/Niederbipp, Wiedlisbach) festzustellen. Dieser Entwicklungstrend wird ohne entsprechende Massnahmen weiter anhalten. In den ländlichen Gemeinden ist generell mit einem geringeren Wachstum zu rechnen, was sich auch auf die Siedlungsausdehnung auswirkt.

#### a) Wohnen

Grundsätzlich lässt sich festhalten, dass das Angebot an Bauzonenreserven Wohnen im Perimeter der Region Oberaargau die Nachfrage bis 2030 nicht abdeckt. Je nach Entwicklung der Bevölkerung beträgt das Defizit in der Kernstadt und in den Umlandgemeinden zusammen zwischen 20 und 35 ha. Die Frage stellt sich, inwieweit mit einer „inneren Verdichtung“ respektive mit der Umnutzung von bestehenden (Industrie-) Arealen die Grenzen des heutigen Siedlungsgebiets erhalten werden können. In den ländlichen Gemeinden stellt sich eher das Problem der Baulandverfügbarkeit.

Insbesondere in der Stadt Langenthal besteht aufgrund der industriellen Vergangenheit ein nennenswertes Verdichtungs- und Umnutzungspotential. In diesem Zusammenhang sind u.a. das Porzi- und Markthallen-Areal sowie der kantonale Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Bahnhofgebiet zu nennen (vgl. Abb. 3-7, Seite 32). Als weiteres grösseres Umstrukturierungsgebiet in der Region ist das Bahnhofgebiet Herzogenbuchsee zu nennen.

Die Chancen für die Region im Bereich Wohnen bestehen darin, die attraktiven Wohnlagen noch besser zu vermarkten und in den Gebieten mit hohem Arbeitsplatzpotential (z.B. am Jura Südfuss) ein entsprechendes Wohnangebot bereitzustellen. Die Gefahren liegen insbesondere in einer unkoordinierten Siedlungsausdehnung und folglich in der Beeinträchtigung des oben genannten Eigenwerts für das Wohnen (Landschaft, attraktive Siedlungen).

### **b) Arbeiten**

Prognosen bezüglich des Baulandbedarfs für das Arbeiten sind kaum möglich. Qualitative Überlegungen zeigen, dass die vorhandenen knapp 90 ha Bauzonenreserven Arbeiten die Nachfrage bis 2030 insgesamt abdecken werden. Die Reserven sind jedoch nicht immer am richtigen Ort (ungünstige Lage, mangelnde ÖV-Qualität). Folglich ist in den verschiedenen Teilräumen eine gute Ausgangslage für eine koordinierte und raumplanerische zweckmässige Arbeitsplatzentwicklung zu entwickeln. Insbesondere am Jura Südfuss wird der Siedlungsdruck aufgrund der Standortgunst (Nationalstrasse) in Zukunft weiter zunehmen. Im südlichen Oberaargau wird sich v.a. der Raum Huttwil als Arbeitsstandort weiterentwickeln. Im Raum Herzogenbuchsee könnten sich mit einem neuen ESP-Arbeiten zusätzliche Kapazitäten ergeben.

Als Chance für die Region als Arbeitsstandort ist insbesondere die verkehrsgünstige Lage auf der kantonalen Entwicklungsachse zu nennen (Jura Südfuss). Hier ist insbesondere das laufende Projekt «Interkantonale Gesamtstudie Siedlung/ Verkehr/ Wirtschaft im Raum Wangen a.A. – Oensingen» (Gesamtstudie GWO) zu erwähnen. Für den Teilraum Mittelland steht eine Realisierung des neuen Autobahzubringers A1 im Vordergrund. Dieser könnte dem Raum Langenthal/ Herzogenbuchsee zusätzliche Impulse verschaffen. Zu prüfen ist auch Herzogenbuchsee/ Niederönz als ESP-Arbeiten-Standort. Als Gefahr ist der von aussen beeinflusste Siedlungsdruck für neue Arbeitsplatzzonen an den Autobahnanschlüssen Niederbipp und Wangen/Wiedlisbach zu erwähnen.

### **c) Fazit zukünftige Siedlungsstruktur**

Die wichtigsten zukünftigen Arbeitsplatzgebiete (Langenthal, Jura Südfuss) liegen in Bezug auf ihre Anordnung zum Verkehrsnetz (MIV, ÖV) grundsätzlich günstig. Ein Ausbau respektive eine Anpassung der Infrastrukturen werden aber wohl unumgänglich sein. Dies insbesondere auch im Hinblick auf die Siedlungsverträglichkeit (z.B. Niederbipp, Aarwangen).

Mit den vom Kanton angeregten Planungen (ESP, GWO) und den noch vorhandenen Bauzonenreserven Arbeiten scheint die zukünftige Nachfrage gedeckt werden zu können. Der Druck auf die noch unbebauten Flächen am Jura Südfuss (zwischen Siedlungsgebiet und Autobahn) wird in Zukunft weiter steigen. Damit entsteht ein Konflikt zum Ziel einer nachhaltigen Bodennutzung. Hier sind gemeinsam Lösungen zu finden.

## 7.2 Handlungsbedarf

### 7.2.1 Gesamtregionaler Handlungsbedarf

Anhand der Stärken-Schwächen-Analyse kann folgender allgemeiner Handlungsbedarf für die Region genannt werden:

- Lenken der Siedlungsentwicklung an ÖV-erschlossene Standorte
- Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen (Siedlungsverdichtung)
- Umnutzung von ehemaligen Industriearealen
- Verfügbarmachen bestehender Bauzonen
- Bereitstellung der zukünftig benötigten Bauzonen Wohnen/ Arbeiten
- Gemeinsame Bodenpolitik der Gemeinden fördern
- Erhalten und schaffen attraktiver Wohnlagen
- Wohn- und Arbeitsstätten einander optimal zuordnen
- Förderung attraktiver Siedlungen
- Siedlungsdruck am Jura Südfuss Richtung „innerer Oberaargau“ lenken (Langenthal – Huttwil), Realisierung Autobahnzubringer Oberaargau
- Gemeindeübergreifende Koordination der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (GWO)

### 7.2.2 Handlungsbedarf nach Zentralität

Ergänzend zum gesamtregionalen Handlungsbedarf sind folgende spezifischen Handlungsfelder für die verschiedenen Zentralitäten auszumachen:

#### a) Kernstadt Langenthal mit Umlandgemeinden

- Positionierung als Wohn- und Arbeitsstandort
- Positionierung als Wirtschaftsstandort
- Stärkung öffentlicher Verkehr in der Agglomeration und optimale Anbindung an das übergeordnete Schienennetz
- Aufwertung, Erhaltung, Ergänzung und Vernetzung von Grün- und Naherholungsräumen

#### b) Regionale Zentren

- Positionierung als Wohn- und Arbeitsstandort
- Positionierung als Wirtschaftsstandort
- Anbindung an das übergeordnete Schienenverkehrsnetz
- Aufwertung, Erhaltung, Ergänzung und Vernetzung von Grün- und Naherholungsräumen

**c) Ländliche Räume**

- Aufwertung Landschafts- und Erholungsräume

## 8 Verkehr: Stärken-Schwächen-Analyse und Handlungsbedarf

### 8.1 Stärken-Schwächen-Analyse

#### 8.1.1 Motorisierter Individualverkehr

Die Region Oberaargau verfügt über ein dichtes Kantonsstrassennetz, welches eine schnelle Erreichbarkeit unter den einzelnen Gemeinden ermöglicht und die Region mit den umliegenden Kantonen verbindet. Während der Teilraum Jura Südfuss optimal an das Nationalstrassennetz angeschlossen ist, weist vor allem der Teilraum Südlicher Oberaargau durch seine Entfernung zu den Nationalstrassenanschlüssen Nachteile auf. Mit den zwei Kantonsstrassen Nr. 22 (Wiedlisbach – Herzogenbuchsee) und Nr. 244 (Niederbipp – Langenthal) bestehen lediglich zwei Aareübergänge.

Das Unfallaufkommen auf dem regionalen Strassennetz weist bis auf eine Ausnahme keine Besonderheiten auf<sup>7</sup>.

Hinsichtlich des Verkehrsaufkommens auf dem Strassennetz werden die Belastbarkeitsgrenzen<sup>8</sup> auf den Ortsdurchfahrten Niederbipp, Aarwangen, Bützberg, Wynau und Huttwil bereits heute erreicht. Mit der prognostizierten Verkehrszunahme bis 2030 verschärfen sich diese Probleme. Die Belastbarkeitsgrenzen werden in 2030 zusätzlich auf den Ortsdurchfahrten Lotzwil und Madiswil erreicht. Eine gewisse Entschärfung ist auf den Ortsdurchfahrten Wynau, Bützberg und Huttwil zu erwarten, da dort gemäss Strassenbauprogramm 2009-2012 Sanierungen vorgesehen sind (u.a. Lärmschutz, Massnahmen für den Langsamverkehr). Mit den Planungen im Raum Oberbipp, Niederbipp und Oensingen sind zusätzliche Verkehrszunahmen auf der Ortsdurchfahrt Niederbipp möglich (vgl. AGR / AfR 2010: 16/17).

Das Strassennetz der **Stadt Langenthal** ist geprägt von mehreren Einfallsachsen aus verschiedenen Richtungen der umliegenden Gemeinden. Bei der Strassenführung fällt auf, dass für die Durchfahrt durch Langenthal häufig keine gestreckte Achse zur Verfügung steht, sondern verwinkelte Routen auf unterschiedlichen Hierarchien des gegebenen Strassennetzes gefahren werden müssen. Mit den vorgesehenen Eigentumswechseln soll die belastete Westachse (Bützbergstrasse, Ringstrasse) in das Eigentum des Kantons überführt und die beiden Kantonsstrassen Nr. 1 (Bern – Zürich) und Nr. 244 (Huttwil – Langenthal) miteinander verbunden werden.

Einige Knotenpunkte in der Stadt weisen ein hohes Unfallaufkommen auf und sind daher als kritisch zu betrachten.

<sup>7</sup> Für diese Unfallstelle sind bereits entschärfende Massnahmen in Planung (vgl. Massnahmenblatt V 4).

<sup>8</sup> Die Belastbarkeit ist als diejenige Verkehrsmenge definiert, welche aus Gründen der Umwelt- und Stadtverträglichkeit und der Koexistenz unter den Verkehrsteilnehmern nicht überschritten werden sollte. Die Belastbarkeit wird hier mit 10'000 Fz pro Tag angenommen.

### 8.1.2 Öffentlicher Verkehr

Die Erschliessungsqualität des ÖV ist in der Region Oberaargau insgesamt als befriedigend zu bezeichnen. Viele bestehende Bauzonen und Bauzonenreserven liegen jedoch in den unteren ÖV-Güteklassen.

Bei einer teilräumlichen Betrachtung weist der Teilraum Jura Südfuss mit der Bahnlinie Solothurn – Niederbipp die vergleichsweise beste ÖV-Erschliessungsqualität der Region auf. Der weitere Verlauf dieser Linie Richtung Langenthal stellt die Verbindung zum Teilraum Mittelland her. Die Attraktivität dieser Verbindung wird durch die im Vergleich zum motorisierten Verkehr längere Fahrzeit (21') geringfügig geschmälert.

Im Teilraum Mittelland liegt die Erschliessungsqualität in den beiden Zentren Herzogenbuchsee und Langenthal hoch. Hier bestehen mit den Interregio-Anschlüssen schnelle Verbindungen zu den grösseren Zentren Olten (20' bzw. 13') und Bern (27'/29' bzw. 32'/35'); mit einer Fahrzeit von 5 Minuten rücken die beiden Gemeinden auch untereinander dicht zusammen.

Mit den unterschiedlichen Buslinien wird eine Feinerschliessung der beiden grössten Gemeinden der Region Oberaargau erreicht. Die wesentlichsten Schwachstellen mit Busbehinderung sind saniert. Aufgrund des weiter zunehmenden Verkehrsaufkommens wird sich die Situation aber bis 2030 wieder verschärfen und die Attraktivität des öv gefährden (insbesondere erschwerte Umsteigebeziehungen).

Ausserhalb der beiden Zentren Herzogenbuchsee und Langenthal nimmt die ÖV-Erschliessungsqualität im Teilraum Mittelland ab. Besonders die Umlandgemeinden der Stadt Langenthal sind gerade ausreichend durch den ÖV erschlossen. Die Anschlüsse zwischen den Regionalzuglinien und dem Interregio sind günstig, während die Anschlussqualitäten zwischen den Regionalbuslinien und dem Interregio in erster Linie auf die Pendlerströme nach/von Bern ausgerichtet sind.

Im Teilraum Südlicher Oberaargau weisen die Gemeinden entlang der ÖV-Achse Langenthal – Huttwil eine gute Erschliessungsqualität auf. Die mit dem Fahrplanwechsel 2010 durchgeführte Taktverdichtung auf dieser Linie verbessert die Erreichbarkeit der Stadt Langenthal zusätzlich. Der Grossteil der peripher gelegenen Gemeinden verfügt zumindest über eine Grundversorgung (z.B. in Form eines Bürgerbusses). In einigen Gemeinden besteht kein Anschluss an das Netz des ÖV.

### 8.1.3 Langsamverkehr

Das dichte Wegnetz des Langsamverkehrs weist sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitverkehr eine hohe Qualität auf. Auf einigen Kantonsstrassen der Kategorien A und B

(Ortsdurchfahrten, ausserörtliche Abschnitte mit Bedeutung als Schul- und Arbeitsweg) liegen Sicherheitsdefizite vor. Zudem bestehen wenige Netzlücken im Freizeitverkehr.

Die vom Kanton geplanten Verbesserungen (u.a. Radstreifen, Querungshilfen) tragen zu weiteren Sicherheits- und Attraktivitätsgewinnen bei und entschärfen einige bestehende Schwachstellen.

#### **8.1.4 Mobilitätsverhalten**

Insgesamt überwiegt die Nutzung des MIV im Pendlerverkehr klar. Zwei von drei Wegpendlern und drei von vier Zupendlern nutzen den MIV für den Weg zur Arbeit/Schule. Der Verkehrsanteil des ÖV liegt eher am unteren Rand. Der Langsamverkehr spielt nur für die Binnenpendler eine grosse Rolle. Selbst in der Stadt Langenthal ergibt sich nur ein geringfügig vom Durchschnitt abweichendes Verkehrsverhalten.

In Zusammenspiel mit dem Angebot bzw. den Netzen des ÖV und des Langsamverkehrs besteht somit ein hohes Verlagerungspotenzial auf den Umweltverbund (öffentliche Verkehrsmittel, Fuss- und Veloverkehr). Diese Einschätzung verstärkt sich bei Betrachtung der Agglomeration Langenthal. Die meisten Umlandgemeinden liegen innerhalb eines Radius von 5 km (günstige Wegdistanz zur Bewältigung mit dem Velo) vom Stadtzentrum.

#### **8.1.5 Kombinierte Mobilität**

In der Region Oberaargau verfügen zahlreiche Bahnstationen über Anlagen der kombinierten Mobilität. Neben den beiden Zentren Herzogenbuchsee und Langenthal (beide mit P+R- und B+R-Plätzen) befinden sich diese Anlagen entlang den ÖV-Linien Solothurn – Niederbipp (immer B+R und P+R), Niederbipp – Langenthal (überwiegend nur B+R) und Langenthal – Huttwil (B+R, oftmals auch P+R).

Im Bericht „Ermittlung der Anzahl beitragsberechtigter P+R-Plätze“ wurde anhand eines Berechnungsmodells, welches vor allem die Kenngrössen „Einwohnerzahl“, „ÖV-Erschliessungsgüteklasse“ und „Wegpendler“ pro Gemeinde berücksichtigt, die maximal mögliche Anzahl an beitragsberechtigten P+R-Plätzen berechnet. Die Berechnung ergibt vor allem auf den öV-Strängen Oberaargau Nord (Bern - Olten, hier: Station Wynau/Roggwil), Oberaargau Ost (Langenthal - Luzern) und Bipperamt (Langenthal - Niederbipp - Solothurn) einen hohen Bedarf an zusätzlichen, beitragsberechtigten P+R-Plätzen (vgl. BVE 2009: 3, 10).

## **8.2 Handlungsbedarf**

Anhand der Stärken-Schwächen-Analyse kann folgender Handlungsbedarf für den Bereich Verkehr genannt werden:

- Anbindung des südlichen Regionsteils an das Nationalstrassennetz verbessern
- Lösungen für die belasteten Ortsdurchfahrten erarbeiten (v.a. Niederbipp und Aarwangen), Umfahrung Herzogenbuchsee (Anliegen Gemeinde)

- ÖV-Grundnetz erhalten und optimieren
- Gute Anschlussqualitäten an Umsteigeorten sichern und wenn möglich optimieren
- ÖV-Erschliessungsqualität verbessern (v.a. Umlandgemeinden der Stadt Langenthal)
- Errichtung von Anlagen der kombinierten Mobilität (P+R, B+R) an strategisch wichtigen Punkten fördern
- Weitere Massnahmen in Hinblick auf eine Verschiebung zugunsten des ÖV- und des Langsamverkehrsanteils gegenüber dem MIV ergreifen

- Schaffung von optimalen Voraussetzungen für eine nachhaltige Entwicklung des Modal-Splits.
- Umsetzung von Strassenprojekten auf belasteten Einfall- und Durchgangsachsen, die auf den übergeordneten Zielsetzungen Koexistenz, Verkehrssicherheit, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit basieren.
- Optimierung/Ausbau des öV-Angebots zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen am Bahnhof Langenthal und zur Erschliessung der Siedlungspotenziale.
- Optimierung der Verkehrserschliessung des Bahnhofgebietes für alle Verkehrsträger, Überwindung der Trennwirkung der Gleisanlagen für den Langsamverkehr und Ausgestaltung als attraktive Drehscheibe und Umseigeplattform.

## 9 Entwicklungsleitbild, Zielsetzungen und Strategie => **BEHÖRDENVERBINDLICH**

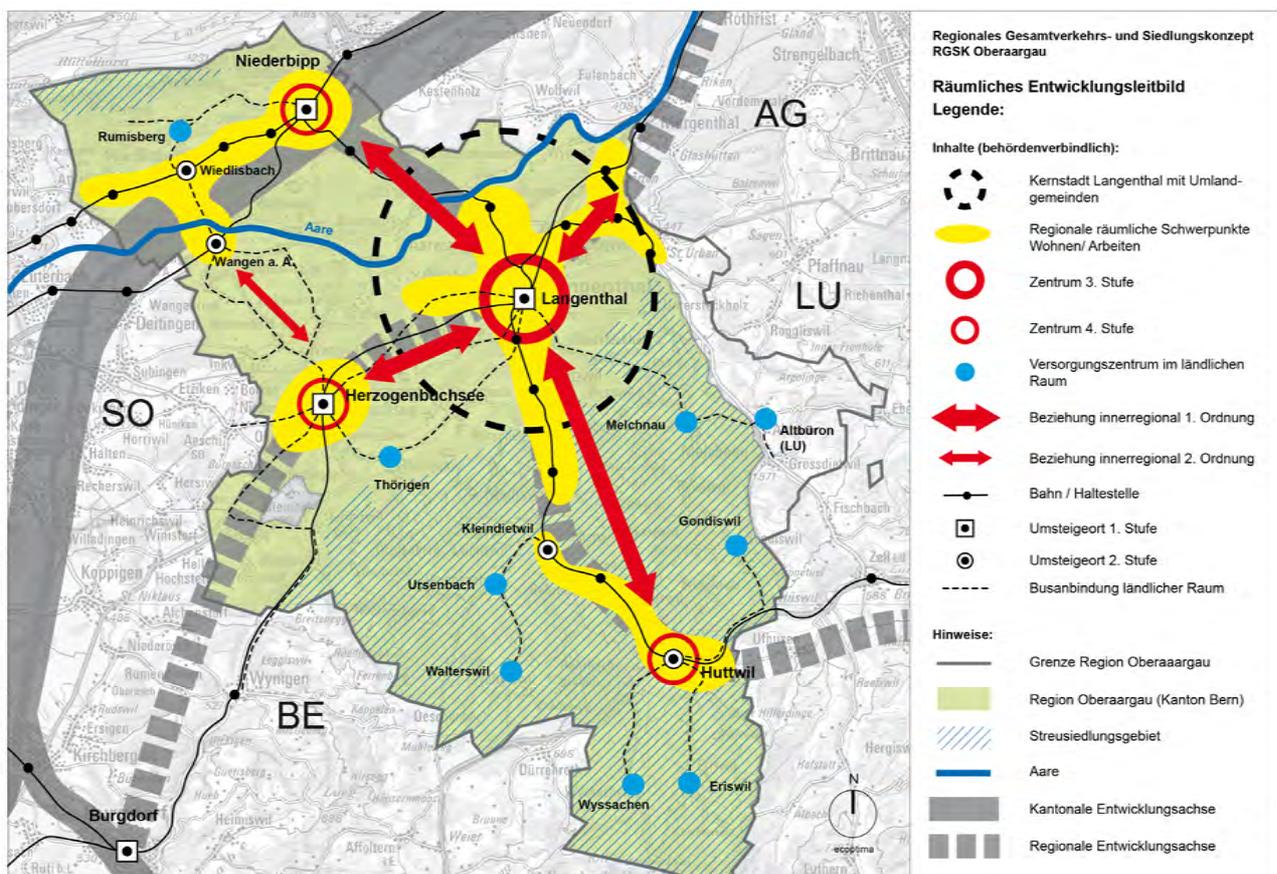
### 9.1 Entwicklungsleitbild

Das Leitbild beschreibt den **langfristigen Soll-Zustand** in der Zukunft (Zeithorizont 2030). Das Leitbild stützt sich einerseits auf den kantonalen Richtplan und den Bericht „Regionale räumliche Schwerpunkte Oberaargau“. Das Entwicklungsleitbild basiert zudem auf der vorgehenden Auseinandersetzung mit den Stärken und Schwächen der unterschiedlichen Teilräume der Region und ihrer Entwicklungsperspektiven. Für die Stadt Langenthal wird das Entwicklungsbild im Agglomerationsprogramm konkretisiert.

Nachfolgende **Entwicklungsleitsätze** liegen dem Entwicklungsleitbild für die Region Oberaargau zu Grunde:

- **Konzentration der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung** auf wirtschaftlich erfolgversprechende Gebiete (Zentren und ÖV Achsen)
- **Förderung spezifischer regionaler Stärken**
- **Wirkungsorientierter Einsatz** der finanziellen Mittel

Abbildung 9-1: Entwicklungsleitbild Region Oberaargau 2030 (vgl. Anhang B)



Das Zentrum der Region bildet die Kernstadt Langenthal zusammen mit ihren Umlandgemeinden. Der Bahnhof Langenthal ist die regionale ÖV-Drehscheibe und wichtigster Anschlusspunkt an das übergeordnete Bahnnetz. Neu als Zentrum 4. Stufe werden die Orte Herzogenbuchsee, Niederbipp und Huttwil definiert. Diese Orte weisen bereits heute eine zentralörtliche Funktion aus und sind mit dem ÖV im Vergleich mit der übrigen Region gut erschlossen. Sie bilden wichtige Umsteigeorte zwischen den regionalen Buslinien, welche den ländlichen Raum erschliessen, und den Regionalzuglinien.

Um die Zentren und immer auf einer kantonalen oder regionalen Achse liegend, befinden sich die „regionalen räumlichen Schwerpunkte Arbeiten/ Wohnen“. Diese schliessen sowohl die Zentren selbst als auch diverse ländliche Gemeinden ein. **In diesen Gebieten ist eine Aktive Unterstützung und Förderung aus der regionalen Entwicklungsoptik sinnvoll.** Die dargestellten gelben Flächen sind nicht als „wirkliche“ Siedlungsgrenzen zu lesen, sondern veranschaulichen die Idee der vier regionalen räumlichen Schwerpunkte: Jura Südfuss, Langenthal, Herzogenbuchsee und Huttwil.

Zwischen den räumlichen Schwerpunktgebieten sind enge, innerregionale Beziehungen vorhanden (als rote Pfeile dargestellt). Zudem bestehen aufgrund der „Tellerrandlage“ der Region Oberaargau auch enge Beziehungen zu den Nachbarkantonen Solothurn, Aargau und Luzern.

Im peripheren ländlichen Raum sollen die vorhandenen Potentiale (z.B. als Naherholungsraum) im Rahmen der definierten Zielsetzungen genutzt werden (siehe Kapitel 9.2).

## 9.2 Zielsetzungen

Die Zielsetzungen entsprechen einer mittel- bis langfristigen Optik auf dem Weg zur Realisierung des Entwicklungsleitbilds. Diese werden nachfolgend für die Gesamtregion (Gesamtregionale Zielsetzungen) und für die einzelnen Zentralitätskategorien formuliert (Teilräumliche Zielsetzungen). Eine Konkretisierung der genannten Zielsetzungen erfolgt im Kapitel Massnahmen.

### 9.2.1 Gesamtregionale Zielsetzungen

Im Raumentwicklungskonzept Oberaargau (2004) wird einerseits das **Halten der gesamtregionalen Bevölkerungszahl** sowie die **Optimierung der innerregionalen Siedlungsstruktur** respektive Siedlungsqualität als strategische Ziele genannt. Diese Ziele haben nach wie vor Gültigkeit.

Es wird zudem eine **gezielte Lenkung des Siedlungsdrucks von der Jura Südfuss-Achse in die Agglomeration Langenthal und bis in die Subregion Huttwil** angestrebt. Als weiteres strategisches Ziel sind die **Stärkung der überregionalen und überkantonalen Beziehungen** zu nennen.

Weiter wird eine **klare Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet** angestrebt. Dies im Zusammenhang mit der **Sicherung der regional wertvollen Natur-, Landschafts- und Erholungsräume** (Vergleiche auch „Regionales Landschaftsentwicklungskonzept R-LEK der Region Oberaargau, 2010).

Im Bereich Verkehr wird ein **leistungsfähiges und qualitativ hoch stehendes Mobilitätsangebot** angestrebt, das die **Aufrechterhaltung und Stärkung der funktionalen Beziehungen gewährleistet**. Dies beinhaltet eine Basiserschliessung für alle Bevölkerungsgruppen und alle Teilräume sowie die Sicherstellung eines ausgewogenen Verhältnisses zwischen den Verkehrsträgern (stärkere Gewichtung von Langsamverkehr und ÖV gegenüber heute). Weiter werden eine **hohe Verkehrssicherheit** sowie eine möglichst geringe Umweltbelastung angestrebt.

### 9.2.2 Zielsetzungen nach Zentralität

#### a) Kernstadt Langenthal mit Umlandgemeinden

Ziel ist die Stärkung und Aufrechterhaltung der funktionalen Beziehungen durch die gezielte Abstimmung der Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung. Insbesondere bei der Festlegung der Entwicklungsstandorte Wohnen und Arbeiten ist das bestehende Verkehrsnetz zu berücksichtigen. Neueinzonungen erfolgen in ÖV-erschlossenen Gebieten. Wo möglich ist eine Siedlungsentwicklung nach Innen anzustreben. Die Massnahmen haben in Abstimmung mit dem Agglomerationsprogramm Langenthal zu erfolgen.

Im Bereich Verkehr ist ein wesentlich höherer Anteil des Umweltverbundes am Gesamtverkehr anzustreben. Das prognostizierte, zusätzliche Verkehrsaufkommen soll hauptsächlich vom Umweltverbund aufgenommen werden. In Zusammenspiel mit der beabsichtigten Verlagerung von bisherigen Strömen auf LV und ÖV soll sich das Verkehrsaufkommen im MIV auf heutigem Niveau stabilisieren.

#### b) Regionale Zentren

In der Region werden mit der Festlegung der Zentren 4. Stufe weitere regionale räumliche Schwerpunkte definiert, die eine optimierte Siedlungsentwicklung der Region unterstützen. Ziel ist die besondere Förderung der Entwicklung von Wohn- und Arbeitsgebieten in den regionalen Zentrumsgemeinden und auf den Entwicklungsachsen. Dort müssen die Spielräume möglichst geöffnet und das vorhandene Potential erschlossen werden.

Die Zielsetzung im Bereich Verkehr entspricht weitgehend derjenigen der Agglomeration. Besonders in Hinblick auf die Verkehrsbeziehungen zur Agglomeration sind die Verlagerungspotenziale auf den Umweltverbund auszunutzen. Die möglichen Umlagerungen sind insgesamt geringer als in der Agglomeration. Eine gute Erreichbarkeit dieser Räume von den umliegenden (ländlichen) Gemeinden ist zu gewährleisten.

