

GENEHMIGUNGSEXEMPLAR

Region Oberaargau

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau II



Bericht

02. September 2016

Impressum

Auftraggeber:

Region Oberaargau
Jurastrasse 29, 4901 Langenthal

Auftragnehmer:

ecoptima ag (Federführung, Bereich Siedlung)
Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

BHP Raumplan AG (Bereich Verkehr)
Fliederweg 10, Postfach 575, 3000 Bern 14
Telefon 031 388 60 60, Fax 031 388 60 69
www.raumplan.ch, info@raumplan.ch

Bearbeitung:

Arthur Stierli, ecoptima ag
Andrea Gammeter, ecoptima ag
Bernhard Gerber, BHP Raumplan
Gregor Ledergerber, BHP Raumplan

Genehmigungsvermerk

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau (RGSK)

Mitwirkung vom 22.05.2015 bis 22.08.2015

Vorprüfung vom 31.03.2016

Beschlossen durch die Delegiertenversammlung der Region Oberaargau

am 18.11.2016

Charlotte Ruf, Präsidentin Region OA:.....

Stefan Costa, Geschäftsführer Region OA:.....

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Langenthal den 18.11.2016

Stefan Costa, Geschäftsführer Region OA:.....

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung

am.....

Inhalt

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Teil A: Bericht | 7 |
| Kurzfassung | 8 |
| 1. Einleitung | 13 |
| 1.1 Ausgangslage | 13 |
| 1.2 Zielsetzung | 13 |
| 1.3 Vorgehensweise | 13 |
| 1.4 Aufbau des RGSK | 14 |
| 2. Die Region Oberaargau | 17 |
| 2.1 Lage der Region Oberaargau | 17 |
| 2.2 Planungssperimeter und Raumtypen gemäss dem kantonalen Richtplan Bern 2030 | 17 |
| 2.3 Die Subregionen | 20 |
| 2.4 Die Agglomeration Langenthal | 21 |
| 2.5 Der ländliche Raum | 21 |
| 3. Stand Umsetzung RGSK 1. Generation | 22 |
| 3.1 Rückblick | 22 |
| 3.2 Stand der Umsetzung der Massnahmen der ersten Generation | 22 |
| 3.3 Kombinierte Mobilität | 26 |
| 3.4 Verkehrsmanagement | 26 |
| 3.5 Ausblick | 26 |
| 4. Siedlung: Ist-Zustand und bisherige Entwicklung | 27 |
| 4.1 Einwohner | 27 |
| 4.2 Arbeitsplätze | 29 |
| 4.3 Publikumsintensive Einrichtungen / ESP-Standorte | 31 |
| 4.4 Unüberbaute Bauzonen | 33 |
| 4.5 Siedlungspotenziale | 37 |
| 5. Verkehr: Ist-Zustand und bisherige Entwicklung | 43 |
| 5.1 Motorisierter Individualverkehr | 43 |
| 5.2 Öffentlicher Verkehr | 48 |
| 5.3 Langsamverkehr | 59 |
| 5.4 Kombinierte Mobilität | 63 |
| 6. Siedlung: Zustand 2030 | 65 |
| 6.1 Einwohner | 65 |
| 6.2 Arbeitsplätze | 66 |
| 6.3 Bauland Wohnen | 68 |
| 7. Verkehr: Zustand 2030 (Referenzszenario) | 71 |
| 7.1 Definition | 71 |
| 7.2 Motorisierter Individualverkehr | 71 |
| 7.3 Öffentlicher Verkehr | 72 |
| 7.4 Langsamverkehr | 74 |

