

Vorprojekt

Umfahrung und bestehendes Strassennetz

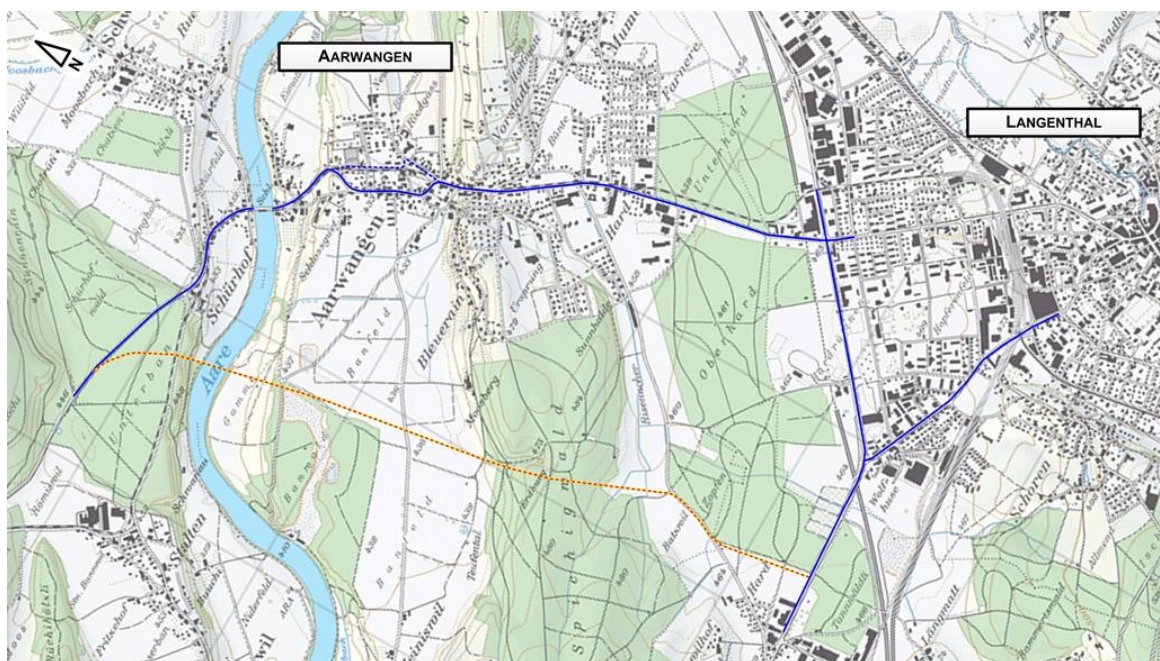
Mitwirkungsbericht

Verkehrssanierung Aarwangen - Langenthal Nord

Varianten Null+ / Umfahrung

Beilagenbericht

Übergeordnet



Verfasser

Tiefbauamt des Kantons Bern
Oberingenieurkreis IV
Dunantstrasse 13
3400 Burgdorf

INHALT

1. EINLEITUNG	3
2. DURCHFÜHRUNG DER MITWIRKUNG	3
2.1. PUBLIKATION UND BERICHTERSTATTUNG	3
2.2. AUSSTELLUNG	3
2.3. BETEILIGUNG.....	4
3. ZUSAMMENFASSENDE ERGEBNISSE DER MITWIRKUNG	5
3.1. NACHVOLLZIEHBARKEIT DES VORPROJEKTS.....	5
3.2. HANDLUNGSBEDARF AUF DEN ORTSDURCHFABRTEN	5
3.3. VARIANTENPRÄFERENZ	5
3.4. WIRKUNGEN	5
3.5. VARIANTENOPTIMIERUNGEN.....	6
4. AUSWERTUNG QUANTITATIV	8
5. AUSWERTUNG QUALITATIV	23
5.1. ALLGEMEINE EINGABEN.....	23
5.2. UMFABRTSSTRASSE	25
5.3. BESTEHENDES KANTONSSTRASSENNETZ	28
5.4. BESTEHENDES GEMEINDESTRASSENNETZ	30
BEILAGE 1: FRAGEBOGEN ZUR ÖFFENTLICHEN MITWIRKUNG	31
BEILAGE 2: GRAFISCHE AUSWERTUNGEN NACH HERKUNFTSGEMEINDE	32

Der Bericht umfasst inkl. Titelblatt und Inhaltsverzeichnis 50 Seiten.

1. EINLEITUNG

Ausgehend vom politischen Auftrag (Grossratsbeschluss vom 05.09.2012) wurden zur Verkehrssanierung Aarwangen - Langenthal Nord (VSALN) zwei Vorprojekte (Varianten) ausgearbeitet, bewertet und einander gegenübergestellt. Die Variante «Umfahrung» beinhaltet eine Umfahrungsstrasse mit flankierenden Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz. Die Variante «Null+» sieht Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz vor.

Die vorgeschlagenen Varianten Umfahrung und Null+ haben vorab eine verbesserte Verkehrssituation zum Ziel, sie berücksichtigen aber auch Wechselwirkungen mit anderen raumplanerischen Aktivitäten des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts Oberaargau und in diesem Rahmen die Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm Langenthal der 2. Generation. Neben den Kriterien einer optimalen Erschliessung, der damit einhergehenden guten wirtschaftlichen Randbedingungen und der Entlastung des kommunalen Strassennetzes, orientieren sich beide Varianten auch am Umwelt- und Landschaftsschutz sowie einem sparsamen Umgang mit dem Kulturland, insbesondere den Fruchtfolgeflächen (FFF). Wichtig sind ferner die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs für eine entsprechende Stabilität des Fahrplans, das Eliminieren der Staupotenziale sowie die Erhöhung der Sicherheit für den Langsamverkehr. Die Umfahrungsvariante wird überdies von Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz begleitet, um die Wirksamkeit der neuen Verkehrsführung zu erhöhen oder Umgehungsmöglichkeiten (Schleichverkehr) zu unterbinden. Diese Massnahmen unterscheiden sich von jenen der Variante Null+, sie weisen aber auch gemeinsame, variantenunabhängige Elemente auf.

Ziel des Vorprojektes ist es, die Grundlagen für einen späteren Variantenentscheid zugunsten einer der beiden Varianten zu schaffen. Dieser wird vom Regierungsrat gefällt, der beim Grossen Rat die Ausgabenbewilligung für einen entsprechenden Projektierungskredit beantragt.

Wichtige Grundlage für diesen Entscheid bildet die öffentliche Mitwirkung über das Vorprojekt. Sie dauerte vom 15. Oktober bis 13. November 2015 und war mit einer Ausstellung im THE WHISKEY HOUSE (Altes Kornhaus Aarwangen) verbunden. Dort lag ein offizieller Mitwirkungsfragebogen mit spezifischen Fragen zu den beiden ausgearbeiteten Varianten des Vorprojekts zur Verkehrssanierung Aarwangen - Langenthal Nord auf. Der Fragebogen konnte gleich vor Ort ausgefüllt und in die bereitstehende Mitwirkungsurne eingeworfen oder per Post an den Oberingenieurkreis IV gesendet werden.

2. DURCHFÜHRUNG DER MITWIRKUNG

2.1. PUBLIKATION UND BERICHTERSTATTUNG

Auf die öffentliche Mitwirkung wurde am 30.09.2015 und 07.10.2015 im Amtsanzeiger und am 01.10.2015 und 08.10.2015 im Anzeiger Langenthal und Umgebung hingewiesen. Sie dauerte vom 15. Oktober bis 13. November 2015.

Die Medien wurden an der Medienorientierung vom 13.10.2015 von der Baudirektorin über die anstehende öffentliche Mitwirkung informiert. Während der Mitwirkungszeit berichteten die Medien mit diversen Berichten und Beiträgen über das zur Mitwirkung vorliegende Projekt.

2.2. AUSSTELLUNG

Während der öffentlichen Mitwirkung wurde im THE WHISKEY HOUSE eine Ausstellung eingerichtet. Sie vermittelte einen umfassenden Überblick über die Inhalte der beiden ausgearbeiteten Varianten des Vorprojekts zur Verkehrssanierung Aarwangen - Langenthal Nord. Die in der Ausstellung aufgelegte Begleitinformation zur Mitwirkung enthielt weitere, ausführlichere Informationen. Auf den Tischen lagen sämtliche erarbeiteten Detailpläne und Berichte auf, die auch Antworten auf spezifische lokale Fragen gaben.

Die Ausstellung konnte während der öffentlichen Mitwirkung wie folgt besucht werden:

Ohne Auskunftsperson

Montag	09.00 Uhr bis 12.00 Uhr 13.30 Uhr bis 17.00 Uhr
Freitag	09.00 Uhr bis 12.00 Uhr 13.30 Uhr bis 17.00 Uhr

Auskunftsperson anwesend

Mittwoch	17.00 Uhr bis 12.00 Uhr
Samstag	17. Oktober und 7. November 2015 09.00 Uhr bis 12.00 Uhr

Zusätzlich mit anwesender Auskunftsperson für Gruppen ab zehn Personen auf Anmeldung.

2.3. BETEILIGUNG

Die Verkehrssanierung Aarwangen - Langenthal Nord stiess auf eine sehr grosse Resonanz. Rund 1'300 Personen besuchten die Ausstellung im THE WHISKEY HOUSE. In der Ausstellung lag ein offizieller Mitwirkungsfragebogen (vgl. Beilage 1) mit spezifischen Fragen zum Vorprojekt auf. Dieser konnte vor Ort ausgefüllt und in die bereitstehende Mitwirkungsurne eingeworfen oder per Post an den Oberingenieurkreis IV gesendet werden.

Während der öffentlichen Auflage gingen 1'328 Eingaben ein. Dazu verwendeten 953 den offiziellen Fragebogen, 348 einen vorverfassten Antwortbogen der "IG pro Umfahrung Aarwangen" und 27 verfassten ein persönliches Schreiben. Nebst 112 Eingaben aus dem Gewerbe, 25 Gemeinden, 13 politische Parteien und 21 Verbänden haben sich mit 1'157 auch besonders viele Private beteiligt.

Mitwirkungseingaben nach Gruppen

Private	Gewerbe	Gemeinden	Politische Parteien	Verbände	Total
1'157	112	25	13	21	1'328

In geografischer Hinsicht stammen erwartungsgemäss viele Eingaben aus den direkt betroffenen Gemeinden, davon 519 aus Aarwangen, 258 aus Langenthal, 82 aus Thunstetten-Bützberg, 31 aus Schwarzhäusern und 20 aus Bannwil. Weitere 418 Eingaben stammen aus anderen Gemeinden.

Mitwirkungseingaben nach Gemeinden

Aarwangen	Bannwil	Langenthal	Schwarzhäusern	Thunstetten	Übrige Gemeinden	Total
519	20	258	31	82	418	1'328

3. ZUSAMMENFASSENDE ERGEBNISSE DER MITWIRKUNG

3.1. NACHVOLLZIEHBARKEIT DES VORPROJEKTS

Für die grosse Mehrheit sind die Ergebnisse des Vorprojektes nachvollziehbar. Die Mitwirkenden äussern sich grossmehrheitlich positiv über die Ausstellung zur öffentlichen Mitwirkung, sowie über die offene Kommunikation der Projektverantwortlichen und der Offenlegung der erarbeiteten Dokumente und Pläne zum Vorprojekt. 76% beantworten Frage 7 mit ja, 16% mit eher ja. Nur 5% sagen eher nein und 3% konnten die Ergebnisse des Vorprojektes nicht nachvollziehen. Unter den politischen Parteien finden sich mit 22% überdurchschnittlich viele, für die das Vorprojekt nicht nachvollziehbar ist.

3.2. HANDLUNGSBEDARF AUF DEN ORTSDURCHFARTEN

Weitestgehend einig sind sich die Mitwirkenden, dass auf der Ortsdurchfahrt Aarwangen Handlungsbedarf besteht (Frage 1); 89% sehen einen grossen, und weitere 8% einen mittleren Handlungsbedarf. Nur gerade 2% sehen geringen und 1% keinen Handlungsbedarf. Die Rückmeldungen aus Mitwirkung bestätigen den von den Fachkreisen nachgewiesenen hohen Handlungsbedarf auf der Ortsdurchfahrt in Aarwangen.

3.3. VARIANTENPRÄFERENZ

Eine grosse Mehrheit (83%) der Mitwirkenden spricht sich in Frage 6 für die Variante Umfahrung aus. 14% favorisieren die Variante Null+ und 3% sind für keine der beiden Varianten. Dieselben Werte gelten auch für die privaten Mitwirkenden, welche das Resultat mit ihrem grossen Übergewicht dominieren. Betrachtet man die übrigen Gruppen (Gewerbe, Gemeinden, politische Parteien und Verbände) so ergeben sich bei den politischen Parteien mit 23% und den Verbänden mit 28% überdurchschnittlich viele Anhänger der Variante Null+. Ganz anders als bei den Gemeinden und dem Gewerbe, wo die Variante Null+ nur von 4% respektive 2% vorgezogen wird. Auffällig ist zudem, dass bei den politischen Parteien mit 8% und den Gemeinden mit 12% sich überdurchschnittlich viele für keine der beiden Varianten aussprechen.

Die Auswertung der Variantenfrage nach der Herkunftsgemeinde ergibt ebenfalls ein differenziertes Bild. In Aarwangen (90%), Bannwil (90%), Langenthal (82%) und Schwarzhäusern (91%) wird die Variante Umfahrung von einer grossen Mehrheit gewünscht. In der Gemeinde Thunstetten spricht sich hingegen nur eine relative Mehrheit von 43% knapp für die Umfahrungsvariante aus, während die Variante Null+ einen beachtlichen Anteil von 41% erreicht. Dies hat auch einen Zusammenhang mit der in Thunstetten eher negativ beurteilten Linienführung der Umfahrungsstrasse (siehe Frage 3). Die Akzeptanz einer Umfahrung in Thunstetten läge höher, wenn im Bereich zwischen Tunnel Spichigwald und dem Anschluss an die Zürich-Bern-Strasse eine Tunnelverlängerung und der Anschluss Süd weiter östlich gewählt würde.

3.4. WIRKUNGEN

Bei den Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr (Frage 2a) attestieren 82% der Mitwirkenden der Variante Umfahrung eine positive Wirkung, 5% eine negative und 13% keine Wirkung. Wesentlich weniger eindeutig fällt das Resultat bei Variante Null+ aus, von der sich nur 19% eine positive, aber 23% eine negative Wirkung versprechen, während mit 58% eine Mehrheit gar keine Wirkung erwartet.

Diese positive Wirkungseinschätzung der Variante Umfahrung ist auch in Bezug auf den Fuss- und Veloverkehr (Frage 2b), den motorisierten Individualverkehr (Frage 2c), die Wirtschaft (Frage 2e) und die Gesellschaft (Frage 2f) gegeben. Dabei überrascht es nicht, dass bei der Variante Umfahrung mit 94% der Mitwirkenden für den motorisierten Individualverkehr die grössten Vorteile erkennen. Im Gegensatz dazu sehen die Mitwirkenden bei der Variante Null+ oft grössere Nach- als Vorteile, wobei allerdings die Mehrheit von Variante Null+ keine Wirkung auf die vier oben genannten Aspekte erwartet.

In Bezug auf die Umwelt (Frage 2d) sehen 28% der Mitwirkenden die Variante Umfahrung mit positiver aber mit 29% mit negativer Wirkung; 43% erwarten keine Wirkung, respektive für sie gleichen sich bezüglich Umwelt die Vor- und Nachteile der Umfahrung aus. Von der Variante Null+ erwarten 19% der Mitwirkenden positive Umweltwirkungen, 21% negative und 60% erwarten keine Umweltwirkungen.

3.5. VARIANTENOPTIMIERUNGEN

In der Mitwirkung favorisiert eine klare Mehrheit die Variante Umfahrung. Diese würde unter Befürwortern wie Skeptikern noch an Akzeptanz gewinnen, wenn im weiteren Projektverlauf die folgenden, aus der Mitwirkung hervorgehenden Optimierungen, zusätzlich geprüft und soweit zweckmässig auch umgesetzt werden.

Gewünschte Optimierung der Umfahrungsstrasse:

- Nördlich des Tunnels Spichigwald solle die Linienführung weiter nach Westen auf die bestehenden Flurwege verschoben werden. Dadurch würden die bestehenden Landwirtschaftspartellen geschont und weniger zerschnitten.

Dies wird in der nächsten Projektphase zusammen mit dem Ergebnis aus der Vorstudie "Landumlegungsverfahren" geprüft.

- Für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung und den Naherholungsverkehr sei eine zusätzliche Querungsmöglichkeit im Bereich des Tunnelportals Nord notwendig.

In der nächsten Projektphase wird nach Lösungen gesucht und mit den betroffenen Landeigentümern besprochen.

- Die Umfahrungstrasse solle gegenüber dem bestehenden Terrain um ca. zwei Meter tiefer gelegt werden. Dadurch könnten die Lärmimmission gemindert und Sichtbarkeit reduziert werden.

Eine Tieferlegung der Umfahrungsstrasse ist in diesem Bereich möglich. Infolge der dadurch entstehenden Böschungen geht jedoch zusätzliches Kulturland verloren.

- Der Anschluss Industrie Aarwangen wurde sowohl von Privatpersonen wie auch von politischen Parteien und Verbänden in Frage gestellt. Der Nutzen der direkten Erschliessung stehe in keinem Verhältnis zum Eingriff in die Landschaft. Zudem seien die Kosten für die Anbindung, welche von der Gemeinde Aarwangen getragen werden müssten, nicht finanzierbar.

Der Gemeinderat Aarwangen hat unter Berücksichtigung der vorliegenden Mitwirkung darüber zu entscheiden, ob die Planung des Anschlusses Industrie weiterverfolgt werden soll.

- Die Linienführung der Umfahrungsstrasse solle südlich des Tunnels Spichigwald weiter östlich verlaufen. Über den Anschlusspunkt an die Zürich-Bern-Strasse gibt es unterschiedliche Meinungen. Folgende Anschlusspunkte werden von den Mitwirkenden erwähnt: Anschluss auf den Kreisel Dreilinden, Anschluss auf den Kreisel Hard (Brünnelkreisel) oder ein Anschlusspunkt zwischen den beiden Kreiseln beim Leichtathletik-Stadion Hard. Durch einen Anschluss weiter östlich erhoffen sich die Mitwirkenden eine Verteilung des Verkehrs in Richtung Stadt auf beide Hauptachsen (Aarwangen- und Bützbergstrasse). Die Industrie von Langenthal sei durch einen östlich liegenden Anschluss besser erschlossen und ein Ausweichverkehr über Thunstetten werde uninteressant. Auf den Anschluss der Industrie Aarwangen könne zudem verzichtet werden, da die Umfahrungstrasse über die Zürich-Bern-Strasse rasch erreichbar sei.

Im Rahmen der ZMB 2007 wurden mehrere Umfahrungsvarianten geprüft. Die Varianten wurden damals in einem partizipativen Prozess entworfen und bewertet. Die daraus resultierende Bestvariante wurde nun zum vorliegenden Vorprojekt weiterentwickelt. Es ist nicht ersichtlich, inwiefern sich die Ausgangslage verändert haben soll, die zu einer anderen Bestvariante führen könnte. Linienführungen weiter östlich benötigen allesamt Rodungen von Waldflächen. Eine Linienführung auf den Kreisel Hard, wie sie vom Überparteilichen Komitee "Umfahrung Aarwangen" Thunstetten-Bützberg gefordert werden, führen zudem durch die engere Grundwasserschutzzone S2. Eine Bewilligung dazu, würde aufgrund der möglichen Linienführung ausserhalb der Schutzzone, nicht bewilligt.

Gewünschte Optimierungen auf dem bestehenden Strassennetz

- Es wird befürchtet, dass die Ortsdurchfahrt Aarwangen durch die Umfahrung nicht genügend vom Durchgangsverkehr entlastet wird. Zu den bereits vorgesehenen Massnahmen werden weiterreichende gefordert, zum Beispiel eine Sperrung für den Schwerverkehr oder ein System analog der Ortsdurchfahrt Cham.

Die Umfahrungsstrasse mit den flankierenden Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt lässt bereits eine grosse Entlastung erwarten, insbesondere beim Schwerverkehr. In der weiteren Planung sind zusätzliche Verkehrserhebungen vorgesehen, damit genauere Verkehrsprognosen erstellt werden können. Bestätigen sich die Befürchtungen, dass der Entlastungseffekt ungenügend ist, werden weitere Massnahmen, wie sie in den Eingaben vorgeschlagen werden, geprüft.

- Der Ersatz diverser Kreisel durch Lichtsignalanlagen wird in Zweifel gezogen, weil diese zu mehr Staus führen und die Kreisverkehrsanlagen sich in Langenthal und Umgebung bewährt haben.

Grundsätzlich soll am System mit den Kreisverkehrsanlagen festgehalten werden. Lichtsignalanlagen sind nur bei Knoten vorgesehen, bei denen infolge der Verkehrszunahme bis ins Jahr 2030 eine Kreisverkehrsanlage nicht mehr funktionieren würden. In der nächsten Projektphase sind weitere Verkehrszählungen geplant um das Verkehrsmodell zu verfeinern. Aufgrund dieser Daten werden die Knoten nochmals überprüft.

- Die Mitwirkenden aus der Gemeinde Thunstetten inkl. Gemeinderat befürchten im Falle der Umfahrungsvariante eine starke Zunahme des Durchgangsverkehrs insbesondere auch des Schwerverkehrs über den Ortsteil Thunstetten (Gemeindestrasse).

Die Prognosen aus dem Verkehrsmodell gehen nicht davon aus, bei einer in Spitzenzeiten überlasteten Kantonstrasse Langenthal-Lotzwil ist ein zusätzlicher Schleichverkehr über Thunstetten aber nicht gänzlich auszuschliessen. Die Verkehrsmengen/-prognosen auf der Gemeindestrasse sind in der nächsten Projektphase gemeinsam mit der Gemeinde zu verifizieren. Allfällig notwendige Massnahmen sind gemeinsam zu bestimmen und die Finanzierung zu regeln..