### c) Ländlicher Raum

Im peripheren ländlichen Raum (ländliche Gemeinden, die nicht in einem regionalen räumlichen Schwerpunkt liegen) soll eine moderate Siedlungsentwicklung für den lokalen Bedarf ermöglicht werden (vgl. Kapitel 2.4.). Dabei sollen die Möglichkeiten zur Siedlungsentwicklung ausserhalb der kompakten und geschlossenen Siedlungen, die das Raumplanungsgesetz und die Raumplanungsverordnung bieten, genutzt werden. Dies im Sinne der Strukturhaltung (Wohnbevölkerung und Arbeitsplätze)

Der Fokus im Bereich Verkehr liegt im peripheren ländlichen Raum (ländliche Gemeinden, die nicht in einem regionalen räumlichen Schwerpunkt liegen) auf der Sicherstellung einer minimalen Grundversorgung durch den ÖV. Eine gute Auslastung der bestehenden ÖV-Angebote steht dabei im Vordergrund (u.a. Umsteigeeffekte mittels Park+Ride und Bike+Ride bestmöglich nutzen). Die Nutzung des MIV wird im ländlichen Raum weiterhin im Vordergrund stehen.

## 9.3 Strategie

Um eine bessere Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sicherzustellen, sind folgende **strategische Grundsätze** zu berücksichtigen:

- Verkehr und Siedlung sind im Sinne der **Nachhaltigkeit** zu entwickeln. Dabei sollen die natürlichen Ressourcen geschont, Mensch und Umwelt vor negativen Auswirkungen geschützt, die **Mobilitätsgrundbedürfnisse** von Bevölkerung und Wirtschaft befriedigt und das **Kosten-/ Nutzenverhältnis** respektive die **Wirtschaftlichkeit** des Verkehrs optimiert werden.
- Prioritäre Förderung der **Entwicklung von Wohn- und Arbeitsgebieten in den Zentren der 3. und 4. Stufe und in den regionalen räumlichen Schwerpunkten Wohnen/Arbeiten** sowie an Standorten, wo eine kostengünstige Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr gewährleistet werden kann.
- Förderung des **richtigen Verkehrsmittels am richtigen Ort**: Der öffentliche Verkehr ist insbesondere in dicht besiedelten Gebieten zu fördern.

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

- **Konzentration der Siedlungsentwicklung** auf die regionalen räumlichen Schwerpunkte Wohnen/Arbeiten. Im Streusiedlungsgebiet ist die Siedlungsentwicklung auf die Versorgungszentren im ländlichen Raum zu konzentrieren.

- **Anbindung gegen Aussen:** Die Anbindung der Region an die benachbarten ausserkantonalen Gebiete ist zu pflegen und zu stärken.
- **Siedlungswachstum nach Innen:** Innere Potentiale nutzen und fördern (bestehende Bauzonenreserven, Brachen, Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete).
- **Siedlungs- und Landschaftsstruktur aufwerten:** Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet sowie deren bewusste Gestaltung.
- **Vermeiden der Verkehrszunahme,** insbesondere durch die Abstimmung der Verkehrs- und der Siedlungsentwicklung.
- **Verlagern:** Der Anteil von ÖV und Langsamverkehr am Gesamtverkehr muss sich vergrössern.
- **Verträglich abwickeln:** Der verbleibende Verkehr ist so schonend wie möglich für Mensch und Umwelt abzuwickeln.

Die Teilstrategie **Siedlung und Landschaft** des Agglomerationsprogramms **Langenthal** beinhaltet folgende Elemente (die Teilstrategie ist im AP Langenthal ausführlich beschrieben):

- Siedlungsstruktur stärken
- Identifikation und Priorisierung von Entwicklungsschwerpunkten, besondere Bedeutung des ESP Bahnhof Langenthal
- Identifikation von Siedlungsverdichtungsgebieten und deren Aufwertung
- Gemeinsame Bodenpolitik mit den Umlandgemeinden anstreben
- Festlegen von Siedlungsbegrenzungslinien
- Definition der Kriterien für Neueinzonungen
- Aufwertung von Siedlungsgebieten mit übermässiger Verkehrsbelastung
- Sichern und Aufwerten von inneren und äusseren Landschaften

Teilstrategie **Verkehr:** Nebst der Vermeidung von übermässigem Neuverkehr durch eine nachhaltige Siedlungsentwicklung, soll die Mobilität in und durch **Langenthal** mit folgenden Stossrichtungen/ Elemente gewährleistet werden (die Teilstrategie ist im AP Langenthal ausführlich beschrieben):

- Sicherstellung der Mobilität
- Entwicklung Bahnhofgebiet (ESP Bahnhof Langenthal)
- Verbesserung des öV-Angebots und des Angebotsumfelds, inkl. Anlagen der kombinierten Mobilität
- Verbesserung der Verkehrsqualität, der Verkehrssicherheit, der Koexistenz und der Siedlungsverträglichkeit auf dem Strassennetz
- Parkplatzangebot und -bewirtschaftung
- Verbesserung der Bedingungen für den Langsamverkehr
- Information und Anreize für die Bevölkerung

## 10 Siedlung: Vollzugsaufträge

Hinweis: Vollzugsaufträge stützen sich auf das Gesetz oder den kantonalen Richtplan sowie die dazugehörigen Ausführungsbestimmungen und -richtlinien. Sie verlangen konkrete Umsetzungsmassnahmen bei der Erarbeitung des RGSK.

### 10.1 Zentren vierter Stufe

Im definierten räumlichen Entwicklungsleitbild sind vier regionale räumliche Schwerpunkte Wohnen/Arbeiten (RRS) bezeichnet:

- Raum Langenthal
- Raum Herzogenbuchsee
- Raum Jura Südfuss
- Raum Huttwil

In diesen werden in Abstimmung mit der kantonalen Zentralitätsstruktur und den regionalen Richtplänen respektive Entwicklungskonzepten mögliche Zentren von regionaler Bedeutung (Zentren 4. Stufe) festgelegt. Ziel ist jedem RRS ein Zentrum zuzuordnen. Kandidaten sind Herzogenbuchsee, Huttwil und Niederbipp. Langenthal ist im kantonalen Richtplan bereits als Zentrum 3. Stufe definiert (regionales Zentrum von kantonaler Bedeutung). Die Zentren 4. Stufe haben folgende Kriterien zu erfüllen:

- Lage des Kernortes: Der Kernort eines regionalen Zentrums der vierten Stufe liegt auf einer Entwicklungsachse: Es kann sich dabei um die kantonale Entwicklungsachse erster oder zweiter Ordnung oder um kantonal bedeutsame regionale Verbindungsachsen handeln.
- Erschliessung mit öffentlichem Verkehr: Ein regionales Zentrum der vierten Stufe enthält mindestens eine Haltestelle der Kategorie III (mindestens stündliche Schnellzugsabfahrt, resp. halbstündlicher Takt S-Bahn/Regionalzüge, respektive drei Kurse pro Stunde mit Tram/Bus/Seilbahn). Im Weiteren verfügt es über eine Anbindung an ein übergeordnetes Zentrum und erfüllt für die Verbindungen ins Umland eine Verkehrsknotenfunktion.
- Bedeutung als Arbeitsplatzstandort (Pendlersaldo, Arbeitsplätze im zweiten und dritten Sektor).
- Vorhandenes öffentliches Dienstleistungsangebot wie beispielsweise: Bildung (Oberstufenzentrum), Gesundheitswesen (Regionalspital), kantonale Verwaltungsstellen, Sportstätten mit regionaler Bedeutung, Kulturangebot mit (über-)regionaler Ausstrahlung.
- Gute Versorgungssituation (z.B. Einkaufsmöglichkeiten).

### a) Herzogenbuchsee

Herzogenbuchsee liegt auf der kantonal bedeutenden regionalen Verbindungsachse Langenthal – Burgdorf – Bern. Mit dem Interregio-Zug Bern – Langenthal – Olten wird Herzogenbuchsee halbstündlich erschlossen (Haltestellenkategorie III). Damit ist gleichzeitig das Kriterium der Anbindung an ein übergeordnetes Zentrum erfüllt. Von Herzogenbuchsee aus verlaufen zudem mehrere Bus-Verbindungen ins nahe Umland (Bettenhausen, Bützberg, Seeberg, Wangen a.A. u.a.).

Herzogenbuchsee weist bezüglich Berufspendler ein positives Saldo auf (+321, gemäss BFS 2000) und nimmt in Bezug auf die Anzahl Beschäftigten im 2. und 3. Sektor (3501 Beschäftigte, gemäss Betriebszählung 2005) den zweiten Rang in der Region Oberaargau ein (nach Langenthal). Die Zahl der ständigen Bevölkerung ist die zweitgrösste der Region (6225, BFS 2008).

Folgende öffentliche Dienstleistungen werden in Herzogenbuchsee angeboten:

- **Bildung:** Kindergarten, Primarschule, Realschule, Sekundarschule und berufsvorbereitendes Schuljahr (BVS), gymnasialer Unterricht (Quarta), Musikschule.
- **Gesundheit:** Arztpraxen, Zahnärzte, Langzeitpflegeplätze, Alters- und Pflegeheim, Spitex-Organisation, Tagesbetreuung für Demente, Apotheke, Drogerie, Physio.
- **Sport und Kultur:** Frei- und Hallenbad, 3-fach Sporthalle, Fussballanlage, Vereine, Bibliothek, Kino, Tennisplatz, Fitnesscenter, Open-Air u.a.
- **Versorgung:** In Herzogenbuchsee finden sich Filialen der Migros (MM), Coop, Denner, Otto's, Landi u.a.

Aufgrund der engen räumlichen und auch wachsenden funktionalen Beziehungen zwischen der Gemeinde Herzogenbuchsee und der Gemeinde Niederönz (Siedlungsgebiete sind u.a. vollständig zusammengewachsen) wird zuhanden eines RGSK 2. Generation in den kommenden vier Jahren geprüft, letztere ebenfalls dem Zentrum Herzogenbuchsee zuzuordnen und folglich als Zentrum 4. Stufe zu kategorisieren. Namensgebend bliebe aber aufgrund der Bedeutung Herzogenbuchsee. Nötig wird dazu ein geregeltes Zusammenarbeitsverfahren bezüglich der Zentrumslasten zwischen den beiden Gemeinden sein.

### b) Huttwil

Huttwil liegt auf der bedeutenden regionalen Verbindungsachse Langenthal – Huttwil – Luzern. Mit der S6 resp. S7 ist werktags ein Halbstunden-Takt gegeben (Haltestellenkategorie IV). Von Huttwil aus verlaufen zudem mehrere Bus-Verbindungen ins nahe Umland (Eriswil, Dürrenroth, Gondiswil, Wüssachen, Ufhusen LU).

Huttwil weist bezüglich Berufspendler ein positives Saldo auf (+251, gemäss BFS 2000) und nimmt in Bezug auf die Anzahl Beschäftigten im 2. und 3. Sektor (2318 Beschäftigte, gemäss Betriebszählung 2005) den dritten Rang in der Region Oberaargau ein (nach Langenthal und

Herzogenbuchsee). Die Zahl der ständigen Bevölkerung ist die drittgrösste der Region (4690, BFS 2008).

Folgende öffentliche Dienstleistungen werden in Huttwil angeboten:

- **Bildung:** Kindergärten, Primarschule, Sekundarschule, gymnasialer Unterricht (Quarta), heilpädagogische Schule/Ambulatorium, Stützpunkt IBEM (Integration und besondere Massnahmen), berufsvorbereitendes Schuljahr (BVS), Musikschule.
- **Gesundheit:** Arztpraxen, div. Alters- und Pflegeheime, Apotheke, Drogerie.
- **Sport und Kultur:** Nationales Sportzentrum Schwarzenbach, Freibad, Reitzentrum, Turnhallen, Tennisplatz und Fitnesscenter. Kulturzentrum mit Ortsmuseum, Bibliothek, div. Märkte, Kadettenwesen u.a.
- **Versorgung:** In Huttwil finden sich Filialen der Migros, Coop, Denner, Landi u.a., Detailhandel Food und Non-Food.

### c) Niederbipp

Niederbipp befindet sich auf der kantonalen Entwicklungsachse 1. Ordnung Olten – Bern. Die Bahnhaltestelle Niederbipp weist die Haltestellekategorie III auf. Direkte Bahnverbindungen führen im Stundentakt nach Olten und Biel (Regionallinie), ab Oensingen im durchgehenden Halbstundentakt. Die ASm-Linie Langenthal – Niederbipp verkehrt mehrheitlich im Halbstundentakt. Von Niederbipp aus verlaufen zudem Bus-Linien nach Wolfisberg und Oensingen.

Niederbipp weist bezüglich Berufspendler ein negatives Saldo auf (-372, gemäss BFS 2000) und nimmt in Bezug auf die Anzahl Beschäftigten im 2. und 3. Sektor (1476 Beschäftigte, gemäss Betriebszählung 2005) den vierten Rang in der Region Oberaargau ein (nach Langenthal, Herzogenbuchsee und Huttwil). Die Zahl der ständigen Bevölkerung ist die grösste am Jurasudfuss und die fünftgrösste der Region (3942, BFS 2008).

Folgende öffentliche Dienstleistungen werden in Niederbipp angeboten:

- **Bildung:** Kindergärten, Primarschule, Sekundarschule, heilpädagogische Klassen.
- **Gesundheit:** Diverse Arztpraxen, Spital SRO AG, Zahnarzt, Physiotherapie-Praxen.
- **Sport und Kultur:** Sporthalle, Fussballplatz, Räberstöckli/Räberhus, div. Vereine
- **Versorgung:** In Niederbipp finden sich Filialen der Coop, Denner u.a.

Hinweis: Im Rahmen der Untersuchungen wurden für den Raum Jura Südfuss auch alternative Zentren 4. Stufe geprüft. Namentlich:

- Wangen a.A.
- Wiedlisbach
- Doppelzentrum Wangen a.A./ Wiedlisbach
- Doppelzentrum Niederbipp/ Oensingen (SO)

Für Niederbipp spricht insbesondere die Grösse und Lage innerhalb der Region sowie die überdurchschnittliche Entwicklungsdynamik. Die Chancen und Risiken eines interkantonalen Doppelzentrums mit Oensingen sind noch detailliert zu erörtern.

### Fazit

Die drei „Kandidaten“ für ein Zentrum 4. Stufe (Herzogenbuchsee inkl. Niederönz, Huttwil, Niederbipp) erfüllen mehrheitlich die definierten Anforderungen. Die Gemeinde Huttwil befindet sich als einzige nicht auf einer im kantonalen Richtplan definierten (Verbindungs-) Achse und käme folglich nicht als Zentrum 4. Stufe in Frage. Aufgrund der Bedeutung von Huttwil für die Region Oberaargau – und insbesondere für den südlichen Oberaargau – macht dies jedoch keinen Sinn. Huttwil ist aus funktionaler Sicht eindeutig als Regionalzentrum zu bezeichnen (vgl. auch Massnahmenblatt S 1).

**Tabelle 10-1: Anforderungen Zentrum 4. Stufe**

Kriterien	Herzogenbuchsee	Huttwil	Niederbipp
Lage auf kt. Entwicklungsachse	X	–	X
ÖV-Erschliessung (mind. Haltestellkategorie III)	X	–	X
Bedeutung als Arbeitsplatzstandort	X	X	X
Bildung (Sekundarschule)	X	X	X
Gesundheit (Spital, Gesundheitszentrum)	–	X	X
Sport und Kultur	X	X	X
Einkaufen (täglicher Bedarf)	X	X	X

Quelle: Region Oberaargau, 2009: Regionale räumliche Schwerpunkte.

Legende: „X“ = vorhanden/erfüllt, „–“ = nicht vorhanden/nicht erfüllt

## 10.2 Regionale Wohnschwerpunkte

Die Wohnschwerpunkte bezeichnen besonders geeignete Wohngebiete, welche **bereits als Bauzonen ausgeschieden** sind. Diese ergeben sich aufgrund der bestehenden Bauzonenreserven Wohnen (**grösser 1 ha**), die sich auf einer der definierten Entwicklungsachsen befinden. Diese Potentiale wurden in den RRS-Gebieten bereits mittels Befragung in den Gemeinden ermittelt (siehe Kapitel 3.5). Insbesondere muss in den Schwerpunkten die Möglichkeit einer gewissen Dichte gegeben sein. Folglich **kommt z.B. eine Zone W2 nicht als Wohnschwerpunkt in Frage** (vgl. Massnahmenblatt S 2).

**Übersicht regionale Wohnschwerpunkte:**

Gemeinde	Bezeichnung	Zone	Fläche	ÖV-Güte
Langenthal	Hopferenfeld	Wohnzone	4.2	B
Langenthal	Rankmatte 2	Wohnzone	3.2	C
Langenthal	Hardau	Wohnzone	1.2	C
Wangen a.A.	Breitmatte	W2/W3	3	D
Herzogenbuchsee	Biblis	ZPP	1.5	C
Thunstetten	Chlöpfmoos	W3	1.4	D
Huttwil	Hub	ZPP (WD 3)	1.1	D
Huttwil	Hohlen	ZPP	2.2	D
Huttwil	Thomasboden	ZPP	1.5	D
<b>Fläche Total</b>			<b>19.3</b>	

(Siehe auch RGSK Karte und für Langenthal Abbildung 3-7 auf Seite 32)

Die **Stadt Langenthal** weist neben ihren regionalen Schwerpunkten für Wohnen grosses Potential im Bereich der inneren Verdichtung auf (total 7.7 ha).

### 10.3 Regionale Arbeitsschwerpunkte

Die regionalen Arbeitsschwerpunkte bezeichnen grössere, zusammenhängende Flächen, die für die Arbeitsnutzung geeignet sind. Dabei sollen attraktive Standorte für Arbeiten **an zentralen, gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen** Lagen geschaffen werden.

Die Arbeitsschwerpunkte ergeben sich aufgrund der **bestehenden Bauzonenreserven Arbeiten (grösser 1 ha)**, die sich auf einer der definierten Entwicklungsachsen befinden. Diese Potentiale wurden in den RRS-Gebieten bereits mittels Befragung in den Gemeinden ermittelt (siehe Kapitel 3.5; vgl. Massnahmenblatt S 2).

**Übersicht regionale Arbeitsschwerpunkte:**

Gemeinde	Bezeichnung	Zone	Fläche	ÖV-Güte
Langenthal	Wolfhusenfeld	Arbeitszone	5.1	D
Langenthal	Zelgli	Arbeitszone	2.1	C
Langenthal	Steinackermatte 1	Arbeitszone	5.5	D
Wangen a.A.	Rütifeld	Industrie	3.1	D
Niederbipp		Industrie	1.8	D
Niederönz		IGC	3.0	C
Herzogenbuchsee	Heimenhusenfeld	I/G	1.2	D
Thunstetten	Bühl	A2	5.6	E
Thunstetten	Röti	A1	1.3	D
Thunstetten	Bystronic	A2	1.9	D
Huttwil	Kammermoos	Industriezone	4.3	E
Aarwangen		A1	2.1	E
Roggwil		A3	2	D
Lotzwil		Gewerbe	1.1	C
<b>Fläche Total</b>			<b>40.1</b>	

(Siehe auch RGSK-Karte und für Langenthal Abbildung 3-7 auf Seite 32))

Die Arbeitsschwerpunkte mit der ÖV-Güte „E“ erfüllen die kantonalen Vorgaben eigentlich nicht. Bei den betreffenden Standorten besteht deshalb ein Handlungsbedarf die ÖV-Zugänglichkeit zu verbessern.

Vorzugsweise ist der vorhandene Arbeitsschwerpunkt **Langenthal** weiter auszubauen, da dort bereits gute ÖV-Anbindungen vorhanden sind. Da die Stadt Langenthal jedoch auf ihrem Hoheitsgebiet diesbezüglich wenig eigene Landflächen mehr besitzt, sind gemeinsame Lösungen mit den Nachbargemeinden anzustreben, wie sie im Modellvorhaben des Bundes (ARE) "Arbeitsregion Langenthal" (Region Oberaargau, 2010) als Lösungsansätze aufgeführt sind.

#### **10.4 Siedlungsbegrenzungen von überörtlicher Bedeutung**

Die Festlegung von Siedlungsbegrenzungen von überörtlicher Bedeutung steht in enger Verbindung zu den definierten Vorranggebieten für Natur und Landschaft. Insbesondere ist auch eine klare Trennung zwischen dem Siedlungsgebiet und den im Landschaftsentwicklungskonzept der Region Oberaargau dargestellten Erholungsgebieten zu sichern (Siehe auch Massnahmenblatt S 3). Die Siedlungsbegrenzungslinien von überörtlicher Bedeutung sind in der RGSK-Karte dargestellt.

#### **10.5 Vorranggebiete für Natur und Landschaft**

Mit den Vorranggebieten für Natur und Landschaft werden diejenigen Gebiete bezeichnet, in welchen Landschafts- und/oder Naturschutzinteressen den Vorrang haben. Mit dem bereits erarbeiteten Bericht „Regionales Landschaftsentwicklungskonzept Region Oberaargau (R-LEK), 2010“ besteht eine gute Grundlage, deren Grundinhalte ins RGSK übernommen werden können (vgl. RGSK-Karte).

## 11 Siedlung: Prüfaufträge

Hinweis: Prüfungsaufträge sind Aufträge des Kantons zur Prüfung spezifischer Fragen im Rahmen eines RGSK. Damit wird die Region eingeladen, sich mit bestimmten Fragen, die ihr Gebiet betreffen, auseinanderzusetzen und gestützt darauf Entscheide zu treffen.

### 11.1 Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung

Die Ausscheidung von Vorranggebieten für die regionale Siedlungserweiterung (Wohnen und / oder Arbeiten) erfolgt aufbauend auf den definierten Siedlungsbegrenzungen von überörtlicher Bedeutung und auf den im Vollzugsauftrag Wohn- und Arbeitsschwerpunkte benannten Standorten. Dieser Prozess hat jedoch in enger Zusammenarbeit mit den jeweiligen Standortgemeinden zu erfolgen und benötigt eine gewisse Zeit. Deshalb wird vorerst ein **Massnahmenblatt formuliert**, das den Prozess hin zur Festlegung der Vorranggebiete beschreibt (vgl. Massnahmenblatt S 4).

Hinweis: Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Langenthal sowie im Raum Jura Südfuss (Projekt GWO) wurden bereits eine erste diesbezügliche Evaluation vorgenommen. Die konsolidierten Standorte werden nach Möglichkeit in die RGSK-Karte integriert.

### 11.2 Innerregionaler Ausgleich von Siedlungsflächen

Die Regionen können zur Lenkung der Siedlungsentwicklung Vorranggebiete der Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung bestimmen, welche über dem ermittelten kommunalen 15-jährigen Baulandbedarf liegen, wenn in anderen Gemeinden der zugestandene Baulandbedarf auf dem Gemeindegebiet nicht umgesetzt wird. Für die Kernstadt Langenthal und die Umlandgemeinden ist seit Juni 2008 das Schlüsselprojekt „Gemeinsame Bodenpolitik“ als Modellvorhaben des Bundes genehmigt. Das Projekt wird durch die Planteam S AG bearbeitet. Für die übrige Region soll erst nach den Erfahrungen mit dem Modellvorhaben ein innerregionaler Ausgleich von Siedlungsflächen diskutiert werden. **Es wird vorerst kein Massnahmenblatt auf regionaler Stufe formuliert.**

### 11.3 Siedlungsentwicklung nach innen

Vorerst sind nur für die Kernstadt Langenthal sowie für die Zentren der 4. Stufe (Herzogenbuchsee, Huttwil und Niederbipp) mögliche Gebiete mit Umstrukturierungs- und Verdichtungspotential zu eruieren (vgl. Massnahmenblatt S 5). Für Langenthal werden diese Arbeiten im Rahmen des Agglomerationsprogramms durchgeführt. Für die Zentren 4. Stufe erfolgt der Prozess ebenfalls in enger Zusammenarbeit mit den jeweiligen Standortgemeinden. Es wird vorerst ein **Massnahmenblatt formuliert**, das den Prozess hin zur Festlegung der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete beschreibt (vgl. Massnahmenblatt S 5).

Grundsätzlich bestehen folgende Möglichkeiten zur Siedlungsentwicklung nach innen:

**Nachverdichtungen von EFH-Quartieren:** In der Regel schöpfen die EFH-Quartiere die maximale Dichte nicht aus. Der Anbau eines Zimmers, der Ausbau des Dachgeschosses oder (teilweise) des Kellers sind oft noch möglich. In einzelnen Fällen ist eine Aufteilung der Parzellen in zwei oder mehrere Parzellen machbar. Die Nachverdichtung in diesen Quartieren erfolgt aufgrund individueller Entscheide der Grundeigentümer.

**Sanierung von Mehrfamilienhausquartieren:** Insbesondere bei Mehrfamilienhaussiedlungen, die zwischen 1920 und 1980 realisiert wurden, stellt sich heute die Frage, ob die Siedlungen saniert oder sogar umkonzipiert werden sollen. Vielfach entspricht der Wohnungsmix, das Wohnungslayout und die Energietechnik nicht den heutigen Bedürfnissen und Anforderungen. Inwieweit solche Siedlungen saniert oder neu gebaut werden, hängt stark von den Entscheiden der Grundeigentümer ab. Die öffentliche Hand kann mit Nutzungsanreizen und mit planungs- und baurechtlichen Vorgaben bei Bedarf die Rahmenbedingungen verbessern.

**Nutzungsverdichtung in Kernzonen und Bahnhofgebieten, Umstrukturierung von Gewerbebezonen:** In dieser Kategorie befindet sich das grösste Potential für die Schaffung neuer Nutzflächen. Beispiele dafür sind die Bahnhofgebiete Langenthal und Herzogenbuchsee sowie das Porzi- und Markhallenareal in Langenthal. Für das Ausschöpfen dieser Nutzungspotentiale sind in der Regel planerische Arbeiten durch die Gemeinden notwendig.

#### **11.4 Aktualisierung regionale Vorranggebiete für Natur und Landschaft**

Mit dem „Regionalen Landschaftsentwicklungskonzept Region Oberaargau (R-LEK), 2010“ wurden entsprechende Arbeiten soeben erst abgeschlossen. Die Inhalte werden ins RGSK integriert. **Kein Handlungsbedarf.**

#### **11.5 Formelle und zeitliche Harmonisierung der baulichen Grundordnung**

Die formelle und zeitliche Harmonisierung der baulichen Grundordnung hat nach Ansicht der Region auf kantonaler Ebene zu erfolgen. Das Thema soll auf regionaler Stufe vorerst nicht bearbeitet werden. **Kein Handlungsbedarf.**

## 12 Verkehr: Vollzugsaufträge

Hinweis: Vollzugsaufträge stützen sich auf das Gesetz oder den kantonalen Richtplan sowie die dazugehörigen Ausführungsbestimmungen und -richtlinien. Sie verlangen konkrete Umsetzungsmassnahmen bei der Erarbeitung des RGSK.

### 12.1 Schwachstellenanalyse strassengebundener ÖV

Die von den Transportunternehmungen geäusserten Schwachstellen im strassengebundenen ÖV wurden geprüft und teilweise bereinigt. Sie werden im Kapitel 4.2 dargestellt.

Die Schwachstellen konzentrieren sich auf die Zentrumsgebiete von Herzogenbuchsee und insbesondere von Langenthal. Seit dem ursprünglichen Ist-Zustand zu Beginn der Arbeiten am RGSK ist die Situation in Langenthal durch bereits erfolgte Sanierungen markant entschärft worden.

Das Massnahmenblatt V2 beinhaltet die Sanierung der Schwachstellen in Herzogenbuchsee. In Langenthal sind die Massnahmen auf den Hauptverkehrsachsen durchs Zentrum grundsätzlich darauf ausgerichtet, den Verkehrsfluss zu beruhigen und zu verstetigen, womit auch die Bedingungen für den Linienbusverkehr verbessert werden. Im Rahmen der Umsetzung des ÖV-Konzepts 2030 soll zudem mit geeigneten Linienführungen das Staurisiko minimiert werden

### 12.2 Eigentumswechsel Strasseninfrastruktur

Gemäss Strassengesetz ist der Kanton für den Beschluss von Eigentumswechseln auf der Stufe Kantons-/Gemeindestrassen zuständig. Der Kanton hat einen auf einer Korridorbetrachtungsweise basierenden Entwurf über mögliche Veränderungen des Kantonsstrassennetzes vorgelegt (Kategorien- und Eigentumswechsel).

Die Aufgabe der Region bestand darin, diesen Entwurf zu prüfen und gegebenenfalls weitere Anträge für Eigentumswechsel zu stellen. Im Rahmen dieser Betrachtung waren der durch Strassengesetz und Strassenverordnung gesetzte Rahmen sowie die in den kantonalen Vorgaben aufgeführten Grundsätze einzuhalten.