| | | |
|--------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 8. | Siedlung: Stärken-Schwächen-Analyse und Handlungsbedarf | 75 |
| 8.1 | Stärken-Schwächen-Analyse | 75 |
| 8.2 | Handlungsbedarf | 78 |
| 9. | Verkehr: Stärken-Schwächen-Analyse und Handlungsbedarf | 80 |
| 9.1 | Stärken-Schwächen-Analyse | 80 |
| 9.2 | Handlungsbedarf | 87 |
| 10. | Entwicklungsleitbild, Zielsetzung und Strategie (BEHÖRDENVERBINDLICH) | 89 |
| 10.1 | Entwicklungsleitbild | 89 |
| 10.2 | Zielsetzung | 92 |
| 10.3 | Strategie | 94 |
| 11. | Siedlung: Schwerpunkte der Entwicklung | 96 |
| 11.1 | Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte | 96 |
| 11.2 | Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung | 101 |
| 11.3 | Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete, Siedlungsentwicklung nach innen | 107 |
| 11.4 | Siedlungsbegrenzungen und Siedlungstrenngürtel von überörtlicher Bedeutung | 110 |
| 11.5 | Innerregionaler Ausgleich von Siedlungsflächen | 110 |
| 11.6 | Bereinigung des regionalen Planungsinstrumentariums | 110 |
| 12. | Verkehr: Schwerpunkte der Entwicklung | 111 |
| 12.1 | Öffentlicher Verkehr | 112 |
| 12.2 | Strassennetz | 114 |
| 12.3 | Langsamverkehr | 117 |
| 12.4 | Kombinierte Mobilität | 119 |
| 13. | Übersicht Massnahmen | 120 |
| 14. | Wirkungsanalyse und Priorisierung | 122 |
| 15. | Kosten und Finanzierung | 124 |
| 15.1 | Kosten | 124 |
| 15.2 | Finanzierung | 124 |
| 16. | Schlussfolgerungen und Ausblick | 125 |
| Anhang | | 127 |
| Anhang A | Grundlagenliste | 127 |
| Anhang B | Abkürzungsverzeichnis / Glossar | 130 |
| Anhang C | Raumtypen gemäss kantonalem Richtplan: Gemeindezuordnung | 132 |
| Anhang D | Auswertungsmatrix: Wohn- und Arbeitsstandorte | 134 |
| Teil B: Massnahmenblätter (BEHÖRDENVERBINDLICH) | | 137 |

Teil A: Bericht

Kurzfassung

Zusammen die Zukunft gestalten

In der Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit (SARZ) hat der Kanton Bern 2005 ein Modell für eine verbesserte regionale Zusammenarbeit der Gemeinden definiert.

Zwischen 2010 und 2012 wurde unter Führung des Kantons Bern das erste regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) für die Region Oberaargau erarbeitet. Seit 2012 übernimmt der Planungsverband Region Oberaargau die Federführung dieser Planung und ist somit auch für das vorliegende RGSK der zweiten Generation zuständig. Der Kanton wird aber weiterhin ab Planungsbeginn miteinbezogen.

Beim RGSK handelt es sich um ein strategisches Führungsinstrument auf Stufe Region, welches den Gemeinden bei der Umsetzung gewisse Spielräume offen lässt. 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?

Die Bevölkerungsszenarien zeigen, dass die Bevölkerung in den nächsten 20 Jahren 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 zunehmen. Neue Arbeitsplätze sind vorzugsweise in der Kernstadt Langenthal sowie in den regionalen Zentren Herzogenbuchsee(-Niederönz), Huttwil und Niederbipp anzusiedeln.

Im Moment gibt es keine Signale, dass die Mobilität abnimmt, daher ist sie so umweltfreundlich wie möglich auszugestalten. Das entworfene Entwicklungsleitbild zeigt die Stossrichtung der künftigen Entwicklung auf. Sie ermöglicht, dass sich die Bahn als Rückgrat der regionalen Entwicklung etabliert, ergänzt mit den regionalen Buslinien im ländlichen Raum und dem Busnetz im Raum Langenthal.

Siedlungswachstum wiederum darf nicht heissen, dass die Region «zugebaut» wird. Das Entwicklungsleitbild und die RGSK-Karte zeigen deshalb auf, wo die Siedlung langfristig begrenzt und wie sie mit Grünräumen ge-

gliedert 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 können.

Eine gesunde Siedlungsentwicklung berücksichtigt alle Regionsteile. Auch für die zentrumsnahen ländlichen Gemeinden sowie für die Hügel- und Berggebiete ist es wichtig, dass die Bevölkerung und lokale Arbeitsplatzangebote erhalten werden können und an sinnvollen Standorten eine Weiterentwicklung stattfindet.