4. AUSWERTUNG QUANTITATIV

Dieses Kapitel stellt die Auswertung der spezifisch gestellten Fragen aus dem offiziellen Mitwirkungsfragebogen (vgl. Beilage 1) in Prozenten dar.

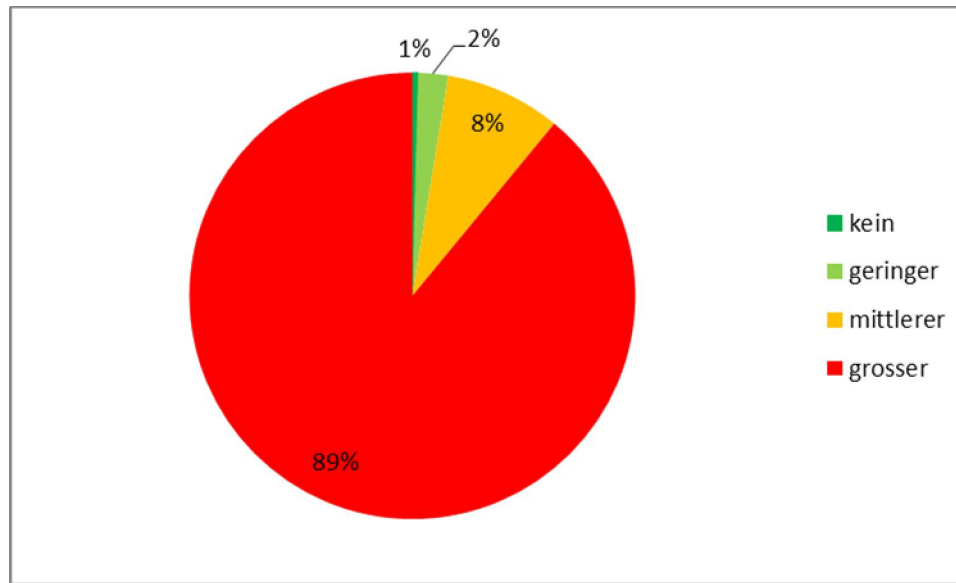
Die nachfolgenden Grafiken stellen die prozentuale Verteilung der Antworten über alle Mitwirkenden (Total) dar. In den untenstehenden Tabellen wurde zwischen folgenden Gruppen differenziert: Private, Gewerbe, Gemeinden, politische Parteien und Verbände. Die Spalte Gemeinden beinhalten die Stellungnahmen der Einwohnergemeinden, Burgergemeinden, Flurgenossenschaften sowie die Stellungnahme der Region Oberaargau. Die Auswertung der einzelnen Fragen ist mit einem dazugehörenden Fazit zusammengefasst.

Zusätzlich wurde eine Auswertung nach Herkunft der Eingaben (Aarwangen, Bannwil, Langenthal, Schwarzhäusern, Thunstetten, übrige Gemeinden) vorgenommen. In der Beilage 2 sind die Eingaben nach Gemeinden auch noch grafisch dargestellt. Bei der Variantenfrage (Frage 6) sprechen sich die Gemeinden mit einer grossen Mehrheit (82% - 90%) für die Variante Umfahrung aus. Einzig in der Gemeinde Thunstetten fällt der Entscheid mit 43% nur sehr knapp zugunsten der Umfahrungsvariante aus. Die Variante Null+ erreicht einen Anteil von 41%.

Unterschiedliche Mehrheiten in einzelnen Gemeinden zum Total aller Mitwirkenden sind bei den folgenden Fragen eingegangen:

- Frage 2a Schwarzhäusern: Die Mehrheit beurteilt die Auswirkung auf den ÖV bei der Variante Null+ als negativ.
- Frage 2b Aarwangen / Schwarzhäusern: Die Mehrheit beurteilt die Auswirkungen auf den Langsamverkehr bei der Variante Null+ als negativ.
 Thunstetten-Bützberg: Die Mehrheit beurteilt die Auswirkungen auf den Langsamverkehr bei der Variante Null+ als positiv.
- Frage 2c Aarwangen / Schwarzhäusern: Die Mehrheit beurteilt die Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) bei der Variante Null+ als negativ.
 Thunstetten-Bützberg: Die Mehrheit beurteilt die Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) bei der Variante Null+ als positiv.
- Frage 2d Schwarzhäusern: Die Mehrheit beurteilt die Auswirkungen auf die Umwelt bei der Variante Null+ als negativ.
 Aarwangen / Schwarzhäusern: Die Mehrheit beurteilt die Auswirkungen auf die Umwelt bei der Variante Umfahrung als positiv.
 Thunstetten-Bützberg: Die Mehrheit beurteilt die Auswirkungen auf die Umwelt bei der Variante Umfahrung als negativ.
- Frage 2f Schwarzhäusern: Mehrheit beurteilt die Auswirkungen auf die Gesellschaft bei der Variante Null+ als negativ.
 Thunstetten-Bützberg: Mehrheit beurteilt die Auswirkungen auf die Gesellschaft bei der Variante Null+ als positiv.
- Frage 3 Thunstetten-Bützberg: Die Mehrheit beurteilt die optimierte Linienführung der Umfahrungsstrasse als negativ.
- Frage 5 Aarwangen / Schwarzhäusern: Die Mehrheit beurteilt die Gleisführung auf der Ortsdurchfahrt Aarwangen bei der Variante Null+ als negativ.

FRAGE 1: WIE BEURTEILEN SIE DEN HANDLUNGSBEDARF AUF DER ORTSDURCHFART AARWANGEN?

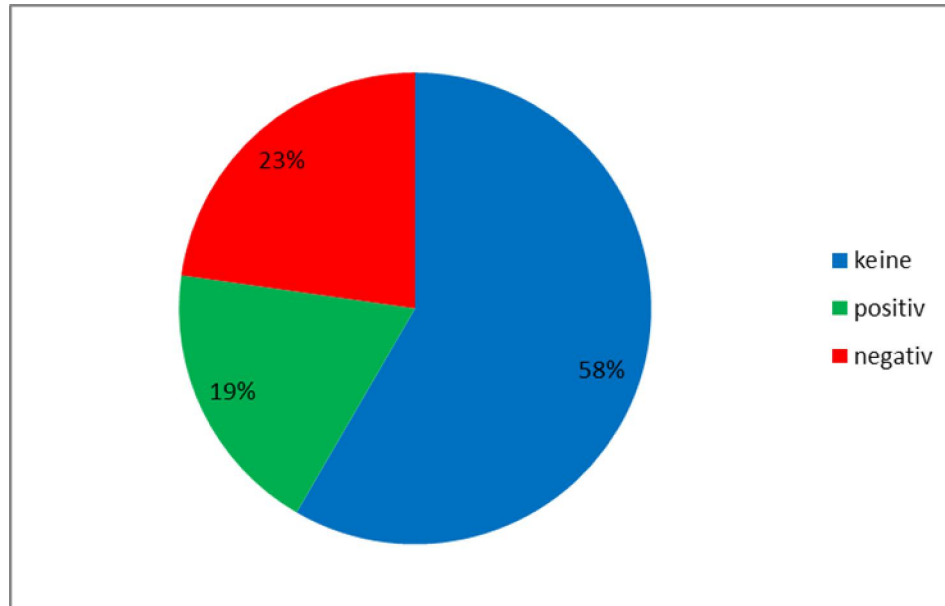


	Private	Gewerbe	Gemeinden	Politische Parteien	Verbände	Total
kein	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %
geringer	2 %	0 %	0 %	0 %	13 %	2 %
mittlerer	9 %	0 %	0 %	22 %	6 %	8 %
grosser	88 %	100 %	100 %	78 %	81 %	89 %

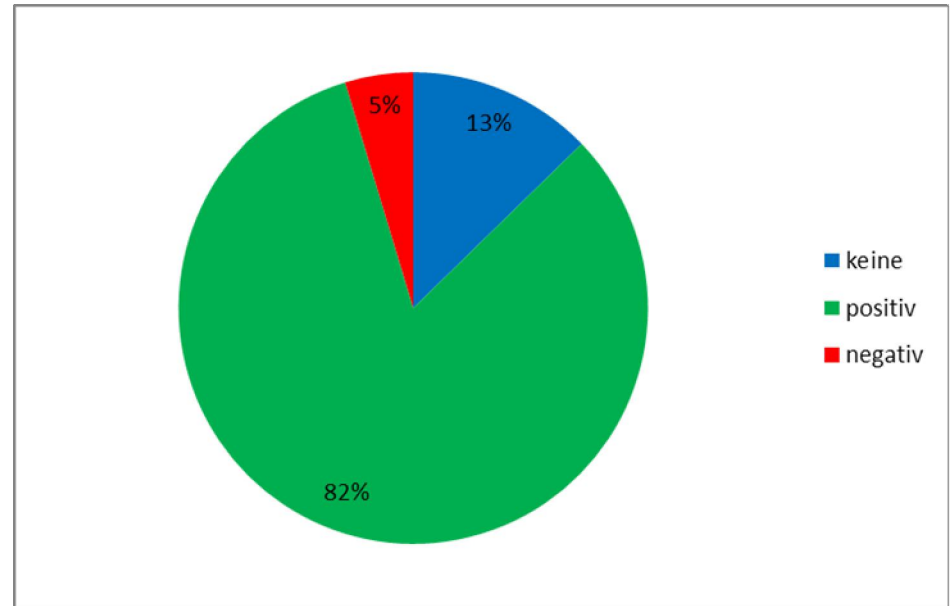
Fazit: In allen Gruppen wird der Handlungsbedarf auf der Ortsdurchfahrt Aarwangen als gross beurteilt.

FRAGE 2A: WIE BEURTEILEN SIE DIE AUSWIRKUNG DER VARIANTEN IM BEZUG AUF DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR?

NULL+



UMFAHRUNG

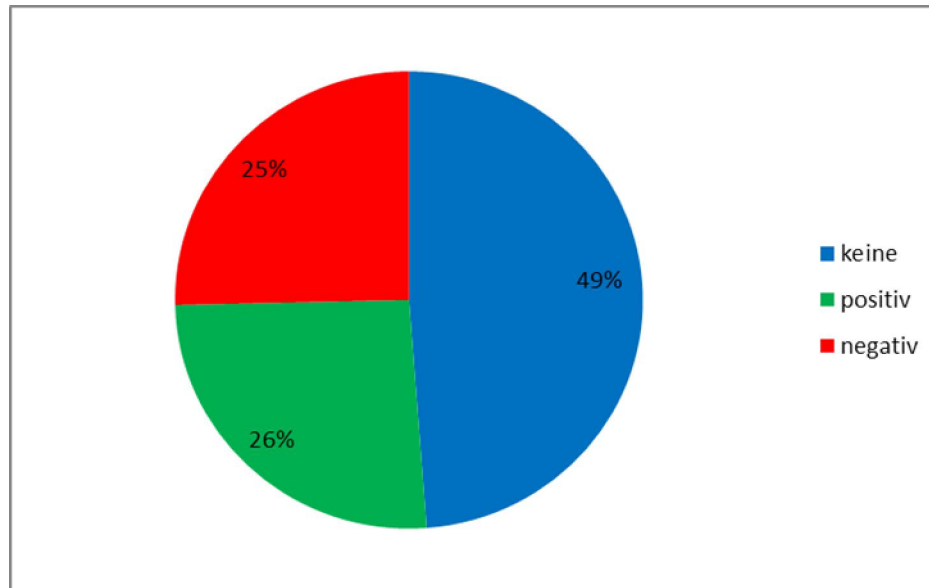


	Private		Gewerbe		Gemeinden		Politische Parteien		Verbände		Total	
	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung
keine	55 %	14 %	94 %	1 %	60 %	10 %	78 %	0 %	53 %	23 %	58 %	13 %
positiv	20 %	81 %	1 %	99 %	5 %	90 %	22 %	78 %	23 %	59 %	19 %	82 %
negativ	25 %	5 %	5 %	0 %	35 %	0 %	0 %	22 %	24 %	18 %	23 %	5 %

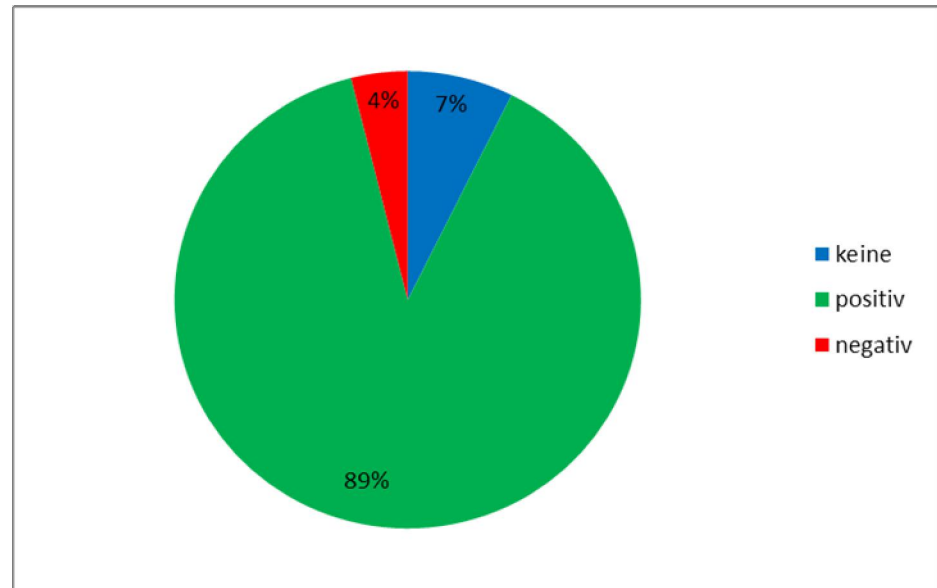
Fazit: Von der Variante Umfahrung verspricht sich in allen Gruppen eine Mehrheit positive Auswirkung auf den öffentlichen Verkehr. Gleichzeitig erwartet die Mehrheit in allen Gruppen, dass sich mit der Variante Null+ keine Veränderungen für den öffentlichen Verkehr ergeben.

FRAGE 2B: WIE BEURTEILEN SIE DIE AUSWIRKUNG DER VARIANTEN IM BEZUG AUF VELOFAHRER / FUSSGÄNGER?

NULL+



UMFAHRUNG

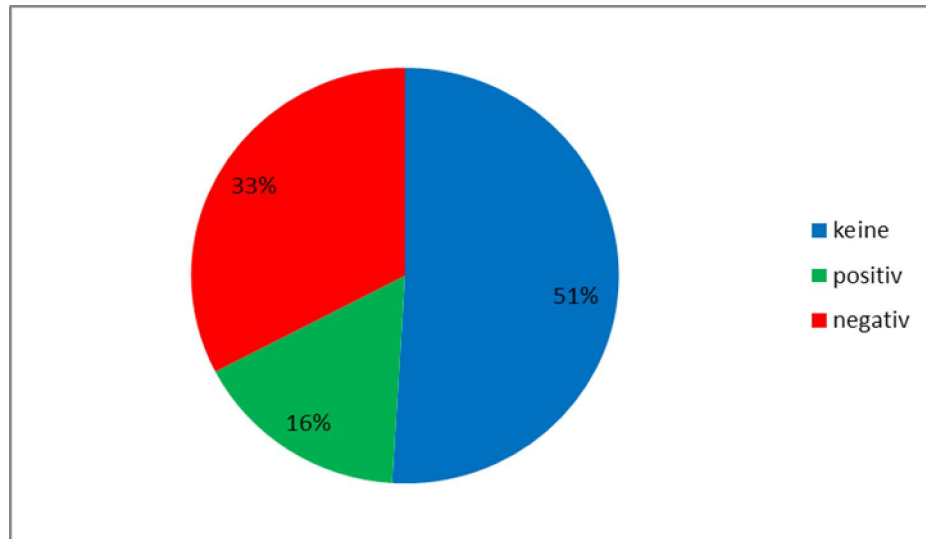


	Private		Gewerbe		Gemeinden		Politische Parteien		Verbände		Total	
	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung
keine	46 %	8 %	90 %	0 %	10 %	5 %	11 %	0 %	35 %	11 %	49 %	7 %
positiv	28 %	88 %	4 %	100 %	10 %	95 %	56 %	100 %	30 %	78 %	26 %	89 %
negativ	26 %	4 %	6 %	0 %	80 %	0 %	33 %	0 %	35 %	11 %	25 %	4 %

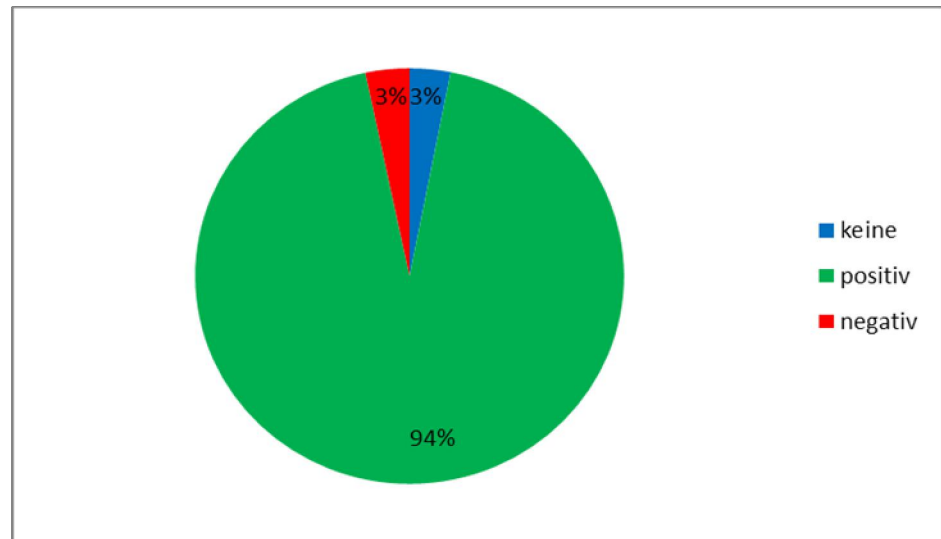
Fazit: Von der Variante Umfahrung verspricht sich in allen Gruppen eine Mehrheit positive Auswirkung auf den Langsamverkehr. Uneinig sind sich die verschiedenen Gruppen über die Wirkung der Variante Null+.

FRAGE 2C: WIE BEURTEILEN SIE DIE AUSWIRKUNG DER VARIANTEN IM BEZUG AUF DEN *MOTORISIERTEN INDIVIDUALVERKEHR*?

NULL+



UMFAHRUNG

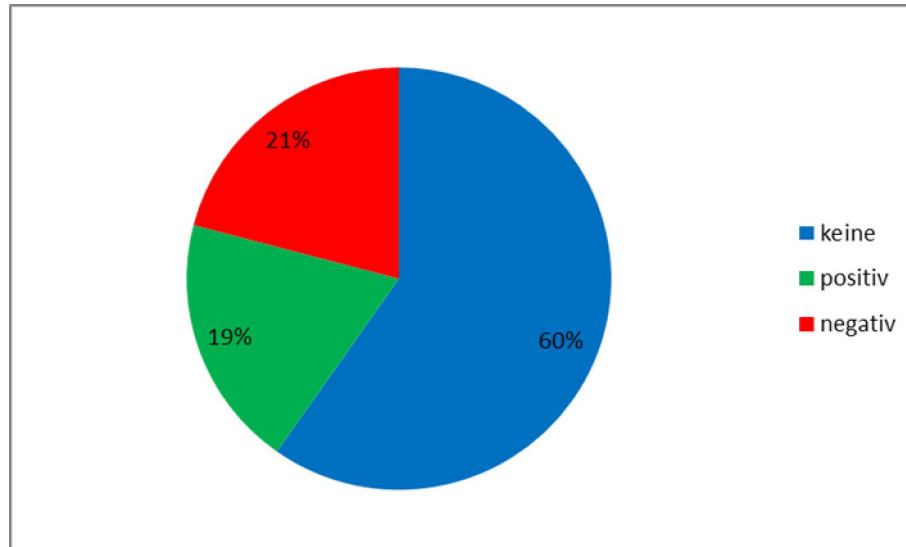


	Private		Gewerbe		Gemeinden		Politische Parteien		Verbände		Total	
	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung
keine	48 %	3 %	94 %	0 %	5 %	0 %	22 %	0 %	17 %	12 %	51 %	3 %
positiv	18 %	93 %	0 %	100 %	5 %	100 %	22 %	100 %	33 %	88 %	16 %	94 %
negativ	34 %	4 %	6 %	0 %	90 %	0 %	56 %	0 %	50 %	0 %	33 %	3 %

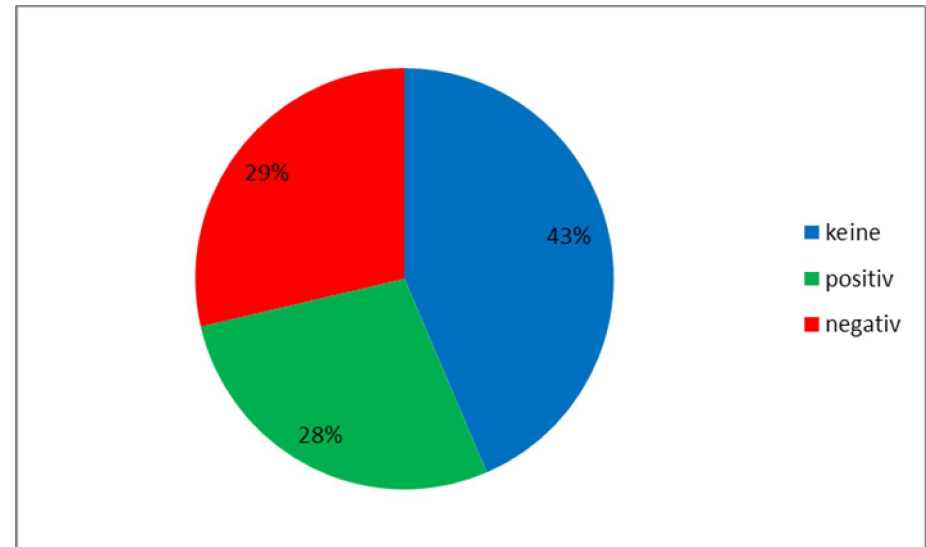
Fazit: Von der Variante Umfahrung verspricht sich eine Mehrheit in allen Gruppen eine positive Auswirkung auf den motorisierten Individualverkehr (MIV). Bei der Variante Null+ rechnet eine Mehrheit der Privaten und des Gewerbes mit keinen Auswirkungen auf den MIV. Die Mehrheit bei den Gemeinden, politischen Parteien und Verbänden befürchten bei der Variante Null+ gar negative Auswirkungen auf den MIV.