Die Region unterstützt die vom Kanton vorgeschlagenen Eigentumswechsel. Diese werden im Referenzzustand (Kapitel 6.2) abgebildet. Von den betreffenden Gemeinden ist für die Ortsverbindungsstrasse Walliswil/Wangen – Heimenhausen die Prüfung eines Eigentumswechsels Gemeinden/Kanton beantragt worden. Das Begehren wird von der Region unterstützt. Die Ortsverbindungsstrasse hat eine gesteigerte, über das kommunale Interesse hinausgehende öffentliche Bedeutung (u.a. regionale Buslinie), schliesst eine Lücke im Netz der Kantonsstrassen Kat. C, und der Ausbaustandard dürfte in weiten Teilen den Erfordernissen des Kantons entsprechen. Der beantragte Eigentumswechsel wird im Massnahmenblatt 12 behandelt.

**Antrag gemäss Massnahmenblatt 12:**

Die Region Oberaargau beantragt, die Ortsverbindungsstrasse Walliswil/Wangen – Heimenhausen im Rahmen der laufenden Erarbeitung des Strassennetzplans (SNP) von der Gemeindestrasse in eine Kantonsstrasse Kat. C umzuteilen.

### 12.3 Standorte für P+R-Anlagen

Der Kanton leistet Beiträge an Investitionen in Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen, falls diese im Strassennetzplan (SNP) enthalten sind und bestimmte Kriterien erfüllen (vgl. kantonale Vorgaben an die RGSK, kombinierte Mobilität).

Der im Rahmen der Vorarbeiten durch den Kanton erstellte Bericht „Ermittlung der Zahl der beitragsberechtigten P+R-Plätze“ enthält die Anzahl der aus dem Berechnungsmodell resultierenden maximalen beitragsberechtigten P+R-Plätze pro ÖV-Korridor. Der Berechnung liegen Betrachtungen verschiedener Einflussgrössen und -faktoren zugrunde (Einwohnerzahlen, öV-Erschliessungsgüte, Pendlerverhalten etc.). Auf den meisten öV-Strängen der Region Oberaargau besteht ein Bedarf an zusätzlichen, beitragsberechtigten P+R-Plätzen.

Das Massnahmenblatt V5 (Intermodale Schnittstellen 1 – Park+Ride-Anlagen) zeigt zeigt als Zwischenergebnis die Standorte und das weitere Vorgehen für Festsetzungen und Realisierungen.

Das Agglomerationsprogramm **Langenthal** sieht vor, dass in Langenthal im Bahnhofbereich ca. 150 zusätzliche P+R Stellplätze entstehen. Diese sind zur Optimierung der intermodalen Beziehung/Umlagerung MIV->ÖV von strategischer Bedeutung, da zahlreiche Gebiete der Region und angrenzender Gebiete der Kantone Aargau, Luzern und Solothurn durch den ÖV schwach erschlossen und deren Pendler auf diesbezüglichen Stellplätze zum Umsteigen auf den ÖV an einem Ort mit überregionalem Zugshalt angewiesen sind.

### 12.4 Überprüfung Schwachstellenanalyse Kanton

Der Kanton hat eine Übersicht mit den Schwachstellen auf dem Kantonsstrassennetz vorgelegt (Tabelle: Übersicht über Schwachstellen und Massnahmen). Diese wurden von der Region mit dem zuständigen Kreisoberingenieur IV überprüft und angepasst (Kapitel 4.1 und 6.2). Im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Strassennetzplans werden die Schwachstellen zurzeit durch den Oberingenieurkreis IV überprüft und neu dargestellt. In diesem Zusammenhang werden auch Kosten für die entsprechenden Sanierungsprojekte veranschlagt.

In der Massnahmenplanung werden die Schwachstellen entsprechend berücksichtigt (Massnahmenblätter V3 Sanierung von Ortsdurchfahrten und Hauptstrassen, V10 Langsamverkehr 2 – Behebung von Schwachstellen).

Schwachstellen in der **Stadt Langenthal** sind im Rahmen des Agglomerationsprogramms behandelt und bei den Massnahmen berücksichtigt worden.

## 12.5 Projekte und Planungen im Fuss- und Veloverkehr

Mit dem Entwurf des Regionalen Richtplans Veloverkehr wurden wichtige Grundlagen zur Aktualisierung des KRP Velo zusammengetragen (Berücksichtigung realisierte Massnahmen, Überprüfung Schwachstellen/Massnahmenbedarf, Gewichtung und Priorisierung). Die Inhalte sind in die Arbeiten zum RGSK eingeflossen (Kapitel 4.3; Massnahmenblätter V9 Langsamverkehr 1 – Schliessen von Netzlücken und V10 Langsamverkehr 2 – Behebung von Schwachstellen).

Die im Rahmen des Agglomerationsprogramms Langenthal hergeleiteten Massnahmen sind in das RGSK eingeflossen.

Parallel zur Erarbeitung des SNP wird künftig der KRP Velo überarbeitet und in einen Sachplan Velo überführt. Der Bereich Velo-Freizeit wird neu in den Sachplan Velo integriert. Die Revision des Sachplans Velo umfasst die Überprüfung der kantonalen Radwege und der beitragsberechtigten Radwege im Netz der Gemeindestrassen.

## 13 Verkehr: Prüfaufträge

Hinweis: Prüfungsaufträge sind Aufträge des Kantons zur Prüfung spezifischer Fragen im Rahmen eines RGSK. Damit wird die Region eingeladen, sich mit bestimmten Fragen, die ihr Gebiet betreffen, auseinanderzusetzen und gestützt darauf Entscheide zu treffen.

### 13.1 Standorte für B+R-Anlagen

Der Kanton finanziert neben Park+Ride-Anlagen auch Bike+Ride-Anlagen mit. Voraussetzung ist, dass diese im SNP enthalten sind und gewisse Grundvoraussetzungen erfüllen (vgl. kantonale Vorgaben an die RGSK, kombinierte Mobilität).

Das **Massnahmenblatt V8** (Intermodale Schnittstellen 2 – Bike+Ride-Anlagen) zeigt als Zwischenergebnis Standorte und das weitere Vorgehen für Festsetzungen und Realisierungen.

### 13.2 Marketingkonzept für kombinierte Mobilität

Die Erstellung eines Marketingkonzeptes für kombinierte Mobilität wird im Rahmen der Erarbeitung des P+R- bzw. B+R-Konzepts zu prüfen sein (siehe **Massnahmenblatt V7**: Intermodale Schnittstellen 1 – Park+Ride-Anlagen; **Massnahmenblatt V8**: Intermodale Schnittstellen 2 – Bike+Ride-Anlagen). Evtl. ist eine Integration in die Arbeiten zum Mobilitätsmanagement (**Massnahmenblatt V11**) möglich.

### 13.3 Erschliessung mit Wander- und Radwanderwegen

Die Regionen prüfen die Erschliessung mit Wander- und Radwanderwegen in touristischen Gebieten und in Erholungsgebieten.

Es besteht ein weit verzweigtes Wanderwegnetz (vgl. Kapitel 4.3). Im Fussverkehr wurde kein Handlungsbedarf festgestellt. Der Regionale Richtplan Veloverkehr enthält Angaben zu Netzergänzungen. Die Inhalte werden ins RGSK unter dem Vollzugauftrag „Projekte und Planungen im Fuss- und Veloverkehr“ integriert (**Massnahmenblatt V9**: Langsamverkehr 1 – Schliessen von Netzlücken).

### 13.4 Aktualisierung KRP Velo (einschliesslich Prüfung Anhänge 4 / 5)

Parallel zur Erarbeitung des SNP wird der KRP Velo überarbeitet und in einen Sachplan Velo überführt. Mit dem Regionalen Richtplan Veloverkehr hat bereits eine Aktualisierung des KRP Velo für den Perimeter der Region Oberaargau stattgefunden. Die Berücksichtigung bzw. Übernahme der Ergebnisse erfolgte bereits unter dem Vollzugauftrag „Projekte und Planungen im Fuss- und Veloverkehr“ (siehe auch Kapitel 12.5).

### 13.5 Fussgängerverkehr

Planung, Bau und Betrieb der Fussverkehrsnetze sind Sache der Gemeinde. Die Region soll überprüfen, ob wichtige Schwachstellen bestehen, für die ausschliesslich ein Fussgängerproblem geortet werden kann. Besonderes Gewicht ist auf die Schulwegproblematik zu legen.

Der Prüfauftrag wird im Perimeter des Agglomerationsprogramms Langenthal (Stadt Langenthal) bearbeitet. Für die übrige Region wird auf eine detaillierte **Bearbeitung verzichtet**. Teilweise werden Schwach- bzw. Problemstellen im Rahmen des Massnahmenblattes V3 (Sanierung von Ortsdurchfahrten und Hauptstrassen) behandelt. Hinweise dazu liefern auch die Angaben des Tiefbauamtes (Tabelle: Übersicht über Schwachstellen und Massnahmen).

## 14 Übersicht Massnahmen

Auf der Grundlage des evaluierten Handlungsbedarfs, dem angestrebten Entwicklungsleitbild und den formulierten Zielsetzungen ergeben sich folgende Massnahmenblätter für die Teilbereiche Siedlung und Verkehr:

	Verweis auf Massnahmen im AP Langenthal
<b>Massnahmenblätter Siedlung (S):</b>	
• <b>S 1:</b> Kantonale Zentren 4. Stufe (Zentren von regionaler Bedeutung)	S-1; S-2
• <b>S 2:</b> Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte	S-9
• <b>S 3:</b> Siedlungsbegrenzungslinien von überörtlicher Bedeutung	L-1
• <b>S 4:</b> Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung bezeichnen	S-7
• <b>S 5:</b> Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete in Siedlungsgebieten bezeichnen	S-1 bis S-6; S-8
• <b>S 6:</b> Entwicklungsschwerpunkt GWO	S-9
<b>Massnahmenblätter Verkehr (V):</b>	
• <b>V 1:</b> Angebot öffentlicher Verkehr	V-ÖV 1; V-ÖV 2
• <b>V 2:</b> Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung / Infrastrukturmassnahmen	V-ÖV 3; V-ÖV 4
• <b>V 3:</b> Sanierung von Ortsdurchfahrten und Hauptstrassen	V-MIV 1; V-MIV 2
• <b>V 4:</b> Beseitigung weiterer Schwachstellen MIV	
• <b>V 5:</b> Verkehrsberuhigung Quartiere	V-LV 6; V-MIV 3
• <b>V 6:</b> Autobahnzubringer Oberaargau	
• <b>V 7:</b> Intermodale Schnittstellen 1 – Park+Ride-Anlagen	V-KM 1
• <b>V 8:</b> Intermodale Schnittstellen 2 – Bike+Ride-Anlagen	V-KM 2
• <b>V 9:</b> Langsamverkehr 1 – Schliessen von Netzlücken	V-LV 1; V-LV 3
• <b>V 10:</b> Langsamverkehr 2 – Behebung von Schwachstellen	V-ÖV 4; V-LV 2; V-LV 4; V-LV 5; V-KM 2

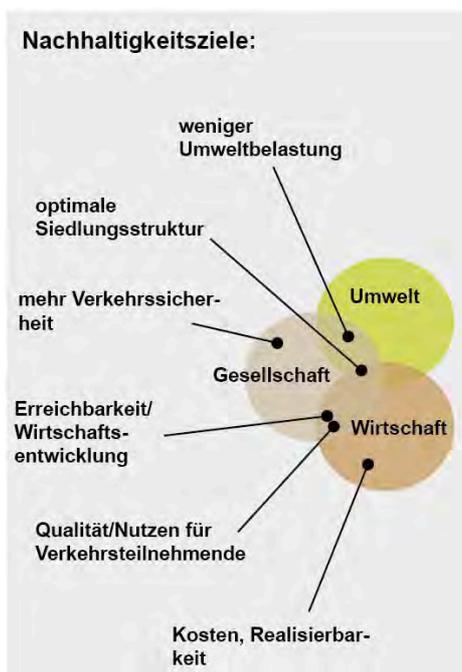
• <b>V 11:</b> Mobilitätsmanagement	V-NM 2
• <b>V 12:</b> Eigentumswechsel Strasseninfrastruktur	
<b>Weitere Massnahmenblätter (C)</b>	
• <b>C 1:</b> Monitoring/ Controlling	

Die Massnahmenblätter befinden sich im **Anhang C**

## 15 Wirkungsanalyse und Priorisierung

Gemäss den strategischen Grundsätzen (vgl. Kapitel 9.3) will die Region Oberaargau Verkehr und Siedlung im Sinne der **Nachhaltigkeit** entwickeln (vgl. auch Charta Oberaargau, 2003). Dabei sollen die natürlichen Ressourcen geschont, Mensch und **Umwelt** vor negativen Auswirkungen geschützt, die Mobilitätsgrundbedürfnisse von **Bevölkerung und Wirtschaft** befriedigt und das Kosten-/Nutzenverhältnis respektive die Wirtschaftlichkeit des Verkehrs optimiert werden. Die nachfolgende Abbildung gibt einen diesbezüglichen Überblick:

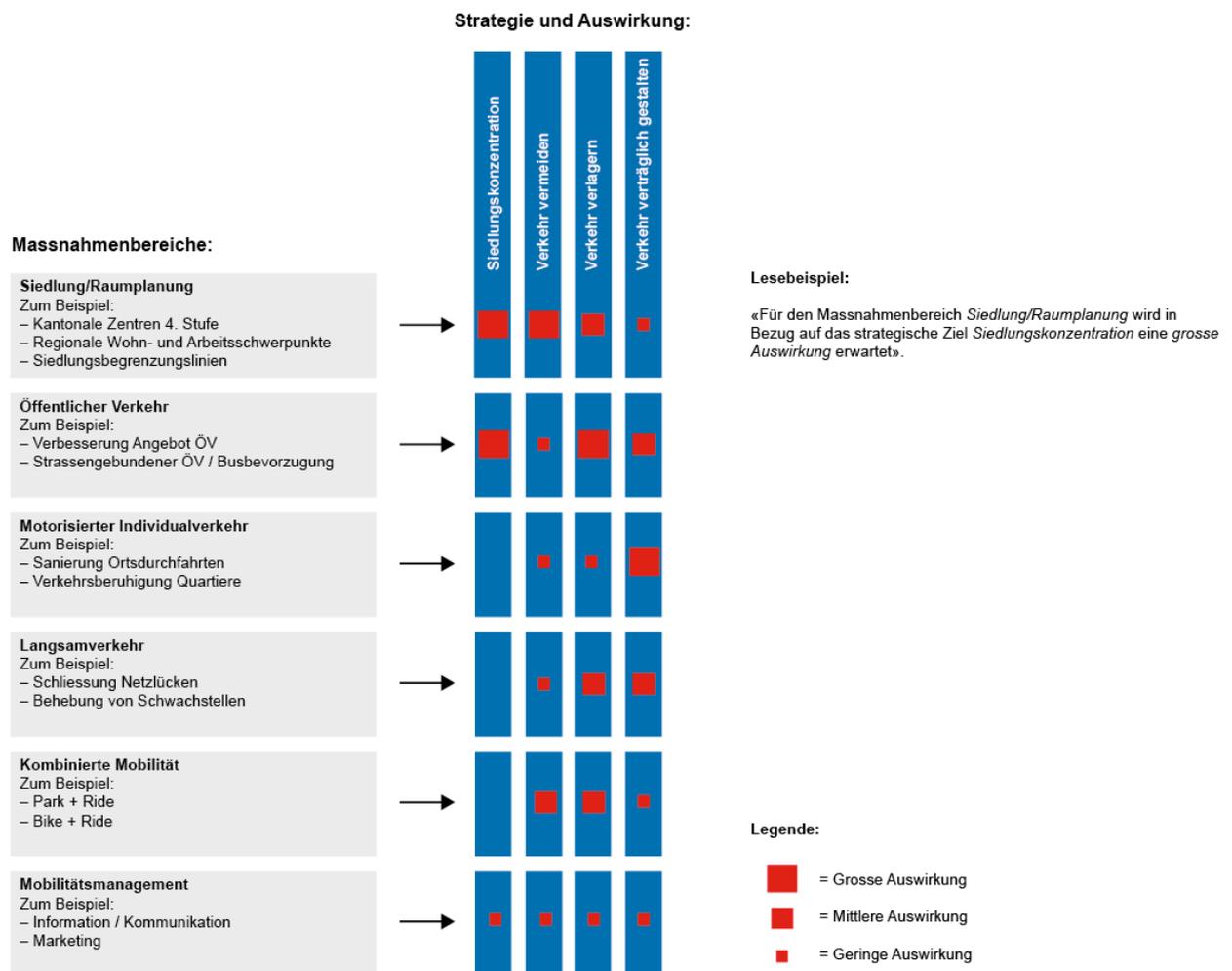
Abbildung 15-1: Nachhaltigkeitsziele und Auswirkungsbereiche



Im **Bereich Siedlung** ist im Sinne einer **Konzentration** eine prioritäre Förderung der Entwicklung von Wohn- und Arbeitsgebieten in zentralen Lagen und gut erschlossenen Gebieten vorzusehen sowie an Standorten, wo eine kostengünstige Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr gewährleistet werden kann. Im **Bereich Verkehr** wird das Nachhaltigkeitsziel mittels den strategischen Handlungsweisen „**Verkehr vermeiden**“, „**Verkehr verlagern**“ und „**Verkehr verträglich gestalten**“ erreicht werden (vgl. Kapitel 9.3). Die Förderung des richtigen Verkehrsmittels am richtigen Ort ist dabei entscheidend.

Die nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick über die zu erwartenden Auswirkungen (rote Vierecke) der definierten Massnahmenbereiche:

Abbildung 15-2: Massnahmenbereiche und erwartete Auswirkungen



Eine detaillierte Beurteilung der Auswirkungen der einzelnen Massnahmenbereiche befindet sich in den jeweiligen Massnahmenblattern.

Fur die Massnahmen werden folgende drei **Priorisierungskategorien** unterschieden:

- Hoch
- Mittel
- Niedrig

Diese sind in den einzelnen Massnahmenblattern vermerkt.

## 16 Kosten und Finanzierung

### 16.1 Kosten

Zum heutigen Zeitpunkt ist es schwierig die Kosten abzuschätzen. Hier bedarf es noch eine Vertiefung. In den Massnahmenblättern wurden nur dort wo möglich Angaben zu den Kosten gemacht.

Die Kosten der Massnahmen, die Bestandteil des Agglomerationsprogramms Langenthal sind, betragen insgesamt rund Fr. 95 Mio. Davon sind rund Fr. 91 Mio. für Massnahmen im Bereich Verkehr vorgesehen. Die Kosten für die Massnahmen im Zusammenhang mit dem ESP Bahnhof Langenthal belaufen sich auf rund Fr. 57 Mio.

### 16.2 Finanzierung

Zum heutigen Zeitpunkt ist es schwierig abzuschätzen, welche Anteile künftig die Gemeinden, die Region, der Kanton, der Bund und ev. Private übernehmen werden. Hier sind, wo nicht bereits gesetzlich festgelegt, Kostenteiler zu entwerfen und zu verhandeln.

Für die Finanzierung der Massnahmen, die Teil des Agglomerationsprogramms sind, gilt:  
Grundsätzlich beteiligt sich der Bund nur an Investitionskosten für Verkehrsinfrastrukturen. Für den Betrieb und Unterhalt sowie für die Massnahmen im Bereich Siedlung sind keine Bundesbeiträge möglich. Der Beitragssatz des Bundes liegt zwischen 30 und 50% (je nach beurteilte Programmwirkung). Die sich daraus ergebenden restlichen 50 bis 70% müssen demnach vom Kanton, der Stadt Langenthal sowie Dritte (z.B. Transportunternehmen) finanziert werden.

## 17 Umsetzung und Controlling

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

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

## 18 Schlussfolgerungen und Ausblick

Mit dem vorliegenden Bericht RGSK Oberaargau der 1. Generation wird ein weiterer Schritt hin zu einer koordinierten und nachhaltigen Entwicklung von Siedlung und Verkehr getan. Als diesbezügliche Ausgangslage dient das im Kapitel 9.1 definierte **Entwicklungsleitbild**. Dieses ist behördenverbindlich. Als weitere Elemente werden die **Entwicklungsziele** und die aufgrund des aufgezeigten **Handlungsbedarfs** definierten **Massnahmen** formuliert. Auch diese Elemente sind behördenverbindlich.

In der **RGSK-Karte** 1. Generation werden folgende Hauptinhalte behördenverbindlich festgelegt:

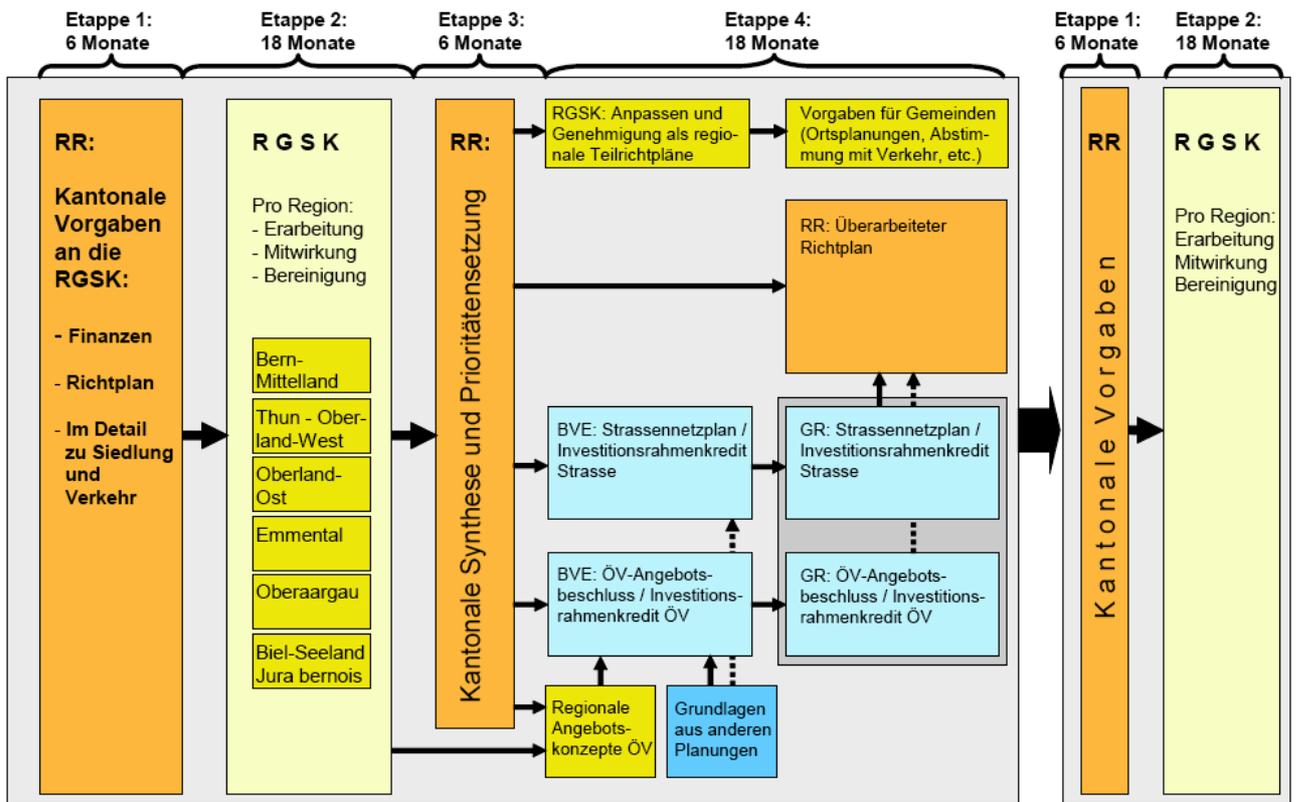
- Kantonale Zentren 4. Stufe (Zentren von regionaler Bedeutung)
- Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte (in bestehenden Bauzonen)
- Siedlungsbegrenzungslinien von überörtlicher Bedeutung
- Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete in Siedlungsgebieten bezeichnen (nur Agglomeration Langenthal)
- Vorranggebiete Natur- und Landschaft (gemäss regionalem Landschaftsentwicklungskonzept)
- Vorranggebiete Erholung und Freizeit (gemäss R-LEK)
- Strassenabschnitte mit Handlungsbedarf
- Abschnitt mit Handlungsbedarf Langsamverkehr
- Standorte für kombinierte Mobilität (Park+Ride und Bike+Ride)

Folgende Hauptarbeiten stehen für das **RGSK 2. Generation** an:

- Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete in Siedlungsgebieten bezeichnen (ganze Region)
- Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung bezeichnen (noch nicht eingezont)
- Überprüfung der Siedlungsbegrenzungslinien
- Aktualisierung RGSK 1. Generation

Einen Überblick des bisherigen und des weiteren Verlaufs des RGSK-Prozesses (gesamtkantonal) gibt die nachfolgende Grafik. Der Stand des vorliegenden Berichts entspricht der dargestellten Etappe 2.