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. Das bereits im RGSK I sowie im kantonalen Richtplan festgelegte Zentrum von kantonalen Bedeutung (Zentrum 3. Stufe), welches der Kernstadt Langenthal entspricht, sowie die Regionalzentren 4. Stufe Herzogenbuchsee (-Niederönz), Huttwil und Niederbipp haben sich in der Zwischenzeit in ihrer Funktion gefestigt.

Die Trends bis 2030

Siedlung

Die Prognose gemäss kantonalem Richtplan 2030 sieht für die Region Oberaargau ein Bevölkerungswachstum von rund 7 % bis zum Jahr 2030 vor. Dieses Wachstum soll mehrheitlich an gut erschlossenen Lagen der Region und in den Regionalzentren stattfinden. Dementsprechend wird im Kerngebiet der Stadt Langenthal ein Wachstum von 11 % angestrebt. Die Regionalzentren 4. Stufe sollen um 10 % wachsen. Die gut erschlossenen Gemeinden im Agglomerationsgürtel und auf den Entwicklungsachsen streben ein Bevölkerungswachstum von 8 % an. Im Siedlungsgebiet der zentrumsnahen ländlichen Gebiete wird eine Zunahme von 4 % angepeilt. In den Gemeinden im Raumtyp Berg- und Hügelgebiete soll die momentane Bevölkerungszahl gehalten werden. Der durch dieses Wachstum ausgelöste Baulandbedarf kann mit den heute vorhandenen Bauzonenreserven Wohnen über die gesamte Region betrachtet abgedeckt werden. Die Reserven liegen jedoch nicht immer an günstigen Lagen respektive sind in der Kernstadt und in den Zentren 4. Stufe knapp.

Bei den Arbeitsplätzen konnte in den letzten Jahren eine starke Zunahme festgestellt werden (+7.4 % von 2005 bis 2012). Dem Trend folgend wird für die Region ein Wachstum von 8.0 % bis zum Jahre 2030 angestrebt. Die heute vorhandenen Bauzonenreserven im Bereich Arbeiten von rund 94 ha sind gesamtheregional gesehen ausreichend. Vor allem 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 Pendlerbe-

wegungen infolge der Trennung zwischen Wohnstandort und Arbeitsplatz) anhalten und die aktuellen Gewohnheiten betreffend Verkehrsmittelwahl keine wesentlichen Änderungen erfahren.

| | |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Siedlung | <p>Handlungsbedarf</p> <p>Aufgrund des zu erwartenden und angestrebten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums in der Region Oberaargau müssen die bestehenden Siedlungsflächen besser ausgenützt, die vorhandenen Bauzonenreserven überbaut und gezielte neue Einzonungen vorgenommen 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.</p> |
| Verkehr | <p>Als Handlungsbedarf für den Bereich Verkehr ist die Verbesserung in der Anbindung des Regionszentrums Langenthal und 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 Gemeinden mit Wohn- und Arbeitsstandorten von regionaler Bedeutung respektive mit Vorranggebieten Siedlungserweiterung ist die ÖV-Erschliessungsgüte zu verbessern. Anlagen der kombinierten Mobilität (Park+Ride, Bike+Ride) sind an strategisch günstigen Lagen zu fördern.</p> |

Strategische Stossrichtungen

Um eine bessere Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sicherzustellen, ist eine entsprechende Strategie erforderlich.

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 Potenziale 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. Im Bereich Siedlung erstellte Massnahmenblätter sind z.B. die Umsetzung der neu bezeichneten Arbeits- und Siedlungsschwerpunk-

te oder Absichten, den innerregionalen Ausgleich von Siedlungsflächen anzugehen. 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 Planungsinstrument RGSK

Der vorliegende Bericht enthält die Ergebnisse des bisherigen Planungsprozesses und bildet die Grundlage für die bevorstehende kantonale Synthese. Er besteht aus u.a. einem Analyseteil, dem Entwicklungsleitbild und der Strategie, sowie einer Darstellung der zu erwartenden Auswirkungen und Priorisierung der Massnahmen (Kapitel 14). Die Massnahmenblätter befinden sich im Teil B des vorliegenden Berichts. Die RGSK-Karte liegt zudem als separate Beilage bei.