FRAGE 2D: WIE BEURTEILEN SIE DIE AUSWIRKUNG DER VARIANTEN IM BEZUG AUF DIE UMWELT?

NULL+



UMFAHRUNG

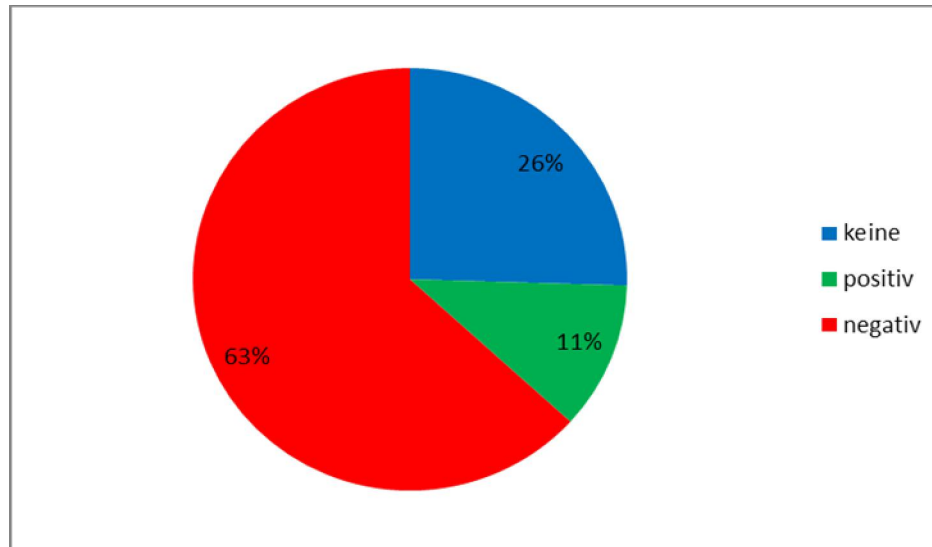


	Private		Gewerbe		Gemeinden		Politische Parteien		Verbände		Total	
	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung
keine	57 %	40 %	93 %	90 %	33 %	14 %	67 %	11 %	42 %	37 %	60 %	43 %
positiv	20 %	29 %	2 %	7 %	53 %	48 %	22 %	45 %	32 %	31 %	19 %	28 %
negativ	23 %	31 %	5 %	3 %	14 %	38 %	11 %	44 %	26 %	32 %	21 %	29 %

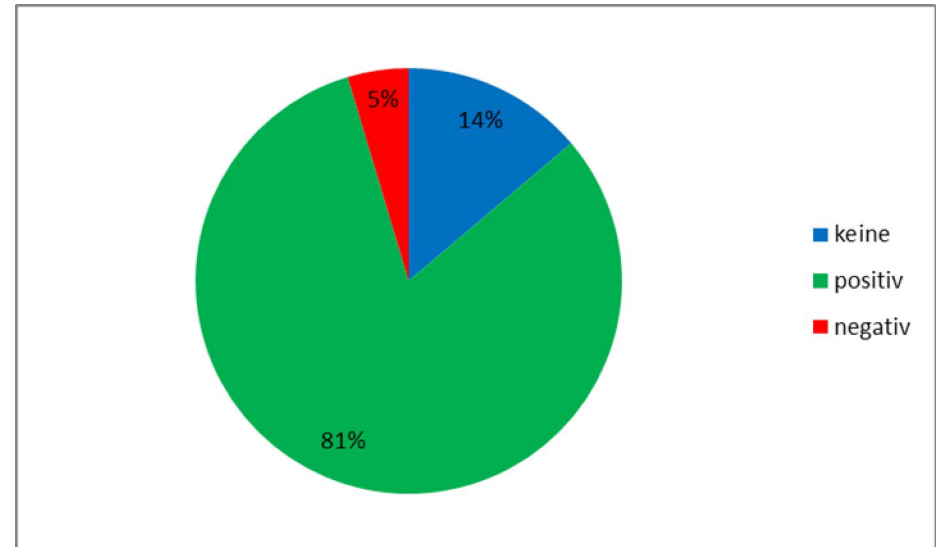
Fazit: Die Wirkungen auf die Umwelt werden insgesamt und auch zwischen den Gruppen sehr heterogen beurteilt.

FRAGE 2E: WIE BEURTEILEN SIE DIE AUSWIRKUNG DER VARIANTEN IM BEZUG AUF DIE WIRTSCHAFT?

NULL+



UMFAHRUNG

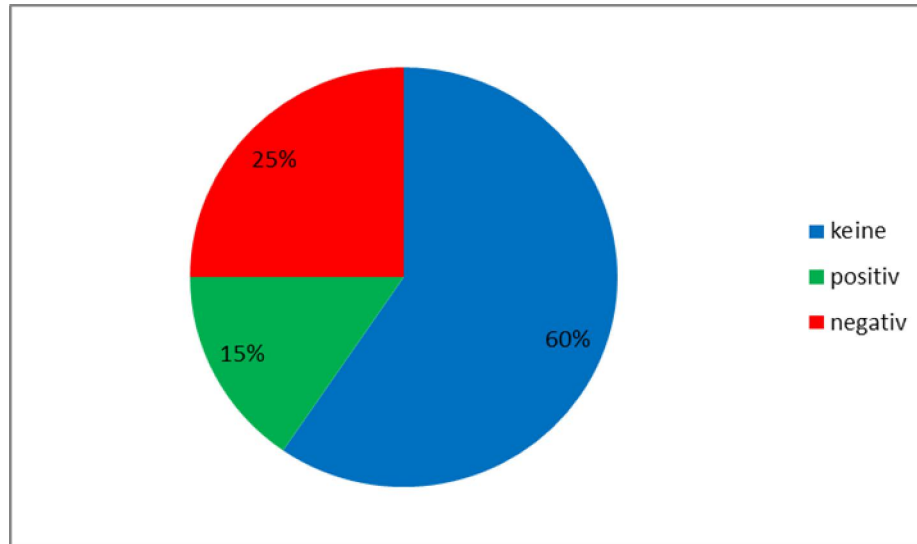


	Private		Gewerbe		Gemeinden		Politische Parteien		Verbände		Total	
	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung
keine	27 %	15 %	3 %	2 %	20 %	14 %	56 %	33 %	25 %	12 %	26 %	14 %
positiv	13 %	80 %	0 %	97 %	5 %	86 %	0 %	67 %	6 %	88 %	11 %	81 %
negativ	60 %	5 %	97 %	1 %	75 %	0 %	44 %	0 %	69 %	0 %	63 %	5 %

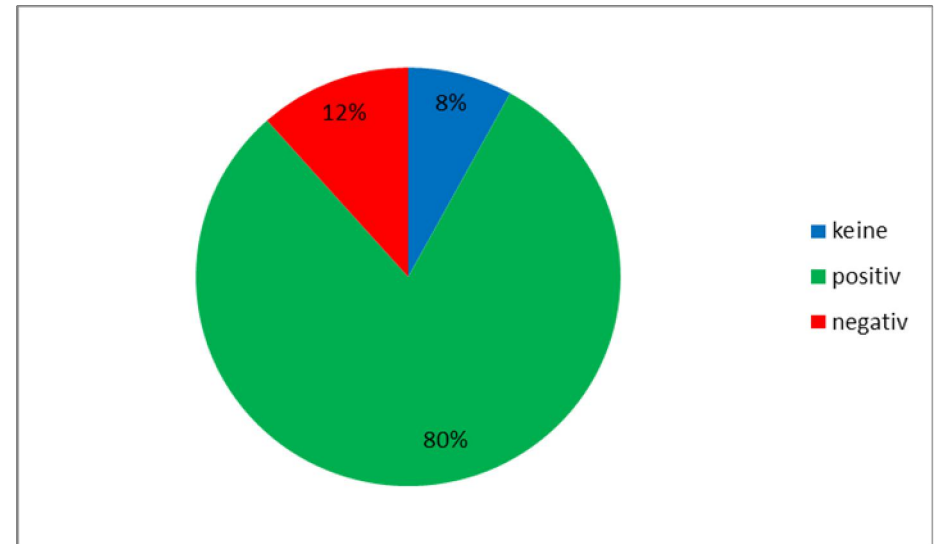
Fazit: Von der Variante Umfahrung verspricht sich in allen Gruppen eine deutliche Mehrheit positive Auswirkung auf die Wirtschaft. Bei der Variante Null+ rechnet eine Mehrheit der Privaten, des Gewerbes, der Gemeinden und der Verbände mit negativen Auswirkungen auf die Wirtschaft. Die Mehrheit der politischen Parteien rechnet bei der Variante Null+ mit keinen Auswirkungen auf die Wirtschaft.

FRAGE 2F: WIE BEURTEILEN SIE DIE AUSWIRKUNG DER VARIANTEN IM BEZUG AUF DIE GESELLSCHAFT?

NULL+



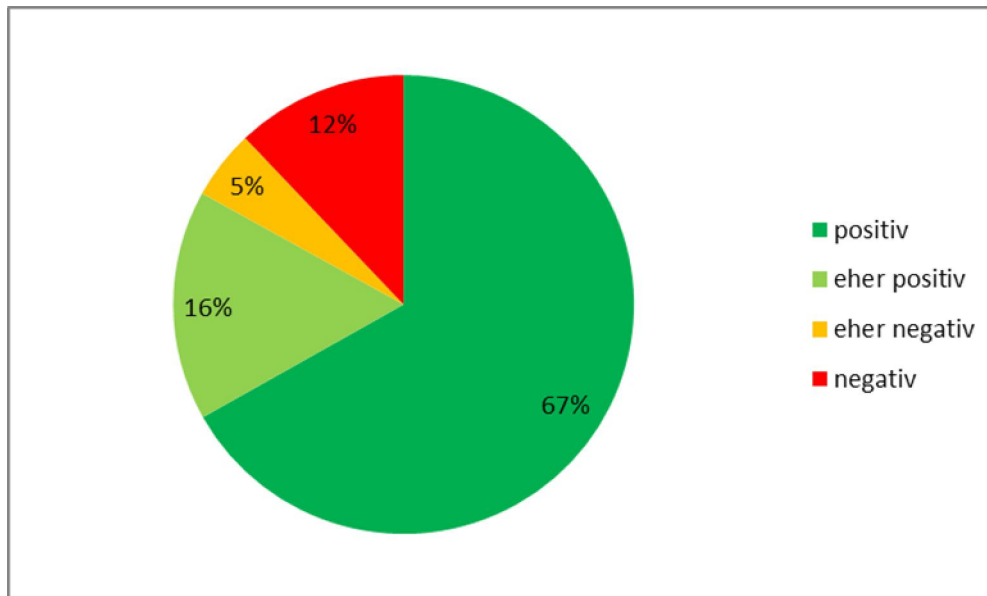
UMFAHRUNG



	Private		Gewerbe		Gemeinden		Politische Parteien		Verbände		Total	
	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung
keine	56 %	8 %	92 %	1 %	65 %	20 %	67 %	11 %	37 %	0 %	60 %	8 %
positiv	17 %	79 %	0 %	99 %	10 %	75 %	33 %	67 %	19 %	82 %	15 %	80 %
negativ	27 %	13 %	8 %	0 %	25 %	5 %	0 %	22 %	44 %	18 %	25 %	12 %

Fazit: Mit einer Umfahrung rechnet die Mehrheit in allen Gruppen mit positiven Auswirkungen auf die Gesellschaft. Bei der Variante Null+ rechnet eine Mehrheit der Privaten, des Gewerbes, der Gemeinden und der politischen Parteien mit keinen Auswirkungen auf die Gesellschaft. Die Mehrheit der Verbände rechnet bei einer Realisierung der Variante Null+ mit negativen Auswirkungen auf die Gesellschaft.

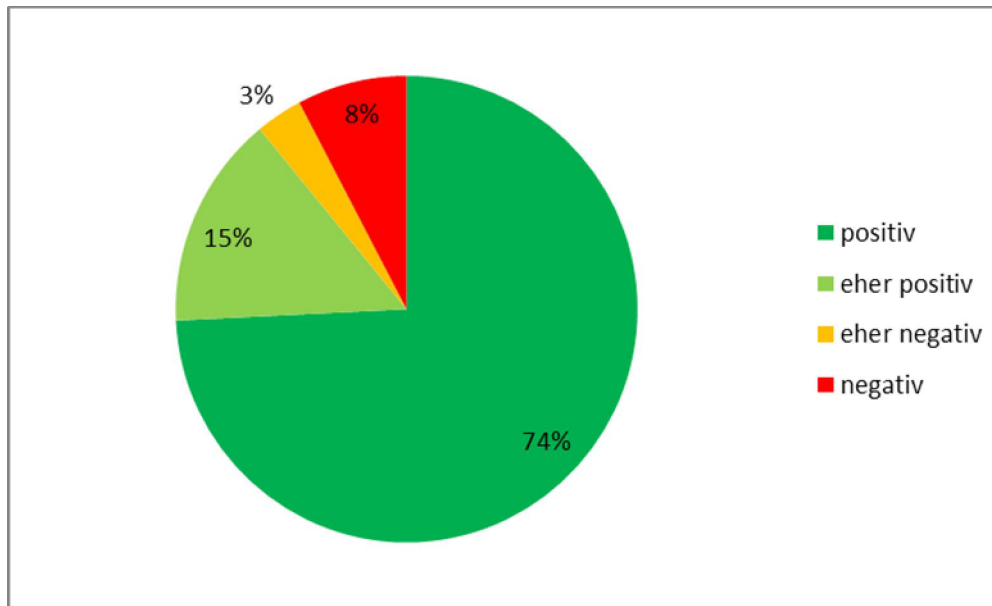
FRAGE 3: WIE BEURTEILEN SIE DIE OPTIMIERTE LINIENFÜHRUNG DER UMFÄHRUNGSSTRASSE, DIE BEREITS 2007 GROB FESTGELEGT WURDE?



	Private	Gewerbe	Gemeinden	Politische Parteien	Verbände	Total
positiv	65 %	94 %	67 %	67 %	67 %	67 %
eher positiv	17 %	5 %	24 %	22 %	5 %	16 %
eher negativ	5 %	0 %	0 %	0 %	6 %	5 %
negativ	13 %	1 %	9 %	11 %	22 %	12 %

Fazit: Die Mehrheit in allen Gruppen beurteilt die Linienführung der Umfahrungsstrasse als positiv. In den Bemerkungen werden jedoch auch Anpassungen gewünscht (siehe Kapitel 6).

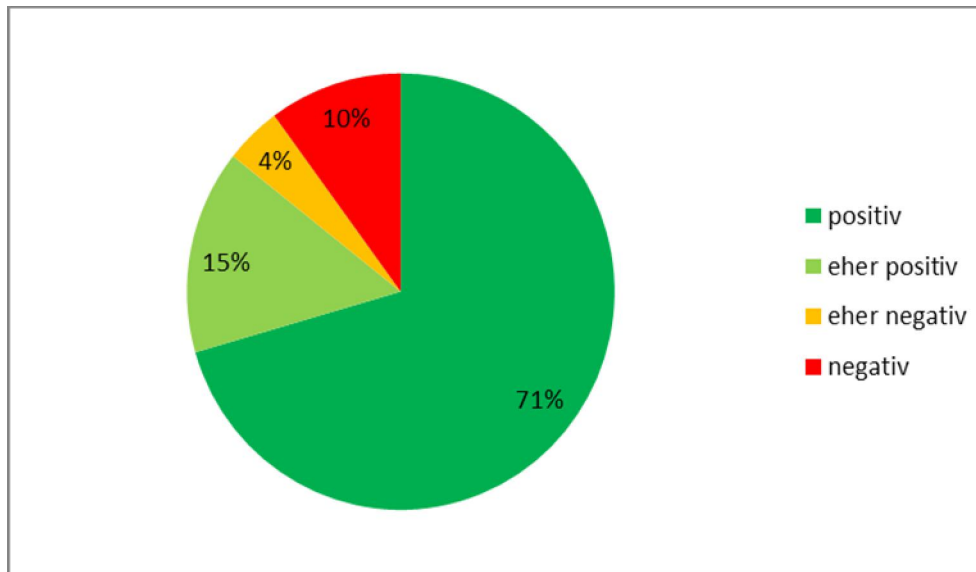
FRAGE 4A: WIE BEURTEILEN SIE DIE *GESTALTUNG* NEUE AAREBRÜCKE BEI DER VARIANTE UMFÄHRUNG?



	Private	Gewerbe	Gemeinden	Politische Parteien	Verbände	Total
positiv	72 %	98 %	69 %	78 %	75 %	74 %
eher positiv	16 %	2 %	26 %	11 %	12 %	15 %
eher negativ	4 %	0 %	0 %	11 %	0 %	3 %
negativ	8 %	0 %	5 %	0 %	13 %	8 %

Fazit: Die Gestaltung der Aarebrücke beurteilt die grosse Mehrheit in allen Gruppen als positiv.

FRAGE 4B: WIE BEURTEILEN SIE DIE *INTEGRATION IN DEN AARERAUM DER* NEUE AAREBRÜCKE BEI DER VARIANTE UMFABHRUNG?

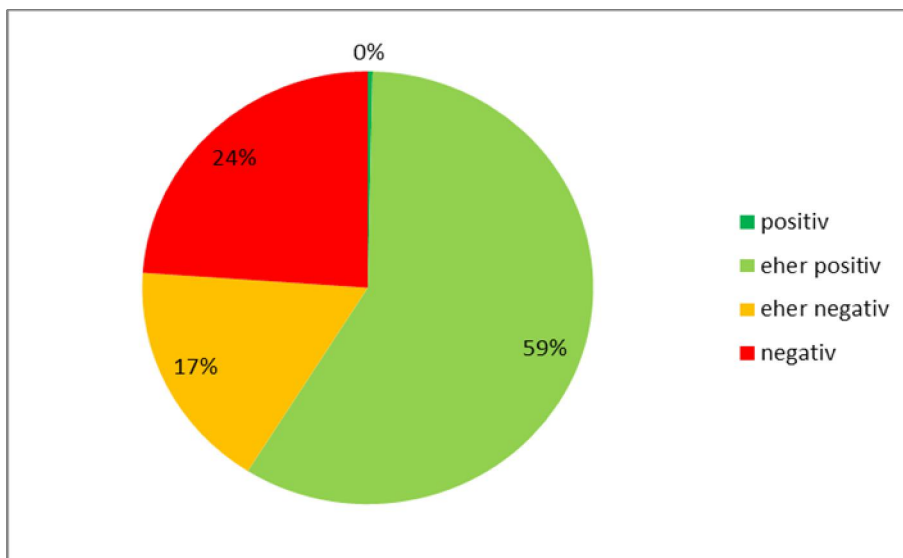


	Private	Gewerbe	Gemeinden	Politische Parteien	Verbände	Total
positiv	68 %	97 %	74 %	67 %	75 %	71 %
eher positiv	16 %	3 %	21 %	0 %	6 %	15 %
eher negativ	5 %	0 %	0 %	22 %	0 %	4 %
negativ	11 %	0 %	5 %	11 %	19 %	10 %

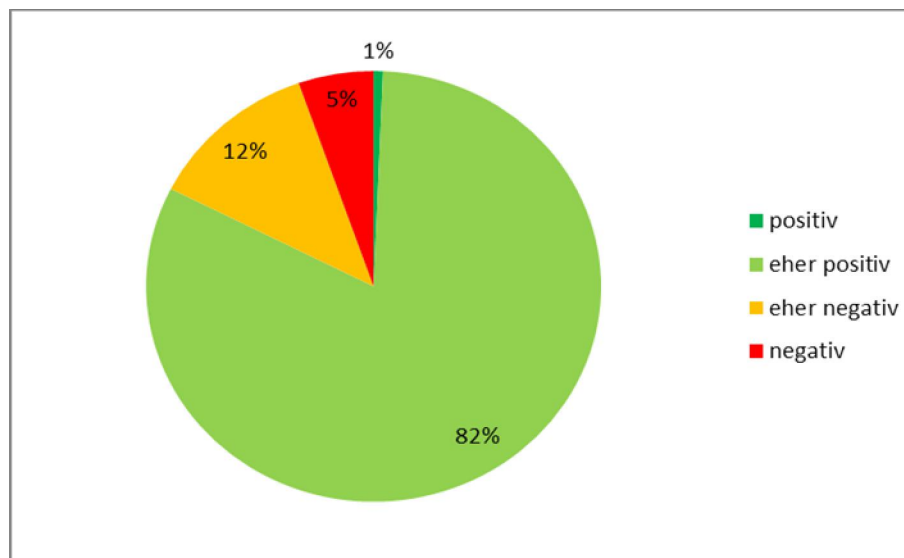
Fazit: Die Integration der Aarebrücke in den Aareraum beurteilt die grosse Mehrheit in allen Gruppen als positiv.

FRAGE 5A: WIE BEURTEILEN SIE DIE GLEISFÜHRUNG AUF DER ORTSDURCHFART AARWANGEN IM BEZUG AUF DIE VERKEHRSSICHERHEIT?