Abbildung 16-1: Ablauf des kantonalen Prozesses RGSK



## Anhang A: Verzeichnisse/ Glossar

### Abkürzungsverzeichnis

AfR	Amt für Raumplanung (Kanton Solothurn)
AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung (Kanton Bern)
AP	Agglomerationsprogramm
AP	Arbeitsplätze
AöV	Amt für öffentlichen Verkehr (Kanton Bern)
Asm	Aare Seeland mobil
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BFS	Bundesamt für Statistik
BGF	Bruttogeschossfläche
B+R	Bike + Ride
BVE	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (Kanton Bern)
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
EFH	Einfamilienhaus
E+F	Einkauf und Freizeit
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
ESPOP	Statistik des jährlichen Bevölkerungsstandes
F	Festsetzung
Fz.	Fahrzeuge
GIS	Geoinformationssystem
GV	Güterverkehr
GVM	Gesamtverkehrsmodell
GWO	Gesamtstudie Siedlung, Verkehr, Wirtschaft Raum Wangen a/Aaare – Oensingen
ha	Hektar(en)
HVZ	Hauptverkehrszeiten
JGK	Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion (Kanton Bern)
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
KRP	Kantonaler Richtplan
LANAT	Amt für Landwirtschaft und Natur
LV	Langsamverkehr
MFH	Mehrfamilienhaus
MIV	Motorisierter Verkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park + Ride
REK	Räumliches Entwicklungskonzept
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RRS	Regionale räumliche Schwerpunkte
RVK	Regionale Verkehrskonferenz

---

RVO	Regionalverkehr Oberaargau
SAZ	Strategische Arbeitszone
SNP	Strassennetzplan
SSVZ	Schweizerische Strassenverkehrszählung
TBA	Tiefbauamt
V	Vororientierung
VBS	Verkehrsbeeinflussungssystem
ViV	Verkehrsintensive Vorhaben
VZ	Volkszählung (eidgenössisch)
Z	Zwischenergebnis
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

## Literaturverzeichnis

- Agglomerationskonferenz Langenthal, 2010: Arbeitsregion Langenthal, Gemeinsame Bodenpolitik mit Mehrwertprojekt in der Agglomeration Langenthal; Schlussbericht vom 18. Februar 2010, Planteam S
- Amt für Gemeinden und Raumordnung – AGR (Kanton Bern) / Amt für Raumplanung – AfR (Kanton Solothurn), 2010: Interkantonale Gesamtstudie Siedlung, Verkehr, Wirtschaft Raum Wangen a/Aaare – Oensingen (GWO); Kontur, Bern
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE) / Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des Kantons Bern (JGK), 2009: Kantonale Vorgaben RGSK Oberaargau. Kanton Bern, Bern
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE), 2009: Ermittlung der Zahl der beitragsberechtigten P+R-Plätze – RK2 Oberaargau; Tiefbauamt, Bern
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE), 2004: Kantonaler Richtplan Veloverkehr; Tiefbauamt, Bern
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE), 2002: Kantonaler Richtplan des Wanderrouthenetzes; Tiefbauamt, Bern
- Beco Berner Wirtschaft und Amt für Landwirtschaft und Natur LANAT, 2007: Betriebszählung 2005. Ergebnisse für den Kanton Bern und seine Regionen; Hornung, Bern
- Bundesamt für Statistik – BFS, 2007: Mobilität in der Schweiz – Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten; BFS, Neuchâtel
- Bundesamt für Statistik – BFS, 2006: Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung der Schweiz 2005-2050; Neuchâtel
- Kanton Bern, 2006: Raumplanungsbericht 2006. Bericht des Regierungsrats an den Grossen Rat; Regierungsrat des Kantons Bern, Bern
- Regierungsrat des Kantons Bern, 2008: Beschluss über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperioden 2010 bis 2013; Bern
- Regierungsrat des Kantons Bern, 1997: Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr (Angebotsverordnung; AGV); Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion BVE, Bern
- Regierungsrat des Kantons Bern, 2002: Richtplan des Kantons Bern; Amt für Gemeinden und Raumordnung JGK, Bern
- Region Oberaargau, 2010 a): Regionales Landschaftsentwicklungskonzept (R-LEK). Erläuterungsbericht mit Umsetzungsprogramm; Büro Kappeler, Bern

- Region Oberaargau, 2010 b): Region Oberaargau – Grundlagen zum RGSK Oberaargau/Agglomerationsprogramm Langenthal. Konzept Veloverkehr – Liste der Problemstellen; Planum Biel AG, Biel/Bienne
- Region Oberaargau, 2009: Regionale räumliche Schwerpunkte region Oberaargau. Schlussbericht; ecoptima, Bern
- Region Oberaargau, Kanton Bern, 2008: Lebensrauminventar Region Oberaargau, Inventar der geschützten, schutzwürdigen, seltenen und bedrohten Lebensräume für Tiere und Pflanzen in der Region; Planatur AG, Roggwil
- Region Oberaargau, Kanton Bern, 2004: Raumentwicklungskonzept Oberaargau 2004. Fassung vom 15. März 2006; Region Oberaargau, Langenthal
- Region Oberaargau, 2003: Charta Oberaargau; IKAÖ, Bern
- Regionale Verkehrskonferenz Oberaargau – RVK2 (Hg.), 2011: Konzept öffentlicher Verkehr Langenthal 2030, Zwischenbericht, Entwurf 10. Mai 2011; metron, Brugg
- Regionale Verkehrskonferenz Oberaargau – RVK2 (Hg.), 2008 a): Agglomerationsprogramm Langenthal, Projekt „Stärkung des öffentlichen Regionalverkehrs“ – Definition mittel- und längerfristiges Zielangebot inkl. Umsetzungsvorschlag für die erste Etappe; Bahn + Bus Beratung AG 3B, Bern
- Regionale Verkehrskonferenz Oberaargau – RVK2 (Hg.), 2008 b): Angebotskonzept 2010-2013 – Antrag der Regionalen Verkehrskonferenz Oberaargau an den Kanton Bern; Bahn + Bus Beratung AG 3B, Bern
- Regionale Verkehrskonferenz Oberaargau – RVK2 (Hg.), 2008 c): Konzeptstudie Situation Regionalverkehr in der Region Oberaargau – Konkretisierung Stossrichtungen, Beurteilung Handlungsbedarf und Massnahmen; Grob Planung GmbH, Langenthal
- Stadt Langenthal, 2010: Kommunalen Verkehrsrichtplan, Schlussbericht, Entwurf für die Mitwirkung 1. Oktober 2010, Metron, Brugg
- Statistikkonferenz des Kantons Bern, 2008: Regionalisierte Bevölkerungsprojektionen für den Kanton Bern bis zum Jahr 2030, Teil 1: Ergebnisse und Teil 2: Grundlagen / Methoden; Hornung/SigmaPlan, Bern
- Tiefbauamt des Kantons Bern, 2008: Übersicht über Schwachstellen und Massnahmen (nicht veröffentlichte Tabelle); Bern

## Internetseiten

Website BFS:

<http://www.media-stat.admin.ch/stat/pendler/pop.php?app=r2t&type=t&filter=3&div=ag00&alt=&id=&qmode=ch&plen=35&col=3&lang=de&q=1>,  
zugegriffen am 1. Oktober 2009 um 13:35 Uhr

Website BVE:

[http://www.bve.be.ch/site/bve\\_aev\\_zah\\_ang\\_auswertung\\_gueteklassen.pdf](http://www.bve.be.ch/site/bve_aev_zah_ang_auswertung_gueteklassen.pdf), zugegriffen am  
28. Oktober 2009 um 14:14 Uhr

Website Geoportal Kanton Bern:

<http://www.bve.be.ch/site/geo>

Website JGK:

[http://www.jgk.be.ch/site/agr\\_raumplanung\\_kant\\_richtplan\\_downloads\\_massnahmen.pdf](http://www.jgk.be.ch/site/agr_raumplanung_kant_richtplan_downloads_massnahmen.pdf),  
zugegriffen am 28. Oktober 2009 um 14:36 Uhr

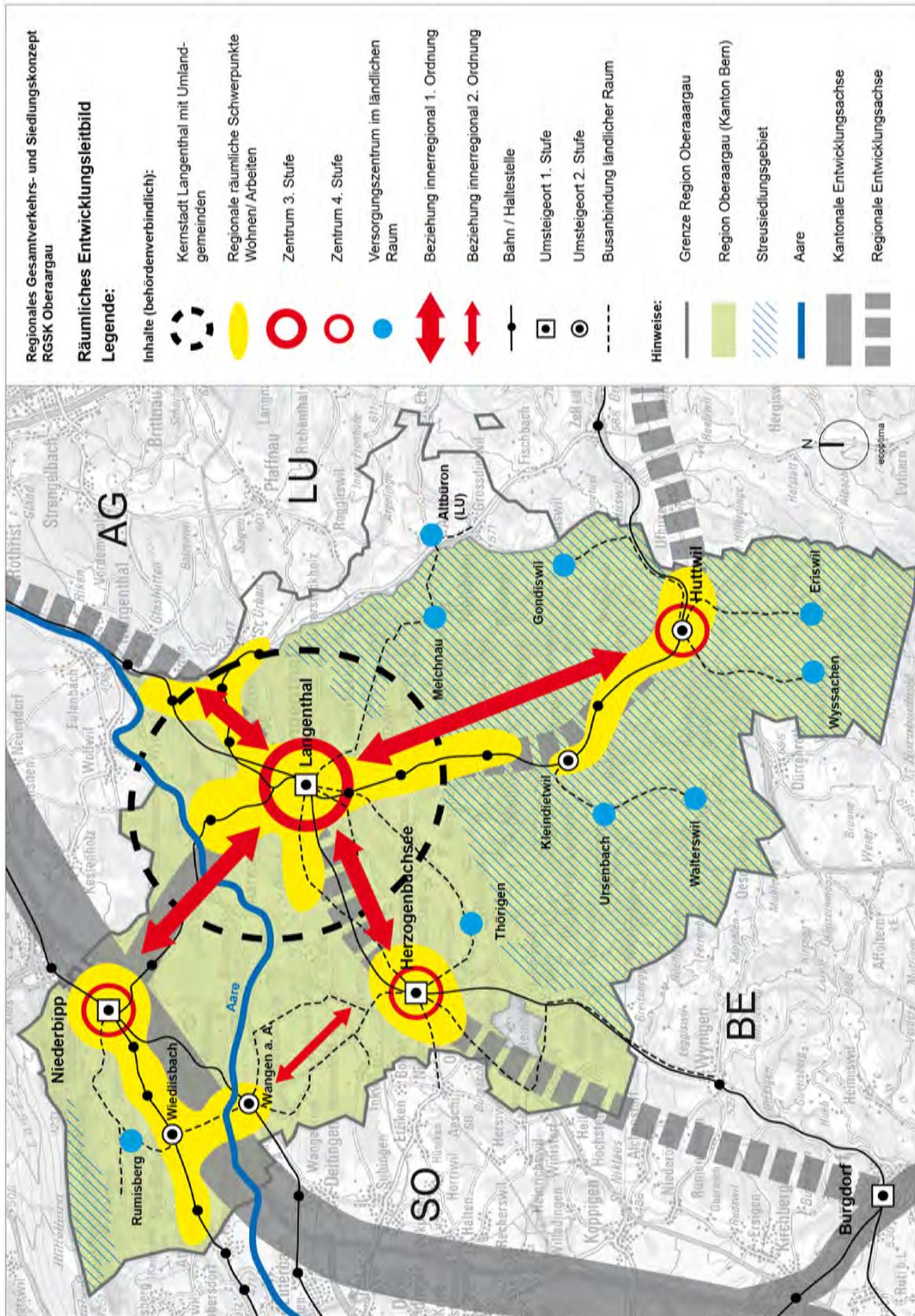
## Glossar Koordinationsstände

*VORORIENTIERUNG*: Dies ist die schwächste Verbindlichkeitsstufe. Sie lässt die Aufnahme einzelner Ideen oder Ziele zu. Die konkreten Folgen des Vorhabens sind weder abschätzbar noch lassen sie sich aufzeigen. Um den Koordinationsprozess einzuleiten sind Anstrengungen nötig. Es besteht lediglich eine Informationspflicht unter den Beteiligten und Partnern. Die Kategorie „Vororientierung“ wird im Rahmen der Vorprüfung zur Kenntnis genommen. Eine Auseinandersetzung oder vertiefte Prüfung hat nicht stattgefunden.

*ZWISCHENERGEBNIS*: Diese Kategorie zeigt an, dass der Koordinationsprozess ange laufen ist und bereits Ergebnisse vorliegen. Ein Zwischenergebnis liegt dann vor, wenn sich die Beteiligten über das Vorgehen und die Ziele einig sind und das Erreichte transparent offen gelegt werden kann. Zu jedem Zwischenergebnis gehört die Auflistung der noch fehlenden konkreten Tätigkeiten zur Überführung in eine Festsetzung.

*FESTSETZUNG*: Hier konnte die Koordination erfolgreich zum Abschluss gebracht werden. Die Beteiligten sind sich bezüglich des weiteren Vorgehens einig. Die getroffenen Abmachungen sind für alle Beteiligten verbindlich. Vorbehalten bleiben lediglich die Finanzbeschlüsse der zuständigen Organe.

## Anhang B: Entwicklungsleitbild => **BEHÖRDENVERBINDLICH**



## Anhang C: Massnahmenblätter => **BEHÖRDENVERBINDLICH**

	Verweis auf Massnahmen im AP Langenthal
<b>Massnahmenblätter Siedlung (S):</b>	
• <b>S 1:</b> Kantonale Zentren 4. Stufe (Zentren von regionaler Bedeutung)	S-1; S-2
• <b>S 2:</b> Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte	S-9
• <b>S 3:</b> Siedlungsbegrenzungslinien von überörtlicher Bedeutung	L-1
• <b>S 4:</b> Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung bezeichnen	S-7
• <b>S 5:</b> Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete in Siedlungsgebieten bezeichnen	S-1 bis S-6; S-8
• <b>S 6:</b> Entwicklungsschwerpunkt GWO	S-9
<b>Massnahmenblätter Verkehr (V):</b>	
• <b>V 1:</b> Angebot öffentlicher Verkehr	V-ÖV 1; V-ÖV 2
• <b>V 2:</b> Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung / Infrastrukturmassnahmen	V-ÖV 3; V-ÖV 4
• <b>V 3:</b> Sanierung von Ortsdurchfahrten und Hauptstrassen	V-MIV 1; V-MIV 2
• <b>V 4:</b> Beseitigung weiterer Schwachstellen MIV	
• <b>V 5:</b> Verkehrsberuhigung Quartiere	V-LV 6; V-MIV 3
• <b>V 6:</b> Autobahnzubringer Oberaargau	
• <b>V 7:</b> Intermodale Schnittstellen 1 – Park+Ride-Anlagen	V-KM 1
• <b>V 8:</b> Intermodale Schnittstellen 2 – Bike+Ride-Anlagen	V-KM 2
• <b>V 9:</b> Langsamverkehr 1 – Schliessen von Netzlücken	V-LV 1; V-LV 3
• <b>V 10:</b> Langsamverkehr 2 – Behebung von Schwachstellen	V-ÖV 4; V-LV 2; V-LV 4; V-LV 5; V-KM 2
• <b>V 11:</b> Mobilitätsmanagement	V-NM 2
• <b>V 12:</b> Eigentumswechsel Strasseninfrastruktur	
<b>Weitere Massnahmenblätter (C)</b>	
• <b>C 1:</b> Monitoring/ Controlling	

RGSK Oberaargau	Stand: März 2012	<b>S 1</b>
Massnahme / Massnahmenpaket:	<b>Kantonale Zentren 4. Stufe (Zentren von regionaler Bedeutung)</b>	

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:

Massnahmenbeschrieb
<p><b>Zielsetzung:</b></p> <p>Mit der Etablierung der regionalen Zentralitätsstruktur sollen die Voraussetzungen zur regionalpolitischen Steuerung aus regionaler Sicht und zur Identifikation mit der Region gelegt werden. Die regionale Zentralitätsstruktur soll durch die Förderung der Zentrumsattraktivität (z.B. durch Berücksichtigung der Zentren bei Standortfragen für überkommunale Nutzungen) gestärkt werden.</p>
<p><b>Massnahmen:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. In Abstimmung mit der kantonalen Zentralitätsstruktur und den regionalen Richtplänen respektive Entwicklungskonzepten werden die Zentren von regionaler Bedeutung (Zentren 4. Stufe) festgelegt. Für die Region Oberaargau gilt folgende Zentralitätsstruktur: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zentrum 3. Stufe: Langenthal (regionales Zentrum von kantonomer Bedeutung)</li> <li>- Zentrum 4. Stufe: Herzogenbuchsee, Huttwil, Niederbipp (regionales Zentrum)</li> </ul> </li> <li>2. Die Zentren 4. Stufe erhalten bzw. schaffen die Voraussetzungen, dass sie die Zentrumsfunktionen wahrnehmen können.</li> <li>3. Die regionale Zentralitätsstruktur ist bei strategischen Planungen und bei der Ansiedlung von überregionalen und überkommunalen Nutzungen zu berücksichtigen.</li> </ol>

Zuständigkeiten	
<p><b>Federführung:</b></p> <p>Region Oberaargau Gemeinden Zentren 4. Stufe (für Nr. 2)</p>	<p><b>Beteiligte Stellen:</b></p> <p>Region Oberaargau Gemeinden Kanton</p>

Realisierung		
<b>Vorgehen:</b> - Mit der Genehmigung des RGSK Oberaargau wird die regionale Zentralitätsstruktur formell festgelegt. - Bei strategischen Planungen und bei Standortentscheiden von überkommunalen Einrichtungen/Nutzungen (z.B. Altersheime, Schulen) ist die regionale Zentralitätsstruktur zu berücksichtigen.		
<b>Koordinationsstand</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung	<b>Priorität</b> <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	<b>Kosten:</b> 0 Fr.  <b>Kostenteiler:</b> Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr.
<b>Zeithorizont:</b> <input checked="" type="checkbox"/> 2012 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe		
<b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte</b> -		

Beurteilung
<b>Wirkung:</b> Die Berücksichtigung einer angemessenen Zentralitätsstruktur in der Raumplanung und der Regionalentwicklung wirkt sich positiv auf eine zweckmässige Raumplanung (z.B. Siedlungsentwicklung nach Innen) und Regionalentwicklung aus. Die Ziele einer dezentralen Konzentration können besser erreicht werden und damit unter anderem die Versorgungssituation über das ganze Gebiet gewährleistet werden. Letztlich können die Verkehrswege in der Summe klein gehalten werden.

Sonstiges
<b>Literatur / Grundlagendokumente:</b> - Regionale räumliche Schwerpunkte Region Oberaargau, ecoptima 2009 - Kantonaler Richtplan, Massnahmenblätter C_01 / C_02
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b> Abhängigkeiten bestehen zu den kantonalen Entwicklungsschwerpunkten (ESP).

RGSK Oberaargau	Stand: März 2012	<b>S 2</b>
Massnahme / Massnahmenpaket:		<b>Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte</b>

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:

Massnahmenbeschreibung
<p><b>Zielsetzung:</b></p> <p>Im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung ist die Vorbereitung und Realisierung von Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkten an raumplanerisch besonders geeigneten Lagen zu fördern.</p>
<p><b>Massnahmen:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Als regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte gelten die in der RGSK-Karte bezeichneten und in der untenstehenden Tabelle aufgelisteten Standorte. Diese Wohn- und Arbeitsschwerpunkte befinden sich allesamt in den im Leitbild festgelegten „regionalen räumlichen Schwerpunkte Wohnen/Arbeiten“ und erfüllen (grösstenteils) die Kriterien gemäss Massnahmenblatt C_02 des Kantonalen Richtplans.</li> <li>2. Die Gemeinden fördern die Realisierung der regionalen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte indem sie auf der politischen und planerischen Ebene Einfluss nehmen.</li> <li>3. Die Gemeinden fördern die Verfügbarkeit der regionalen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte durch z.B. Animation von Grundeigentümern (z.B. Gesprächsaufnahme, planerische Vorleistungen ), Abbau von Hemmnissen (z.B. Anpassungen planungsrechtlicher Bestimmungen), Schaffung von Anreizen (z.B. Investitionen in Siedlungsausstattung), Information und nach Möglichkeit durch baulandpolitische Massnahmen (z.B. Erwerb von Grundstücken).</li> <li>4. Die Gemeinden gewährleisten die zeitgerechte Realisierung der Infrastruktur.</li> </ol>

Zuständigkeiten	
<p><b>Federführung:</b></p> <p>Standortgemeinden</p> <p>Region Oberaargau (Gebietsspiegel, Regionenmarketing)</p>	<p><b>Beteiligte Stellen:</b></p> <p>Region Oberaargau</p> <p>Gemeinden</p> <p>Kanton</p> <p>Grundeigentümer</p>

Realisierung											
<p><b>Vorgehen:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>Standortevaluation:</b> Die wesentlichen Merkmale, die massgeblichen Planungsgrundlagen, die Entwicklungspotenziale und die Schlüsselprobleme sind in einem Gebietsspiegel festzuhalten.</li> <li><b>Abklärungsphase:</b> In einer Kooperationsvereinbarung zwischen Gemeinden und Region sind die wesentlichen Eckpunkte der weiteren Zusammenarbeit festzulegen.</li> <li><b>Planungsphase:</b> Die Entwicklungsabsichten und die entsprechenden Massnahmen sind anschliessend in den geeigneten Instrumenten (Nutzungspläne, Gestaltungspläne, Infrastrukturverträge etc) festzuhalten und bis hin zu deren Genehmigung abzusichern.</li> <li><b>Entwicklungs-/Marktphase:</b> Ziel ist es, die Standorte rasch und mit hoher Qualität zu entwickeln (Baureifeerstellung, Verfügbarkeit) und parallel dazu oder anschliessend mit geeigneten Informations-, Promotions- und Marketingmassnahmen dem Endnutzer anzubieten. Baureife Arbeitsplatzareale sind in das Portfolio der kantonalen Wirtschaftsförderung aufzunehmen und prioritär zu behandeln. Alle Areale werden ins Regionenmarketing Oberaargau integriert.</li> </ol>											
<p><b>Koordinationsstand</b></p> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	<p><b>Priorität</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	<p><b>Kosten:</b></p> <p>Phase 1: &lt;20'000 Fr.</p> <p>Phase 2: 10'000 Fr.</p> <p>Phase 3: &gt;50'000 Fr. (Pro Standort)</p> <p>Phase 4: 5'000 Fr.</p>									
<p><b>Zeithorizont:</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> Ende 2012 (Phase 1)) <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe		<p><b>Kostenteiler:</b></p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.									
Anteil Kanton	%	Fr.									
Anteil Gemeinde	%	Fr.									
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Massnahme S4: Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung bezeichnen (Wohnen und Arbeiten).</li> <li>- Massnahme S6: Entwicklungsschwerpunkt GWO</li> </ul>											

Beurteilung
<p><b>Wirkung:</b></p> <p>Konzentration und Fokussierung der zukünftigen Siedlungsentwicklung an den bestgeeigneten Standorten. Es werden damit eine Zunahme der Bevölkerung und positive volkswirtschaftliche Effekte erwartet (z.B. die Optimierung der Investitions- und Betriebskosten für Infrastrukturanlagen).</p>

Sonstiges
<p><b>Literatur / Grundlagendokumente:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Regionale räumliche Schwerpunkte Region Oberaargau, ecoptima 2009</li> </ul>
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b></p> <p>Abhängigkeiten bestehen zu den kantonalen Entwicklungsschwerpunkten (ESP). Weiter sind die Vorgaben des Kantonalen Richtplans zu beachten (Massnahmenblätter A_01, A_05, C_02). Die Gebiete müssen die im Kantonalen Richtplan gemachten raumplanerischen Voraussetzungen erfüllen (insbesondere in Bezug auf die Erschliessung). Nicht alle im regionalen Entwicklungsleitbild gelb dargestellten Räume (regionale räumliche Schwerpunkte) erfüllen diese Kriterien. Im Gebiet der Agglomeration Langenthal hat die Bezeichnung in Abstimmung mit den regionalen Arbeitsgebieten gemäss dem Projekt «Arbeitsregion Langenthal» zu erfolgen (vgl. Massnahme S9 des Agglomerationsprogramms Langenthal).</p>

**Wohnschwerpunkte (siehe auch RGSK-Karte):**

Gemeinde	Bezeichnung	Zone	Fläche (ha)	ÖV-Güte
Langenthal	Hopferenfeld	Wohnzone	4.2	B
Langenthal	Rankmatte 2	Wohnzone	3.2	C
Langenthal	Hardau	Wohnzone	1.2	C
Wangen a.A.	Breitmatte	W2/W3	3	D
Herzogenbuchsee		ZPP Biblis	1.5	C
Thunstetten	Chlöpflimoos	W3	1.4	D
Huttwil	Hub	ZPP (WD 3)	1.1	D
Huttwil	Hohlen	ZPP	2.2	D
Huttwil	Thomasboden	ZPP	1.5	D

**Arbeitsschwerpunkte (siehe auch RGSK-Karte):**

Gemeinde	Bezeichnung	Zone	Fläche (ha)	ÖV-Güte
Langenthal	Wolfhusenfeld	Arbeitszone	5.1	D
Langenthal	Zelgli	Arbeitszone	2.1	C
Langenthal	Steinackermatte 1	Arbeitszone	5.5	D
Wangen a.A.	Rütifeld	Industrie	3.1	D
Niederbipp		Industrie	1.8	D
Niederrönz		IGC	3.0	C
Herzogenbuchsee	Heimenhusenfeld	I/G	1.2	D
Thunstetten	Bühl	A2	5.6	E
Thunstetten	Röti	A1	1.3	D
Thunstetten	Bystronic	A2	1.9	D
Huttwil	Kammermoos	Industriezone	4.3	E
Aarwangen		AI	2.1	E
Roggwil		A3	2	D
Lotzwil		Gewerbe	1.1	C



RGSK Oberaargau	Stand: März 2012	<b>S 3</b>
Massnahme / Massnahmenpaket:		<b>Siedlungsbegrenzungslinien von überörtlicher Bedeutung</b>

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:

<b>Massnahmenbeschrieb</b>
<p><b>Zielsetzung:</b></p> <p>Mit der Bezeichnung von Siedlungsgrenzen (Siedlungstrennung und Siedlungsrand) wird eine klare Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet angestrebt. Dabei wird den übergeordneten Landschaftsräumen Rechnung getragen, die Akzentuierung der Siedlungsråder gefördert und die Zersiedelung eingegrenzt.</p>
<p><b>Massnahme:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Die im RGSK 1. Generation bezeichneten Siedlungsbegrenzungen sind konzeptionell zu überprüfen und regionsweit zu harmonisieren. Dabei sind die übergeordneten Bestimmungen aus dem Bereich Natur und Landschaft zu berücksichtigen. Die Siedlungsbegrenzungen sind nach «Siedlungstrennung» und «Siedlungsråder» zu differenzieren.</li> <li>Die Gemeinden berücksichtigen im Rahmen der Ortsplanungen die in der RGSK-Karte bezeichneten überörtlichen Siedlungsbegrenzungen.</li> </ol>

<b>Zuständigkeiten</b>	
<p><b>Federführung:</b></p> <p>Region Oberaargau Gemeinden (Umsetzung, Nr. 1)</p>	<p><b>Beteiligte Stellen:</b></p> <p>Region Oberaargau Gemeinden Kanton</p>

<b>Realisierung</b>											
<p><b>Vorgehen:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>Auswahl:</b> In enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden werden die Siedlungsbegrenzungslinien diskutiert und eine definitive Auswahl getroffen.</li> <li><b>Planungsphase:</b> Die Gemeinden verankern die Siedlungsbegrenzungslinien im Rahmen von kommunalen Richtplänen und /oder berücksichtigen diese im Rahmen der Ortsplanungen.</li> </ol>											
<p><b>Koordinationsstand</b></p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig</p>	<p><b>Kosten:</b></p> <p>noch offen Fr. (Gemeindeabhängig)</p>									
<p><b>Zeithorizont:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Ende 2014 (Phase 1) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>		<p><b>Kostenteiler:</b></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.									
Anteil Kanton	%	Fr.									
Anteil Gemeinde	%	Fr.									

**Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte**

- Massnahme S6: Entwicklungsschwerpunkt GWO

**Beurteilung**

**Wirkung:**

Eine Hauptzielsetzung der Raumplanung ist die haushälterische Bodennutzung und damit verbunden die Einschränkung der Zersiedlung. Mit der Festlegung von Siedlungsgrenzen werden Beiträge für beide Teilziele geleistet. Die klare Trennung von Baugebiet und Nichtbaugebiet und die Wahrung intakter Landschaftsräume führen zu besseren Voraussetzungen für die Landwirtschaft, für die ökologische Vernetzung und die Naherholung.