Nach seinem Beschluss gilt das RGSK in den Bereichen Siedlung und Verkehr als regionaler Teilrichtplan. Die Behördenverbindlichkeit erstreckt sich über das Entwicklungsleitbild, die Zielsetzungen und die Strategie (Kapitel 10), die Massnahmenblätter (Teil B) sowie über die RGSK-Übersichtskarte (separate Beilage). Die Verbindlichkeit gilt für 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 Perimeter der Stadt Langenthal. Die wichtigsten Inhalte des Agglomerationsprogramms Langenthal werden, soweit möglich, ins RGSK Oberaargau integriert. Damit werden die räumlichen und thematischen Schnittstellen sichergestellt.

Die Inhalte, die speziell den Agglomerationsperimeter betreffen (Stadt Langenthal) werden im vorliegenden Bericht mit einem «grauen Kasten» gekennzeichnet. Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm, die eine Auswirkung auf die Region haben, werden auch im Teil B dargestellt. Ganz allgemein ist zu beachten, dass die Bearbeitungstiefe des Agglomerationsprogramms Langenthal wegen zu beachtenden Vorgaben des Bundes gegenüber dem RGSK unterschiedlich ist.

Wie geht es weiter?

Das RGSK Oberaargau wird zusammen mit dem Agglomerationsprogramm Langenthal Ende 2016 beim Bund eingereicht. Dabei bildet das RGSK eine ergänzende Grundlage zum eigentlichen Agglomerationsprogramm.

Noch offen ist, zu welchem Zeitpunkt und in welcher Form in einer nächsten Überarbeitung des RGSK die zweite Etappe Revision RPG sowie die Vorgaben zur nächsten Generation des APs berücksichtigt werden. Aufgrund sich stets verändernden Rahmenbedingungen stehen immer wieder neue Herausforderungen an.

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Das vorliegende regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 2. Generation (RGSK II) wurde seit Mitte 2014 durch den Planungsverband Region Oberaargau aufbauend auf das RGSK 1. Generation vom März 2012 erarbeitet. Das RGSK I wurde Ende 2012 vom Kanton genehmigt und ist seither als gültiger regionaler Teilrichtplan in Kraft. Im Sinne der Planbeständigkeit stellt das RGSK II eine Aktualisierung dieses regionalen Teilrichtplans dar. Der Fokus liegt dabei auf punktuellen Anpassungen und einer Aktualisierung der Massnahmen.

Die Erarbeitung des RGSK II erfolgte in einer breit abgestützten Projektorganisation mit Vertretern von Kanton, Gemeinden und externen Fachleuten. Es wird voraussichtlich Ende 2016 als neues behördenverbindliches Planungsinstrument der Region Oberaargau und der Gemeinden im Planungssperimeter in Kraft treten.

1.2 Zielsetzung

Ziel des RGSK ist es, eine enge Koordination zwischen der Siedlungs- und der Verkehrsplanung mittel- bis langfristig 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 Erarbeitung der zweiten Generation des regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) Oberaargau erfolgt in folgenden Schritten:

Entwurf RGSK II (ab 2. Hälfte 2014)

Ab Mitte 2014 wurden die Arbeiten gemäss kantonalem Handbuch begonnen. Die inhaltliche Bearbeitung fand in den zwei Themenbereichen Siedlung und Verkehr statt. Die Erarbeitung des RGSK Oberaargau stellt insofern einen Spezialfall dar, als dass das Agglomerationsprogramm Langenthal, in Abstimmung mit dem RGSK, separat erarbeitet wurde.

Öffentliche Mitwirkung, Überarbeitung (Mitte 2015)

Da es sich beim RGSK um ein weitreichendes Planungsinstrument handelt, findet ein öffentliches Mitwirkungsverfahren statt. Die Auswertung der Mitwirkung wird in einem separaten Bericht im Herbst 2015 dokumentiert.

Prüfungs- und Genehmigungsverfahren (Winter 2016 – Herbst 2016)

Die Prüfung des RGSK II durch den Kanton findet ab Dezember 2015 statt. Im Anschluss daran wird das RGSK II überarbeitet. Das Agglomerationsprogramm Langenthal ist zusammen mit dem RGSK im Dezember 2016 beim Bund einzureichen. Eine Genehmigung des RGSK durch den Kanton wird auf Ende 2016 angestrebt.