NULL+



UMFAHRUNG

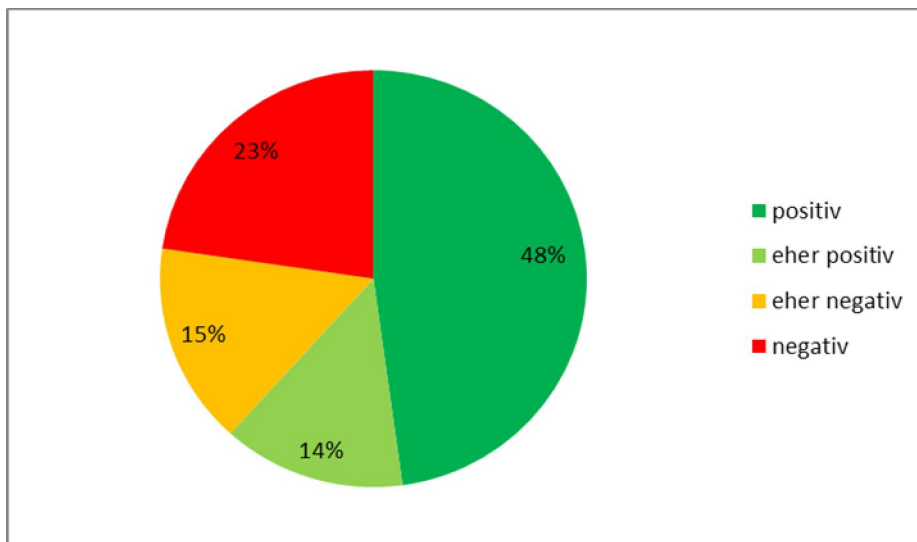


	Private		Gewerbe		Gemeinden		Politische Parteien		Verbände		Total	
	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung
positiv	0 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %
eher positiv	57 %	80 %	92 %	99 %	11 %	80 %	33 %	89 %	37 %	83 %	59 %	82 %
eher negativ	18 %	13 %	2 %	1 %	68 %	15 %	22 %	11 %	19 %	11 %	17 %	12 %
negativ	25 %	6 %	5 %	0 %	21 %	5 %	45 %	0 %	44 %	6 %	24 %	5 %

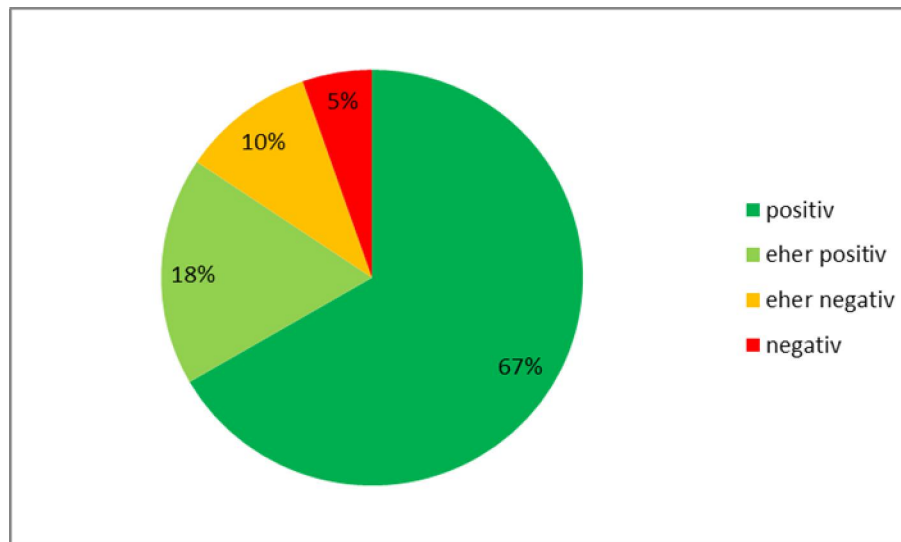
Fazit: Mit der Umfahrung wird die Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit der Gleisführung auf der Ortsdurchfahrt Aarwangen von der Mehrheit in allen Gruppen als eher positiv beurteilt. Die Verkehrssicherheit mit der Variante Null+ wird von den Privaten und dem Gewerbe als eher positiv, von den Gemeinden, politischen Parteien und Verbänden als negativ oder eher negativ beurteilt.

FRAGE 5B: WIE BEURTEILEN SIE DIE GLEISFÜHRUNG AUF DER ORTSDURCHFART AARWANGEN IM BEZUG AUF DIE *QUALITÄT/GESTALTUNG DES STRASSENRAUMS*?

NULL+



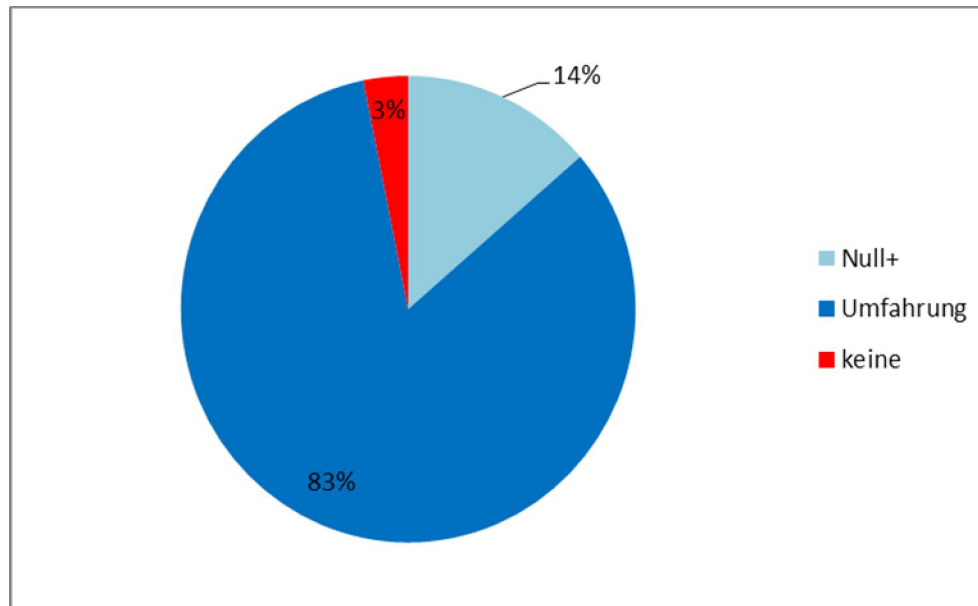
UMFAHRUNG



	Private		Gewerbe		Gemeinden		Politische Parteien		Verbände		Total	
	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung	Null+	Umfahrung
positiv	45 %	64 %	91 %	97 %	5 %	63 %	33 %	78 %	27 %	47 %	48 %	67 %
eher positiv	15 %	19 %	2 %	2 %	21 %	32 %	0 %	11 %	20 %	29 %	14 %	18 %
eher negativ	17 %	11 %	3 %	1 %	16 %	5 %	22 %	11 %	0 %	18 %	15 %	10 %
negativ	23 %	6 %	4 %	0 %	58 %	0 %	45 %	0 %	53 %	6 %	23 %	5 %

Fazit: Mit der Umfahrung wird die Qualität/Gestaltung des Strassenraums auf der Ortsdurchfahrt Aarwangen in allen Gruppen von einer Mehrheit als positiv beurteilt. Die Qualität/Gestaltung des Strassenraums mit der Variante Null+ wird von den Privaten und dem Gewerbe als positiv, von den Gemeinden, politischen Parteien und Verbänden als negativ beurteilt.

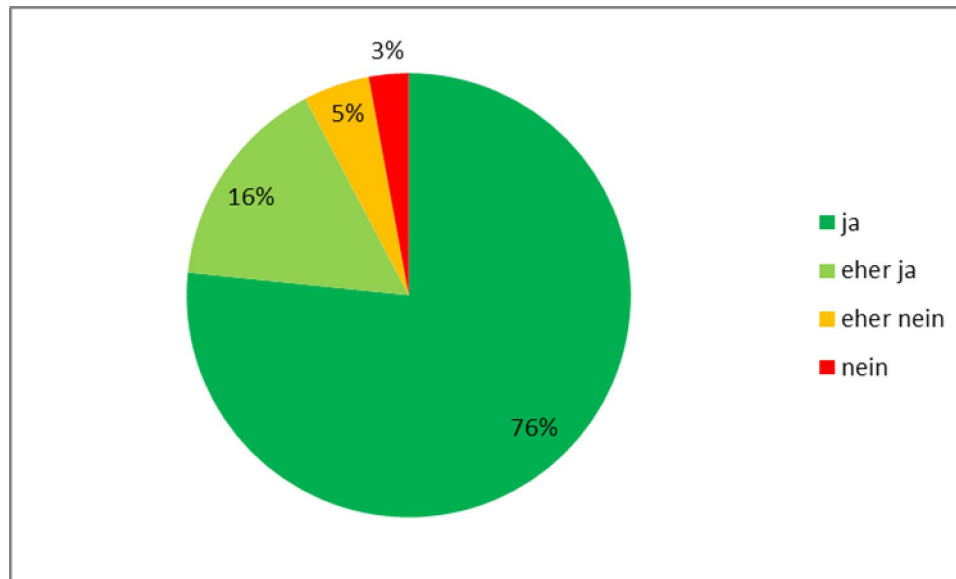
FRAGE 6: WELCHE VARIANTE ERACHTEN SIE ALS DIE RICHTIGE LÖSUNG?



	Private	Gewerbe	Gemeinden	Politische Parteien	Verbände	Total
Null+	14 %	2 %	4 %	23 %	28 %	14 %
Umfahrung	83 %	97 %	84 %	69 %	67 %	83 %
keine	3 %	1 %	12 %	8 %	5 %	3 %

Fazit: In allen Gruppen erachtet eine grosse Mehrheit die Umfahrungsvariante als die richtige Lösung der Verkehrsprobleme im Raum Aarwangen - Langenthal Nord. Am ehesten Sympathie geniesset die Variante Null+ noch bei einzelnen politischen Parteien und Verbänden.

FRAGE 7: SIND DIE ERGEBNISSE DES VORPROJEKTES FÜR SIE NACHVOLLZIEHBAR?



	Private	Gewerbe	Gemeinden	Politische Parteien	Verbände	Total
ja	75 %	94 %	84 %	78 %	71 %	76 %
eher ja	17 %	6 %	16 %	0 %	23 %	16 %
eher nein	5 %	0 %	0 %	0 %	6 %	5 %
nein	3 %	0 %	0 %	22 %	0 %	3 %

Fazit: Für die grosse Mehrheit sind die Ergebnisse des Vorprojektes nachvollziehbar. Die Mitwirkenden äussern sich grossmehrheitlich positiv über die Ausstellung zur öffentlichen Mitwirkung, sowie über die offene Kommunikation der Projektverantwortlichen und der Offenlegung der erarbeiteten Dokumente und Pläne zum Vorprojekt.

5. AUSWERTUNG QUALITATIV

Ortsspezifische bzw. parzellenspezifische Eingaben der direktbetroffenen Grund- und Liegenschaftseigentümern die nicht von allgemeinem Interesse sind, werden im Mitwirkungsbericht nicht aufgeführt. In der nächsten Planungsphase wird mit den betroffenen Grund- und Liegenschaftseigentümern individuell Kontakt aufgenommen, um ihre Anliegen zu besprechen.

Zu einzelnen, spezifischen Projektbestandteilen wurden bis zu 82 Eingaben gezählt. Die meisten Eingaben (jeweils mehr als 50 Stück) wurden in Bezug auf die Linienführung der Umfahrungsstrasse für folgende Themen eingereicht:

- Linienführung zugunsten des Kulturlandes (FFF) in den Wald verschieben.
- Für Ersatzmassnahmen kein zusätzliches Kulturland (FFF) beanspruchen.
- Verzicht auf den Anschluss Industrie Aarwangen.
- Linienführung Banfeld/Banwald nach Westen verschieben.
- Tagbautunnel Banfeld/Banwald und Riesenacher (Bützbergtäli).
- Anschluss Süd (Zürich-Bern-Strasse) liege nicht am richtigen Ort. An welchem Ort die beste Anschlussstelle liegt, sind sich die Mitwirkenden jedoch nicht einig.

5.1. ALLGEMEINE EINGABEN

Bereich	Wer	Eingabe	Stellungnahme	Weiteres Vorgehen
Gesamtverkehr	Private Verbände	Das Projekt hat keine Massnahmen aufgezeigt, wie der motorisierte individual Verkehr vermindert werden soll. Massnahmen zur Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr fehlen komplett. Auch sind keine Massnahmen für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene geplant.	Die Anliegen dieser Eingaben können nicht durch das Projekt Verkehrssanierung Aarwangen - Langenthal beantwortet werden, sondern sind durch die übergeordneten Planungsinstrumente (Kantonaler Richtplan, Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau (RGSK Oberaargau), Agglomerationsprogramm Langenthal etc.) zu beantworten. Das vorliegende Projekt Verkehrssanierung Aarwangen - Langenthal Nord ist ein Bestandteil der übergeordneten Planung und somit des Kantonalen Richtplans, des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts Oberaargau (RGSK Oberaargau), etc. Das Projekt berücksichtigt die darin vorgegebenen Ziele und Vorgaben dieser Planungsinstrumente.	Keine Massnahmen notwendig.
Verkehrszahlen	Private Verbände	Die Verkehrszahlen / Verkehrsveränderungen werden angezweifelt.	Auf der Basis des Gesamtverkehrsmodells des Kantons Bern wurde das Verkehrskonzept und deren Auswirkungen durch ein Verkehrsingenieurbüro erarbeitet und berechnet. Diese Verkehrszahlen wurden durch ein zweites Verkehrsingenieurbüro überprüft. Zudem wurden die Verkehrszahlen von den Projektverfassern ebenfalls geprüft. Wir sind deshalb davon überzeugt, dass die Prognosen korrekt ermittelt wurden und die Verhältnisse realistisch abgebildet sind. In der weiteren Projektphase werden weitere Verkehrserhebungen stattfinden und das Modell überprüft und weiter verfeinert.	Weitere Verkehrserhebungen in der nächsten Phase vornehmen.

Verlagerung des Verkehrsproblems	Private Gemeinden Polit. Parteien Verbände	Die Umfahrungsstrasse verlagert das Verkehrsproblem auf die Bützbergstrasse in Langenthal	Tatsächlich findet mit der Umfahrungsstrasse eine Verkehrsverlagerung von der Aarwangenstrasse auf die Bützbergstrasse statt. Die Bützbergstrasse weist heute schon Defizite auf. Aus diesem Grund sind Langsamverkehrsmassnahmen (Radstreifen, Querungshilfen für Fussgänger) geplant. Zudem sollen die beiden Kreisverkehrsanlagen Bützbergstrasse/Eisenbahnstrasse und Bützbergstrasse/Ringstrasse, die in den Spitzenzeiten für den Verkehrsrückstau verantwortlich sind, zu konventionellen Knoten (Hauptverkehrsfluss Bützbergstrasse - Ringstrasse) mit Busbevorzugung umgebaut werden. Die obgenannten Massnahmen sind sogenannte unabhängige Massnahmen und werden unabhängig vom Projekt Verkehrssanierung Aarwangen - Langenthal Nord geplant.	Die unabhängigen Massnahmen "Sanierung Bützbergstrasse" und "Sanierung Knoten Bützbergstr./Eisenbahnstr./Ringstrasse" sind weiter zu bearbeiten.
Verlängerung Umfahrungsstrasse	Private Gewerbe	Die Umfahrungsstrasse ist bis ins Langetetal (Schorentunnel) zu verlängern. Dadurch kann die Stadt Langenthal und die Gemeinde Thunstetten stark vom Verkehr entlastet werden.	Die Planung einer Verlängerung der Umfahrungsstrasse wurde vom Grossen Rat nicht beauftragt. Frühere Berechnungen ergaben, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis für die Verlängerung klar negativ ist. Der Standort des geplanten Umfahrungsanschlusses an die Zürich-Bern-Strasse (KS 1) ermöglicht jedoch eine künftige Weiterführung der Umfahrungsstrasse ins Langetal.	Keine Massnahmen notwendig.
Kulturland vs. Waldflächen	Private Gemeinden Polit. Parteien Verbände	Die Linienführung ist zugunsten des Kulturlandes (FFF) möglichst in den Wald zu verschieben. Eine Gesetzesanpassung ist schon lange notwendig.	Die Linienführung wurde aufgrund der geltenden gesetzlichen Bestimmungen unter anderem so gewählt, dass möglichst keine Waldflächen betroffen sind und das Kulturland möglichst wenig zerschnitten wird.	Mit dem Amt für Wald und dem Amt für Landwirtschaft werden in der nächsten Projektphase Anpassungen an der Linienführung zugunsten des Kulturlandes abgeklärt.
Ökologische Ersatzmassnahmen	Private Gemeinden Polit. Parteien Verbände	Für die Ersatzmassnahmen ist nicht zusätzliches Kulturland (FFF) zu beanspruchen.	Die notwendigen ökologischen Ersatzmassnahmen müssen in der nächsten Projektphase noch quantifiziert und geplant werden. Wo immer möglich, wird auf die Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen (FFF) verzichtet.	In der nächsten Projektphase erarbeiten.
Smaragdgebiet	Private Polit. Parteien Verbände	Das Smaragdgebiet darf nicht gefährdet und zerschnitten werden. Bereits erfolgte Anstrengungen/Massnahmen dürfen nicht zu-nichte gemacht werden.	Im Falle des Variantenentscheids zugunsten einer Umfahrungsstrasse wird grösstmögliche Rücksicht auf das Smaragdgebiet genommen. Ökologische Ersatzmassnahmen werden auf das Smaragdgebiet abgestimmt. Der Vorstand des Vereins Smaragdgebiet Oberrargau hat in seiner Mitwirkungsangabe eine Zusammenarbeit zugesichert.	Im Falle der Variante Umfahrung wird der Vorstand des Vereins Smaragdgebiet Oberrargau für die Planung der ökologischen Ersatzmassnahmen einbezogen.

Lärmschutz	Private	Wieso sind keine Lärmschutzmassnahmen (Lärmschutzwände, etc.) bei der Umfahrung geplant?	Das Umweltbüro, das mit der Vorprüfung der Umweltverträglichkeit beauftragt war, hat die Lärmemissionen infolge der Umfahrungsstrasse geprüft und beurteilt. Gemäss Bericht sind die Lärmimmissionen auf die Gebäude gering und die geltenden Grenzwerte werden eingehalten, so dass keine Lärmschutzmassnahmen Entlang der Umfahrungsstrasse notwendig sind.	Nochmalige Prüfung mit der Erarbeitung des Umweltverträglichkeitsberichts.
------------	---------	--	---	--

5.2. UMFABRUNGSSTRASSE

Abschnitt / Element	Wer	Eingabe	Stellungnahme	Weiteres Vorgehen
Underban	Private	Die Linienführung sollte weiter nach Westen auf den bestehenden Waldweg (Grenze Bannwil/Schwarzhäusern verschoben werden. Dadurch würden die bestehenden Waldparzellen auch nicht zerschnitten.	Die Linienführung wurde gegenüber dem Generellen Projekt bereits nach Westen verschoben. Dadurch kann die vorhandene Topografie optimal ausgenutzt und auf einen Tunnel verzichtet werden. Durch eine Verschiebung der Linienführung auf die Grenze Bannwil/Schwarzhäusern würde die Umfahrungsstrasse um ca. 100 m länger. Entsprechend mehr Waldfläche müsste dafür gerodet werden.	Nicht eintreten.
	Private	Die Umfahrungsstrasse sollte in einem Tunnel geführt werden.	Aufgrund der bestehenden Topografie macht eine Tunnellösung keinen Sinn. Die Kosten für die Erstellung eines Tunnels in diesem Bereich sind nicht verhältnismässig.	Nicht eintreten.
Aarebrücke	Private Verbände	Die Linienführung sollte weiter nach Westen verschoben (Minderung Lärmimmissionen auf Aarwangen) werden.	Die Aarebrücke wurde gegenüber dem Generellen Projekt bereits nach Westen verschoben. Die Lärmimmissionen auf das nächstgelegene Gebäude sind gering und benötigen keine Schutzmassnahmen	Nicht eintreten
	Private	Die Aarebrücke ist tiefer zu legen.	Die Aarebrücke überspannt den gesamten Aareraum und berücksichtigt die natürliche Topografie. Dies dient sowohl dem Verkehr wie auch dem Lebensraum Aaretal. Die Aarebrücke wurde bestmöglich in das Landschaftsbild integriert.	Nicht eintreten.
Banwald / Banfeld	Private Gemeinden Verbände	Die Linienführung sollte weiter nach Westen auf die bestehenden Flurwege verschoben werden. Dadurch würden die bestehenden Landwirtschaftspartellen geschont und weniger zerschnitten.	Zurzeit wird eine Vorstudie für ein mögliches Landumlegungsverfahren erarbeitet. Ziel ist es die Landwirtschaftsflächen in sinnvolle Partellen einzuteilen. Je nach Ergebnis der Vorstudie ist eine Verschiebung sinnvoll oder nicht.	In der nächsten Phase, nach Vorliegen der Vorstudie Landumlegungsverfahren prüfen.
	Private Gemeinden	Für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung und den Naherholungsverkehr ist eine zusätzliche Querungsmöglichkeit im Bereich des Tunnelportals Nord notwendig.	Die Feinerschliessung der landwirtschaftlichen Flächen ist noch nicht im Detail ausgearbeitet worden. Durch ein allfälliges Landumlegungsverfahren ergeben sich zudem neue Wegbedürfnisse. Diese Thematik muss in der nächsten Phase ganzheitlich geplant werden.	In der nächsten Projektphase wird nach Lösungen gesucht und mit betroffenen Grundeigentümern besprochen.