**Sonstiges**

**Literatur / Grundlegendokumente:**

- Regionales Landschaftsentwicklungskonzept Region Oberaargau (R-LEK), 2010

**Bemerkungen / Hinweise:**

- Es sind die Vorgaben des Kantonalen Richtplans zu beachten.
- Die regionalen Verbindungsachsen Natur und Landschaft werden im regionalen Landschaftsentwicklungskonzept Region Oberaargau (R-LEK) aufgezeigt (Karte Entwicklungsstrategie). Insbesondere wird darin auch ersichtlich wo etwaige Siedlungstrenngürtel/ Verbindungsachsen aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes zu liegen haben (z.B. zur Vermeidung einer gleichförmigen Bandsiedlung entlang des Jura Südfusses)

RGSK Oberaargau	Stand: März 2012	<b>S 4</b>
Massnahme / Massnahmenpaket:	<b>Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung (Wohnen und Arbeiten)</b>	

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:

Massnahmenbeschrieb
<p><b>Zielsetzung:</b></p> <p>Im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung sind Einzonungen von Vorranggebieten für die regionale Siedlungserweiterung Wohnen resp. Arbeiten und anschliessende Realisierung als Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte in den regionalen räumlichen Schwerpunkt zu fördern (gemäss Entwicklungsleitbild).</p>
<p><b>Massnahme:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>In der Region Oberaargau sind mögliche Vorranggebiete für die regionale Siedlungserweiterung (Wohnen/Arbeiten) festzulegen (gemäss Definition Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept, RGSK). Es sind längerfristige Optionen auf Wohn- und Arbeitsplatzgebiete an gut erschlossenen Standorten (noch nicht eingezont). In den Vorranggebieten sollen keine Nutzungen zugelassen werden, welche eine spätere Wohn- oder Arbeitsplatznutzung verhindern könnten.</li> <li>Die Gemeinden verankern die Vorranggebiete im Rahmen von kommunalen Richtplänen und /oder berücksichtigen diese im Rahmen der Ortsplanungen.</li> </ol>

Zuständigkeiten	
<p><b>Federführung:</b></p> <p>Region Oberaargau</p> <p>Standortgemeinden (für Nr. 2)</p>	<p><b>Beteiligte Stellen:</b></p> <p>Region Oberaargau</p> <p>Gemeinden</p> <p>Kanton</p> <p>Grundeigentümer</p>

Realisierung											
<p><b>Vorgehen:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>Standortevaluation/-Auswahl:</b> Es sind die möglichen Standorte zu evaluieren und eine Auswahl zu treffen. Die wesentlichen Merkmale, die massgeblichen Planungsgrundlagen, die Entwicklungspotenziale und die Schlüsselprobleme sind in einem Gebietsspiegel festzuhalten.</li> <li><b>Abklärungsphase:</b> In einer Kooperationsvereinbarung zwischen Gemeinden und Region sind die wesentlichen Eckpunkte der weiteren Zusammenarbeit festzulegen.</li> <li>Die Gemeinden fördern die Einzonung der Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung indem sie auf der politischen, planerischen (z.B. Infrastrukturverträge) und bodenpolitischen Ebene Einfluss nehmen.</li> </ol>											
<p><b>Koordinationsstand</b></p> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung	<p><b>Priorität</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	<p><b>Kosten:</b></p> <p>Phase 1: 30'000 Fr.              Phase 2: noch offen Fr.</p>									
<p><b>Zeithorizont:</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> 2012-2013 (für Vorgehen 1. und 2.) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe (für Vorgehen 3.)		<p><b>Kostenteiler:</b></p> <table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.									
Anteil Kanton	%	Fr.									
Anteil Gemeinde	%	Fr.									
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Massnahme S2: Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte bezeichnen.</li> <li>- Massnahme S6: Entwicklungsschwerpunkt GWO</li> </ul>											

Beurteilung
<p><b>Wirkung:</b></p> <p>Konzentration und Fokussierung der zukünftigen Siedlungsentwicklung an den bestgeeigneten Standorten. Es werden damit eine Zunahme der Bevölkerung und positive volkswirtschaftliche Effekte erwartet (z.B. die Optimierung der Investitions- und Betriebskosten für Infrastrukturanlagen).</p>

Sonstiges
<p><b>Literatur / Grundlagendokumente:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Regionale räumliche Schwerpunkte Region Oberaargau, ecoptima 2009</li> </ul>
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b></p> <p>Abhängigkeiten bestehen zu den kantonalen Entwicklungsschwerpunkten (ESP). Weiter sind die Vorgaben des Kantonalen Richtplans zu beachten (Massnahmenblätter A_01, A_05, C_02). Die Gebiete müssen die im Kantonalen Richtplan gemachten raumplanerischen Voraussetzungen erfüllen (insbesondere in Bezug auf die Erschliessung). Nicht alle im regionalen Entwicklungsleitbild gelb dargestellten Räume (regionale räumliche Schwerpunkte) erfüllen diese Kriterien.</p> <p>Werden Vorranggebiete nutzungsplanerisch ausgeschieden (Einzonung), können diese als regionale Wohn- oder Arbeitsschwerpunkte gemäss Massnahme S2 bezeichnet werden. Die langfristige Sicherung lässt sich nur über eine grundeigentümergebundene Zuordnung von Nutzungszonen realisieren.</p> <p>Im Gebiet der Agglomeration Langenthal hat die Bezeichnung in Abstimmung mit den regionalen Arbeitsgebieten gemäss dem Projekt «S9: Arbeitsregion Langenthal» zu erfolgen.</p>

RGSK Oberaargau	Stand: März 2012	<b>S 5</b>
Massnahme / Massnahmenpaket:	<b>Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete in Siedlungsgebieten bezeichnen</b>	

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:

<b>Massnahmenbeschrieb</b>
<p><b>Zielsetzung:</b></p> <p>Im Sinne der übergeordneten Zielsetzungen, für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung den Bodenverbrauch zu stabilisieren, ist die Siedlungsentwicklung verstärkt nach innen zu lenken. Umstrukturierungs- und Verdichtungspotentiale sind in erster Linie in der Kernstadt Langenthal sowie in den Zentren 4. Stufe (Herzogenbuchsee inkl. Niederönz, Huttwil und Niederbipp) zu identifizieren und unter Beachtung städtebaulicher und ökologischer Qualitäten zu realisieren. In den Gemeinden der regionalen räumlichen Schwerpunkten Wohnen/Arbeiten ist das innere Potential ebenfalls zu prüfen. Für die übrigen Gemeinden wird eine entsprechende Überprüfung empfohlen. Der Prozess erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den jeweiligen Standortgemeinden.</p>
<p><b>Massnahme:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Das Gesamtpotential der Siedlungsentwicklung nach innen (Verdichtung, Umstrukturierung, Sanierung) im Bestand ist abzuschätzen und die für die Umsetzung als planerisch sinnvoll und realistisch erscheinenden Nutzungsreserven zu identifizieren.</li> <li>2. Insbesondere die Zentren der 3. und 4. Stufe als auch die Gemeinden der regionalen räumlichen Schwerpunkte fördern die Mobilisierung der Nutzungsreserven durch z.B. Animation von Grundeigentümern (z.B. Gesprächsaufnahme, planerische Vorleistungen), Abbau von Hemmnissen (z.B. Anpassungen planungsrechtlicher Bestimmungen), Schaffung von Anreizen (z.B. Investitionen in Siedlungsausstattung), Information und nach Möglichkeit durch baulandpolitische Massnahmen (z.B. Erwerb von Grundstücken).</li> </ol>

<b>Zuständigkeiten</b>	
<p><b>Federführung:</b></p> <p>Region Oberaargau (Nr. 1)</p> <p>Standortgemeinden (Nr. 2)</p>	<p><b>Beteiligte Stellen:</b></p> <p>Kanton Bern</p>

Realisierung											
<p><b>Vorgehen (Massnahme 1):</b></p> <p>2012: Erarbeitung Projektskizze/Arbeitsprogramm/Budget für Studie zur Abschätzung und Identifizierung von Verdichtungspotentialen sowie zur Auslösung von Mobilisierungsimpulsen</p> <p>2013: Erarbeitung Studie</p>											
<p><b>Koordinationsstand</b></p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Hoch</p> <p><input type="checkbox"/> Mittel</p> <p><input type="checkbox"/> Niedrig</p>	<p><b>Kosten:</b></p> <p>Phase 1: 0 Fr.</p> <p>Phase 2: 30'000 Fr.</p> <p><b>Kostenteiler:</b></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 70%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.									
Anteil Kanton	%	Fr.									
Anteil Gemeinde	%	Fr.									
<p><b>Zeithorizont:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2012-2014</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>											
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Massnahme S 2: Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte bezeichnen.</li> <li>- Massnahme S 4: Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung bezeichnen</li> <li>- Massnahme S6: Entwicklungsschwerpunkt GWO</li> </ul>											

Beurteilung
<p><b>Wirkung:</b></p> <p>Die Mobilisierung innerer Reserven fördert die haushälterische Bodennutzung und die Verbesserung des Modal Split zu Gunsten des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs.</p>

Sonstiges
<p><b>Literatur / Grundlagendokumente:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Konzept zur Siedlungsentwicklung nach innen, Arbeitshilfe, ARE 2009</li> <li>- Nutzungsreserven im Bestand, Konzeptstudie ARE, 2008</li> <li>- Innere Nutzungsreserven, Vollzugshilfe, ARE, 1996</li> </ul>
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b></p> <p>Im Rahmen des AP Langenthal wurden folgende zwei Umnutzungs- und Verdichtungsgebiete identifiziert (vgl. Massnahmen S4 und S5 des AP):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- «Markthallen-Areal» (Koordinationsstand: Zwischenergebnis)</li> <li>- «Porzi-Areal» (Koordinationsstand: Zwischenergebnis)</li> </ul> <p>Diese beiden Standorte sind bereits in der RGSK-Karte eingeflossen.</p> <p>Als weiteres mögliches Umnutzungs- und Verdichtungsgebiet ist das Bahnhofgebiet von Herzogenbuchsee zu nennen (Kandidat ESP Wohnen/Dienstleistungen). Ein Masterplan zu diesem Raum ist in Bearbeitung (Koordinationsstand: Zwischenergebnis)</p> <p>Diese drei genannten Standorte fliessen in die gesamtregionale Evaluation ein.</p>

RGSK Oberaargau	Stand: März 2012	<b>S 6</b>
Massnahme / Massnahmenpaket:	<b>Entwicklungsschwerpunkt GWO (Wangen a/Aare - Oensingen)</b>	

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:

<b>Massnahmenbeschrieb</b>
<p><b>Zielsetzung:</b></p> <p>Als Voraussetzung für das Wachstum des regionalen räumlichen Schwerpunktes Wohnen/Arbeiten im Raum Wangen a/Aare – Oensingen ist die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gemeinde- und damit kantonsübergreifend koordiniert und auf gemeinsame Entwicklungsziele ausgerichtet.</p>
<p><b>Massnahmen:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Es gelten die Grundlagen aus der Vereinbarung vom 12. November 2010 zwischen den Gemeinden Wangen a/Aare – Oensingen sowie der Kantone Bern und Solothurn. Basierend darauf wurden zwei Arbeitsinstrumente „Dossier GWO für Koordinationsgremium“ und „Dossier GWO für Unternehmungen“ erstellt, die für die Umsetzung der Vereinbarung angewendet werden. Die beiden Arbeitsinstrumente regeln die Verfahrensabläufe zur Koordination der Entwicklung und legen die Kriterien zur Beurteilung von Ansiedlungen fest.</li> <li>2. Der Vertreter der Kantonalen Raumplanungsfachstelle orientiert die Region periodisch über den Vollzug.</li> <li>3. Die Region sorgt für den Vollzug im übergeordneten Rahmen:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- periodische Aktualisierung des RGSK aufgrund der Erkenntnisse aus der Planung GWO</li> <li>- Koordination der Schnittstellen</li> <li>- Bereitstellen von übergeordneten Infrastrukturen</li> </ul> </li> </ol>

<b>Zuständigkeiten</b>	
<p><b>Federführung:</b></p> <p>Projektorganisation gemäss Vereinbarung</p> <p>Behördendelegation GWO (die beiden Regierungsräte von BE und SO haben darin Einsitz)</p>	<p><b>Beteiligte Stellen:</b></p> <p>Gemeinden</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Niederbipp</li> <li>- Oensingen (SO)</li> <li>- Wangen a/Aare (Beobachterstatus)</li> <li>- Wiedlisbach (Beobachterstatus)</li> <li>- Oberbipp (Beobachterstatus)</li> </ul> <p>Kantone</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bern</li> <li>- Solothurn</li> </ul>

Realisierung		
<b>Vorgehen:</b>		
1. <b>Vollzug der Vereinbarung (Phase 3)</b>		
<b>Koordinationsstand</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung	<b>Priorität</b> <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	<b>Kosten:</b> 0 Fr.  <b>Kostenteiler:</b> Anteil Bund Fr. Anteil Kanton BE Fr. Anteil Kanton SO Fr. Anteil Gemeinde Fr.
<b>Zeithorizont:</b> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe		
<b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Massnahme S2: Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte bezeichnen.</li> <li>- Massnahme S3: Siedlungsbegrenzungslinien von überörtlicher Bedeutung</li> <li>- Massnahme S4: Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung bezeichnen</li> <li>- Massnahme S5: Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete in Siedlungsgebieten</li> </ul>		

Beurteilung
<b>Wirkung:</b> Konzentration und Fokussierung der zukünftigen Siedlungsentwicklung an den bestgeeigneten Standorten in Abstimmung auf die Verkehrsentwicklung. Es werden damit eine Zunahme der Bevölkerung sowie Unternehmen in Gewerbe und Industrie erwartet und damit positive volkswirtschaftliche Effekte erreicht.

Sonstiges
<b>Literatur / Grundlagendokumente:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Interkantonale Gesamtstudie Siedlung, Verkehr, Wirtschaft im Raum Wangen an der Aare – Oensingen (GWO), Mai 2010</li> <li>- Regionale räumliche Schwerpunkte Region Oberaargau, ecoptima 2009</li> </ul>
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b>

RGSK Oberaargau	Stand: März 2012	V 1
Massnahme / Massnahmenpaket:	<b>Angebot öffentlicher Verkehr</b>	

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist zum Teil Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:

<b>Massnahmenbeschrieb</b>
<p><b>Zielsetzung:</b></p> <p>Das Angebot des öffentlichen Verkehrs soll die Bedürfnisse der Bevölkerung sowohl im regionalen als auch im überregionalen Kontext bestmöglich erfüllen. Mit den Angebotsverbesserungen sollen Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des öV erhöht werden.</p>
<p><b>Massnahme:</b></p> <p>Gestützt auf eine Analyse des regionalen Bedarfs werden gezielte Massnahmen zum Ausbau (z.B. Netzergänzungen) bzw. zur Verbesserung (z.B. Fahrplanverdichtungen und Anpassungen) des öV-Angebots umgesetzt.</p>

<b>Zuständigkeiten</b>	
<p><b>Federführung:</b></p> <p>siehe Übersicht Einzelmassnahmen</p>	<p><b>Beteiligte Stellen:</b></p> <p>siehe Übersicht Einzelmassnahmen</p>

<b>Realisierung</b>											
<p><b>Vorgehen:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ausarbeitung der regionalen Angebotskonzepte (alle 4 Jahre)</li> <li>2. schrittweise Umsetzung</li> </ol>											
<p><b>Koordinationsstand</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</li> </ul>	<p><b>Priorität</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Hoch</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Mittel</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Niedrig</li> </ul>	<p><b>Kosten:</b></p> <p>... Fr.</p> <p>siehe Übersicht Einzelmassnahmen; überwiegend im Rahmen der Vorprojektierung festzulegen</p>									
<p><b>Zeithorizont:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 2011-2014</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 2015 ff.</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</li> </ul>	<p><b>Kostenteiler:</b></p> <table> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </table>		Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.									
Anteil Kanton	%	Fr.									
Anteil Gemeinde	%	Fr.									
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Abstimmung mit Massnahmen S2 (Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte bezeichnen) und S4 (Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung)</li> <li>- Ortsplanungen der Gemeinden</li> </ul>											

### Beurteilung

#### Wirkung:

Durch eine verbesserte und schnellere Erreichbarkeit der Stadt Langenthal wird deren Zentrumsstruktur gestärkt. Mit dem verbesserten öV-Angebot wird eine Umlagerung von Verkehrsströmen vom MIV auf den öV erwartet. Die Folgen davon wären gleich bleibende bis abnehmende Verkehrsbelastungen, vor allem auf den Hauptachsen nach bzw. von Langenthal und eine bessere Wirtschaftlichkeit des öV (aufgrund höheren Auslastungsgrades).

### Sonstiges

#### Literatur / Grundlagendokumente:

- RVK Oberaargau/Stadt Langenthal, Konzept öffentlicher Verkehr Langenthal 2030, Zwischenbericht Planungsstand (Metron Verkehrsplanung AG, Brugg, 27. Mai 2011)
- Agglomerationsprogramm Langenthal – Projekt „Stärkung des öffentlichen Regionalverkehrs“ (Bahn + Bus Beratung AG 3B, November 2008)
- Angebotskonzept 2010-2013 (RVK 2, Mai 2008)
- Konzeptstudie Situation Regionalverkehr in der Region Oberaargau (GrobPlanung GmbH, April 2008)

#### Bemerkungen / Hinweise:

Speziell den Agglomerationsperimeter betreffende Massnahmen sind in der Übersicht Einzelmassnahmen grau hinterlegt. Siehe dazu auch den separaten Bericht: Agglomerationsprogramm Langenthal, Schlussbericht vom 21. November 2011 (*Hinweis: AP: V-ÖV 1.1 = Massnahmenbezeichnung im Agglomerationsprogramm*).

Negative Effekte, wie zunehmender Siedlungsdruck auf eher peripher gelegene Orte, sind zu vermeiden.

Die im RGSK enthaltenen Massnahmen zum Angebot des öffentlichen Verkehrs sind grundsätzlich als Input für die Festlegung im Rahmen des regionalen Angebotskonzepts bzw. des Angebotsbeschlusses durch den Kanton zu verstehen.

## Übersicht Einzelmassnahmen:

Nr.	Gemeinde(n)	Kurzbeschreibung	Kosten-schätzung	Federführung	Beteiligte	Projekt-stand	Realisierung	Priorität	Koordinations-stand
V1.1	Gesamte Region	Regionales öV-Konzept (Angebotskonzept): Eruiierung Handlungsbedarf, Ausarbeitung von Lösungsansätzen bzw. Verkehrsstudien, Setzen von Prioritäten		RVK 2	Transportunternehmungen, Kanton (AöV), betroffene Gemeinden	In Planung	Daueraufgabe	hoch	F
V1.2	Aarwangen, Lotzwil, Schwarzhäusern, Thunstetten (Bützberg), Wynau	Bessere Erschliessung der Umlandgemeinden von Langenthal (u.a. mittels Taktverdichtungen, besserer Zugänglichkeit der Haltestellen); erster Lösungsansatz: Wynau: Busverbindung nach Langenthal, alternativ: bessere Zugänglichkeit der SBB-Station Roggwil-Wynau		RVK 2	Transportunternehmungen, Kanton (AöV), betroffene Gemeinden	Vorschlag	2015 ff.	niedrig	V
V1.3	Herzogenbuchsee, Langenthal	IC-Verbindungen über Langenthal mit Halt in Herzogenbuchsee und Langenthal: Einbau von 4 Schnellfahrweichen im Badwald zwischen Herzogenbuchsee und Bützberg	12'000'000	SBB / RVK 2	Kanton (AöV), betroffene Gemeinden, ggf. benachbarte Kantone	Vorschlag	2015 ff.	niedrig	V
V1.4	Huttwil	Schnellzugverbindung Langenthal-Huttwil		RVK 2 / BLS	Kanton (AöV), betroffene Gemeinden, ggf. Kanton Luzern	Vorschlag	2015 ff.	niedrig	V
V1.5	Langenthal (AP: V-ÖV 1.1)	Schliessung von bestehenden Taktlücken im interregionalen Verkehr		SBB / RVK 2	Kanton (AöV), ggf. benachbarte Kantone	ÖV-Konzept 2030	2015-2016	hoch	Z
V1.6	Langenthal (AP: V-ÖV 2.1/2.2)	Umsetzung öV-Konzept Langenthal 2030: Erschliessung Gebiete Industrie Nord und Hopferenfeld, Lösung für die Erschliessung des Gebiets Schoren.		Stadt Langenthal	RVK 2	ÖV-Konzept 2030	2019	mittel	V
V1.7	Langenthal (AP: V-ÖV 2.3)	Umsetzung öV-Konzept Langenthal 2030: Einführung des Viertelstundentakts auf den Stadtbuslinien		Stadt Langenthal	RVK 2	ÖV-Konzept 2030	2020-2021	niedrig	V
V1.8	Thörigen	Behebung Erschliessungslücke: öV-Erschliessung der Ortsteile Weingarten und Oberdorf (reg. Buslinie 52 Langenthal-Herzogenbuchsee)		RVK 2	Transportunternehmung, Kanton (AöV), betroffene Gemeinden	Vorschlag	2015 ff.	niedrig	Z



RGSK Oberaargau	Stand: März 2012	V 2
Massnahme / Massnahmenpaket:	<b>Strassengebundener öffentlicher Verkehr: Busbevorzugung, Infrastrukturmassnahmen Bus</b>	

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist zum Teil Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:

<b>Massnahmenbeschrieb</b>
<p><b>Zielsetzung:</b></p> <p>Mit der Umsetzung von Massnahmen zur Busbevorzugung wird die Funktionsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs erhöht und ein zuverlässiger bzw. attraktiver Busbetrieb gewährleistet. Durch die erhöhte Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem MIV kann der öV einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung des zukünftigen Verkehrsaufkommens leisten.</p> <p>Die Funktionsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs wird auch durch weitere Infrastrukturmassnahmen für Linienbusse unterstützt, so z.B. mit der optimalen Lage und Ausgestaltung von Bushaltestellen oder von Wendemöglichkeiten.</p>
<p><b>Massnahme:</b></p> <p>Zur Busbevorzugung werden an denjenigen Orten Massnahmen ergriffen, an denen regelmässig Verzögerungen auftreten und/oder an denen Beschleunigungspotenzial besteht. Die Massnahmen werden auf den jeweiligen Ort und die jeweilige Situation abgestimmt (u.a. in Hinblick auf Platzverhältnisse und Verkehrsströme/-belastungen). Neben der Priorisierung des Busses an Knotenpunkten (Bus kann Kreuzungsbereiche ohne Warten und ohne Zeitverluste passieren) sind weitere Massnahmooptionen zu prüfen (z.B. Einrichtung von Fahrbahnhaltestellen).</p> <p>In diesem Massnahmenpaket sind auch bauliche Massnahmen für den Linienbusverkehr enthalten, welche nicht unter den Begriff der Busbevorzugung fallen aber konkret zur optimalen Funktionsfähigkeit beitragen.</p>

<b>Zuständigkeiten</b>	
<p><b>Federführung:</b></p> <p>Kanton (TBA, OIK IV; Kantonsstrasse), Standortgemeinden (Gemeindestrassen)</p>	<p><b>Beteiligte Stellen:</b></p> <p>Standortgemeinden, ASm, RVK 2 (Angebotsplanung); Kanton (AöV)</p>

<b>Realisierung</b>											
<p><b>Vorgehen:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Erstellung Massnahmenkonzept (nur V2.1)</li> <li>2. Erarbeitung von Vorprojekten</li> <li>3. Durchführung Genehmigungsverfahren</li> <li>4. schrittweise Umsetzung.</li> </ol>											
<p><b>Koordinationsstand</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	<p><b>Priorität</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	<p><b>Kosten:</b></p> <p>... Fr.</p> <p>siehe Übersicht Einzelmassnahmen; überwiegend im Rahmen der Vorprojektierung festzulegen</p>									
<p><b>Zeithorizont:</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> 2011-2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 ff. <input type="checkbox"/> Daueraufgabe		<p><b>Kostenteiler:</b></p> <table> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.									
Anteil Kanton	%	Fr.									
Anteil Gemeinde	%	Fr.									

**Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte**

Teilweise können Massnahmen zur Busbevorzugung auch im Massnahmenpaket V3 (Sanierung von Ortsdurchfahrten und Hauptstrassen) integriert sein (z.B. V3.9 Langenthal, Knoten Ringstrasse-Thunstettenstrasse).

**Beurteilung**

**Wirkung:**

Der Faktor Zeit spielt bei der Angebotsqualität des öV eine bedeutende Rolle. Vor allem Personen im Pendler- und Einkaufsverkehr wollen in möglichst kurzer Zeit von einem Ort zum anderen gelangen. Die Differenz des Zeitbedarfs gegenüber dem privaten Verkehr (MIV, Langsamverkehr) ist hierbei ebenso von Bedeutung wie die Zuverlässigkeit des Verkehrsmittels (u.a. zur Verhinderung unnötiger Wartezeiten und zur Gewährleistung von Anschlüssen).

Durch die Priorisierung und Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs soll vor allem dessen Attraktivität in Folge verkürzter und verlässlicher Fahrzeiten zunehmen. Hierbei sind auch psychologische Effekte von Bedeutung, indem beispielsweise das öffentliche Verkehrsmittel Vorrang vor dem MIV eingeräumt bekommt.

Insgesamt wird mit den Busbevorzugungsmassnahmen eine Umlagerung von Verkehrsströmen auf den öV erwartet (insbesondere vom MIV). Die Folgen davon wären gleich bleibende bis abnehmende Verkehrsbelastungen und eine bessere Wirtschaftlichkeit (aufgrund höheren Auslastungsgrades).

**Sonstiges**

**Literatur / Grundlagendokumente:**

- Stadt Langenthal, ESP Bahnhof Langenthal, Richtplan, Entwurf Mitwirkung (YelloZ, Zürich / Metron, Brugg, März 2011)
- RVK Oberaargau/Stadt Langenthal, Konzept öffentlicher Verkehr Langenthal 2030, Zwischenbericht Planungsstand (Metron Verkehrsplanung AG, Brugg, 27. Mai 2011)
- Kantonale Vorgaben an die RGSK, Anhang „Behinderungen des strassengebundenen öV“ (BVE/JGK, Juni 2009)

**Bemerkungen / Hinweise:**

Speziell den Agglomerationsperimeter betreffende Massnahmen sind in der Übersicht Einzelmassnahmen grau hinterlegt. Siehe dazu auch den separaten Bericht: Agglomerationsprogramm Langenthal, Schlussbericht vom 21. November 2011 (*Hinweis: AP: V-ÖV 3.1 = Massnahmenbezeichnung im Agglomerationprogramm*).

Zur Behebung von Schwachstellen des strassengebundenen ÖV sind in Langenthal folgende Massnahmen bereits realisiert worden (2011) und in der nachfolgenden Übersicht der Einzelmassnahmen nicht mehr aufgeführt:

- Aarwangenstrasse, Busbevorzugung bei der Querung Gaswerkstrasse-Weststrasse
- Aarwangenstrasse, Busbevorzugung Ausmündung Zieglersträsschen

Das Massnahmenpaket beinhaltet nebst Massnahmen zur Busbevorzugung (V2.1, V2.2 gemäss Übersicht Einzelmassnahmen), weitere Infrastrukturmassnahmen für den strassengebundenen ÖV (V2.5, V2.6 sowie V2.7 gemäss Übersicht Einzelmassnahmen).

Übersicht Einzelmassnahmen:

Nr.	Gemeinde(n), Ort	Kurzbeschreibung	Kosten-schätzung	Zuständigkeit	Projekt-stand	Realisierung	Priorität	Koordinations-stand
V2.1	Herzogenbuchsee, Knoten Bahnhofstrasse/Bernstrasse	Einrichtung einer LSA nur für den Bus als Ein-/Abbiegehilfe		Kanton Bern	Vorschlag	2014-2017	hoch	V
V2.2	Herzogenbuchsee, Knoten Zürichstrasse/Wangenstrasse/Thörigenstrasse	Dosierungssystem für besseren Verkehrsfluss		Kanton Bern	Vorschlag	2014-2017	hoch	V
V2.3					realisiert			entfällt
V2.4					realisiert			entfällt
V2.5	Langenthal, Bahnhofplatz Süd (AP: V-ÖV 3.1)	Umsetzung Richtplan ESP Bahnhof Langenthal: Anordnung Bushaltestellen Bahnhofplatz Süd	200'000	Stadt Langenthal	Richtplan ESP	2015-2018	hoch	Z
V2.6	Langenthal, Industrie Nord (AP: V-ÖV 3.2)	Buswendeschlaufe Industrie Nord	100'000	Stadt Langenthal	Vorschlag	2019	mittel	V
V2.7	Langenthal, Bushaltestellen (AP: V-ÖV 4.4)	Personeninformationssystem bei wichtigen Haltestellen (8)	700'000	Stadt Langenthal	Vorschlag	2019	mittel	V



RGSK Oberaargau	Stand: März 2012	V 3
Massnahme / Massnahmenpaket:		<b>Sanierung von Ortsdurchfahrten und Hauptstrassen</b>

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist zum Teil Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:

<b>Massnahmenbeschreibung</b>
<p><b>Zielsetzung:</b></p> <p>Mit einer Sanierung bzw. Umgestaltung der stark belasteten Ortsdurchfahrten werden die Siedlungsverträglichkeit sowie die Qualität und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr) verbessert. Im Vordergrund stehen eine Verlangsamung und eine Verstetigung des Verkehrs.</p>
<p><b>Massnahme:</b></p> <p>Die Strassenräume der Ortsdurchfahrten werden im Rahmen eines gesamthaften Lösungsansatzes (Betriebs- und Gestaltungskonzept) saniert. Hierbei kommen betriebliche, gestalterische und bauliche Massnahmen zum Einsatz, welche die jeweiligen spezifischen örtlichen Gegebenheiten berücksichtigen (u.a. Nutzergruppen, Bebauung, Platzverhältnisse, Handlungsbedarf).</p>

<b>Zuständigkeiten</b>	
<p><b>Federführung:</b></p> <p>Kanton Bern (TBA, OIK IV; Kantonsstrassen), Standortgemeinden (Gemeindestrassen)</p>	<p><b>Beteiligte Stellen:</b></p> <p>Standortgemeinden</p>

<b>Realisierung</b>											
<p><b>Vorgehen:</b></p> <p>Erarbeitung und Umsetzung der einzelnen Projekte (gemäss Vorgehensweise nach Berner Modell).</p>											
<p><b>Koordinationsstand</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</li> </ul>	<p><b>Priorität</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Hoch</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Mittel</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Niedrig</li> </ul>	<p><b>Kosten:</b></p> <p>... Fr.</p> <p>siehe Übersicht Einzelmassnahmen; überwiegend im Rahmen der Vorprojektierung festzulegen</p>									
<p><b>Zeithorizont:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> 2011-2014</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 2015 ff.</li> <li><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</li> </ul>	<p><b>Kostenteiler:</b></p> <table> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </table>		Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.									
Anteil Kanton	%	Fr.									
Anteil Gemeinde	%	Fr.									
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Berücksichtigung bzw. Einbezug der Massnahmenpakete V2 (Strassengebundener öffentlicher Verkehr – Busbevorzugung) und V10 (Langsamverkehr 2 – Behebung von Schwachstellen)</li> <li>- Ortsplanungen der Gemeinden</li> <li>- Realisierungszeitpunkt und Ausgestaltung in Aarwangen von V6 (Autobahnzubringer Oberaargau) abhängig</li> </ul>											

## Beurteilung

### Wirkung:

Ortsdurchfahrten erfüllen vielfältige Funktionen und müssen unterschiedlichsten Bedürfnissen Rechnung tragen (Verkehrsverbindung, Begegnungsort etc.). Eine attraktive und gelungene Strassenraumgestaltung trägt zu einer Aufwertung des Ortsbildes und einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei. Die Gestaltung nach dem Prinzip der Koexistenz beeinflusst das Verkehrsverhalten positiv und fördert das rücksichtsvolle Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer, so dass die Verkehrssicherheit verbessert wird. Mit gestalterischen und betrieblichen Massnahmen kann die Dominanz des motorisierten Verkehrs abgebaut und die durch die hohe Verkehrsbelastung verursachte Trennwirkung abgeschwächt werden. Durch eine Verflüssigung des Verkehrs werden Treibstoffverbrauch, Luftschadstoffe und Lärm vermindert.