1.4 Aufbau des RGSK

1.4.1 Produkte

Das RGSK Oberaargau besteht aus drei Teilen: Dem Berichtsteil (Teil A), den Massnahmenblättern (Teil B) und der RGSK-Übersichtskarte (separate Beilage).

RGSK-Bericht

Der vorliegende Bericht zum RGSK II beinhaltet 16 Kapitel. Nach der Einleitung und der Beschreibung des Perimeters wird der Stand der Umsetzung des RGSK 1. Generation im Sinne eines Controllings aufgezeigt. In den folgenden Kapiteln werden der Ist-Zustand und der zukünftige Zustand beschrieben. Der zukünftige Zustand bezieht sich auf eine Zeitspanne von rund 15 Jahren (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 den Kapiteln 8 und 9 werden die Stärken und Schwächen im Bereich Siedlung und Verkehr analysiert und daraus wird der Handlungsbedarf abgeleitet. Darauf aufbauend wird ein Entwicklungsleitbild, die Zielsetzungen sowie die Strategie festgelegt. Die sich daraus ergebenden Massnahmen werden in Massnahmenblättern festgehalten (Übersicht im Kapitel 13 und Massnahmenblätter im Teil B). Nach Aussagen zur Wirkungsanalyse und Priorisierung (Kapitel 14) und zu den Kosten und der Finanzierung (Kapitel 15) wird der Bericht mit den Schlussfolgerungen und einem Ausblick (Kapitel 16) abgerundet.

RGSK-Übersichtskarte

In der Übersichtskarte werden im Massstab 1:35'000 die vom Kanton vorgegebenen Mindestinhalte und weitere räumlich relevante Themen des RGSK dargestellt. Die digitalen Daten wurden gemäss den vom Kanton festgelegten Anforderungen an das Datenmodell RGSK erfasst.

Massnahmenblätter

Die Massnahmen zu Siedlung und Verkehr sind, wie in einem Richtplan üblich, in Form von Massnahmenblättern festgehalten. Diese beinhalten eine Bewertung und Priorisierung der Massnahmen und geben Auskunft über den Stand der Bearbeitung (Vororientierung, Zwischenergebnis, Festsetzung). Handelt es sich um Agglomerationsprogramm-relevante Massnahmen, sind diese speziell gekennzeichnet.

1.4.2 Verbindlichkeit und Genauigkeit

Das RGSK Oberaargau erfüllt die Funktion eines regionalen Teilrichtplans gemäss Art. 98a Abs. 4 BauG. Regionale Teilrichtpläne der Regionalkonferenzen sind behördenverbindlich (vgl. Art. 57 Abs. 1 BauG). Behördenverbindlich heisst, dass die übergeordneten Vorgaben für die in der Gemeinde zuständige Planungsbehörde, in der Regel die Exekutive und die Verwaltung, verbindlich sind. Diese für die Planung verantwortliche Behörde hat bei der Vorbereitung der Planungsgeschäfte die Vorgaben aus dem RGSK Oberaargau zu berücksichtigen. Die in der Baugesetzgebung verankerte Gemeindeautonomie bleibt dabei unverändert bestehen. Das heisst, dass die Gemeinden im Rahmen der übergeordneten Vorgaben weiterhin für die Nutzungsplanung in ihrem Gebiet verantwortlich sind.

Im RGSK Oberaargau wird zwischen erläuterndem Text und behördenverbindlichen Inhalten unterschieden. Die behördenverbindlichen Inhalte umfassen neben den Massnahmenblättern und der RGSK-Karte auch Inhalte aus dem Kapitel 10 (Ziele und Strategie). Abweichungen von behördenverbindlichen Inhalten sind in den Ortsplanungen nur noch ausnahmsweise möglich, wenn nämlich später eine bessere Lösung gefunden wird und die Planungsziele des RGSK nicht behindert oder gar verunmöglicht werden.