	Private Gemeinden	Die Umfahrungstrasse ist gegenüber dem bestehenden Terrain um ca. zwei Meter tiefer zulegen. Minderung Lärmimmission und Sichtbarkeit.	Eine Tieferlegung der Umfahrungsstrasse ist in diesem Bereich möglich. Infolge der dadurch entstehenden Böschungen geht jedoch zusätzliches Kulturland verloren. Das könnte allenfalls Sinn machen, wenn diese Böschungen als ökologische Ausgleichflächen genutzt werden können.	In der nächsten Projektphase prüfen.
	Private Gemeinden Polit. Parteien Verbände	Die Umfahrungsstrasse ist von der Brücke bis zum Tunnel Spichigwald in einem Tagbautunnel zu führen. Kein Verlust von Landwirtschaftsland. Keine Zerschneidung des Naherholungsgebietes. Keine Lärmemission.	Dies entspricht einer Tunnellänge von ca. 1'160 m. Eine approximative Kostenschätzung hat ergeben, dass mit einem Tagbautunnel Banwald / Banfeld die Umfahrungsstrasse um ca. CHF 70 Mio. (+66%) mehr kosten würde. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist negativ.	Nicht eintreten.
Riesenacher (Bützbergtäli)	Private Gemeinden Polit. Parteien Verbände	Der Anschluss Industrie ist nicht nötig. Der Nutzen steht in keinem Verhältnis zu den Auswirkungen auf die Pflanzen- und Tierwelt des Smaragdgebietes, der Zerstörung des Naherholungsgebietes für die Bevölkerung und auf die Lärmimmissionen des angrenzenden Quartiers. Zudem sind die nötigen Ausgaben für die Gemeinde nicht tragbar.	Die Umfahrungsstrasse ermöglicht einen Anschluss Industrie Aarwangen der einen Grossteil des Industrieverkehrs aufnehmen kann und die Ortsdurchfahrt zusätzlich entlastet. Nachteilig wirkt sich der Anschluss auf das Naherholungsgebiet. Grundsätzlich kann auf den Anschluss Industrie verzichtet werden. Die verkehrlichen Auswirkungen wurden mit der Erarbeitung des Vorprojektes aufgezeigt und dem Gemeinderat Aarwangen zur Stellungnahme zugestellt. Der Gemeinderat hat damals entschieden den Industrieanschluss mit dem Vorprojekt auszuarbeiten und der Öffentlichkeit in der Mitwirkung vorzustellen.	Der Gemeinderat Aarwangen entscheidet über die weitere Planung.
	Private	Die Linienführung sollte weiter nach Westen verschoben werden.	In der Mitwirkung wurden Verschiebungen nach Westen sowie nach Osten gefordert. In der Erarbeitung des Vorprojektes wurden diverse Linienführungen geprüft. Die im Vorprojekt gewählte Linienführung hat dabei in der Kosten-Nutzen Bewertung am besten abgeschnitten.	Nicht eintreten.
	Private	Die Linienführung sollte weiter nach Osten verschoben werden.	Linienführungen weiter östlich benötigen allesamt Rodungen von Waldflächen. Eine Bewilligung dazu, würde aufgrund der möglichen Linienführung ausserhalb der Waldfläche nicht bewilligt.	Nicht eintreten.
	Private Polit. Parteien Verbände	Die Umfahrungsstrasse ist vom Tunnel Spichigwald bis zum Anschluss an die Zürich-Bern-Strasse in einem Tunnel zu führen. Kein Verlust von Landwirtschaftsland. Keine Zerschneidung des Naherholungsgebietes. Keine Lärmemission.	Den Tunnel bis zur Hardstrasse in Bützberg zu verlängern, entspricht einer Tunnellänge von ca. 970 m. Eine approximative Kostenschätzung hat ergeben, dass mit einem Tagbautunnel Riesenacher die Umfahrungsstrasse um ca. CHF 58 Mio. (+55%) mehr kosten würde. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist negativ.	Nicht eintreten.

Hard (Anschluss Süd)	Private Gemeinden	Der Anschluss an die Zürich-Bern-Strasse soll nicht mit einem Kreisel, sondern mit einer Lichtsignalanlage inkl. Einbezug Anschluss Hardstrasse erfolgen. So kann auf den Verkehr Einfluss genommen und entsprechend dosiert nach Langenthal abgegeben werden. Dies würde auch die Buspriorisierung bereits auf dem stärkst belasteten Strassenstück sicherstellen und nicht erst ab dem Knoten Dreilinden.	Eine Lichtsignalanlage für den Anschluss Zürich-Bern-Strasse mit Einbezug der Hardstrasse wurde in der Vorprojektphase bereits geprüft und schnitt im Variantenvergleich schlechter ab. Dies infolge des grösseren Kulturlandverbrauchs und der hohen Bau- und Betriebskosten. Zudem ist die Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlage in dieser Kombination geringer als die gewählte Variante. Mit der geplanten Lichtsignalanlage beim Knoten Dreilinden ist eine Verkehrslenkung/-steuerung möglich.	Nicht eintreten.
	Private Gemeinden	Die Umfahrungsstrasse soll auf den Knoten Dreilinden geführt werden.	Im Rahmen der ZMB 2007 wurden mehrere Umfahrungsvarianten geprüft. Der Variantenfächer beinhaltete auch eine Linienführung mit einem Anschluss beim Kreisel Dreilinden in Langenthal. Die Varianten wurden damals in einem partizipativen Prozess entworfen und bewertet. Die daraus resultierende Bestvariante wurde nun zum vorliegenden Vorprojekt weiterentwickelt. Es ist nicht ersichtlich, inwiefern sich die Ausgangslage verändert haben soll, die zu einer anderen Bestvariante führen könnte. Für eine direkte Einführung der Umfahrungsstrasse auf den Knoten Dreilinden wäre dessen Leistungsfähigkeit auch mit einer Lichtsignalanlage nicht ausreichend.	Nicht eintreten.
	Private	Die Umfahrungsstrasse ist zwischen dem Knoten Dreilinden und dem Knoten Hard an die Zürich-Bern-Strasse anzuschliessen. Dadurch verteilt sich der Verkehr in Richtung Stadt auf beide Hauptachsen (Aarwangen- und Bützbergstrasse). Die Industrie von Langenthal ist besser erschlossen und ein Ausweichverkehr über Thunstetten wird uninteressant. Auf den Anschluss der Industrie Aarwangen könnte verzichtet werden, da die Umfahrungsstrasse über die Zürich-Bern-Strasse rasch erreichbar ist.	Diese Linienführung unterscheidet sich nicht wesentlich von der Linienführung mit einem Anschluss an den Dreilindenkreisel. Auch sie hat gegenüber der Bestvariante keine verkehrlichen Vorteile, die eine Waldrodung und die Zerschneidung des Waldgebiets rechtfertigen würde und ist deshalb aus unserer Sicht nicht genehmigungsfähig.	Nicht eintreten.
	Private Gemeinden Gewerbe Polit. Parteien Verbände	Die Umfahrungsstrasse soll auf den Knoten Hard (Aarwangenstrasse) geführt werden.	Im Rahmen der ZMB 2007 wurden mehrere Umfahrungsvarianten geprüft. Der Variantenfächer beinhaltete auch die vom Komitee vorgeschlagenen Linienführungen mit einem Anschluss beim Kreisel Hard in Langenthal. Die Varianten wurden damals in einem partizipativen Prozess entworfen und bewertet. Die daraus resultierende Bestvariante wurde nun zum vorliegenden Vorprojekt weiterentwickelt. Es ist nicht ersichtlich, inwiefern sich die Ausgangslage verändert haben soll, die zu einer anderen Bestvariante führen könnte. Für die Linienführung mit Anschluss an den Knoten Hard. Auch sie hat gegenüber der Bestvariante keine verkehrlichen Vorteile.	Nicht eintreten.

5.3. BESTEHENDES KANTONSSTRASSENNETZ

Abschnitt / Element	Wer	Eingabe	Stellungnahme	Entscheid / Weiteres Vorgehen
Schloss Aarwangen	Private	Die Engstelle beim Schloss Aarwangen ist zu beheben. Die Schlossmauer ist gegen Osten zu verschieben, damit dem Langsamverkehr mehr Raum zur Verfügung steht.	Die Denkmalpflege stimmt einer Verschiebung oder anderweitigen Veränderungen an der Schlossmauer nicht zu. Der Strassenraum kann deshalb in diesem Bereich nicht vergrössert werden. Eine optimale Nutzung des vorhandenen Strassenraums ist zwingend und wird mit dem Drittprojekt Sanierung Haltestelle Schloss Aarwangen. konsequent umgesetzt. Zudem bildet der Brückenkopf mit dem Schloss eine markante Stelle im Strassennetz als Einfahrt ins Siedlungsgebiet. Die entsprechende Gestaltung dieser Engstelle akzentuiert gezielt die Koexistenz der Verkehrsteilnehmer bei gemässigtem Geschwindigkeitsniveau.	Nicht eintreten
Bahnbetrieb Aare Seeland mobil AG	Private	Die Bahn durch Aarwangen ist durch einen Busbetrieb zu ersetzen. Dadurch entsteht mehr Raum für den Langsamverkehr. Mit einem Busbetrieb könnten die Quartiere von Aarwangen besser und die Gemeinde Schwarzhäusern erschlossen werden.	Die Umstellung der asm auf Busbetrieb wurde 2002 unter Einbezug der Region Oberrhein untersucht, Schlussfolgerung: Beibehaltung des Bahnbetriebs. Die Beibehaltung des Bahnbetriebs galt als gegebene Voraussetzung für die Erarbeitung der Vorprojekte.	Nicht eintreten.
Doppelspur Bahnbetrieb	Private	Für was braucht diese Bahn zwei Geleise?	Mit einem zweiten Geleise und der Führung der Bahn und des motorisierten individual Verkehrs (MIV) im Mischsystem kann mehr Raum für den Langsamverkehr gewonnen werden. Die Verkehrssicherheit kann durch diese Massnahme erhöht und der Verkehrsfluss optimiert werden. Der betriebliche Nutzen des zweiten Gleises für den Bahnbetrieb ist von untergeordneter Bedeutung.	Nicht eintreten.
Bahnhaltestellen Aarwangen	Private	Wieso werden die Haltestellen "Aarwangen Vorstadt" und "Aarwangen Hard-Mumenthal" aufgehoben und durch eine neue Haltestelle nördlich der Einmündung Wiesenstrasse ersetzt?	Alle Haltestellen müssen zwingend behindertengerecht ausgebaut werden. Dies kann infolge Platzmangel infolge der bestehenden Strukturen (Liegenschaftszufahrten im Bereich der bestehenden Haltestellen) nicht umgesetzt werden. Im Variantenstudium zum Vorprojekt wurden deshalb diverse Haltestellenvarianten untersucht. Der nun festgelegte Standort stellte sich als bester Standort heraus. Aufgrund seiner zentralen Lage stellt er auch die Erschliessungsqualität sicher, ohne dass eine zweite Haltestelle notwendig wird. Die Aare Seeland mobil AG, das Amt für öffentlichen Verkehr und der Gemeinderat Aarwangen stützen diesen Entscheid.	Nicht eintreten.
Kreisel Industriestrasse Aar-	Private	Der Kreisel Industriestrasse ist nicht nötig. Allenfalls müsste ein Kreisel bei der Einmün-	Der Knoten Industriestrasse Aarwangen gilt als Unfallschwerpunkt. Mit einem Kreisel kann dies behoben und das Industrie-	Nicht eintreten.

wangen		dung Bützbergstrasse realisiert werden.	gebiet angemessen erschlossen werden. Der Kreisel markiert zudem den Ortseingang und bewirkt eine Reduktion der Geschwindigkeiten an diesem Ort.	
Ortsdurchfahrt Aarwangen	Private	Es wird befürchtet, dass die Ortsdurchfahrt Aarwangen im Falle der Variante Umfahrung vom Durchgangsverkehr nicht komplett entlastet wird. Zu den bereits vorgesehenen Massnahmen werden weiterreichende Massnahmen gefordert. Erwähnt wurden: - Fahrverbot für Schwerverkehr. - Tempo 30. - Begegnungszone im Zentrum (Tempo 20). - Massnahmen Analog dem Chamer Ortszentrum (Kanton ZG) Fahrverbot für Durchgangsverkehr mit Videoerfassung und Zeitlimite.	Die Umfahrungsstrasse mit den flankierenden Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt ergibt bereits eine grosse Entlastung, insbesondere betreffend den Schwerverkehr. Der Realisierung verkehrsberuhigender Massnahmen sind vor allem auf dem Abschnitt mit Führung der Bahn im Strassenraum Grenzen gesetzt. Die Ortsdurchfahrt Aarwangen ist Ausnahmetransportroute, was die Gestaltungsmöglichkeiten ebenfalls einschränkt. Schliesslich ist die Akzeptanz verkehrsberuhigender Massnahmen auf Kantonsstrassen erfahrungsgemäss selbst in der betroffenen Bevölkerung gering.	In der weiteren Planung sind weitere Verkehrserhebungen geplant um genauere Verkehrsprognosen erarbeiten zu können. Weitere Massnahmen, wie die in den Eingaben erwähnen, werden geprüft und allenfalls eingearbeitet.
Busverbindung Herzogenbuchsee - Langenthal	Private	Es wird befürchtet, dass die Fahrplanstabilität (Anschlussverbindungen Bahnhof Langenthal) nicht sichergestellt werden kann. Insbesondere bei der Variante Umfahrung.	Die Befürchtung ist berechtigt. Schon heute gibt es in den Verkehrsspitzenzeiten Staus auf der Bützbergstrasse in Langenthal. Die beiden Kreisel Bützbergstrasse/Eisenbahnstrasse (Ammannkreisel) und der folgende Kreisel Bützbergstrasse/Ringstrasse können den Verkehr zunehmend nicht mehr bewältigen. Parallel zum Vorprojekt wurde deshalb eine Studie erarbeitet, die sich dieser Problematik stellte. Fazit der Studie: Die beiden Kreisverkehrsknoten müssen in konventionelle Knoten mit Busbevorzugung umgebaut werden. Zusammen mit der ebenfalls unabhängigen Massnahme Verkehrsmanagement Dreilinden (Umbau Kreisel in Knoten mit Lichtsignalanlage) kann die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs auf der Achse Bützberg - Langenthal sichergestellt werden. Die geplanten unabhängigen Massnahmen "Verkehrsmanagement Dreilinden" und Sanierung Knoten Bützberg-/ Eisenbahn-/ Ringstrasse werden parallel zum Projekt VSALN vorangetrieben.	Nicht eintreten.
Aufhebung von Kreiseln	Private	Die bestehenden Kreisel sollen nicht durch Lichtsignalanlagen ersetzt werden. Dies fördert den Stau.	Grundsätzlich soll am System "Kreisverkehrsanlagen" festgehalten werden. Lichtsignalanlagen sind nur bei Knoten vorgesehen, bei denen infolge der Verkehrszunahme bis ins Jahr 2030 eine Kreisverkehrsanlage nicht mehr ausreicht. In der nächsten Projektphase sind weitere Verkehrszählungen geplant, um das Verkehrsmodell zu verfeinern. Aufgrund dieser Daten werden die Knoten nochmals überprüft.	In der nächsten Projektphase werden die Knotensysteme aufgrund neuer Verkehrsdaten nochmals verifiziert.

5.4. BESTEHENDES GEMEINDESTRASSENNETZ

Abschnitt / Element	Wer	Eingabe	Stellungnahme	Entscheid / Weiteres Vorgehen
Aarwangen, Mumenthalstrasse	Private	Der Durchgangsverkehr durch Mumenthal ist zu unterbinden.	Grundsätzlich kann der Durchgangsverkehr durchs Mumenthal mit einer Sperrung der Strasse auf der Gemeindegrenze Aarwangen - Roggwil komplett unterbunden werden. Eine weitere Möglichkeit ist eine Temporeduktion mit geeigneten Massnahmen vorzunehmen, damit die Durchfahrt durchs Mumenthal weniger attraktiv ist. Aufgrund des Verkehrsmodells sind die Verkehrsmengen in beiden Varianten (Umfahrung und Null+) etwa gleich, so dass der Kanton nicht massnahmenpflichtig wird. Sollte entgegen den Verkehrsprognosen der Verkehr überproportional zum allgemeinen Verkehrswachstum zunehmen, ist der Kanton bereit, sich finanziell an den Kosten zu beteiligen.	Die Entscheidung ob und welche Massnahmen getroffen werden sollen, liegt bei der Strasseneigentümerin der EWG Aarwangen. Allfällige Massnahmen können unabhängig vom Projekt VSALN vorgenommen werden. In der nächsten Projektphase wird der Kanton weitere Verkehrszählungen vornehmen. Dabei wird auch die Mumenthalstrasse einbezogen.
Thunstetten, Schloss-, Bergstrasse, Untergasse	Private Gemeinden Verbände	Die Mitwirkenden aus der Gemeinde Thunstetten inkl. Gemeinderat befürchten im Falle der Umfahrv Variante eine starke Zunahme des Durchgangsverkehrs insbesondere auch des Schwerverkehrs über den Ortsteil Thunstetten (Gemeindestrasse). Es müssten Massnahmen getroffen werden um den Durchgangsverkehr (Schleichverkehr) zu unterbinden.	Die Prognosen aus dem Verkehrsmodell gehen nicht von einer Zunahme infolge einer Umfahrvstrasse aus, bei einer in Spitzenzeiten überlasteten Kantonstrasse Langenthal-Lotzwil ist ein zusätzlicher Schleichverkehr über Thunstetten aber nicht gänzlich auszuschliessen. Grundsätzlich kann der Durchgangsverkehr über Thunstetten mit geeigneten Massnahmen weniger attraktiv gehalten werden.	Die Verkehrsmengen/-prognosen auf der Gemeindestrasse sind in der nächsten Projektphase gemeinsam mit der Gemeinde zu verifizieren. Allfällig notwendige Massnahmen sind gemeinsam zu bestimmen und die Finanzierung zu regeln.

BEILAGE 1: FRAGEBOGEN ZUR ÖFFENTLICHEN MITWIRKUNG

Verkehrssanierung Aarwangen-Langenthal Nord

Fragebogen zur öffentlichen Mitwirkung

Eingabeort:
Oberingenieurkreis IV, Dunantstrasse 13, 3400 Burgdorf

Eingabefrist:
bis 13.11.2015 (Poststempel)

☐ kein Handlungsbedarf

☐ gering

☐ mittlerer

☐ grosser

1. Wie beurteilen Sie den Handlungsbedarf auf der Ortsdurchfahrt Aarwangen?

Null +

☐ keine

☐ positiv

☐ negativ

☐ keine

☐ positiv

☐ negativ

☐ keine

☐ positiv

☐ negativ

☐ keine

☐ positiv

☐ negativ

Öffentlicher Verkehr

Null +

☐ keine

☐ positiv

☐ negativ

☐ keine

☐ positiv

☐ negativ

☐ keine

☐ positiv

☐ negativ

☐ keine

☐ positiv

☐ negativ

Velofahrer / Fussgänger

Null +

☐ keine

☐ positiv

☐ negativ

☐ keine

☐ positiv

☐ negativ

☐ keine

☐ positiv

☐ negativ

☐ keine

☐ positiv

☐ negativ

Motorisierter Individualverkehr

Null +

☐ keine

☐ positiv

☐ negativ

☐ keine

☐ positiv

☐ negativ

☐ keine

☐ positiv

☐ negativ

☐ keine

☐ positiv

☐ negativ

Umwelt

Null +

☐ keine

☐ positiv

☐ negativ

☐ keine

☐ positiv

☐ negativ

☐ keine

☐ positiv

☐ negativ

☐ keine

☐ positiv

☐ negativ

Wirtschaft

Null +

☐ keine

☐ positiv

☐ negativ

☐ keine

☐ positiv

☐ negativ

☐ keine

☐ positiv

☐ negativ

☐ keine

☐ positiv

☐ negativ

Gesellschaft

3. Wie beurteilen Sie die optimierte Linienführung der Umfahrungsstrasse, die bereits 2007 grob festgelegt wurde?

Wo ist allenfalls die Linienführung der Umfahrungsstrasse nicht optimal?

4. Wie beurteilen Sie die neue Aarebrücke bei der Variante Umfahrung?

☐ Gestaltung

☐ positiv

☐ eher positiv

☐ eher negativ

☐ negativ

☐ Integration in den Aareraum

☐ positiv

☐ eher positiv

☐ eher negativ

☐ negativ

5. Wie beurteilen Sie die Gleisführung auf der Ortsdurchfahrt Aarwangen?

Null +

☐ eher positiv

☐ eher negativ

☐ negativ

☐ positiv

☐ eher positiv

☐ eher negativ

☐ negativ

Verkehrssicherheit

Null +

☐ eher positiv

☐ eher negativ

☐ negativ

☐ positiv

☐ eher positiv

☐ eher negativ

☐ negativ

Qualität/Gestaltung des Strassenraums

6. Welche Variante erachten Sie als die richtige Lösung?

Null +

☐ Null +

☐ Umfahrung

☐ Keine

7. Sind die Ergebnisse des Vorprojektes für Sie nachvollziehbar?

Wo sind allenfalls Ihrer Meinung nach die Ergebnisse nicht nachvollziehbar?

8. Bemerkungen und weitere Anregungen

Persönliche Angaben

Name, Vorname

Adresse

PLZ / Ort

Telefonnummer:

DOCP-#542718-v1-NSALN_Fragebogen_Mitwirkung.docx

DOCP-#542718-v1-NSALN_Fragebogen_Mitwirkung.docx

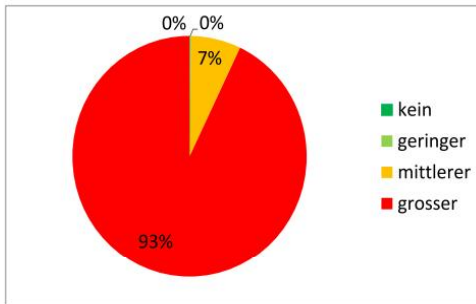
Mitwirkungsbericht

31 / 50

BEILAGE 2: GRAFISCHE AUSWERTUNGEN NACH HERKUNFTSGEMEINDE

Gemeinde Aarwangen

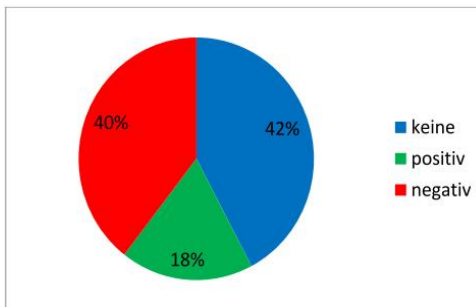
Frage 1. Wie beurteilen Sie den Handlungsbedarf auf den Ortsdurchfahrten?



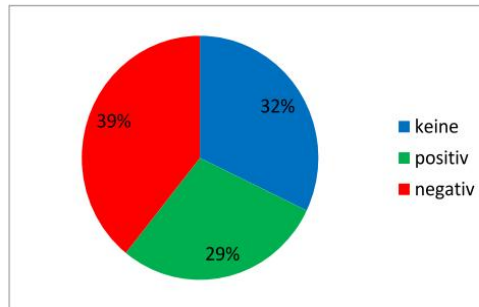
Frage 2. Wie beurteilen Sie die Auswirkungen der Varianten?