## Sonstiges

### Literatur / Grundlagendokumente:

- Stadt Langenthal, Kommunalen Verkehrsrichtplan, Schlussbericht (Metron, Brugg, Entw. Mitwirkung, 1. Okt. 2010)
- Kanton Bern: Strassenbauprogramm/Strassennetzplan; Übersicht über Schwachstellen und Massnahmen (TBA, Januar 2009)
- Zweckmässigkeitsbeurteilung Autobahnzubringer Oberaargau (R+R Burger und Partner AG: Synthesebericht vom Mai 2007, Mitwirkungsbericht vom November 2007)

### Bemerkungen / Hinweise:

Speziell den Agglomerationsperimeter betreffende Massnahmen sind in der Übersicht Einzelmassnahmen grau hinterlegt. Siehe dazu auch den separaten Bericht: Agglomerationsprogramm Langenthal, Schlussbericht vom 21. November 2011 (*Hinweis: AP: V-MIV 1.1 = Massnahmenbezeichnung im Agglomerationprogramm*).

Im Sinne der Massnahmenstrategie und als Vorleistungen im Rahmen des Agglomerationsprogramms werden in Langenthal folgende Massnahmen bereits vor 2015 realisiert:

- V3.5 - Bahnhofstrasse, Abschnitt Hübeligasse-Marktstrasse
- V3.7 - Knoten St. Urbanstrasse/Untersteckholzstrasse

In Langenthal ist folgende Massnahme bereits realisiert worden (2011) und in der nachfolgenden Übersicht Einzelmassnahmen nicht mehr aufgeführt:

- V3.3 - Bern-Zürichstrasse, Knoten Aarwangenstrasse (definitiver Kreiselparkplatz)

## Übersicht Einzelmassnahmen:

Nr.	Gemeinde	Strasse	Kurzbeschreibung	Kosten-schätzung	Zuständigkeit	Projekt-stand	Realisierung	Priorität	Koordinations-stand*
V3.1	Aarwangen	Jura-/Langenthalstrasse	Verkehrssicherheits- und Beruhigungsmassnahmen	4'500'000	Kanton Bern	in Planung	2013-2017	hoch	Z
V3.2	Huttwil	Langenthalstrasse/ Bahnhofstrasse/Markt-gasse/ Luzernstrasse/Bernstrasse	Lärmsanierung, Knotensanierung Bahnhofplatz, Verkehrssicherheits- und Beruhigungsmassnahmen (u.a. Querungshilfen)	4'500'000	Kanton Bern	in Planung	2013-2017	hoch	Z
V3.3						realisiert			entfällt
V3.4	Langenthal	Bern-Zürichstrasse	Knoten Bützbergstrasse (Kreisell Dreilinden): Einrichtung eines definitiven Kreisels		Kanton Bern		2013/2014	niedrig	F
V3.5	Langenthal (AP: V-MIV 1.1)	Bahnhofstrasse, Abschnitt Hübeligasse-Markt-gasse	Gestaltung des Strassenraums zur Aufwertung als öffentl. Raum im Zentrum und zur Verbesserung der Koexistenzbedingungen, der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität.	1'000'000	Stadt Langenthal	VRP Langenthal, Überbauungsordnung	2012-2013	hoch	Z
V3.6	Langenthal (AP: V-MIV 2.1)	Knoten St. Urbanstrasse/ Spital-gasse (Spitalplatzkreisel)	Knotensanierung	400'000	Kanton Bern	VRP Langenthal, Konzept	2019	mittel	Z
V3.7	Langenthal (AP: V-MIV 2.2)	Knoten St. Urbanstrasse/Unter-steckholzstrasse	Knotensanierung	300'000	Stadt Langenthal	VRP Langenthal, Projekt	2012	hoch	Z
V3.8	Langenthal (AP: V-MIV 2.3)	Knoten Bahnhofstrasse/Markt-gasse)	Knotensanierung	300'000	Stadt Langenthal	VRP Langenthal Konzept	2019-2020	mittel	Z
V3.9	Langenthal (AP: V-MIV 2.4)	Knoten Lotzwilstrasse/Markt-gasse	Knotensanierung	200'000	Stadt Langenthal	VRP Langenthal	2019-2020	mittel	Z
V3.10	Langenthal (AP: V-MIV 2.5)	Knoten Ringstrasse/Thunstetten-strasse	Knotensanierung	900'000	Stadt Langenthal	VRP Langenthal, Projekt	2015	hoch	F

## RGSK Oberaargau: Massnahmenblätter

V3.11	Langenthal (AP: V-MIV 2.6)	Knoten Bahnhofstrasse/Aarwan- genstrasse	Knotensanierung	300'000	Stadt Langenthal	VRP Langenthal, Überbauungsordnung	2019	mittel	Z
V3.12	Lotzwil	Langenthal-/Huttwilstrasse	Verkehrssicherheits- und Beruhigungsmassnahmen		Kanton Bern	Vorschlag	2016 ff.	niedrig	V
V3.13	Madiswil	Unterdorfstrasse/Obergasse	Verkehrssicherheits- und Beruhigungsmassnahmen		Kanton Bern	Vorschlag	2022 ff.	niedrig	V
V3.14	Niederbipp	Obere/Untere Dürrmühlestrasse	Verkehrssicherheits- und Beruhigungsmassnahmen		Kanton Bern	Vorschlag	2011-2014	mittel	V
V3.15	Thunstetten	Bern-/Zürichstrasse (Bützberg)	Umgestaltung Strassenraum, Verkehrssicherheits- und Beruhigungsmassnahmen, Lärmsanierung, Massnahmen für Fuss- und Veloverkehr	5'500'000	Kanton Bern	im Bau	2011-2014	hoch	F
V3.16	Wynau	Bernstrasse	Lärmsanierung, Verkehrs- sicherheits- und Beruhig- ungsmassnahmen	3'000'000	Kanton Bern	im Bau	2011-2014	hoch	F
V3.17	Niederbipp	Wydenstrasse, Dorfstrasse	Verkehrssicherheits- und Beruhigungsmassnahmen		Kanton Bern	Vorschlag	2013-2016	niedrig	V

\*) F = Festsetzung, Z = Zwischenergebnis, V = Vororientierung

RGSK Oberaargau	Stand: März 2012	V 4
Massnahme / Massnahmenpaket:	<b>Beseitigung weiterer Schwachstellen MIV</b>	

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:

<b>Massnahmenbeschrieb</b>
<p><b>Zielsetzung:</b></p> <p>Mit der Beseitigung der Schwachstellen soll das Strassennetz der Region optimiert werden (Verkehrslenkung, Verkehrssicherheit).</p> <p>Mit der Umfahrung Herzogenbuchsee soll die Wohn- und Aufenthaltsqualität im Ortszentrum gesteigert werden.</p>
<p><b>Massnahme:</b></p> <p>Je nach Ausgangslage und Situation werden unterschiedliche infrastrukturelle Massnahmen ergriffen (siehe Übersicht Einzelmassnahmen).</p>

<b>Zuständigkeiten</b>	
<p><b>Federführung:</b></p> <p>Kanton Bern (TBA, OIK IV)</p>	<p><b>Beteiligte Stellen:</b></p> <p>Standortgemeinden                      situativ: weitere kantonale Fachämter (z.B. KAWA)</p>

<b>Realisierung</b>											
<p><b>Vorgehen:</b></p> <p>Erarbeitung und Umsetzung der einzelnen Projekte</p>											
<p><b>Koordinationsstand</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Hoch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Mittel</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Niedrig</p>	<p><b>Kosten:</b></p> <p>... Fr.</p> <p>siehe Übersicht Einzelmassnahmen; überwiegend im Rahmen der Vorprojektierung festzulegen</p> <p><b>Kostenteiler:</b></p> <table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.									
Anteil Kanton	%	Fr.									
Anteil Gemeinde	%	Fr.									
<p><b>Zeithorizont:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2011-2014</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2015 ff.</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>											
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ortsplanungen der Gemeinden Herzogenbuchsee (V4.2, V4.3) und Niederbipp (V4.6)</li> <li>- Abstimmung mit regionalem Landschaftsentwicklungskonzept (nur V4.3 und V4.6)</li> </ul>											

## Beurteilung

### Wirkung:

#### *Entschärfung Badwaldkurve (Herzogenbuchsee – Bützberg):*

Mit Hilfe der Massnahmen wird eine Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten erwartet. Dadurch werden sowohl Unfallhäufigkeit als auch Unfallschwere verringert.

#### *Umfahrungen Herzogenbuchsee und Niederbipp:*

Neben der Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität sowie der Verkehrssicherheit in den Zentren wird durch die Verkehrsentslastung der öV gestärkt, da mit weniger Zeitverlusten für den strassengebundenen öV (Stausituationen, Ein-/ Abbiegen Hauptstrasse) zu rechnen ist. Den Verbesserungen in den Zentren steht ein Eingriff in den umgebenden Landschaftsraum gegenüber.

#### *Kreisverkehr Wangenstrasse (Herzogenbuchsee):*

Mit der Einrichtung eines Kreisverkehrs wird der Ortseingang aus Richtung Wangen an der Aare betont. Neben der Wirkung als Geschwindigkeitsbremse kann der Verkehr aus den Nebenstrassen besser in die Kantonsstrasse einbiegen.

#### *Melchnau - Strassenkorrektur:*

Mit den vorgesehenen Massnahmen (Strassenumgestaltung in Hinblick auf eine Einfahrtsbremse, Verlängerung des Gehweges) wird eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht.

#### *Tunnel Fritzenfluh und Linden:*

Die Tunnel können zukünftig von grösseren Lastwagen befahren werden, für die sich kürzere Verbindungen zwischen Wasen i.E. und Eriswil (Tunnel Fritzenfluh) sowie zwischen Leimiswil und Thörigen (Tunnel Linden) ergeben. Es muss gegebenenfalls mit geringen Zunahmen des Schwerverkehrs gerechnet werden.

## Sonstiges

### Literatur / Grundlagendokumente:

- Kanton Bern: Strassenbauprogramm/Strassennetzplan; Übersicht über Schwachstellen und Massnahmen (TBA, Januar 2009)
- Regionales Landschaftsentwicklungskonzept R-LEK (Büro Kappeler, Mai 2010)
- Technisches Gutachten bfu/VT-Nr. 7001 „Herzogenbuchsee BE – Badwaldkurve“ (bfu/verkehrsteiner, 2009)

### Bemerkungen / Hinweise:

---

Übersicht Einzelmassnahmen:

Nr.	Gemeinde	Bezeichnung/Strasse	Kurzbeschreibung	Kostenschätzung	Projektstand	Realisierungshorizont	Priorität	Koordinationsstand	Sonstiges
V4.1	Herzogenbuchsee	Badwaldkurve	Massnahmen zur Verringerung des Unfallgeschehens: Freihalten der Sichtbereiche, bessere Hervorhebung Kurvensituation mittels signaltechnischer Massnahmen		in Planung	2011-2014	hoch	Z	Je nach Ergebnis der Nachkontrolle müssen weitere Massnahmen ergriffen werden
V4.2	Herzogenbuchsee	Umfahrungsstrasse	Ostast (abzweigend beim Friedhof von der T1 in die Wangenstrasse), Westast (von der Wangenstrasse in die T1 bei Oberönz)	30'000'000	Vorschlag	2015 ff.	niedrig	V	Teilumfahrung (nur Ostast) prüfen
V4.3	Herzogenbuchsee	Wangenstrasse	Umgestaltung Knoten (Geschwindigkeitsbremse, Erschliessung)		Vorschlag	2015 ff.	niedrig	V	Von Siedlungsentwicklung abhängig
V4.4	Leimiswil	Tunnel Linden	Erweiterung Tunnelquerschnitt, Lichtraumprofil		---	2015 ff.	niedrig	V	
V4.5	Melchnau	Neustrasse	Sanierung und Strassenkorrektur mit Gehwegverlängerung	600'000	in Planung	2011-2014	mittel	F	
V4.6	Niederbipp	Umfahrung	Bau einer Umfahrungsstrasse zur Entlastung der Verkehrsbeziehung Ost-West (z.B. Ost- und/oder Westumfahrung)		Vorschlag	2015 ff.	niedrig	V	Erste Variantenstudien vorhanden
V4.7	Wyssachen	Tunnel Fritzenfluh	Sohlenabsenkung (Erreichung einer lichten Höhe von 4.5m) oder Schneisenausbau als V-Einschnitt	550'000	Grundlagen	2015 ff.	niedrig	V	Massnahme ist auch im RGSK Emmental enthalten



RGSK Oberaargau	Stand: März 2012	<b>V 5</b>
Massnahme / Massnahmenpaket:		<b>Verkehrsberuhigung Quartiere</b>

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist zum Teil Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:

<b>Massnahmenbeschrieb</b>
<p><b>Zielsetzung:</b></p> <p>Die Verkehrsberuhigung soll für bessere Bedingungen für den Fussgänger- und Veloverkehr sorgen und infolge des abgesenkten Geschwindigkeitsniveaus zu einer verbesserten Verkehrssicherheit sowie einer erhöhten Lebensqualität in den Quartieren beitragen.</p> <p>Der unerwünschte quartierfremde Durchgangsverkehr wird wirksam unterbunden.</p>
<p><b>Massnahme:</b></p> <p>In den Wohnquartieren wird eine flächenhafte Verkehrsberuhigung umgesetzt (Einrichtung von Tempo 30- oder Begegnungszonen, Umgestaltung und Aufwertung der Strassenräume).</p> <p>Teilweise kommen ergänzende Massnahmen der Verkehrsorganisation (z.B. Beschränkung auf Zubringerdienst) zum Einsatz.</p>

<b>Zuständigkeiten</b>	
<p><b>Federführung:</b></p> <p>Standortgemeinden</p>	<p><b>Beteiligte Stellen:</b></p> <p>Kanton Bern (TBA, OIK IV)</p>

<b>Realisierung</b>											
<p><b>Vorgehen:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Festlegung der Zonenabgrenzungen und Erarbeitung einer Massnahmenstrategie (inkl. Detailabstimmung mit orts- und sonstigen verkehrsplanerischen Überlegungen)</li> <li>2. Gestaffelte Erarbeitung und Realisierung der Zonenprojekte, einschliesslich notwendiger Verfahren</li> </ol>											
<p><b>Koordinationsstand</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	<p><b>Priorität</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig	<p><b>Kosten:</b></p> <p>... Fr.</p> <p>siehe Übersicht Einzelmassnahmen; überwiegend im Rahmen der Vorprojektierung festzulegen</p>									
<p><b>Zeithorizont:</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> 2011-2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 ff. <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<p><b>Kostenteiler:</b></p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>		Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.									
Anteil Kanton	%	Fr.									
Anteil Gemeinde	%	Fr.									
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ortsplanungen der Gemeinden Aarwangen, Herzogenbuchsee und der Stadt Langenthal</li> <li>- Ggf. können Massnahmen aus Massnahmenpaket V10 (Langsamverkehr 2 – Behebung von Schwachstellen) integriert werden.</li> </ul>											

### Beurteilung

#### Wirkung:

Die verkehrsberuhigenden Massnahmen vermindern die in den Quartieren gefahrenen Geschwindigkeiten. Durch die verstetigte und umweltfreundliche Fahrweise (reduzierte Lärm- und Luftbelastung) verbessert sich sowohl die Wohnqualität als auch die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Infolge des abgesenkten Geschwindigkeitsniveaus ergeben sich eine bessere Übersicht, eine erhöhte Rücksicht der Verkehrsteilnehmer untereinander sowie kürzere Anhaltstrecken. Diese Effekte tragen zu einer massgeblichen Erhöhung der Verkehrssicherheit in den Quartieren und auf den Schulwegen bei.

Der Langsamverkehr in den Quartieren wird durch sicherere und attraktivere Bedingungen auf dem Strassennetz gefördert.

Die Unterbindung von Schleich- und Fremdverkehren in den Quartieren unterstützt die oben genannten Wirkungen zusätzlich.

### Sonstiges

#### Literatur / Grundlagendokumente:

- Stadt Langenthal, Kommunalen Verkehrsrichtplan, Schlussbericht (Metron, Brugg, Entw. Mitwirkung, 1. Okt. 2010)
- Verkehrsrichtplanungen der Gemeinden

#### Bemerkungen / Hinweise:

Speziell den Agglomerationsperimeter betreffende Massnahmen sind in der Übersicht Einzelmassnahmen grau hinterlegt. Siehe dazu auch den separaten Bericht: Agglomerationsprogramm Langenthal, Schlussbericht vom 21. November 2011 (*Hinweis: AP: V-LV 6.1 = Massnahmenbezeichnung im Agglomerationprogramm*).

## Übersicht Einzelmassnahmen:

Nr.	Gemeinde	Quartier/Strasse	Kurzbeschreibung	Kostenschätzung	Projektstand	Realisierungshorizont	Priorität	Koordinationsstand
V5.1	Aarwangen	Meinwilstrasse, Mumenthalstrasse, Wynaustrasse	Gestaltung der Ortseingänge zur Verkehrsberuhigung auf den Verbindungsstrassen		Verkehrsrichtplan (Absichtserklärung)	2015 ff.	mittel	V
V5.2	Aarwangen	Riedgasse, Lerchenweg	Gestalterische Massnahmen zur Verkehrsberuhigung auf den Erschliessungsstrassen		Verkehrsrichtplan (Absichtserklärung)	2011-2014	hoch	V
V5.3	Aarwangen	Mumenthalstrasse, Wynaustrasse, Hardstrasse	Gestalterische Massnahmen zur Verkehrsberuhigung auf den Verbindungs- und Erschliessungsstrassen		Verkehrsrichtplan (Absichtserklärung)	2015 ff.	mittel	V
V5.4	Herzogenbuchsee	Quartiere Burg, Oberönz	Realisierung von noch ausstehenden Tempo 30-Zonen		Verkehrsrichtplan, Konzept	2011-2014	hoch	Z
V5.5	Herzogenbuchsee	Diverse Quartiere	Bestehende Tempo 30-Zonen: Ersatz und Ergänzung der teilweise provisorischen Beruhigungsmassnahmen durch definitive		Verkehrsrichtplan	2015 ff.	mittel	Z
V5.6	Langenthal (AP: V-LV 6.1)	Eisenbahnstrasse	Senkung Geschwindigkeitsniveau / Unterbindung Durchgangsverkehr	500'000	Verkehrsrichtplan, Projekte	2015-2016	hoch	Z
V5.7	Langenthal (AP: V-LV 6.2)	Diverse Quartiere	Tempo 30 in Quartieren		Verkehrsrichtplan	ab 2023	niedrig	Z
V5.8	Langenthal (AP: V-MIV 3.1)	Quartier Schorren	Neue Strassenverbindung Dorfgasse-Bützbergstrasse (direktere Quartieranbindung an Hauptstrassennetz)		Verkehrsrichtplan	2023	niedrig	V



RGSK Oberaargau	Stand: März 2012	V 6
Massnahme / Massnahmenpaket:	<b>Autobahnzubringer Oberaargau</b>	

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:

Massnahmenbeschrieb
<p><b>Zielsetzung:</b></p> <p>Mit dem Autobahnzubringer werden zwei Ziele verfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbesserung der Anbindung des südlichen Regionsteils an das Nationalstrassennetz (verbesserte Erreichbarkeiten, wirtschaftliche Impulse)</li> <li>- Entlastung der Ortsdurchfahrt Aarwangen vom Durchgangsverkehr (vor allem Schwerverkehr).</li> </ul>
<p><b>Massnahme:</b></p> <p>Es wird eine neue, direkte Verbindungsstrasse zwischen Jurastrasse (nördlich von Aarwangen) und Bern-/Zürichstrasse (zwischen Bützberg und Langenthal) gebaut (sog. „Variante West“).</p>

Zuständigkeiten	
<p><b>Federführung:</b></p> <p>ASTRA, Kanton Bern (TBA, OIK IV)</p>	<p><b>Beteiligte Stellen:</b></p> <p>Gemeinden Aarwangen, Bannwil, Bleienbach, Schwarzhäusern, Thunstetten; Stadt Langenthal; kantonale Fachämter (AGR, BECO, KAWA, LANAT, NSI); Grundeigentümer</p>

Realisierung (1)
<p><b>Vorgehen:</b></p> <p><b>1. Zweckmässigkeitsbeurteilung (abgeschlossen):</b> Mit der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) wurden Entscheidungsgrundlagen erarbeitet, die eine sachlich begründete Variantenwahl erlauben. Den Abschluss bildete ein umfangreiches Mitwirkungsverfahren. Als Resultat dieser Arbeiten stellt sich die Variante West (siehe Massnahmenbeschrieb) als beste Neubauvariante dar. Sie weist allerdings keine klaren Vorteile gegenüber der Referenzvariante (Null+: Umgestaltung der bestehenden Verkehrsachse) auf. Es ist keine eindeutige Entscheidungsempfehlung möglich, da gemäss ZMB das Projekt knapp unterhalb der Schwelle zur Wirtschaftlichkeit liegt. Mit Hilfe zusätzlicher wirtschaftsfördernder Massnahmen sowie mit der nötigen politischen Unterstützung aus der Region könnte ein ausreichender Zusatznutzen generiert werden.</p> <p><b>2. Weiteres Vorgehen:</b> Für den Regierungsrat des Kantons Bern liegt die Priorität bei der Umsetzung der Variante West. Mit der Errichtung einer Planungszone ist eine rechtliche Trasseesicherung erfolgt. Die Realisierung der Neubauvariante ist allerdings nur mit finanzieller Unterstützung des Bundes möglich. Daher sind vertiefte Abklärungen erforderlich. Zudem werden alternative Finanzierungsmöglichkeiten geprüft (Road-Pricing, Public-Private-Partnership). Falls der Autobahnzubringer aufgrund der finanziellen Restriktionen nicht realisiert werden kann, wird die Variante Null+ weiterverfolgt.</p>



RGSK Oberaargau	Stand: März 2012	V 7
Massnahme / Massnahmenpaket:	Intermodale Schnittstellen 1 – Park+Ride-Anlagen	

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist zum Teil Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:

<b>Massnahmenbeschrieb</b>
<p><b>Zielsetzung:</b></p> <p>Park+Ride-Anlagen dienen dem Umsteigen vom MIV auf ein öffentliches Verkehrsmittel. Dadurch können MIV-Fahrten substituiert und im öV gebündelt werden. Neben der Verminderung des Verkehrsaufkommens im MIV leisten Park+Ride-Anlagen daher ebenfalls einen Beitrag zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs.</p> <p>Park+Ride-Anlagen stellen insbesondere auch in denjenigen Gebieten eine Alternative dar, in denen kein Ausbau des öV möglich ist.</p>
<p><b>Massnahme:</b></p> <p>Es wird ein dezentraler und angebotsorientierter Ansatz verfolgt. An den Bahnhofstestellen wird ein situationsgerechtes Angebot an Parkflächen für Fahrzeuge des MIV (Personenwagen, Motorräder, Roller) bereitgestellt. Diese werden in der Regel bewirtschaftet.</p> <p>Neben dem Neubau von Park+Ride-Anlagen geht es auch um einen Ausbau bestehender Anlagen.</p>

<b>Zuständigkeiten</b>	
<p><b>Federführung:</b></p> <p>Standortkonzept/Umsetzungsplan: Region Oberaargau</p> <p>Planungsphase/Realisierung: je nachdem: Transportunternehmungen, Standortgemeinden, Sonstige mit Leistungsauftrag</p>	<p><b>Beteiligte Stellen:</b></p> <p>Kanton Bern (TBA, OIK IV), RVK2, Transportunternehmungen, Standortgemeinden</p>

<b>Realisierung</b>											
<p><b>Vorgehen:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Bereinigung Ausgangslage (Regionales Konzept)</li> <li>Rahmenbedingungen für die Erstellung bzw. Erweiterung der Anlagen klären (u.a. Gespräche mit Grundeigentümern, Abklärung Investitionsbeiträge Kanton)</li> <li>Erarbeitung und Umsetzung der einzelnen Projekte.</li> </ol>											
<p><b>Koordinationsstand</b></p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Hoch</p> <p><input type="checkbox"/> Mittel</p> <p><input type="checkbox"/> Niedrig</p>	<p><b>Kosten:</b></p> <p>... Fr.</p> <p>siehe Übersicht Einzelmassnahmen; überwiegend im Rahmen der Vorprojektierung festzulegen</p>									
<p><b>Zeithorizont:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2011-2014</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2015 ff.</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>	<p><b>Kostenteiler:</b></p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde/TU</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>		Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde/TU	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.									
Anteil Kanton	%	Fr.									
Anteil Gemeinde/TU	%	Fr.									

**Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte**

- Gesamthafte Betrachtung (P+R und B+R) der möglichen Standorte (V8 Intermodale Schnittstellen 2 – Bike+Ride-Anlagen)

**Beurteilung**

**Wirkung:**

Park+Ride-Anlagen verbinden die Vorteile der beiden Verkehrsträger öffentlicher Verkehr (Transport von grossen Personenmengen, verhältnismässig geringer Platzbedarf) und Individualverkehr (Feinerschliessung). Neben der Entlastung des Strassennetzes vom MIV (erhöhte Wohn- und Aufenthaltsqualität) führen sie zu einer Stärkung des öffentlichen Verkehrs (bessere Auslastung, bessere Wirtschaftlichkeit).

Bei der Ausgestaltung des P+R-Konzepts sind mögliche kontraproduktive Effekte zu beachten. Abnehmende Verkehrsbelastungen auf dem Strassennetz können zu einer erhöhten Attraktivität für den MIV führen. Der öV vom Quellort zur P+R-Anlage könnte kannibalisiert bzw. konkurrenziert werden. Daher sind in der Planung vielfältige Aspekte zu berücksichtigen (u.a. öV-Angebot, Tarifsysteem P+R/öV, Parkraumangebot/-management an Zielorten).

**Sonstiges**

**Literatur / Grundlagendokumente:**

- Stadt Langenthal, Richtplan ESP Bahnhof Langenthal (YelloZ, Zürich / Metron, Brugg, Entwurf Mitwirkung, März 11)
- Bericht „Ermittlung der Zahl der beitragsberechtigten P+R-Plätze“ (TBA, Dezember 2009)
- P+R-Handbuch, Berechnungsmodell (TBA, März 2009)
- Kantonale Vorgaben an die RGSK, kombinierte Mobilität, Vorgaben für Einzelgesuche (BVE/JGK, Juni 2009)

**Bemerkungen / Hinweise:**

Speziell den Agglomerationsperimeter betreffende Massnahmen sind in der Übersicht Einzelmassnahmen grau hinterlegt. Siehe dazu auch den separaten Bericht: Agglomerationsprogramm Langenthal, Schlussbericht vom 21. November 2011 (*Hinweis: AP: V-KM 1.1 = Massnahmenbezeichnung im Agglomerationprogramm*).

Die P+R-Situation ist im Rahmen der Mitwirkungsvereinbarung RGSK überprüft worden (BHP Raumplan, April 2011; inkl. Momentaufnahme Auslastung).