Zur Genauigkeit der behördenverbindlichen Vorgaben in der RGSK-Übersichtskarte: Diese Vorgaben sind nicht parzellenscharf und lassen den Gemeinden in ihrem Autonomiebereich gemäss Baugesetzgebung ausreichende Entscheidungsspielräume. Grundeigentümerverbindliche Festsetzungen sind im Rahmen der kommunalen Planungen zu präzisieren und zu definieren.

1.4.3 Bezug zu weiteren Planungen

Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Langenthal

Parallel zum RGSK Oberaargau der 2. Generation wurde das Agglomerationsprogramm Langenthal der 3. Generation erarbeitet. Dieses bezieht sich auf den engeren, im Rahmen der Agglomerationsprogramme des Bundes beitragsberechtigten Perimeter der Stadt Langenthal. Im Themenbereich Siedlung stehen die Weiterentwicklung des Entwicklungsschwerpunkts (ESP) Bahnhof Langenthal (inkl. Hardau), die Entwicklung des Subzentrum Bahnhof Süd (Porzi-Areal) und die Erweiterung des Kerngebiets (Markthallenareal) im Vordergrund. Als neues zentrales Element wird das Thema

«Siedlungsentwicklung nach innen» auf das ganze Agglomerationsgebiet erweitert. Dies auf der Basis des neuen Siedlungsrichtplans Langenthal und des kantonalen Richtplans.

Im Themenbereich Verkehr bildet der Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Langenthal weiterhin den Dreh- und Angelpunkt. Die Massnahmen gehen von den verschiedenen Achsen, die vom Entwicklungsschwerpunkt und vom Stadtzentrum wegführen, aus. Wichtiger Bestandteil dieser Achsen sind verschiedene Massnahmen zur Stärkung des Langsamverkehrsnetzes. Gleichzeitig werden verschiedene Massnahmen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs ergriffen, die der Verkehrsdosierung und -lenkung dienen. Hierzu gehören auch Massnahmen an zwei Knoten entlang der Achsen Aarwangenstrasse und Bützbergstrasse.

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 grauer Farbe hinterlegt. Hierbei ist zu beachten, dass das Agglomerationsprogramm zum Teil eine andere Bearbeitungstiefe hat als das RGSK.

Das RGSK Oberaargau der 2. Generation wird zusammen mit dem Agglomerationsprogramm Langenthal der 3. Generation Ende 2016 beim Bund eingereicht. Dabei bildet das RGSK eine ergänzende Grundlage zum eigentlichen Agglomerationsprogramm.

Bestehende Konzepte und Richtpläne der Region Oberaargau

In der Region Oberaargau bestehen neben dem RGSK folgende weitere Konzepte und Richtpläne:

| Bezeichnung Richtplanung | genehmigt am | gändert am |
|--------------------------------------------------------|--------------|--------------------------|
| Raumentwicklungskonzept (REK) Region Oberaargau | 15.03.2006 | 20.07.2009 17.03.2010 |
| Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) Region Oberaargau | 11.02.2010 | |
| Teilrichtplan Windenergie | 08.09.2010 | |

Diese Planungsinstrumente bleiben nach wie vor gültig.

2. Die Region Oberaargau

2.1 Lage der Region Oberaargau

Die Region Oberaargau liegt am nordöstlichen Rand des Kantons Bern, grossräumig betrachtet aber an sehr zentraler Lage im Fadenkreuz zwischen Basel, Luzern, Bern und Zürich. Einerseits verläuft die regionale Entwicklungsachse sowie der im Raumkonzept Schweiz definierte grossräumige Handlungsraum Bern – Burgdorf – Langenthal – Aarau durch die Region. Andererseits liegt die Subregion Oberaargau Nord mit dem direkten Anschluss an die Autobahn A1 auf der Hauptentwicklungsachse Biel – Solothurn – Aarau – Zürich. Auch die Entwicklungsachse Luzern – Basel verläuft nicht weit östlich der Region. Diese Nähe zu den Hauptentwicklungsachsen gibt der Region gute Voraussetzungen für eine optimale Anbindung in das übergeordnete Städtennetz.