Null +

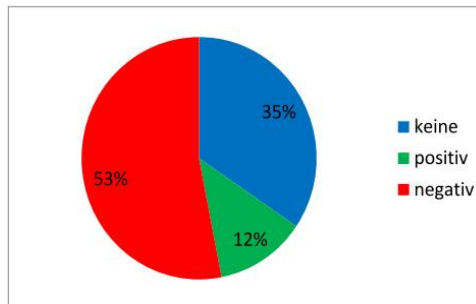
öV



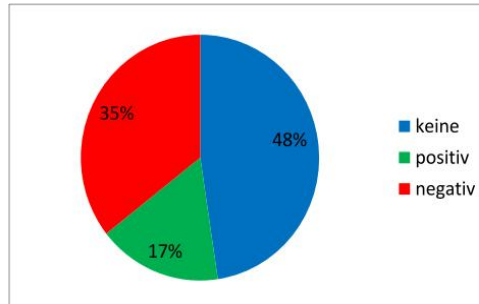
Langsamverkehr



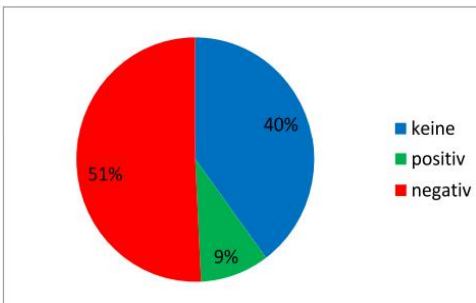
MIV



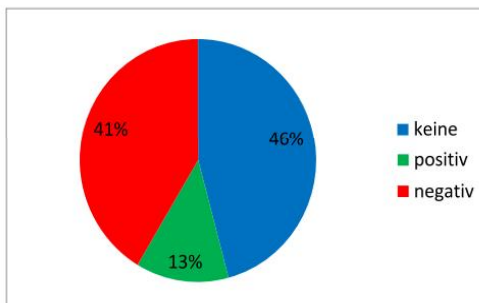
Umwelt



Wirtschaft

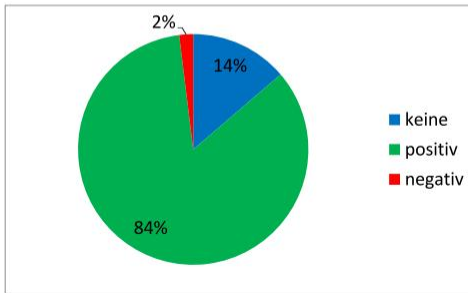


Gesellschaft

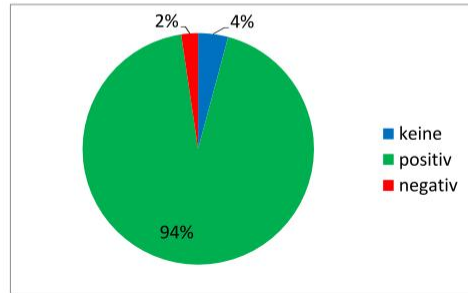


Umfahrung

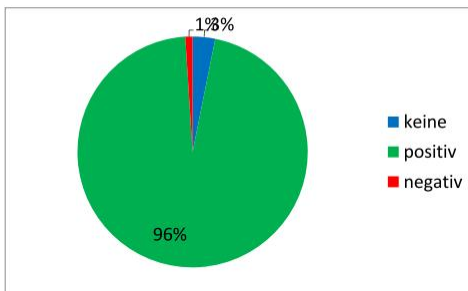
öV



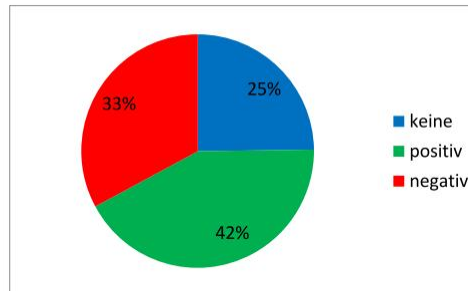
Langsamverkehr



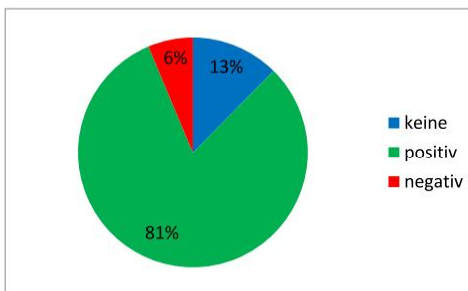
MIV



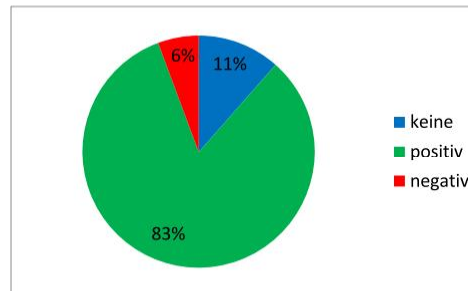
Umwelt



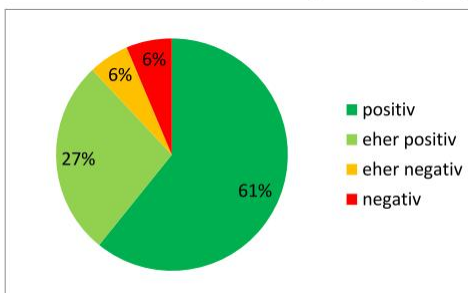
Wirtschaft



Gesellschaft

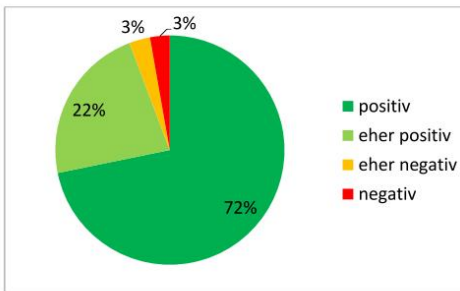


Frage 3. Wie beurteilen Sie die optimierte Linienführung der Umfahrungsstrassen, die bereits 2007 grob festgelegt wurde?

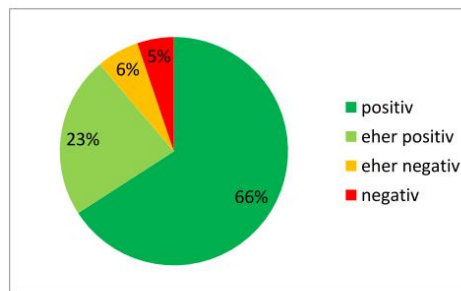


Frage 4. Wie beurteilen Sie die neue Aarebrücke bei der Variante Umfahrung?

Gestaltung



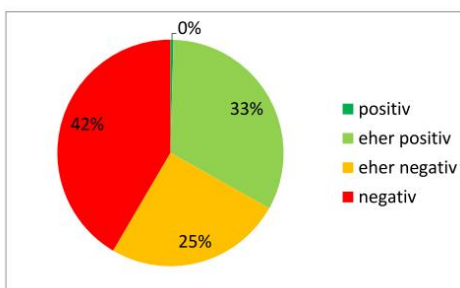
Integration in den Aareraum



Frage 5. Wie beurteilen Sie die Gleisführung auf der Ortsdurchfahrt Aarwangen?

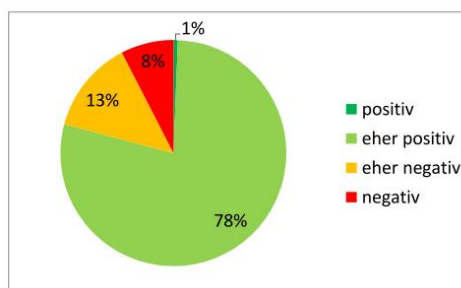
Null +

Verkehrssicherheit

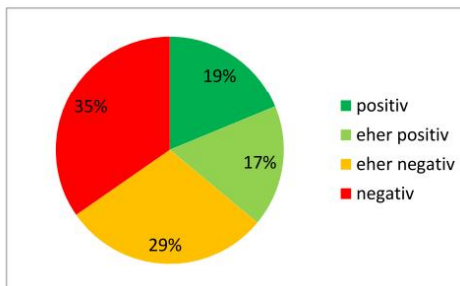


Umfahrung

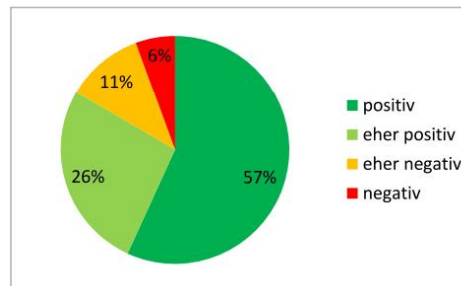
Verkehrssicherheit



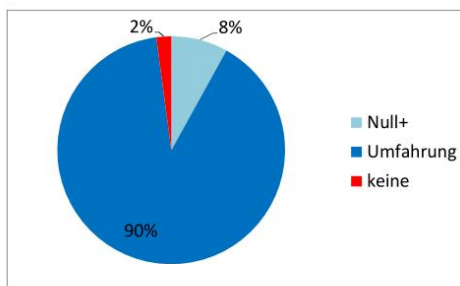
Qualität / Gestaltung des Strassenraums



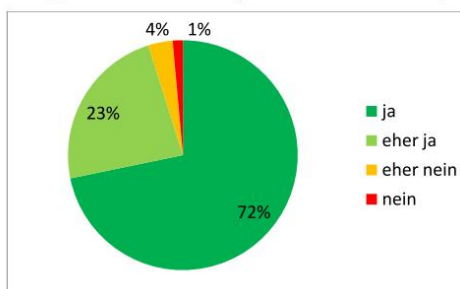
Qualität / Gestaltung des Strassenraums



Frage 6. Welche Variante erachten Sie als die richtige Lösung?

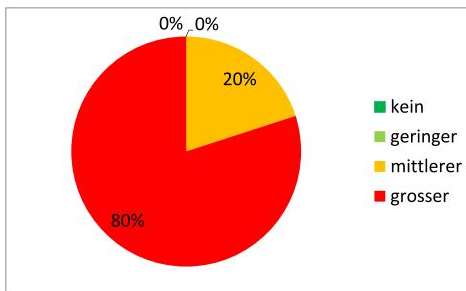


Frage 7. Sind die Ergebnisse des Vorprojektes für Sie nachvollziehbar?



Gemeinde Bannwil

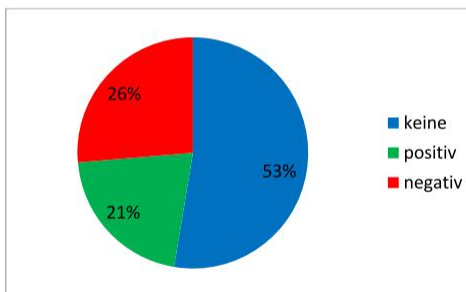
Frage 1. Wie beurteilen Sie den Handlungsbedarf auf den Ortsdurchfahrten?



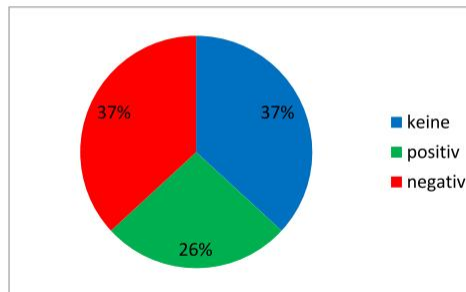
Frage 2. Wie beurteilen Sie die Auswirkungen der Varianten?

Null +

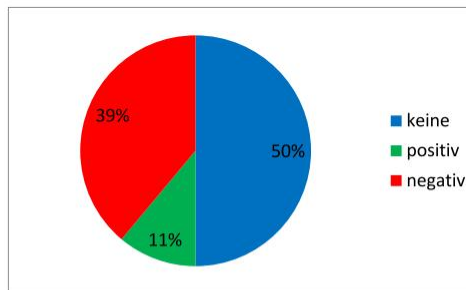
6V



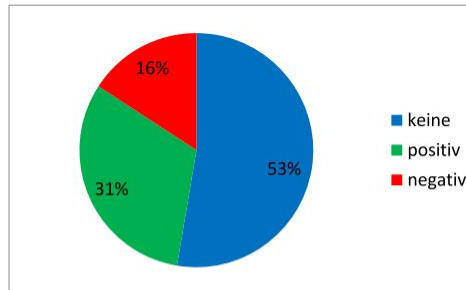
Langsamverkehr



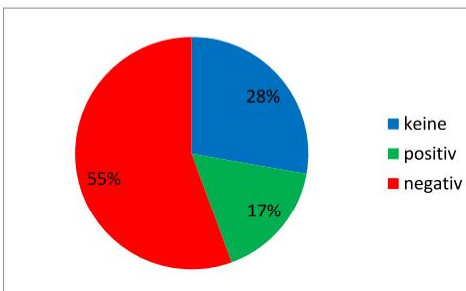
MIV



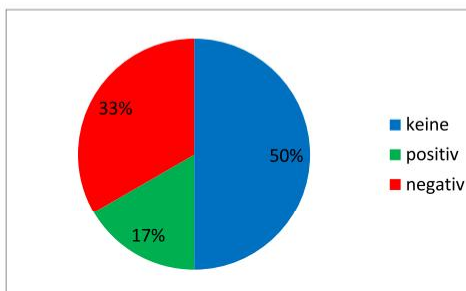
Umwelt



Wirtschaft

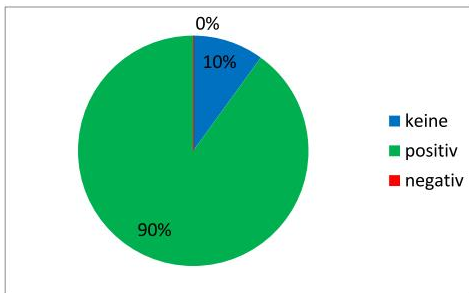


Gesellschaft

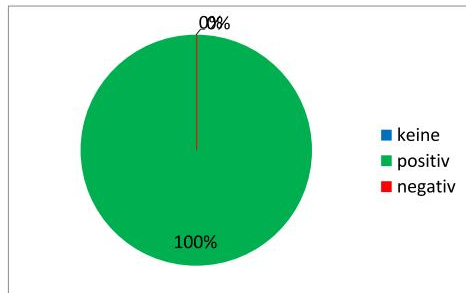


Umfahrung

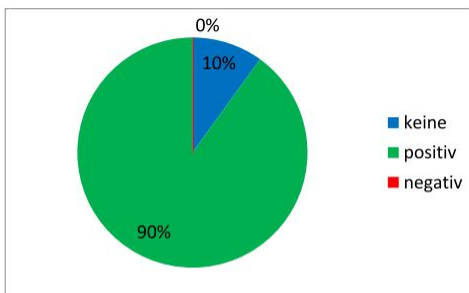
öV



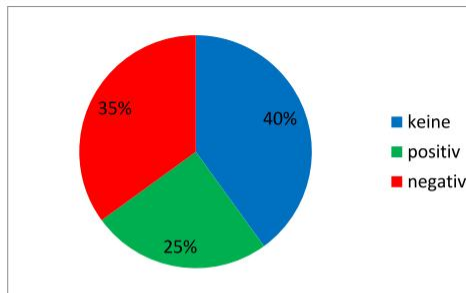
Langsamverkehr



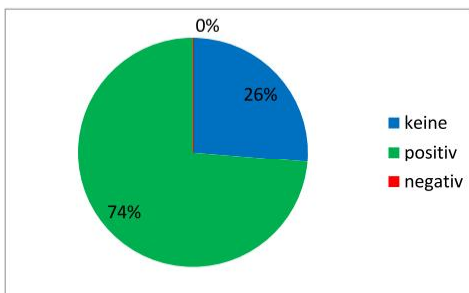
MIV



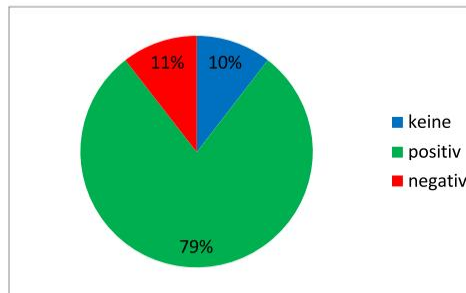
Umwelt



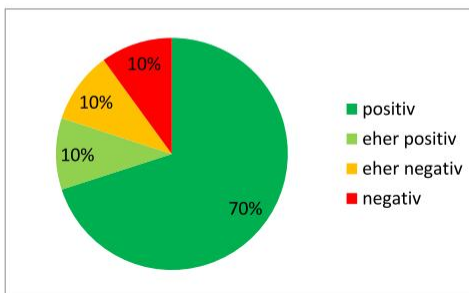
Wirtschaft



Gesellschaft

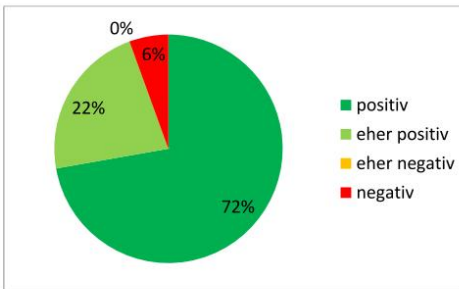


Frage 3. Wie beurteilen Sie die optimierte Linienführung der Umfahrungsstrassen, die bereits 2007 grob festgelegt wurde?

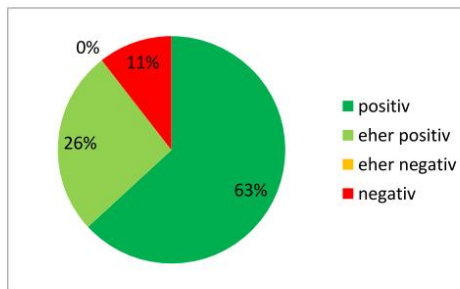


Frage 4. Wie beurteilen Sie die neue Aarebrücke bei der Variante Umfahrung?

Gestaltung



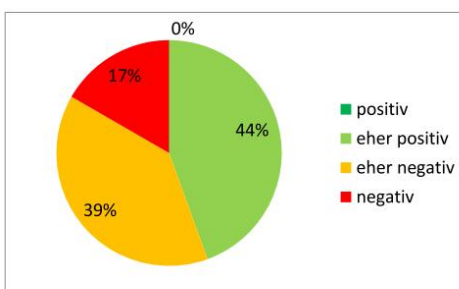
Integration in den Aareraum



Frage 5. Wie beurteilen Sie die Gleisführung auf der Ortsdurchfahrt Aarwangen?

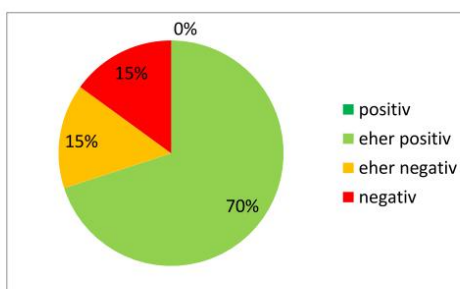
Null +

Verkehrssicherheit

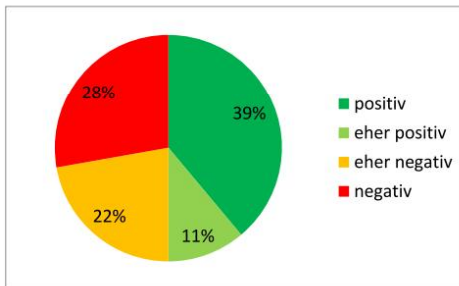


Umfahrung

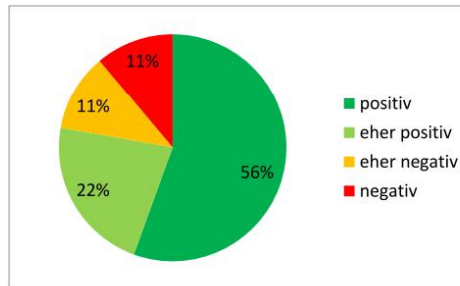
Verkehrssicherheit



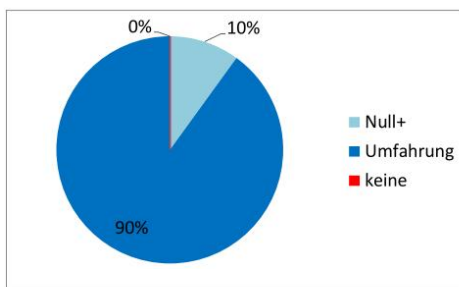
Qualität / Gestaltung des Strassenraums



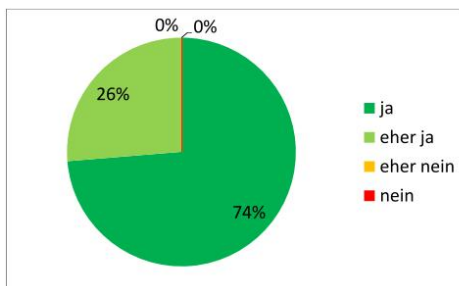
Qualität / Gestaltung des Strassenraums



Frage 6. Welche Variante erachten Sie als die richtige Lösung?

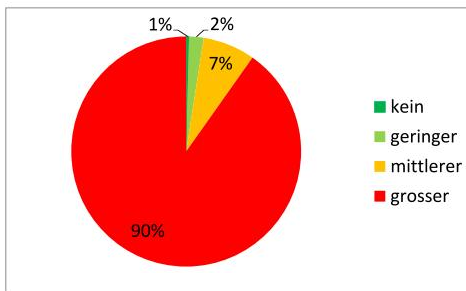


Frage 7. Sind die Ergebnisse des Vorprojektes für Sie nachvollziehbar?