## Übersicht Einzelmassnahmen:

Nr.	Teilraum / ÖV-Korridor	Gemeinde/Station	Typ <sup>1</sup>	Grösse bisher (PP) <sup>2</sup>	Grösse neu (PP) <sup>3</sup>	Kosten-schätzung	Zustän-digkeit	Projekt-stand	Real-i-sierung	Priorität	Koordinations-stand
V7.1	Oberaargau Süd	a) Herzogenbuchsee	E	102	110		SBB	Vorschlag		hoch	Z
V7.2	Oberaargau Nord	Roggwil-Wynau St. Urban	E --	6 6	* 34 6		SBB ASm	Vorschlag		hoch	Z
V7.3	Oberaargau Ost	a) Lotzwil b) Gutenburg c) Madiswil d) Lindenholz e) Kleindietwil f) Rohrbach g) Huttwil (+ PP Ribimatte, Gde.)	E -- N (E)/N (E)/N E E	16 0 0 (10) (14) 16 26 (+70)	25 0 15 15 14 20 * 75		BLS	Vorschlag		hoch	Z
V7.4	Bipperramt	a) Hard-Mumenthal b) Aarwangen c) Aarwangen Schloss d) Bannwil e) Holzhäusern f) Scharnageln g) Niederbipp Bahnhof h) Buchli i) Oberbipp j) Wiedlisbach k) Attiswil	-- E N E -- -- N N E --	0 8 0 5 0 0 s. Jurafuss 0 (12) 9 4	0 30 10 10 0 0 0 0 5 20 5		ASm	Vorschlag		hoch	Z
V7.5	Jurafuss	a) Niederbipp b) Wangen an der Aare	E --	21 32	25 32		SBB	Vorschlag		hoch	Z
V7.6	Langenthal (AP: V-KM 1.1)	a) Langenthal Bahnhof	E	54	* 200	6'000'000	Stadt/SBB/ BLS/ASm	Richtplan ESP	2015-2018	hoch	Z

1) E = Erweiterung einer bestehenden Anlage; N = neue Anlage; --- = kein Neu- oder Ausbau vorgesehen

2) Quelle: Angaben der Transportunternehmungen / Aufnahme RGSK

3) Anzahl subventionsberechtigte Parkplätze (Verteilungsvorschlag auf Standorte; massgebend ist das Total im Korridor)

\*) erhebliches Potenzial an ausserkantonalen Benutzern, beitragsberechtigter Zusatzbedarf ist im nächsten Vorgehensschritt zu klären



RGSK Oberaargau	Stand: März 2012	V 8
Massnahme / Massnahmenpaket:	<b>Intermodale Schnittstellen 2 – Bike+Ride-Anlagen</b>	

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist zum Teil Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:

<b>Massnahmenbeschreibung</b>
<p><b>Zielsetzung:</b> Mittels Bike+Ride sollen die Haltestellen-Einzugsgebiete vergrössert und Personen, welche in nicht gut erschlossenen Gebieten wohnen, der Zugang zum öffentlichen Verkehr erleichtert werden. Hierdurch wird der öffentliche Verkehr gestärkt.</p>
<p><b>Massnahme:</b> Es wird ein flächiger und nachfrageorientierter Ansatz verfolgt. An allen Bahnhofstestellen und wichtigen Bushaltestellen wird ein situationsgerechtes Angebot an Abstellanlagen für Velos und Mofas bereitgestellt. Neben dem Neubau von Bike+Ride-Anlagen geht es auch um einen Ausbau (Anzahl) bzw. eine Aufwertung (Standard) bestehender Anlagen.</p>

<b>Zuständigkeiten</b>	
<p><b>Federführung:</b> Standortkonzept/Umsetzungsplan: Region Oberaargau  Planungsphase/Realisierung: je nachdem: Transportunternehmungen, Standortgemeinden, Sonstige mit Leistungsauftrag</p>	<p><b>Beteiligte Stellen:</b> Kanton Bern (TBA, OIK IV), RVK2, Transportunternehmungen, Standortgemeinden</p>

<b>Realisierung</b>											
<p><b>Vorgehen:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bedarf eruieren: siehe Vorschlag unter „Bemerkungen“</li> <li>2. Bei konkreten Vorhaben: weitere Schritte gemäss Vorschlag unter „Bemerkungen“</li> <li>3. Erarbeitung und Umsetzung der einzelnen Projekte.</li> </ol>											
<p><b>Koordinationsstand</b></p> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	<p><b>Priorität</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	<p><b>Kosten:</b> ... Fr. siehe Übersicht Einzelmassnahmen; überwiegend im Rahmen der Vorprojektierung festzulegen</p> <p><b>Kostenteiler:</b></p> <table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde/TU</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde/TU	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.									
Anteil Kanton	%	Fr.									
Anteil Gemeinde/TU	%	Fr.									
<p><b>Zeithorizont:</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> 2011-2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 ff. <input type="checkbox"/> Daueraufgabe											
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stadt Langenthal, Richtplan ESP Bahnhof Langenthal (YelloZ, Zürich / Metron, Brugg, Entwurf Mitwirkung, März 11)</li> <li>- Gesamthafte Betrachtung (P+R und B+R) der möglichen Standorte (V7 Intermodale Schnittstellen 1 – P+R-Anlagen)</li> </ul>											

<b>Beurteilung</b>
<p><b>Wirkung:</b></p> <p>Das Velo ist für kurze Distanzen (ca. ein bis vier Kilometer) eine gute Ergänzung bzw. ein guter Ersatz zum MIV-, Bus- oder Fussgänger-Zubringerverkehr zur öV-Haltestelle.</p> <p>Die Substitution von MIV-Fahrten führt zu verminderten Umweltbelastungen. Durch die Erweiterung des Einzugsbereichs einer Haltestelle wird der öV gestärkt (bessere Auslastung, bessere Wirtschaftlichkeit). Im Kurzstreckenbereich in städtischen Gebieten kann Bike+Ride den öV entlasten.</p>

<b>Sonstiges</b>
<p><b>Literatur / Grundlagendokumente:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kantonale Vorgaben an die RGSK, kombinierte Mobilität, Vorgaben für Einzelgesuche (BVE/JGK, Juni 2009)</li> </ul>
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b></p> <p>Speziell den Agglomerationsperimeter betreffende Massnahmen sind in der Übersicht Einzelmassnahmen grau hinterlegt. Siehe dazu auch den separaten Bericht: Agglomerationsprogramm Langenthal, Schlussbericht vom 21. November 2011 (<i>Hinweis: AP: V-KM 2.1 = Massnahmenbezeichnung im Agglomerationprogramm</i>).</p> <p>Die B+R-Situation ist im Rahmen der Mitwirkungsvereinbarung RGSK überprüft worden (BHP Raumplan, April 2011; inkl. Ausrüstung und Momentaufnahme Auslastung).</p> <p><u>Vorschlag für weiteres Vorgehen</u></p> <p>Für den Standort Bahnhof Langenthal werden die geplanten B+R-Anlagen im Rahmen des Agglomerationsprogramms weiterverfolgt.</p> <p>Für die übrigen Standorte in den ÖV-Korridoren / an den ÖV-Strängen (inkl. periphere Standorte Langenthal) wird für die die B+R-Anlagen ein pragmatischer Ansatz gewählt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Standortangaben gemäss nachfolgender Tabelle (Übersicht Einzelmassnahmen) und die ergänzenden Angaben aus der Situations-Aufnahme vom April 2011 (Ausrüstung und Auslastung) fliessen als Zwischenergebnis in den Strassennetzplan ein.</li> <li>- Zunächst wird der Zusatzbedarf an B+R-Abstellplätzen pro öV-Strang definiert. Dabei kann in erster Näherung von folgendem Ansatz ausgegangen werden:              Beitragsberechtigte Abstellplätze (Standard: gedeckte Abstellplätze mit Sicherungsmöglichkeit) = Anzahl bestehende, nicht Standard-konforme Abstellplätze + 50% vom Gesamttotal der bestehenden Abstellplätze.              Anmerkung: bei Buslinien mit keinen oder sehr wenigen bestehenden B+R-Plätzen, ist die potenzielle Nachfrage situativ abzuschätzen</li> </ul> <p>Sobald an einem Standort konkrete Absichten bekannt werden, sind folgende Schritte durchzuführen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Der ausgewiesene Zusatzbedarf wird auf die einzelnen Stationen des betreffenden öV-Strangs aufgeteilt. Dies erfolgt unter der Federführung der Region und unter Einbezug der betroffenen Gemeinden und Transportunternehmungen.</li> <li>- Für den vorgesehenen Standort wird ein Vorprojekt mit Kostenschätzung erstellt sowie ein Gesuch um Mitfinanzierung formuliert. Gestützt darauf macht das kantonale Tiefbauamt eine Stellungnahme.</li> <li>- Falls die Voraussetzungen erfüllt werden, wird das Vorhaben als <u>Festsetzung</u> klassiert. Anschliessend wird ein Realisierungsprojekt mit genauer Kostenschätzung erstellt. Gestützt darauf bewilligt das TBA die Kantonsbeiträge.</li> </ul> <p>Die Region ist zuständig für das Controlling und die Nachführung der Projektliste.</p>

## Übersicht Einzelmassnahmen:

Nr.	Gemeinde	Station/Haltestelle	Bus/ Bahn	Typ <sup>1</sup>	Grösse bisher (PP) <sup>2</sup>	Grösse neu (PP)	Kosten- schätzung	Zuständigkeit	Projekt- stand	Realisierung	Priorität	Koordinations- stand
V8.1	Aarwangen	Hard-Mumenthal Aarwangen (Bhf) Aarwangen, Vorstadt Aarwangen Schloss	Bahn Bahn Bahn Bahn		16 16 8 16							
V8.2	Attiswil	Attiswil (Bhf)	Bahn		24							
V8.3	Bannwil	Bannwil (Bhf)	Bahn		16							
V8.4	Bleienbach	Unterdorf	Bus									
V8.5	Herzogen- buchsee	Bahnhof Friedhof	Bahn Bus		350							
V8.6	Huttwil	Huttwil (Bhf)	Bahn/ Bus		200 (Stand 2011)							
V8.7	Inkwil	Dorf	Bus		0							
V8.8	Kleindietwil	Kleindietwil (Bhf)	Bahn		24							
V8.9	Langenthal (AP: V-KM 2. 1/2.2)	Bahnhof Langenthal Gaswerk Langenthal Süd Industrie Nord	Bahn Bahn Bahn Bus		1'500 16 16 0	2'500	5'000'000	Stadt/SBB/ BLS/ASm	Richtplan ESP	2015-2019	hoch	Z
V8.10	Leimiswil	Lindenholz	Bahn		8							
V8.11	Lotzwil	Gutenberg Lotzwil (Bhf) Unterdorf	Bahn Bahn Bus		8 95							
V8.12	Madiswil	Madiswil	Bahn		62							
V8.13	Melchnau	Oberdorf Fabrik Unterdorf	Bus Bus Bus		0 16 8							

1) E = Erweiterung einer bestehenden Anlage; N = neue Anlage; --- = kein Neu- oder Ausbau vorgesehen

2) Quelle: Angaben der Transportunternehmungen, Erhebung RGSK (April 2011)

## RGSK Oberaargau: Massnahmenblätter

Nr.	Gemeinde	Station/Haltestelle	Bus/ Bahn	Typ <sup>1</sup>	Grösse bisher (PP) <sup>2</sup>	Grösse neu (PP)	Kosten- schätzung	Zuständigkeit	Projekt- stand	Realisierung	Priorität	Koordinations- stand
V8.14	Niederbipp	Buchli Holzhäusern Scharnageln Dorf Niederbipp (Bhf)	Bahn Bahn Bahn Bahn/ Bus		8  16							
V8.15	Oberbipp	Oberbipp (Bhf)	Bahn		12							
V8.16	Obersteckholz	Post	Bus		0							
V8.17	Roggwil	Mumenthal Dorf St. Urban Roggwil/Wynau (Bhf)	Bahn Bahn Bahn Bahn		8 62 16 24							
V8.18	Rohrbach	Rohrbach (Bhf)	Bahn		40							
V8.19	Seeberg	Stalderhof Grasswil, Oberdorf Regenhalde Riedtwil Bahnhof	Bus Bus Bus Bus		8 8 8 16							
V8.20	Thörigen	Post	Bus									
V8.21	Thunstetten	Wischberg Bützberg, Käserei Bützberg, Tell	Bus Bus Bus									
V8.22	Wangen a.A.	Wangen a.A. (Bhf)	Bahn/ Bus		104							
V8.23	Wiedlisbach	Wiedlisbach (Bhf)	Bahn		16							
V8.24	Gondiswil	Haltestelle	Bus		16							
V8.25	St. Urban	Bahnstation	Bahn		38							

1) E = Erweiterung einer bestehenden Anlage; N = neue Anlage; --- = kein Neu- oder Ausbau vorgesehen

2) Quelle: Angaben der Transportunternehmungen / Aufnahmen RGSK

RGSK Oberaargau	Stand: März 2012	V 9
Massnahme / Massnahmenpaket:	<b>Langsamverkehr 1 – Schliessen von Netzlücken</b>	

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist zum Teil Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:

Massnahmenbeschrieb
<p><b>Zielsetzung:</b></p> <p>Zur Sicherstellung der Mobilität soll das Verkehrswachstum insbesondere in der Kernstadt Langenthal, deren Umlandgemeinden und den regionalen Zentren durch den Langsamverkehr aufgenommen werden. Die Region soll mit einem Netz aus direkten, sicheren und attraktiven Wegverbindungen ausgerüstet sein, welches den unterschiedlichen Bedürfnissen (Arbeits-, Schüler-, Freizeit- und Einkaufsverkehr) gerecht wird.</p>
<p><b>Massnahme:</b></p> <p>1) Die Lücken des Fuss- und Velowegnetzes werden geschlossen.                  2) Abseits der Kantonsstrassen werden alternative Wegführungen ausgewiesen.</p>

Zuständigkeiten	
<p><b>Federführung:</b></p> <p>Kantonsstrassen: Kanton Bern (TBA, OIK IV)                  Gemeindestrassen: Standortgemeinden</p>	<p><b>Beteiligte Stellen:</b></p> <p>Kantonsstrassen: Standortgemeinden, ggf. Kt. AG, LU                  Gemeindestrassen: Kanton Bern (TBA, OIK IV), ggf. Kt. AG, LU</p>

Realisierung															
<p><b>Vorgehen:</b></p> <p>Erarbeitung und Umsetzung der einzelnen Projekte.</p>															
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 25%;"> <p><b>Koordinationsstand</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung  <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis  <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p> </td> <td style="width: 25%;"> <p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Hoch  <input checked="" type="checkbox"/> Mittel  <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig</p> </td> <td style="width: 50%;"> <p><b>Kosten:</b></p> <p>... Fr.                  siehe Übersicht Einzelmassnahmen; überwiegend im Rahmen der Vorprojektierung festzulegen</p> </td> </tr> <tr> <td colspan="2"> <p><b>Zeithorizont:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2011-2014  <input checked="" type="checkbox"/> 2015 ff.  <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> </td> <td> <p><b>Kostenteiler:</b></p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table> </td> </tr> </table>	<p><b>Koordinationsstand</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung  <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis  <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Hoch  <input checked="" type="checkbox"/> Mittel  <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig</p>	<p><b>Kosten:</b></p> <p>... Fr.                  siehe Übersicht Einzelmassnahmen; überwiegend im Rahmen der Vorprojektierung festzulegen</p>	<p><b>Zeithorizont:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2011-2014  <input checked="" type="checkbox"/> 2015 ff.  <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>		<p><b>Kostenteiler:</b></p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
<p><b>Koordinationsstand</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung  <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis  <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Hoch  <input checked="" type="checkbox"/> Mittel  <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig</p>	<p><b>Kosten:</b></p> <p>... Fr.                  siehe Übersicht Einzelmassnahmen; überwiegend im Rahmen der Vorprojektierung festzulegen</p>													
<p><b>Zeithorizont:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2011-2014  <input checked="" type="checkbox"/> 2015 ff.  <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>		<p><b>Kostenteiler:</b></p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.				
Anteil Bund	%	Fr.													
Anteil Kanton	%	Fr.													
Anteil Gemeinde	%	Fr.													
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte</b></p> <p>---</p>															

<b>Beurteilung</b>
<b>Wirkung:</b> Ein sicheres, attraktives und dichtes Wegnetz führt zur Umlagerung von Verkehrsströmen auf Verkehrsmittel des Langsamverkehrs und vermindert somit schädliche Umweltbelastungen (Lärm, Luftschadstoffe). Die Verlagerung von Wegen im Fuss- und Veloverkehr auf Routen abseits der Hauptstrassen trägt zur Steigerung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr bei.
<b>Sonstiges</b>
<b>Literatur / Grundlagendokumente:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Kanton Bern: Kantonaler Richtplan Veloverkehr (TBA, Dezember 2004)</li><li>- Kanton Aargau: Kantonaler Richtplan, kantonales Radroutennetz (Abteilung Raumentwicklung, Januar 2001)</li><li>- Kanton Luzern: Radroutenkonzept (VIF, 1994/Juni 2009)</li><li>- Region Oberaargau - Regionaler Richtplan Veloverkehr (Planum, April 2010)</li><li>- Stadt Langenthal, Kommunaler Verkehrsrichtplan, Schlussbericht (Metron, Brugg, Entw. Mitwirkung, 1. Okt. 2010)</li><li>- Stadt Langenthal, Richtplan ESP Bahnhof Langenthal (YelloZ, Zürich / Metron, Brugg, Entwurf Mitwirkung, März 11)</li></ul>
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b> Speziell den Agglomerationsperimeter betreffende Massnahmen sind in der Übersicht Einzelmassnahmen grau hinterlegt. Siehe dazu auch den separaten Bericht: Agglomerationsprogramm Langenthal, Schlussbericht vom 21. November 2011 ( <i>Hinweis: AP: V-LV 1.1 = Massnahmenbezeichnung im Agglomerationprogramm</i> ). Im Sinne der Massnahmenstrategie und als Vorleistungen im Rahmen des Agglomerationsprogramms werden in Langenthal folgende Massnahmen bereits vor 2015 realisiert: <ul style="list-style-type: none"><li>- V9.14 – Bern-Zürich-Strasse - Chasseralstrasse, Verbindung als Fuss- und Radweg</li></ul>

## Übersicht Einzelmassnahmen:

Nr.	Gemeinde(n), Ort	Typ	Kurzbeschrieb	Kosten-schätzung	Zuständigkeit	Projekt-stand	Realisierung	Priorität	Koordinations-stand
V9.1	Huttwil/ Gondiswil/ Hüswil (LU)	Velo - Freizeit	Alternative Führung der Velowander- route 94 (Huttwil-Gondiswil-Hüswil): neue Route nördlich der Bahnlinie (z.T. auf bestehenden Erschlies- sungsstrassen möglich)		Gemeinden (evtl. Beteili- gung Kanton Bern und Kanton Luzern)	Vorschlag	2015 ff.	mittel	V
V9.2	Langenthal, Bereich Bahnhof (AP: V-LV 1.1)	Fuss/Velo - Alltag	Umsetzung Richtplan ESP Bahnhof Langenthal: Erweiterung der Perso- nenunterführung zur Bahnhofpas- sage (Ausgestaltung als velogängige Stadtverbindung, Verbindung neue Bahnhofplätze)	36'000'000	Stadt Langenthal	RP ESP Vorprojekt in Vorbe- reitung	2015-2018	hoch	Z
V9.3	Langenthal, Bereich Bahnhof (AP: V-LV 1.2)	Fuss/Velo - Alltag	Umsetzung Richtplan ESP Bahnhof Langenthal: Personenunterführung Bahnhof West	200'000	Stadt Langenthal	RP ESP Vorprojekt in Vorbe- reitung	2016	hoch	Z
V9.4	Langenthal, Langenthal Süd (AP: V-LV 3.1)	Fuss/Velo - Alltag	Vernetzung Langsamverkehr: neuer Fuss- und Veloweg	200'000	Stadt Langenthal	VRP L'thal	2019	mittel	Z
V9.5	Langenthal, Bereich Hardau (AP: V-LV 3.2)	Fuss/Velo - Alltag	Neue Verbindung Langsamverkehr parallel zu SBB-Trasse (ASm-Un- terführung)	2'700'000	Stadt Langenthal	VRP L'thal	2020	mittel	Z
V9.6	Langenthal, Bern-Zürich Strasse (AP: V-LV 3.3)	Velo - Alltag	Radstreifen	2'100'000	Kanton Bern	in KRP Velo	2021	mittel	Z
V9.7	Langenthal, Murgenthalstrasse (AP: V-LV 3.4)	Velo - Alltag	Radweg-Umgestaltung in Rad- streifen		Kanton Bern	in KRP Velo	2023-2024	niedrig	V
V9.8	Langenthal, St. Urbanstrasse (AP: V-LV 3.5)	Velo - Alltag	Radweg-Umgestaltung in Rad- streifen (Waldhofstr.-Schiessanlage) / Radstreifen (Schiessanlage-St. Urban)	2'700'000	Kanton Bern	in KRP Velo	2020-2022	mittel	Z
V9.9	Langenthal, Aarwangenstrasse (AP: V-LV 3.7)	Velo - Alltag	Bereich Bahnunterführung: Anhebung Fuss-/Radweg	3'500'000	Kanton Bern	VRP L'thal	2016	hoch	Z

Nr.	Gemeinde(n), Ort	Typ	Kurzbeschreibung	Kosten-schätzung	Zuständigkeit	Projekt-stand	Realisierung	Priorität	Koordinations-stand
V9.10	Oberbipp	Velo - Alltag	Querung Umfahrungsstrasse / Tank-lager – neue Verbindung Schul- und Arbeitsweg		Kanton Bern, Gemeinde Oberbipp	in KRP Velo	2015 ff.	niedrig	Z
V9.11	Roggwil/ Wynau/ Murgenthal (AG)	Velo - Freizeit Velo - Alltag	Netzlücke zu Kanton Aargau schliessen – Verbindung zwischen den Velowanderrouen 34 und 84		Kanton Bern, Gemeinden Roggwil, Wynau und Murgenthal, Kanton Aargau	Vorschlag	2011-2014	hoch	V
V9.12	Rohrbach/ Madiswil	Velo - Freizeit Velo - Alltag	Alternative Führung der Velowander-route 71 nördlich bzw. östlich der Bahnstrecke		Kanton Bern, Gemeinden Rohrbach und Madiswil	Vorschlag	2011-2014	mittel	V
V9.13	Wynau	Velo - Freizeit Velo - Alltag	Öffnung des Stauwehrs für Velo-verkehr – Verbindung zwischen den Velowanderrouen 5/8 und 34		Gemeinde Wynau (evtl. Beteiligung Kanton Bern)	Vorschlag	2011-2014	mittel	V
V9.14	Langenthal, Bern-Zürich-Strasse - Chasseralstrasse (AP: V-LV 3.6)	Velo - Alltag	Verbindung als Fuss- und Radweg	0'000	Stadt Langenthal	in KRP Velo / VRP L'thal	2012	mittel	F
V9.15	Langenthal, Spitalareal (AP: V-LV 3.8)	Velo - Alltag	Langsamverkehrsverbindung Spitalareal-Mühle: aufrechterhalten bei Spitalerweiterung		Stadt Langenthal	VRP L'thal	2023	niedrig	V

RGSK Oberaargau	Stand: März 2012	V 10
Massnahme / Massnahmenpaket:	<b>Langsamverkehr 2 – Behebung von Schwachstellen</b>	

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist zum Teil Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:

<b>Massnahmenbeschreibung</b>
<p><b>Zielsetzung:</b></p> <p>Zur Sicherstellung der Mobilität soll das Verkehrswachstum insbesondere in der Kernstadt Langenthal, deren Umlandgemeinden und den regionalen Zentren durch den Langsamverkehr aufgenommen werden. Die Region soll mit einem Netz aus direkten, sicheren und attraktiven Wegverbindungen ausgerüstet sein, welches den unterschiedlichen Bedürfnissen (Arbeits-, Schüler-, Freizeit- und Einkaufsverkehr) gerecht wird.</p>
<p><b>Massnahme:</b></p> <p>Komfort und Sicherheit des Langsamverkehrsnetzes werden durch individuelle Massnahmen bzw. Lösungen verbessert: z.B. Radstreifen, Querungs- und Abbiegehilfen, Trottoirabsenkungen.</p>

<b>Zuständigkeiten</b>	
<p><b>Federführung:</b></p> <p>Kantonsstrassen: Kanton Bern (TBA, OIK IV) Gemeindestrassen: Standortgemeinden</p>	<p><b>Beteiligte Stellen:</b></p> <p>Kantonsstrassen: Standortgemeinden Gemeindestrassen: Kanton Bern (TBA, OIK IV)</p>

<b>Realisierung</b>											
<p><b>Vorgehen:</b></p> <p>Erarbeitung und Umsetzung der einzelnen Projekte.</p>											
<p><b>Koordinationsstand</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Niedrig</p>	<p><b>Kosten:</b></p> <p>... Fr. siehe Übersicht Einzelmassnahmen; überwiegend im Rahmen der Vorprojektierung festzulegen</p> <p><b>Kostenteiler:</b></p> <table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.									
Anteil Kanton	%	Fr.									
Anteil Gemeinde	%	Fr.									
<p><b>Zeithorizont:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2011-2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 ff. <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>											
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte</b></p> <p>Wechselwirkungen zu anderen Verkehrsmassnahmen (V2 Busbevorzugung, V3 Sanierung von Ortsdurchfahrten und Hauptstrassen) beachten.</p>											

<b>Beurteilung</b>
<p><b>Wirkung:</b></p> <p>Ein sicheres, attraktives und dichtes Wegnetz führt zur Umlagerung von Verkehrsströmen auf Verkehrsmittel des Langsamverkehrs und vermindert somit schädliche Umweltbelastungen (Lärm, Luftschadstoffe).</p> <p>Die Behebung konkreter Schwachstellen trägt zu einer massgeblichen Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr bei.</p>
<b>Sonstiges</b>
<p><b>Literatur / Grundlagendokumente:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kanton Bern: Kantonaler Richtplan Veloverkehr (TBA, Dezember 2004)</li> <li>- Region Oberaargau – Regionaler Richtplan Veloverkehr (Planum, April 2010)</li> <li>- Verkehrskonzept Stadt Langenthal – Widerstandskataster Netz Fuss-/Veloverkehr (Metron AG, August 2009)</li> <li>- Stadt Langenthal, Kommunalen Verkehrsrichtplan, Schlussbericht (Metron, Brugg, Entw. Mitwirkung, 1. Okt. 2010)</li> <li>- Stadt Langenthal, Richtplan ESP Bahnhof Langenthal (YelloZ, Zürich / Metron, Brugg, Entwurf Mitwirkung, März 11)</li> </ul>
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b></p> <p>Speziell den Agglomerationsperimeter betreffende Massnahmen sind in der Übersicht Einzelmassnahmen grau hinterlegt. Siehe dazu auch den separaten Bericht: Agglomerationsprogramm Langenthal, Schlussbericht vom 21. November 2011 (<i>Hinweis: AP: V-ÖV 4.1 = Massnahmenbezeichnung im Agglomerationprogramm</i>).</p> <p>Im Sinne der Massnahmenstrategie und als Vorleistungen im Rahmen des Agglomerationsprogramms werden in Langenthal folgende Massnahmen bereits vor 2015 realisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- V10.22 - Jurastrasse, Abschnitt St.-Urbanstr. – Aarwangenstr.: Umgestaltung zu Gunsten Langsamverkehr</li> <li>- V10.27 - St.-Urbanstrasse, Abschnitt Marktgasse – Spitalplatz: Umgestaltung zu Gunsten Langsamverkehr</li> <li>- V10.58 - Kreuzfeld: Schulwegsicherung</li> <li>- V10.60 - Hasenmattstrasse: Querungsmöglichkeiten für Fussgänger</li> <li>- V10.62 - Industrie Nord: Definitive Ausgestaltung/Nutzung der asm-Haltestelle Industrie Nord</li> <li>- V10.65 - Stadtkern: Veloabstellanlagen</li> </ul> <p>Folgende Massnahme sind bereits realisiert worden (2011) oder im Bau und in der nachfolgenden Übersicht Einzelmassnahmen nicht mehr aufgeführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- V10.15 - Langenthal, Kreuzung Bern-Zürich-Strasse / Nordstrasse: Querungshilfe</li> <li>- V10.16 - Langenthal, Aarwangenstrasse, Abschnitt Hard - Aarwangen: Velosicherung / Geschwindigkeitssenkung</li> <li>- V10.39 - Madiswil, Ortsdurchfahrt: Velosichernde Massnahmen in Längs- und Querrichtung</li> </ul>