2.2 Planungssperimeter und Raumtypen gemäss dem kantonalen Richtplan Bern 2030

Der Planungssperimeter für das RGSK Oberaargau umfasst 52 Gemeinden¹. Diese werden im vorliegenden Bericht gemäss dem kantonalen Richtplan 2030 in fünf Raumtypen unterteilt²:

- Urbane Kerngebiete der Agglomeration³
- Zentren 3. und 4. Stufe (Zentren 3. Stufe ausserhalb urbaner Kerngebiete⁴; Zentren 4. Stufe in Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen)
- Agglomerationsgürtel⁵ und Entwicklungsachsen (und übrige Zentren 4. Stufe)
- Zentrumsnahe ländliche Gebiete (und intensiv touristisch genutzte Gebiete)
- Hügel- und Berggebiete

¹ Die Gemeindegrenzen entsprechen dem Stand vom 01.01.2014. Die Gemeinden, die seit 2010 eine Fusion erfahren haben, sind in der Karte markiert. Die Gemeinde Oensingen gehört zum Perimeter, obwohl sie offiziell nicht zur Region gehört. Aufgrund der abgestimmten Entwicklung mit den Gemeinden Wangen a. A., Wiedlisbach, Oberbipp und Niederbipp (vgl. REK Wangen a. A. bis Oensingen 2014) und den laufenden Gesprächen bezüglich eines Beitritts soll die Gemeinde bereits jetzt in die Planung miteinbezogen werden (Stand März 2015).

² Um eine gute Vergleichbarkeit der RGSK im Kanton Bern untereinander und mit dem kantonalen Richtplan zu erreichen, werden die Raumtypen des RGSK OA 2. Generation an die Differenzierung gemäss dem kantonalen Richtplan 2030 angeglichen. Die Raumtypen unterscheiden sich damit von jenen des RGSK der 1. Generation.

³ In der Region Oberaargau wurde zum Raumtyp «urbane Kerngebiete der Agglomeration» nur die Stadt Langenthal zugeordnet. Deshalb wird bei diesem Raumtyp im Bericht von «Kernstadt» gesprochen.

⁴ In der Region Oberaargau gibt es kein Zentrum der 3. Stufe, das nicht zugleich urbanes Kerngebiet ist (Stadt Langenthal). Daher wird im Bericht bei diesem Raumtyp nur noch von Zentren 4. Stufe gesprochen.

⁵ Der Begriff «Agglomerationsgürtel» stammt aus dem kantonalen Richtplan. Es ist zu beachten, dass dieser nicht dem Begriff der «Agglomeration» gemäss BFS entspricht.

Im Richtplan folgt die Abgrenzung der Raumtypen nicht den Gemeindegrenzen, sondern entspricht den topographisch-räumlichen Gegebenheiten (vgl. Abb. 1). Für die statistischen Auswertungen musste aber die Abgrenzung entlang der Gemeindegrenzen gemacht werden (vgl. Tabelle im Anhang C). Die ausserkantonalen Gemeinden Aeschi (Ortsteil Steinhof, SO), Pfaffnau (Ortsteil St. Urban LU) und Altbüron (LU) wurden dabei zu der Raumkategorie «Zentrumsnahe ländliche Gebiete», die Gemeinde Grossdietwil (LU) zu «Hügel- und Berggebiete» und die Gemeinde Oensingen (SO) zum «Zentrum 4. Stufe» gezählt.

Hinweis: Die Gemeinden Aeschi und Steinhof des Kantons Solothurn haben auf anfangs 2012 fusioniert. Bei den statistischen Angaben wird somit fortan die gesamte Gemeinde Aeschi berücksichtigt. Dasselbe gilt für die Gemeinde Pfaffnau mit dem zur Region gehörenden Ortsteil St. Urban.

Die folgende Karte zeigt die Raumtypen gemäss kantonalem Richtplan 2030. Es sei hier noch einmal erwähnt, dass sie nicht die funktionalen Räume aus Sicht der Region zeigt. Diese werden im Kapitel 10 im Rahmen des Zukunftsbilds dargelegt.