Stadt Langenthal

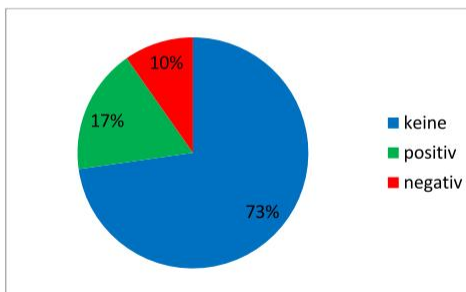
Frage 1. Wie beurteilen Sie den Handlungsbedarf auf den Ortsdurchfahrten?



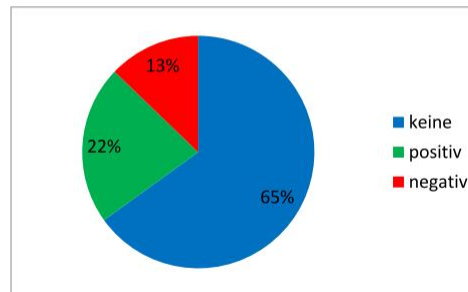
Frage 2. Wie beurteilen Sie die Auswirkungen der Varianten?

Null +

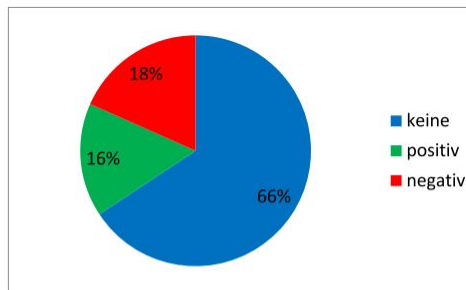
6V



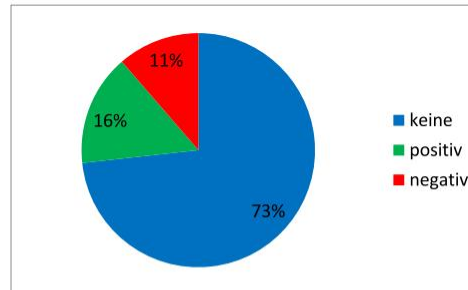
Langsamverkehr



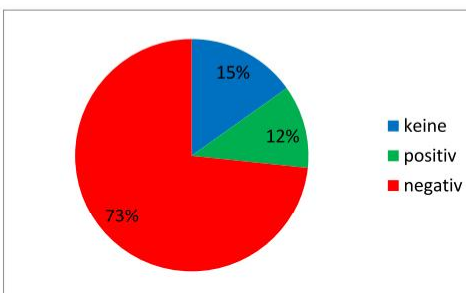
MIV



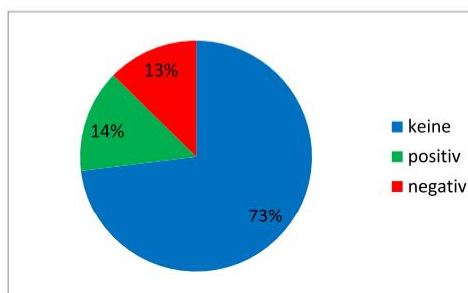
Umwelt



Wirtschaft

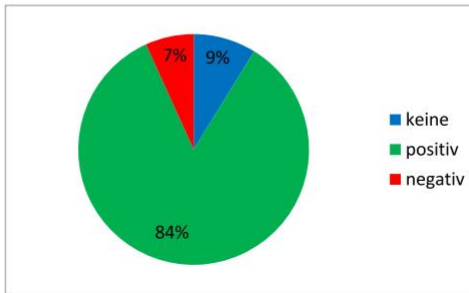


Gesellschaft

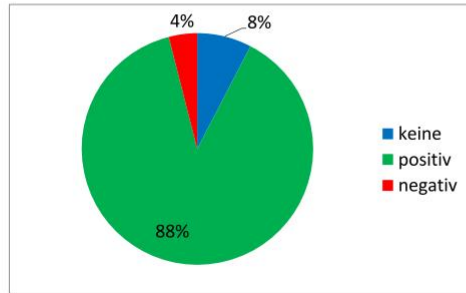


Umfahrung

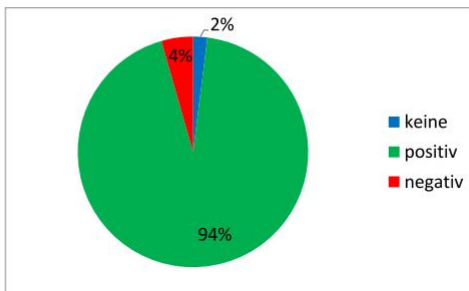
öV



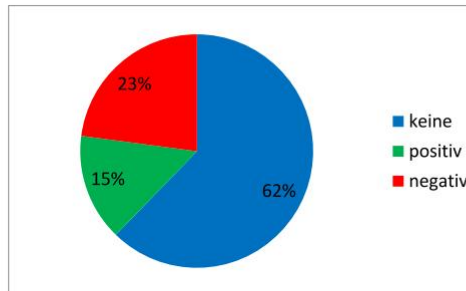
Langsamverkehr



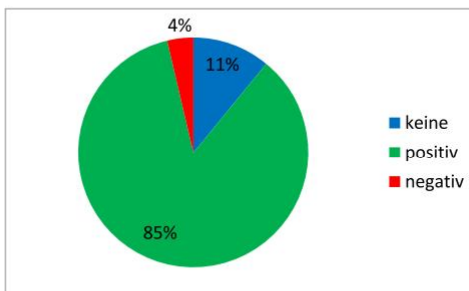
MIV



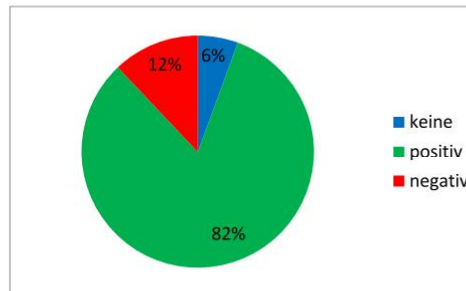
Umwelt



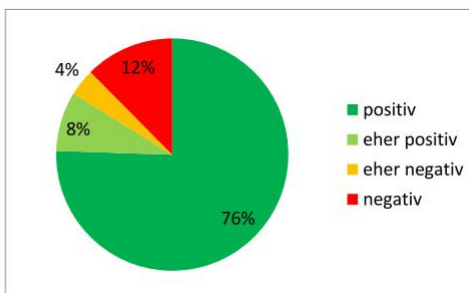
Wirtschaft



Gesellschaft

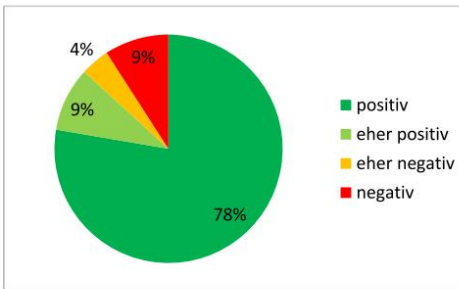


Frage 3. Wie beurteilen Sie die optimierte Linienführung der Umfahrungsstrassen, die bereits 2007 grob festgelegt wurde?

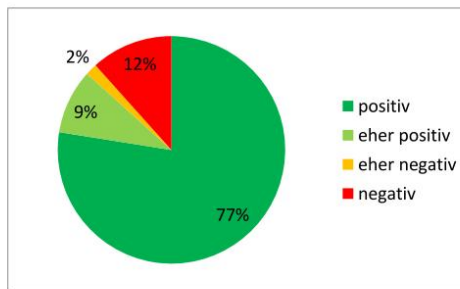


Frage 4. Wie beurteilen Sie die neue Aarebrücke bei der Variante Umfahrung?

Gestaltung



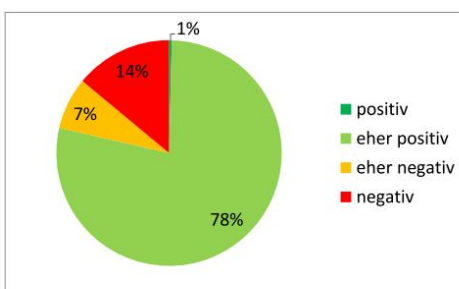
Integration in den Aareraum



Frage 5. Wie beurteilen Sie die Gleisführung auf der Ortsdurchfahrt Aarwangen?

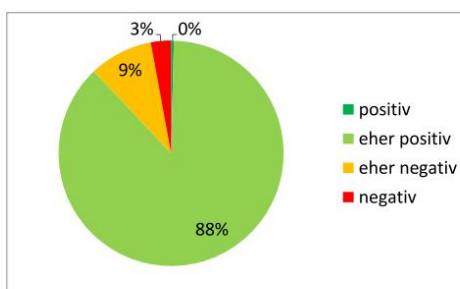
Null +

Verkehrssicherheit

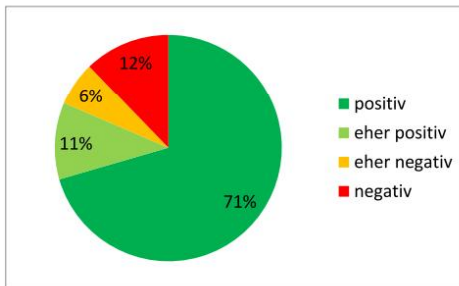


Umfahrung

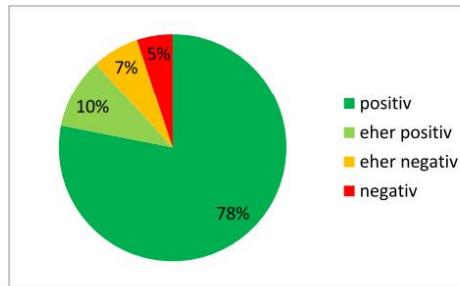
Verkehrssicherheit



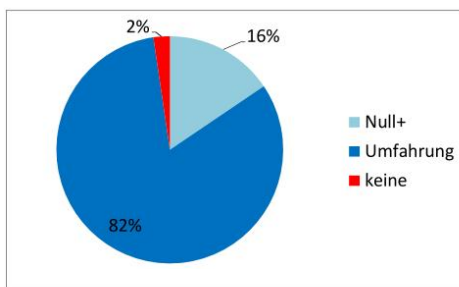
Qualität / Gestaltung des Strassenraums



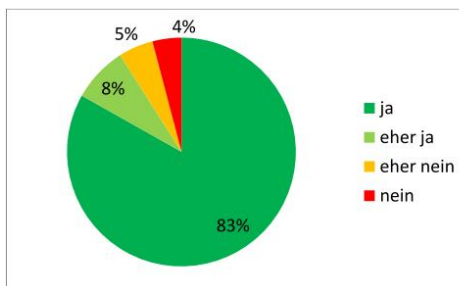
Qualität / Gestaltung des Strassenraums



Frage 6. Welche Variante erachten Sie als die richtige Lösung?

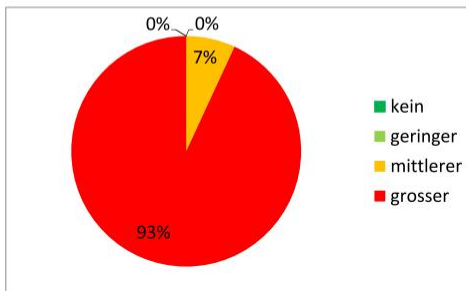


Frage 7. Sind die Ergebnisse des Vorprojektes für Sie nachvollziehbar?



Gemeinde Schwarzhäusern

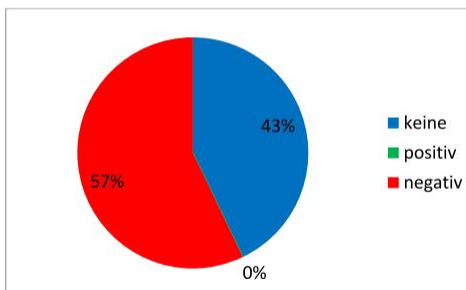
Frage 1. Wie beurteilen Sie den Handlungsbedarf auf den Ortsdurchfahrten?



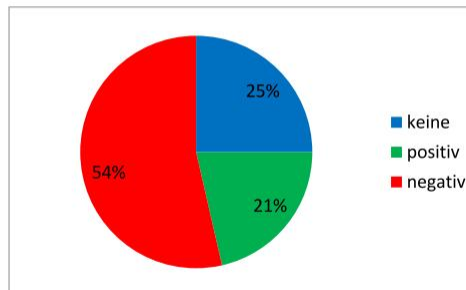
Frage 2. Wie beurteilen Sie die Auswirkungen der Varianten?

Null +

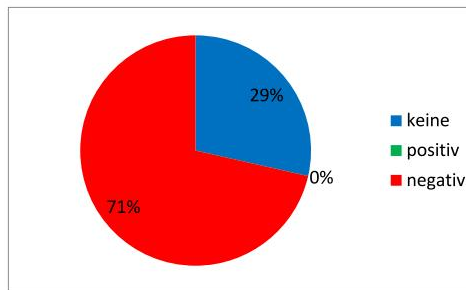
6V



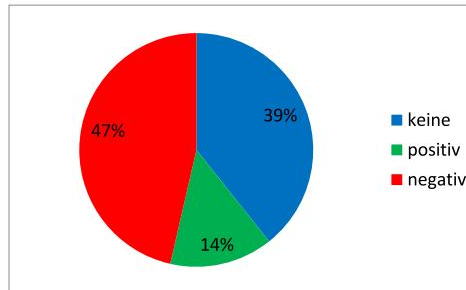
Langsamverkehr



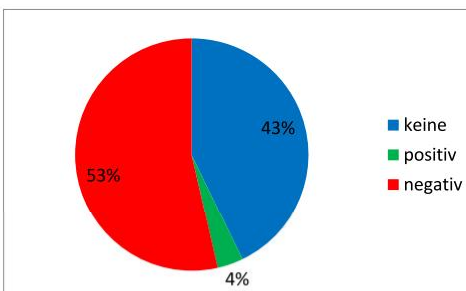
MIV



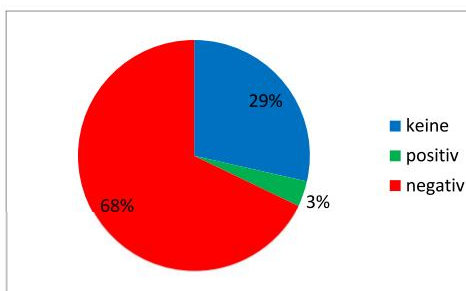
Umwelt



Wirtschaft

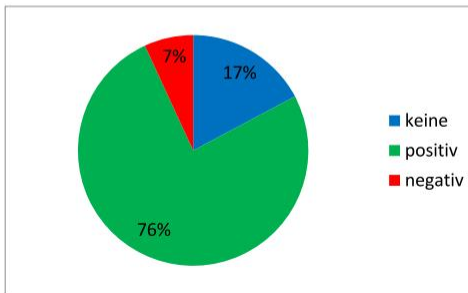


Gesellschaft

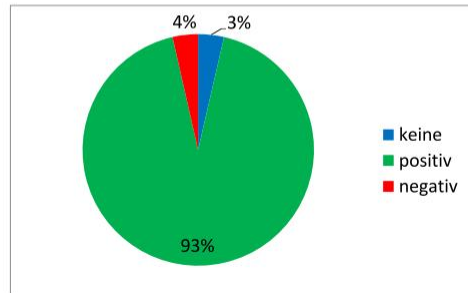


Umfahrung

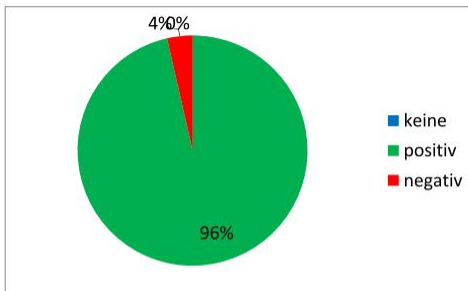
öV



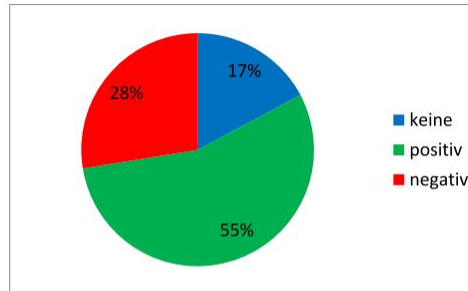
Langsamverkehr



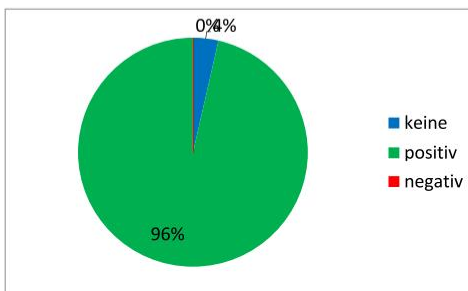
MIV



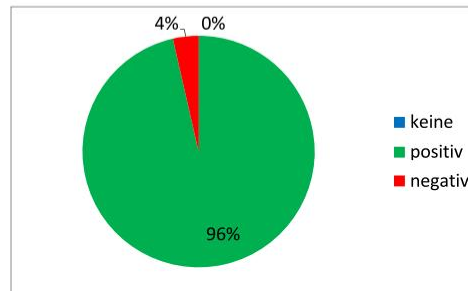
Umwelt



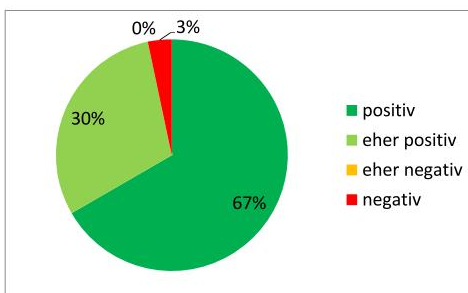
Wirtschaft



Gesellschaft

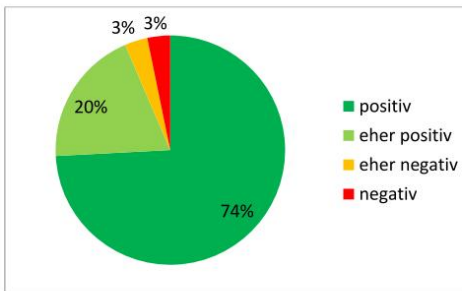


Frage 3. Wie beurteilen Sie die optimierte Linienführung der Umfahrungsstrassen, die bereits 2007 grob festgelegt wurde?

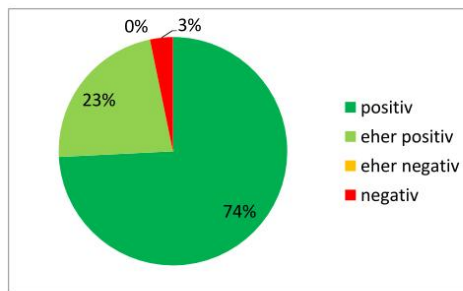


Frage 4. Wie beurteilen Sie die neue Aarebrücke bei der Variante Umfahrung?

Gestaltung



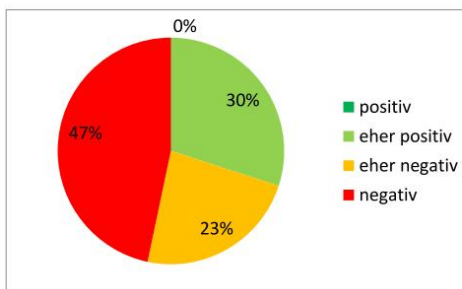
Integration in den Aareraum



Frage 5. Wie beurteilen Sie die Gleisführung auf der Ortsdurchfahrt Aarwangen?

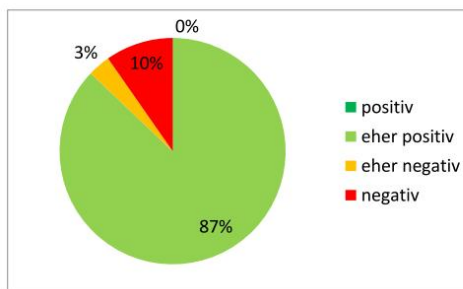
Null +

Verkehrssicherheit

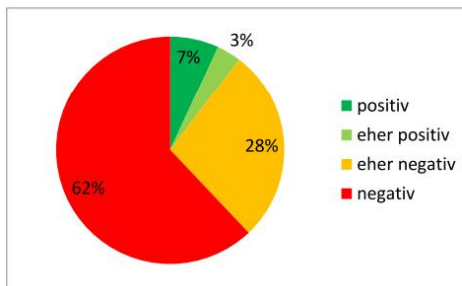


Umfahrung

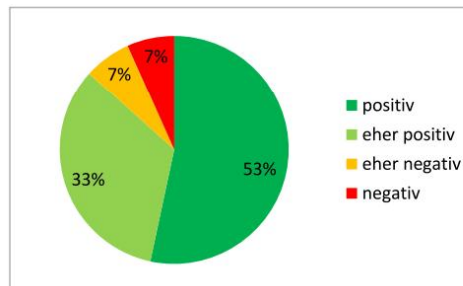
Verkehrssicherheit



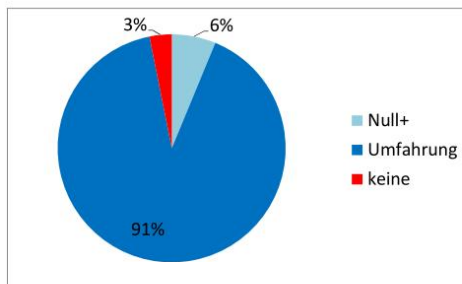
Qualität / Gestaltung des Strassenraums



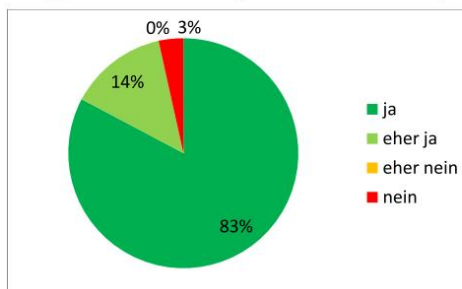
Qualität / Gestaltung des Strassenraums



Frage 6. Welche Variante erachten Sie als die richtige Lösung?