## Übersicht Einzelmassnahmen:

Nr.	Gemeinde(n), Strasse	Strassen- kategorie*	Kurzbeschreibung	Kosten- schätzung	Zuständigkeit	Projekt- stand	Realisierung	Priorität	Koordinations- stand	Sonstiges
V10.1	Aarwangen, Ortsdurchfahrt	KS	Umgestaltung Strassenraum (u.a. Berücksichtigung der Bedürfnisse des Langsamverkehrs)		Kanton Bern		2011-2017	hoch	Z	Integration in V3.1
V10.2	Aarwangen, Jurastrasse 9-33	KS	Bau eines Gehweges	1'000'000	Kanton Bern	in Planung	2012	hoch	F	
V10.3	Attiswil, Oltenstrasse	KS	Sicherung des Schulwegs mit punktuellen Massnahmen		Kanton Bern	Studie in Vorbereitung	2015 ff.	mittel	Z	
V10.4	Gondiswil, Gondiswil Station – Gondiswil	KS	Veloverkehrssichernde Massnahmen in Längsrichtung		Kanton Bern	Vorschlag	2015 ff.	niedrig	Z	Transportverkehr Projekt ISD
V10.5	Heimenhausen, Ortsdurchfahrt Röthenbach	KS	Veloverkehrssichernde Massnahmen in Längs- und Querrichtung		Kanton Bern	in KRP Velo	2015 ff.	mittel	Z	
V10.6	Herzogenbuchsee, Wangenstrasse Nord	KS	Veloverkehrssichernde Massnahmen in Längs- und Querrichtung		Kanton Bern	in KRP Velo	2015 ff.	mittel	Z	
V10.7	Herzogenbuchsee; Wangenstrasse Süd	KS	Veloverkehrssichernde Massnahmen in Längs- und Querrichtung		Kanton Bern	in KRP Velo	2015 ff.	mittel	Z	
V10.8	Herzogenbuchsee, Bernstrasse (Oberönz – Seeberg)	KS	Beidseitige Radstreifen	5'600'000	Kanton Bern	in Planung/ im Bau	2011-2016	mittel	F	
V10.9	Huttwil, Ortsdurchfahrt	KS	Veloverkehrssichernde Massnahmen in Längs- und Querrichtung		Kanton Bern	Studie in Vorbereitung	2013-2017	mittel	Z	Platzverhältnisse eingeschränkt, Integration in V3.2
V10.10	Huttwil, Luzernstrasse (Huttwil – Zell)	KS	Steigungshilfe mit einseitigem Radstreifen		Kanton Bern	in KRP Velo	2015 ff.	mittel	Z	
V10.11	Huttwil, Eriswilstrasse (Huttwil – Eriswil)	KS	Veloverkehrssichernde Massnahmen in Längsrichtung		Kanton Bern	Vorschlag	2015 ff.	niedrig	V	
V10.12	Huttwil, Bernstrasse (Hulligen – Huttwilwald)	KS	Beidseitige Radstreifen	2'700'000	Kanton Bern	in Planung	2011-2014	hoch	F	

\*) KS = Kantonsstrasse; GS = Gemeindestrasse

Nr.	Gemeinde(n), Strasse	Strassen- kategorie*	Kurzbeschreibung	Kosten- schätzung	Zuständigkeit	Projekt- stand	Realisierung	Priorität	Koordinations- stand	Sonstiges
V10.13	Madiswil, Wystägenstr. Klein- dietwil	GS	Veloverkehrssichernde Massnah- men in Längsrichtung (z.B. Radweg)		Gemeinde Kleindietwil	in KRP Velo	2015 ff.	mittel	Z	
V10.14	Madiswil, Hauptstrasse Klein- dietwil Richtung Ursenbach	KS	Veloverkehrssichernde Massnah- men in Längsrichtung (z.B. Radweg)		Kanton Bern	in KRP Velo	2018 ff.	mittel	Z	
V10.15						realisiert				entfällt
V10.16						Im Bau				entfällt
V10.17	Langenthal, Aarwangenstrasse		Kreuzung Aarwangen- /Murgenthal-/Waldhofstrasse: Sanierung Unfallschwerpunkt		Kanton Bern	Vorschlag	2018 ff.	niedrig	V	
V10.18	Langenthal, Aarwangenstrasse		Kreuzung Aarwangen- /Hasenmatt-/Grubenstrasse: Sanierung Unfallschwerpunkt		Kanton Bern	Vorschlag	2018 ff	niedrig	V	
V10.19	Langenthal, Bahnhofplatz Süd (AP: V-ÖV 4.1)	GS	Umsetzung Richtplan Bahnhof Langenthal: Gestaltung Bahnhofplatz Süd (Nutzungskonzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung)	2'000'000	Stadt Langenthal	Richtpl. ESP	2015-2018	hoch	Z	
V10.20	Langenthal, Bahnhofplatz Nord (AP: V-ÖV 4.2)	GS	Umsetzung Richtplan Bahnhof Langenthal: Gestaltung Bahnhofplatz Süd (Nutzungskonzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung)	1'800'000	Stadt Langenthal	Richtpl. ESP	2016-2019	hoch	Z	
V10.21	Langenthal, Bahnhofstrasse (AP: V-LV 2.1)	GS	Abschnitt Bützbergstr.-Bahnhof: Umgestaltung zu Gunsten Langsamverkehr	700'000	Stadt Langenthal	VRP L'thal	2021-2022	mittel	Z	
V10.22	Langenthal, Jurastrasse (AP: V-LV 2.2.1)	GS	Abschnitt St.-Urbanstr. – Aarwangenstr.: Umgestaltung zu Gunsten Langsamverkehr	1'400'000	Stadt Langenthal	VRP L'thal Projekt	2012-2013	hoch	Z	

\*) KS = Kantonsstrasse; GS = Gemeindestrasse

## RGSK Oberaargau: Massnahmenblätter

Nr.	Gemeinde(n), Strasse	Strassen- kategorie*	Kurzbeschreibung	Kosten- schätzung	Zuständigkeit	Projekt- stand	Realisierung	Priorität	Koordinations- stand	Sonstiges
V10.23	Langenthal, Jurastrasse (AP: V-LV 2.2.2)	GS	Abschnitt Aarwangenstr. – Bahn- hof: Umgestaltung zu Gunsten Langsamverkehr	1'500'000	Stadt Langenthal	VRP L'thal	2019-2021	mittel	Z	
V10.24	Langenthal, Talstrasse (AP: V-LV 2.3)	GS	Umgestaltung zu Gunsten Lang- samverkehr	1'200'000	Stadt Langenthal	VRP L'thal ÜO	2021-2022	mittel	Z	
V10.25	Langenthal, Lotzwil- strasse-Farbgasse- Spitalgasse (AP: V-LV 2.4)	GS	Umgestaltung zu Gunsten Lang- samverkehr	1'200'000	Stadt Langenthal	VRP L'thal	2021-2022	mittel	Z	
V10.26	Langenthal, St. Urbanstrasse (AP: V-LV 2.5)	KS	Abschnitt Spitalplatz - Spital: Umgestaltung zu Gunsten Langsamverkehr	2'700'000	Kanton Bern	im KRP Velo	2020-2022	mittel	Z	
V10.27	Langenthal, St. Urbanstrasse (AP: V-LV 2.6)	GS	Abschnitt Marktgasse – Spital- platz: Umgestaltung zu Gunsten Langsamverkehr	900'000	Stadt Langenthal	VRP L'thal	2014-2015	hoch	Z	
V10.28	Langenthal, Bützbergstrasse (AP: V-LV 2.7)	GS	Abschnitt Kreisel Weststr. – Krei- sel Hasenmattstr. und Abschnitt Bahnhofstr. – Aarwangenstr.: Umgestaltung zu Gunsten Langsamverkehr	3'700'000	Stadt Langenthal	VRP L'thal ÜO	2020	mittel	Z	
V10.29	Langenthal, Ringstrasse (AP: V-LV 2.8.1)	GS	Abschnitt Schorenstr. - Thun- stettenstr.: Umgestaltung zu Gunsten Langsamverkehr	1'700'000	Stadt Langenthal	VRP L'thal ÜO	2019	mittel	Z	
V10.30	Langenthal, Ringstrasse (AP: V-LV 2.8.2)	GS	Abschnitt Thunstettenstr. – Indus- trieplatz: Umgestaltung zu Gunsten Langsamverkehr	1'800'000	Stadt Langenthal	VRP L'thal ÜO	2019	mittel	Z	
V10.31	Langenthal, Waldhofstrasse (AP: V-LV 2.9)	KS	Abschnitt Spital – Murgenthalstr.: Umgestaltung zu Gunsten Langsamverkehr	2'200'000	Kanton Bern	im KRP Velo	2021	mittel	Z	

\*) KS = Kantonsstrasse; GS = Gemeindestrasse

## RGSK Oberaargau: Massnahmenblätter

Nr.	Gemeinde(n), Strasse	Strassen- kategorie*	Kurzbeschreibung	Kosten- schätzung	Zuständigkeit	Projekt- stand	Realisierung	Priorität	Koordinations- stand	Sonstiges
V10.32	Langenthal, Quartierstrassen (AP: V-LV 2.10.1)	GS	Massnahmen zur siedlungs- verträglichen Abwicklung des Verkehrs auf Sammel- und Erschliessungsstrassen	1'000'000	Stadt Langenthal	VRP L'thal Projekte	2015-2017	hoch	Z	
V10.33	Langenthal, Quartierstrassen (AP: V-LV 2.10.2)	GS	Massnahmen zur siedlungs- verträglichen Abwicklung des Verkehrs auf Sammel- und Erschliessungsstrassen	1'000'000	Stadt Langenthal	VRP L'thal Projekte	2019	mittel	Z	
V10.34	Langenthal, Aarwangenstrasse (AP: V-LV 2.11)	GS	Abschnitt Murgenthalstr.- Bahnhofstr.: Umgestaltung zu Gunsten Langsamverkehr	1'000'000	Stadt Langenthal	VRP L'thal	2019-2020	mittel	Z	
V10.35	Langenthal (AP: V-LV 4.2.2)	GS	Querungsmöglichkeiten für Fussgänger an Strassenzügen und Knoten	200'000	Stadt Langenthal	VRP L'thal	2019	mittel	V	
V10.36	Langenthal (AP: V-LV 4.3)	GS	Sicherheitsmassnahmen für Langsamverkehr entlang stark befahrener Achsen (Fusswege, Radstreifen)	600'000	Stadt Langenthal	VRP L'thal	2020	mittel	V	
V10.37	Lotzwil, Ortsdurchfahrt	KS	Veloverkehrssichernde Massnah- men in Längs- und Querrichtung		Kanton Bern	in KRP Velo	2016 ff.	hoch	Z	Ggf. Integration in V3.12
V10.38	Madiswil, Ortsdurch- fahrt Gutenberg	KS	Veloverkehrssichernde Massnah- men in Längs- und Querrichtung		Kanton Bern	in KRP Velo	2022 ff.	mittel	Z	
V10.39						realisiert				entfällt
V10.40	Niederbipp, Orts- durchfahrt Ost-West	KS	Veloverkehrssichernde Massnah- men in Längs- und Querrichtung		Kanton Bern	in KRP Velo	2013-2014 ff.	hoch	Z	Integration in V3.14
V10.41	Niederbipp, Orts- durchfahrt Nord-Süd	KS	Veloverkehrssichernde Massnah- men in Längs- und Querrichtung		Kanton Bern	in KRP Velo	2013-2016	mittel	Z	
V10.42	Niederbipp, Holzhäusernstrasse	KS	Beidseitige Radstreifen		Kanton Bern	Vorschlag	2015 ff.	niedrig	V	

\*) KS = Kantonsstrasse; GS = Gemeindestrasse

## RGSK Oberaargau: Massnahmenblätter

Nr.	Gemeinde(n), Strasse	Strassen- kategorie *	Kurzbeschreibung	Kosten- schätzung	Zuständigkeit	Projekt- stand	Realisierung	Priorität	Koordinations- stand	Sonstiges
V10.43	Niederönz, Ortsdurchfahrt	GS	Verkehrsberuhigung, Querungs- und Abbiegehilfen		Gemeinde Niederönz	Vorschlag	2015 ff.	niedrig	V	
V10.44	Roggwil, Ortsdurchfahrt	KS	Verkehrsberuhigung, Querungs- und Abbiegehilfen		Kanton Bern	in KRP Velo	2019 ff.	mittel	Z	
V10.45	Roggwil, St. Urban-/ Moosstrasse	KS	Radweg oder beidseitige Rad- streifen	3'500'000	Kanton Bern	in KRP Velo	2011-2014	hoch	Z	Zusammenhang V9.8
V10.46	Roggwil, Landstrasse (Kaltenherberg- Wynau)	KS	Beidseitige Radstreifen	3'000'000	Kanton Bern	im Bau	2011-2014	hoch	F	
V10.47	Roggwil, Landstrasse (vor Stat. Mumenthal)	KS	Veloverkehrssichernde Massnah- men in Längs- und Querrichtung		Kanton Bern	Vorschlag	2015 ff.	niedrig	V	
V10.48	Rohrbach, Ortsdurchfahrt	KS	Veloverkehrssichernde Massnah- men in Längs- und Querrichtung		Kanton Bern	in KRP Velo	2018 ff.	mittel	Z	
V10.49	Seeberg, Bernstrasse (Ortsdurchfahrt)	KS	Veloverkehrssichernde Massnah- men in Längs- und Querrichtung		Kanton Bern	in KRP Velo	2022 ff.	mittel	Z	
V10.50	Seeberg, Bernstrasse (ausserorts)	KS	Veloverkehrssichernde Massnah- men in Längsrichtung		Kanton Bern	in KRP Velo, in Planung	2015 ff.	mittel	Z	
V10.51	Seeberg, Regenhalden- strasse (ausserorts)	GS	Veloverkehrssichernde Massnah- men in Längsrichtung		Kanton Bern	in KRP Velo	2022 ff.	mittel	Z	
V10.52	Thunstetten, Orts- durchfahrt Bützberg	KS	Veloverkehrssichernde Massnah- men in Längs- und Querrichtung		Kanton Bern	im Bau	2011-2014	hoch	F	Integration in V3.15
V10.53	Wiedlisbach, Bereich Bahnübergang Rich- tung Attiswil	KS	Sicherung Schulweg mit punktuellen Massnahmen		Kanton Bern	in KRP Velo	2015 ff.	Studie in Vor- bereit.	Z	Zusammenhang zu V10.3
V10.54	Wiedlisbach, Wangen- strasse (innerorts)	KS	Steigungshilfe für Veloverkehr (ggf. Sofortmassnahme: Velo auf Trottoir bergwärts)		Kanton Bern	in KRP Velo	2018 ff.	mittel	Z	
V10.55	Wiedlisbach, Wangen- strasse (ausserorts)	KS	Beidseitige Radstreifen		Kanton Bern Bund	in KRP Velo	2018 ff.	hoch	Z	

\*) KS = Kantonsstrasse; GS = Gemeindestrasse

## RGSK Oberaargau: Massnahmenblätter

Nr.	Gemeinde(n), Strasse	Strassen- kategorie*	Kurzbeschrieb	Kosten- schätzung	Zuständigkeit	Projekt- stand	Realisierung	Priorität	Koordinati- onsstand	Sonstiges
V10.56	Wynau, Ortsdurchfahrt	KS	Veloverkehrssichernde Massnahmen in Längs- und Querrichtung		Kanton Bern	in KRP Velo / teilweise baureif	2011-2014	hoch	Z	Integration in V3.16
V10.57	Auswil, Hauptstrasse	KS	Bau eines Gehwegs		Kanton Bern			mittel	V	
V10.58	Langenthal, Kreuzfeld (AP: V-LV 4.1.1)	GS	Schulwegsicherung	100'000	Stadt Langenthal	VRP L'thal Projekt	2012	hoch	F	
V10.59	Langenthal (AP: V-LV 4.1.2)	GS	Schulwegsicherung	200'000	Stadt Langenthal	VRP L'thal	2019	mittel	Z	
V10.60	Langenthal, Hasenmattstrasse (AP: V-LV 4.2.1)	GS	Querungsmöglichkeiten für Fussgänger	100'000	Stadt Langenthal	VRP L'thal	2014	hoch	Z	
V10.61	Langenthal, Station Langenthal Süd (AP: V-ÖV 4.3)	GS	Gestaltung Bahnhof inkl. Umfeld		Stadt Langenthal		2023	niedrig	V	
V10.62	Langenthal, Industrie Nord (AP: V-ÖV 4.5)	GS	Definitive Ausgestaltung/Nutzung der asm-Haltestelle Industrie Nord	500'000	asm		2013	hoch	Z	
V10.63	Langenthal (AP: V-LV 5.1)	GS	Aufwertung der Strassenräume mit Fokus auf den Langsamverkehr	0'000	Stadt Langenthal		2016	mittel	Z	In entsprechen- den Massnahmen enthalten
V10.64	Langenthal (AP: V-LV 5.2)		Signaletik Wegführung: Aufzeigen öffentlicher Anlagen/Einrichtungen	300'000	Stadt Langenthal		2020	mittel	V	
V10.65	Langenthal, Stadtkern (AP: V-KM 2.3)		Veloabstellanlagen	100'000	Stadt Langenthal	Projekte	2012	hoch	F	

\*) KS = Kantonsstrasse; GS = Gemeindestrasse

RGSK Oberaargau	Stand: März 2012	V 11
Massnahme / Massnahmenpaket:	<b>Mobilitätsmanagement</b>	

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist zum Teil Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:

<b>Massnahmenbeschreibung</b>
<p><b>Zielsetzung:</b></p> <p>Mit Hilfe des Mobilitätsmanagements sollen die Verkehrsteilnehmenden darin unterstützt werden, ihre Mobilität effizient, umwelt- und sozialverträglich abzuwickeln.</p>
<p><b>Massnahme:</b></p> <p>Die Massnahmen des Mobilitätsmanagements setzen direkt bei den Nachfragenden bzw. den Verkehrsteilnehmenden an. Die Verkehrsteilnehmenden werden über die verschiedenen Verkehrsangebote sowie deren mögliche Kombination informiert (Information, Kommunikation, Sensibilisierung, Beratung, Marketing).</p> <p>Im Rahmen der einzelnen Massnahmen werden Anreize zur vermehrten Nutzung der Mobilitätsformen öV (Bahn, Bus), Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr), kombinierte Mobilität (P+R, B+R) und Car-Sharing geschaffen, ohne auf den motorisierten Verkehr restriktiv einzuwirken.</p>

<b>Zuständigkeiten</b>	
<p><b>Federführung:</b></p> <p>Region Oberaargau Stadt Langenthal (V11.4, V11.5)</p>	<p><b>Beteiligte Stellen:</b></p> <p>Kanton Bern (BVE), RVK2, Transportunternehmungen, Standortgemeinden</p>

<b>Realisierung (1)</b>
<p><b>Vorgehen:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Vorphase:</b> Zunächst ist ein institutionalisierter Überbau zu schaffen (Ernennung einer Spurguppe bzw. eines Mobilitätsbeauftragten). Im Rahmen der Vorphase sind folgende Aufgaben zu erledigen: Handlungsbedarf eruieren, Bedürfnisse und Wirkungen einschätzen, Strategie formulieren, Massnahmenoptionen prüfen, Trägerschaft und Finanzierung sicherstellen.</li> <li>2. <b>Umsetzungskonzept:</b> Ausgehend von den Ergebnissen aus Phase 1 erfolgt eine detaillierte Ausarbeitung der Angebote und Produkte.</li> <li>3. <b>Pilotphase:</b> Im Rahmen einer Testphase (einzelne Massnahmen) werden Erfahrungen gesammelt, ausgewertet und daraus Schlussfolgerungen für die weitere Arbeit gezogen (z.B. Wirkung, Akzeptanz, Finanzierungsmodalitäten).</li> <li>4. <b>Definitivum:</b> Basierend auf den Ergebnissen der Pilotphase wird das Umsetzungskonzept bereinigt und definitiv umgesetzt.</li> <li>5. <b>Controlling:</b> Umsetzungsstand und Auswirkungen sind im Rahmen eines periodischen Controllings zu überprüfen.</li> </ol>



Übersicht Einzelmassnahmen:

Nr.	Massnahme	Kurzbeschreibung	Kosten-schätzung	Zuständigkeit	Projekt-stand	Realisierung	Priorität
V11.0	Spurgruppe/ Mobilitätsbeauftragter	Zur Projektinitiierung werden eine Begleitgruppe sowie eine verantwortliche Person ernannt, welche mit der Ausarbeitung eines <b>Pflichtenhefts</b> bzw. eines <b>Umsetzungskonzepts</b> beauftragt werden. Die spätere Aufgabe besteht in der <b>Umsetzung</b> und <b>Betreuung</b> der Einzelmassnahmen (einschliesslich <b>Controlling</b> ).			Vorschlag	2011-2014  Daueraufgabe	mittel
V11.1	Mobilitätsstelle	Es wird eine <b>zentrale Anlaufstelle</b> geschaffen, wo das Personal für sämtliche Fragen rund um das Thema Mobilität zur Verfügung steht (Information und Auskunft).			Vorschlag	2015 ff.	mittel
V11.2	Informationskanäle	Auf dem <b>Internet</b> wird eine Informationsplattform eingerichtet, die für die Öffentlichkeit sämtliche Informationen betreffend die Mobilität bereithält (u.a.: Grundinformationen zu Verkehrsträgern, Vorstellung von Projekten, Verlinkung zu anderen Websites) und für die Öffentlichkeit zugänglich ist. Die Bevölkerung wird mittels <b>Medienmitteilungen</b> und <b>Newslettern</b> gezielt über aktuelle Verkehrs- und Mobilitätsprojekte informiert. Weitere Massnahmen bilden <b>Flyer</b> bzw. <b>Informationsbroschüren</b> (z.B. für NeuzuzügerInnen).			Vorschlag	2015 ff.	niedrig
V11.3	Bewusstseinsbildung	Mittels <b>Aktionen und Kampagnen</b> können spezifische Zielgruppen auf ein umweltverträgliches Mobilitätsverhalten sensibilisiert werden: Mobilitätskurse an Schulen, Mobilitätsmanagement in Unternehmungen.			Vorschlag	2015 ff.	niedrig
V11.4	Mobilitätsberatung Stadt Langenthal (AP: V-NM 2.1/2.4/2.5)	Ausbau und Verstärkung des bisherigen Engagements der Stadt im Mobilitätsmanagement, Verbreiterung der Wirkung. Diverse Informations- und Beratungsangebote: Beratung der Angestellten Stadtverwaltung/Schaffung von Anreizen zur Förderung des Langsamverkehrs und des ÖV für den Arbeitsweg, Mobilitätsveranstaltungen zur Sensibilisierung der Bevölkerung, Beratung Seniorenmobilität.		Stadt Langenthal	Laufend/ Projekt	2012-2013	hoch
V11.5	Mobilitätsberatung Stadt Langenthal (AP: V-NM 2.2/2.3)	Ergänzung der Mobilitätsberatung mit weiteren Informations- und Beratungsangeboten: Beratung von Firmen und Privaten, Information von Eltern bez. Schülertransport mit Privatautos		Stadt Langenthal	Vorschlag	2018-2019	mittel



RGSK Oberaargau	Stand: Juli 2011	V 12
Massnahme / Massnahmenpaket:		<b>Eigentumswechsel Strasseninfrastruktur</b>

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:

<b>Massnahmenbeschrieb</b>
<b>Zielsetzung:</b> Bereinigung der Eigentumsverhältnisse der Strasseninfrastruktur aufgrund der Funktionen im regionalen Strassennetz.
<b>Massnahme:</b> Prüfen und Entscheid bezüglich Eigentumswechseln im Rahmen des Strassennetzplans.
<u>Antrag:</u> Die Region Oberaargau beantragt, die Ortsverbindungsstrasse Walliswil/Wangen – Heimenhausen im Rahmen der laufenden Erarbeitung des Strassennetzplans (SNP) von der Gemeindestrasse in eine Kantonsstrasse Kat. C umzuteilen.

<b>Zuständigkeiten</b>	
<b>Federführung:</b> Kanton Bern (TBA, OIK IV)	<b>Beteiligte Stellen:</b> Region Oberaargau Gemeinden Walliswil/Wangen und Heimenhausen

<b>Realisierung (1)</b>
<b>Vorgehen:</b> - Antrag Region im Rahmen RGSK - Entscheid Kanton im Rahmen des Strassennetzplans

<b>Realisierung (2)</b>		
<b>Koordinationsstand</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	<b>Priorität</b> <input checked="" type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Niedrig	<b>Kosten:</b>  <b>Kostenteiler:</b>
<b>Zeithorizont:</b> <input checked="" type="checkbox"/> 2011-2014 <input type="checkbox"/> 2015 ff. <input type="checkbox"/> Daueraufgabe		Anteil Bund                                    %                                    Fr. Anteil Kanton                                   %                                    Fr. Anteil Gemeinde                                %                                    Fr.
<b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte</b> -		

**Beurteilung**

**Wirkung:**

Von den betreffenden Gemeinden ist für die Ortsverbindungsstrasse Walliswil/Wangen – Heimenhausen die Prüfung eines Eigentumswechsels Gemeinden/Kanton beantragt worden. Das Begehren wird von der Region unterstützt. Die Ortsverbindungsstrasse hat eine gesteigerte, über das kommunale Interesse hinausgehende öffentliche Bedeutung (u.a. regionale Buslinie), schliesst eine Lücke im Netz der Kantonsstrassen Kat. C, und der Ausbaustandard dürfte in weiten Teilen den Erfordernissen des Kantons entsprechen.

**Sonstiges**

**Literatur / Grundlagendokumente:**

- Schreiben der Einwohnergemeinden Walliswil/Wangen und Einwohnergemeinde Heimenhausen vom 16. Mai 2011

**Bemerkungen / Hinweise:**

RGSK Oberaargau	Stand: März 2012	<b>C 1</b>
Massnahme / Massnahmenpaket:		<b>Monitoring/ Controlling</b>

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:

Massnahmenbeschrieb
<p><b>Zielsetzung:</b></p> <p>Die Region will die Entwicklungen vorausschauend wahrnehmen, diese steuern und Fehlentwicklungen frühzeitig entgegenwirken. Dazu wird ein Monitoring und Controlling etabliert.</p>
<p><b>Massnahme:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Im Sinne eines Monitorings und Umsetzungskontrolle wird die Umsetzung der Massnahmen beobachtet und in einem Bericht dokumentiert. Dazu sind die entsprechenden Beurteilungsgrundlagen (Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung, Bauzonenreserven, Stand der Umsetzung Schwerpunkte / Vorranggebiete Siedlungserweiterung etc.) zu erfassen.</li> <li>Im Sinne einer Wirkungskontrolle werden Abweichungen zur angestrebten Entwicklung festgestellt und der Handlungsbedarf definiert. Dabei ist insbesondere die mittel- bis langfristige Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit der Verkehrsinfrastruktur vorzunehmen.</li> <li>Umsetzungs- und Wirkungskontrolle der Massnahmen als Vorbereitung auf das RGSK 2. Generation.</li> </ol>

Zuständigkeiten		
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p><b>Federführung:</b></p> <p>Region Oberaargau</p> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p><b>Beteiligte Stellen:</b></p> <p>Kanton</p> <p>Gemeinden</p> </td> </tr> </table>	<p><b>Federführung:</b></p> <p>Region Oberaargau</p>	<p><b>Beteiligte Stellen:</b></p> <p>Kanton</p> <p>Gemeinden</p>
<p><b>Federführung:</b></p> <p>Region Oberaargau</p>	<p><b>Beteiligte Stellen:</b></p> <p>Kanton</p> <p>Gemeinden</p>	

Realisierung															
<p><b>Vorgehen:</b></p> <p>Bis Ende 2010: Erhebungskonzept für Monitoring / Controlling</p> <p>2014: Wirkungs- und Umsetzungskontrolle (inkl. Berichterstattung)</p>															
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 33%; vertical-align: top;"> <p><b>Koordinationsstand</b></p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p> </td> <td style="width: 33%; vertical-align: top;"> <p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Hoch</p> <p><input type="checkbox"/> Mittel</p> <p><input type="checkbox"/> Niedrig</p> </td> <td style="width: 33%; vertical-align: top;"> <p><b>Kosten:</b></p> <p>Phase 1: 5'000 Fr.</p> <p>Phase 2: 30'000 Fr.</p> </td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="vertical-align: top;"> <p><b>Zeithorizont:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2010-2014</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> </td> <td style="vertical-align: top;"> <p><b>Kostenteiler:</b></p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table> </td> </tr> </table>	<p><b>Koordinationsstand</b></p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Hoch</p> <p><input type="checkbox"/> Mittel</p> <p><input type="checkbox"/> Niedrig</p>	<p><b>Kosten:</b></p> <p>Phase 1: 5'000 Fr.</p> <p>Phase 2: 30'000 Fr.</p>	<p><b>Zeithorizont:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2010-2014</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>		<p><b>Kostenteiler:</b></p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
<p><b>Koordinationsstand</b></p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Hoch</p> <p><input type="checkbox"/> Mittel</p> <p><input type="checkbox"/> Niedrig</p>	<p><b>Kosten:</b></p> <p>Phase 1: 5'000 Fr.</p> <p>Phase 2: 30'000 Fr.</p>													
<p><b>Zeithorizont:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2010-2014</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>		<p><b>Kostenteiler:</b></p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.				
Anteil Bund	%	Fr.													
Anteil Kanton	%	Fr.													
Anteil Gemeinde	%	Fr.													
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte</b></p> <p>- Alle Massnahmenblätter</p>															

<b>Beurteilung</b>
<b>Wirkung:</b> Mit dem Controlling wird aufgezeigt, ob die in den Massnahmenblättern formulierte Wirkung erreicht werden kann. Falls dies nicht der Fall ist, wird aufgezeigt, mit welchen (alternativen) Massnahmen die notwendige Steuerung erreicht werden kann.
<b>Sonstiges</b>
<b>Literatur / Grundlagendokumente:</b> –
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b> –