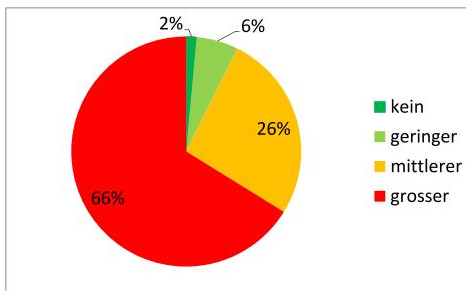


Frage 7. Sind die Ergebnisse des Vorprojektes für Sie nachvollziehbar?



Gemeinde Thunstetten - Bützberg

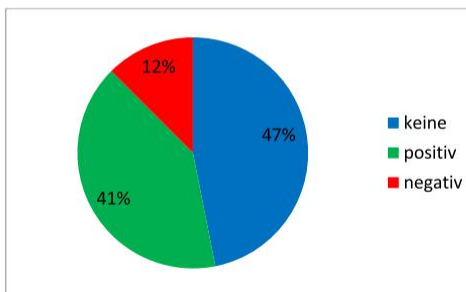
Frage 1. Wie beurteilen Sie den Handlungsbedarf auf den Ortsdurchfahrten?



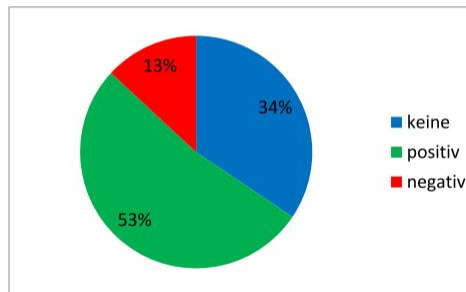
Frage 2. Wie beurteilen Sie die Auswirkungen der Varianten?

Null +

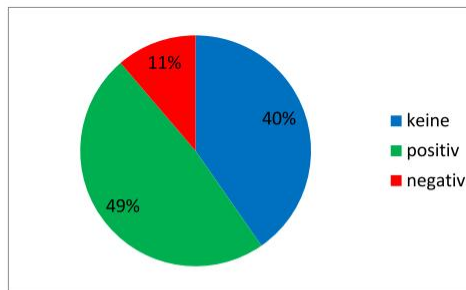
6V



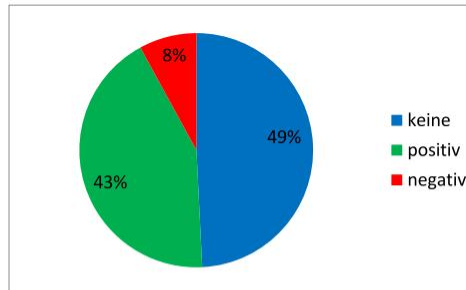
Langsamverkehr



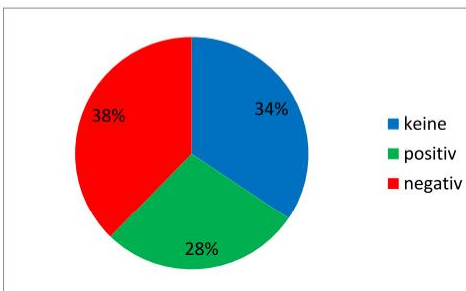
MIV



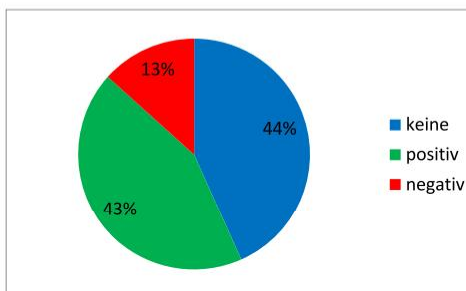
Umwelt



Wirtschaft

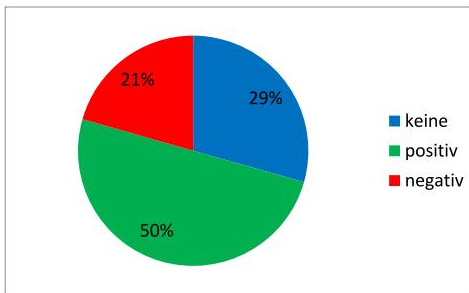


Gesellschaft

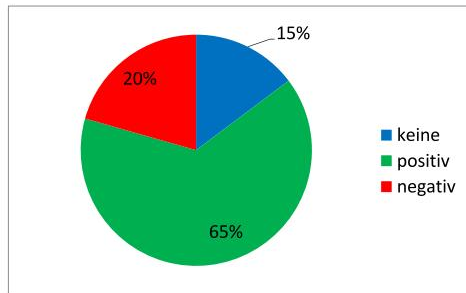


Umfahrung

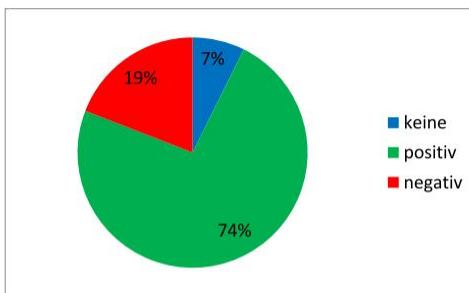
öV



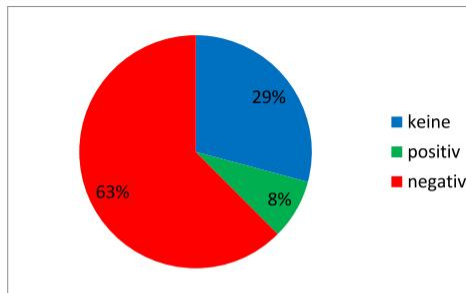
Langsamverkehr



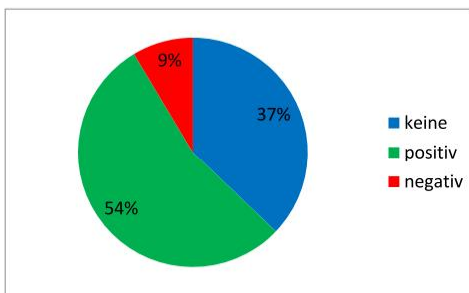
MIV



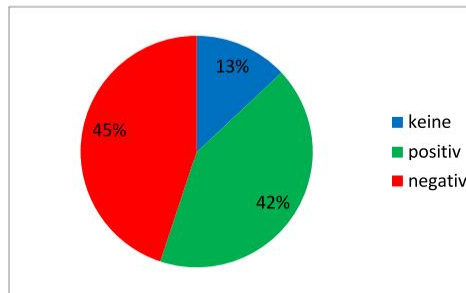
Umwelt



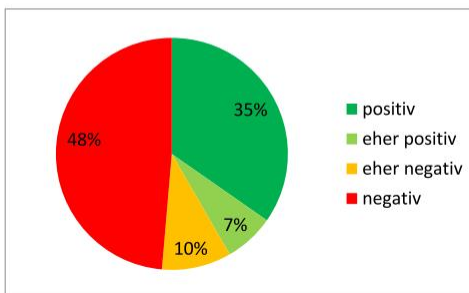
Wirtschaft



Gesellschaft

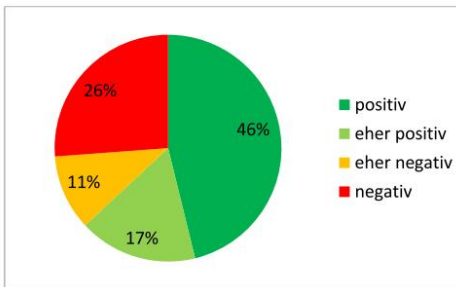


Frage 3. Wie beurteilen Sie die optimierte Linienführung der Umfahrungsstrassen, die bereits 2007 grob festgelegt wurde?

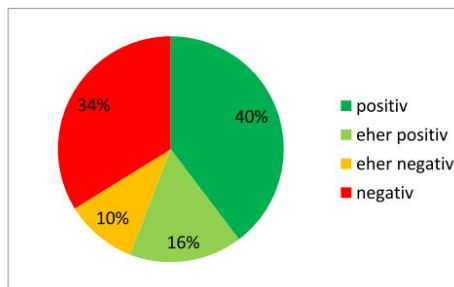


Frage 4. Wie beurteilen Sie die neue Aarebrücke bei der Variante Umfahrung?

Gestaltung



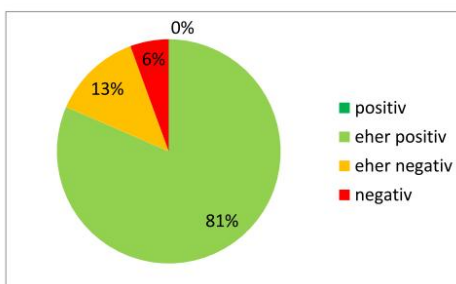
Integration in den Aareraum



Frage 5. Wie beurteilen Sie die Gleisführung auf der Ortsdurchfahrt Aarwangen?

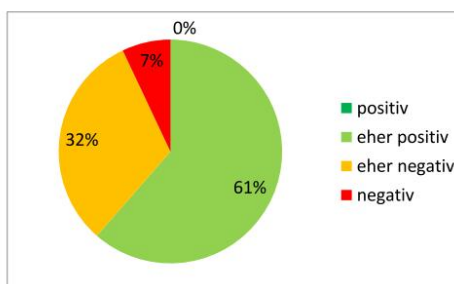
Null +

Verkehrssicherheit

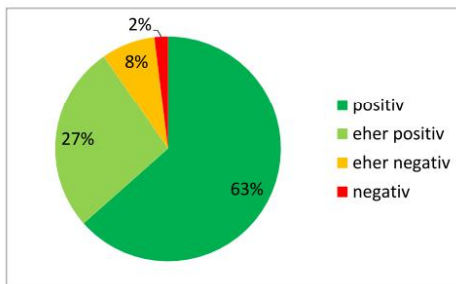


Umfahrung

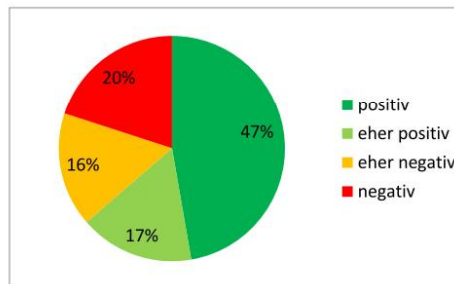
Verkehrssicherheit



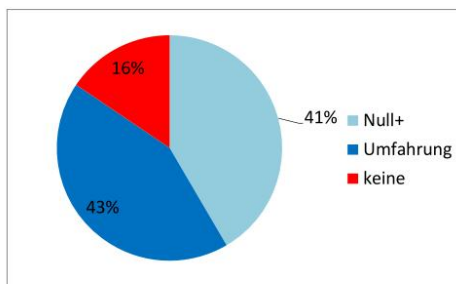
Qualität / Gestaltung des Strassenraums



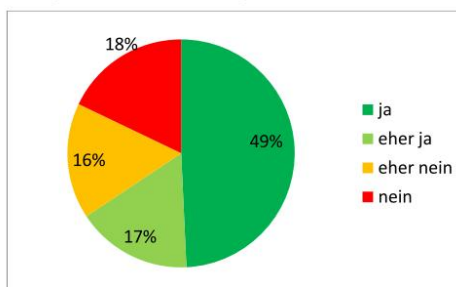
Qualität / Gestaltung des Strassenraums



Frage 6. Welche Variante erachten Sie als die richtige Lösung?

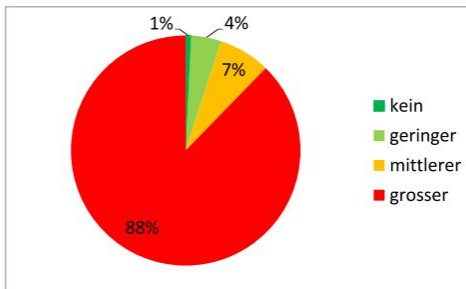


Frage 7. Sind die Ergebnisse des Vorprojektes für Sie nachvollziehbar?



Übrige Gemeinden

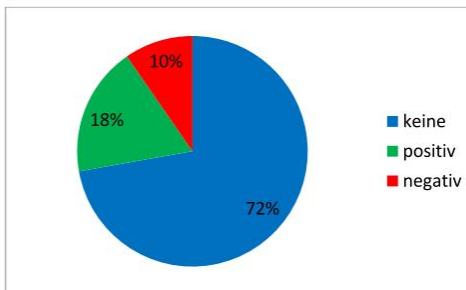
Frage 1. Wie beurteilen Sie den Handlungsbedarf auf den Ortsdurchfahrten?



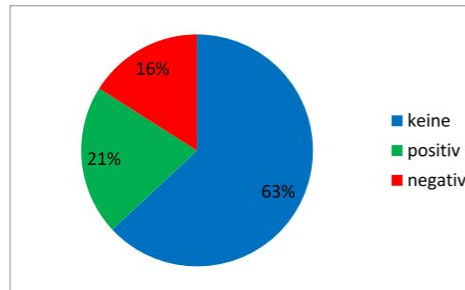
Frage 2. Wie beurteilen Sie die Auswirkungen der Varianten?

Null +

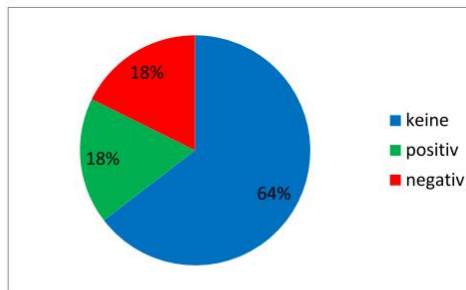
öV



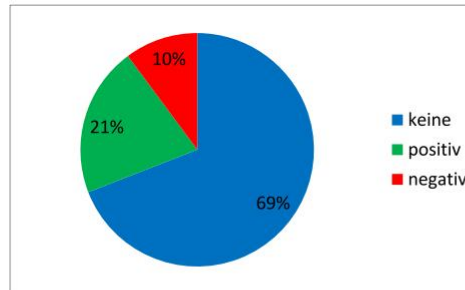
Langsamverkehr



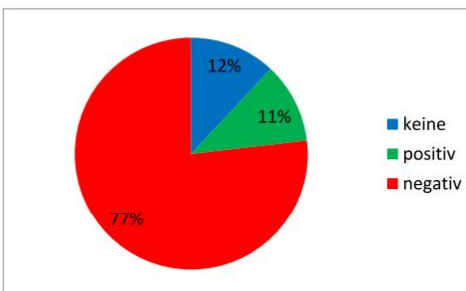
MIV



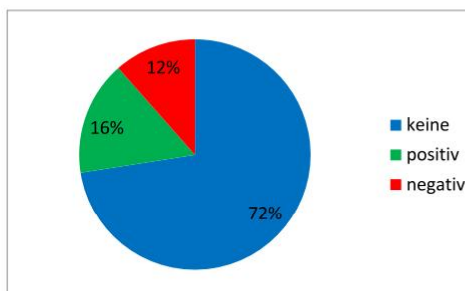
Umwelt



Wirtschaft

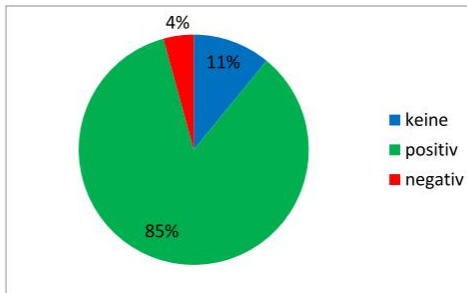


Gesellschaft

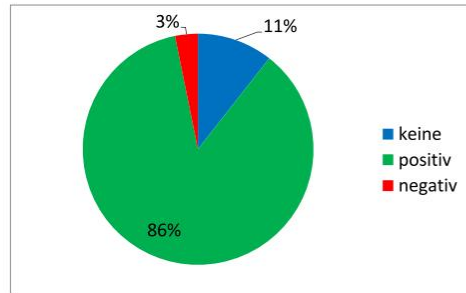


Umfahrung

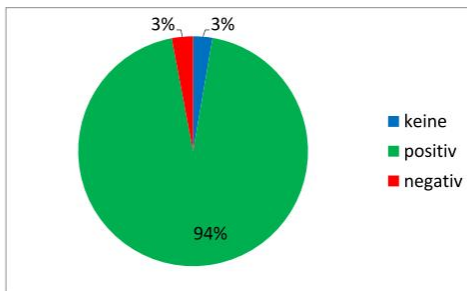
öV



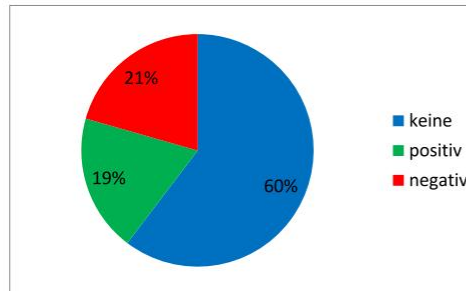
Langsamverkehr



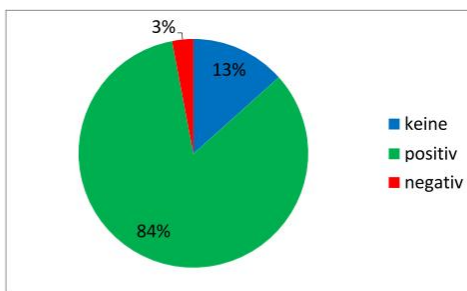
MIV



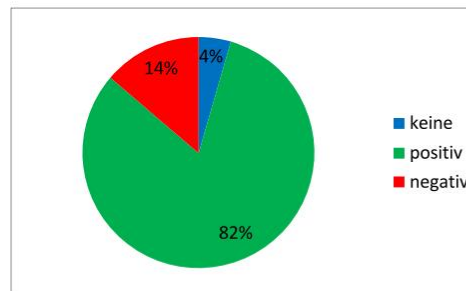
Umwelt



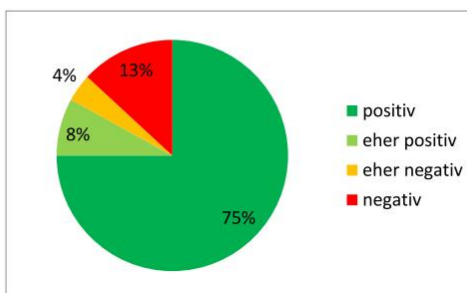
Wirtschaft



Gesellschaft

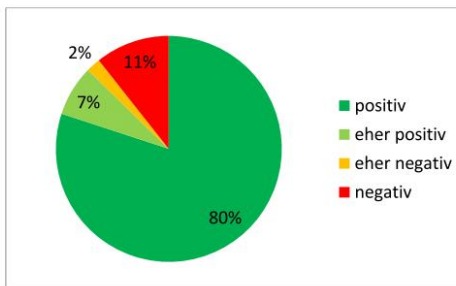


Frage 3. Wie beurteilen Sie die optimierte Linienführung der Umfahrungsstrassen, die bereits 2007 grob festgelegt wurde?

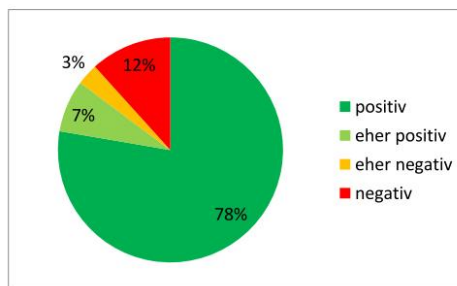


Frage 4. Wie beurteilen Sie die neue Aarebrücke bei der Variante Umfahrung?

Gestaltung



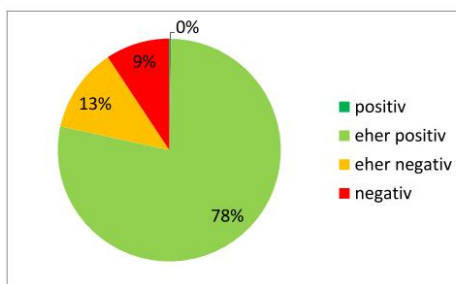
Integration in den Aareraum



Frage 5. Wie beurteilen Sie die Gleisführung auf der Ortsdurchfahrt Aarwangen?

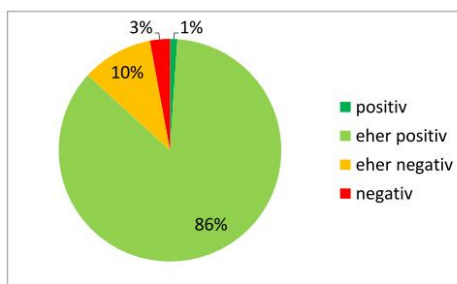
Null +

Verkehrssicherheit

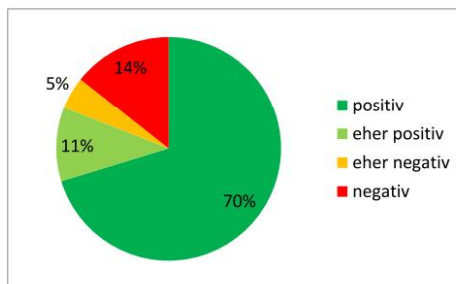


Umfahrung

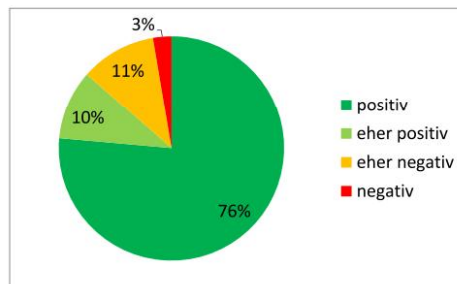
Verkehrssicherheit



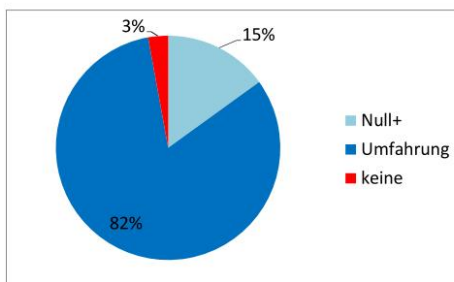
Qualität / Gestaltung des Strassenraums



Qualität / Gestaltung des Strassenraums



Frage 6. Welche Variante erachten Sie als die richtige Lösung?



Frage 7. Sind die Ergebnisse des Vorprojektes für Sie nachvollziehbar?