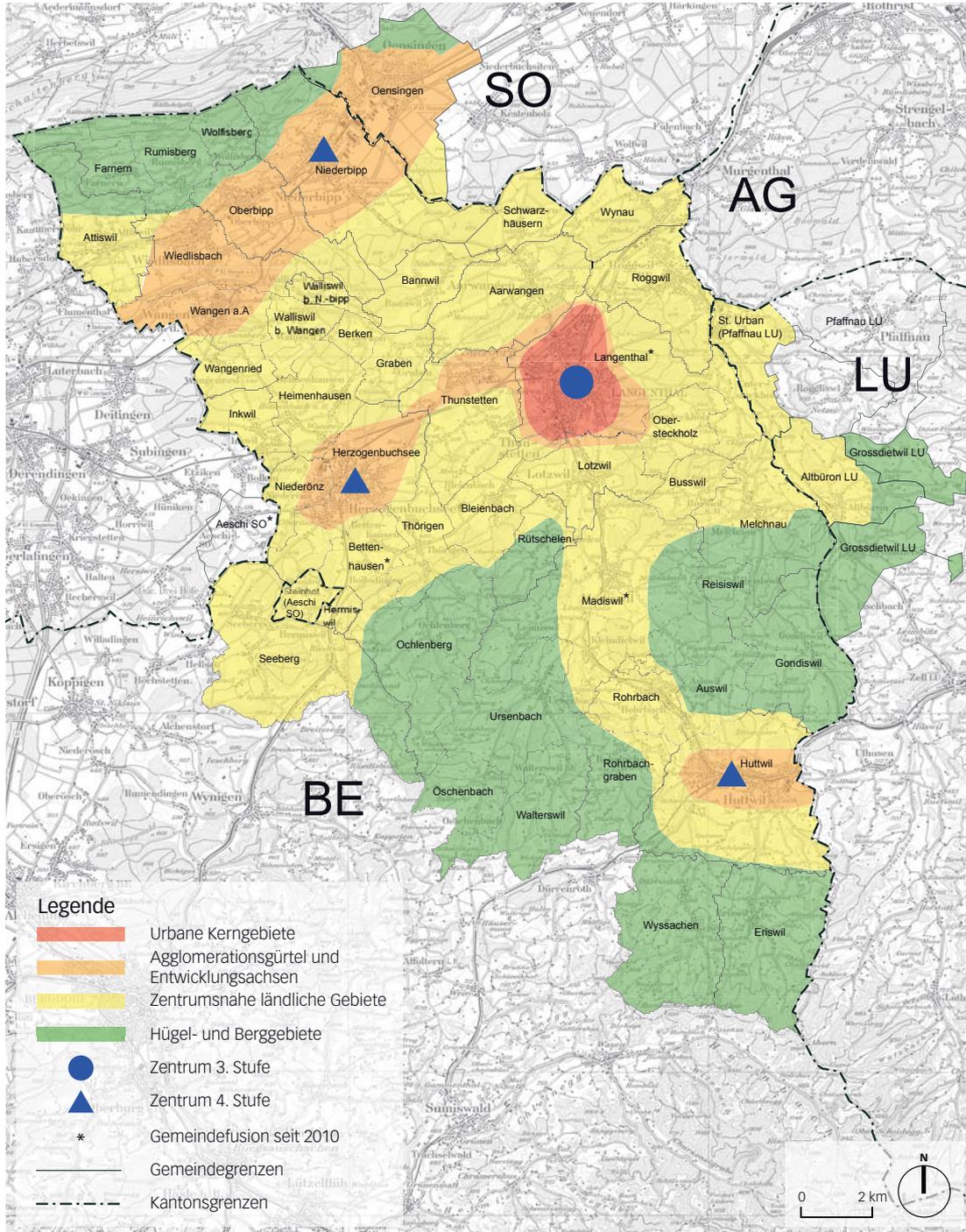


Abb. 1 Die Region Oberaargau nach Raumtypen gemäss kantonalem Richtplan 2030 (Stand Gemeinden 20.11.2015)

2.3 Die Subregionen

Die Gemeinden des Verwaltungskreises Oberaargau gliedern sich in die vier Subregionen Oberaargau Nord, Oberaargau Ost, Oberaargau Süd und Oberaargau West (vgl. Statuten der Region Oberaargau 2015). Jede Subregion hat ihr Zentrum entsprechend der Zentralitätsstruktur des RGSK I und dem kantonalen Richtplan.

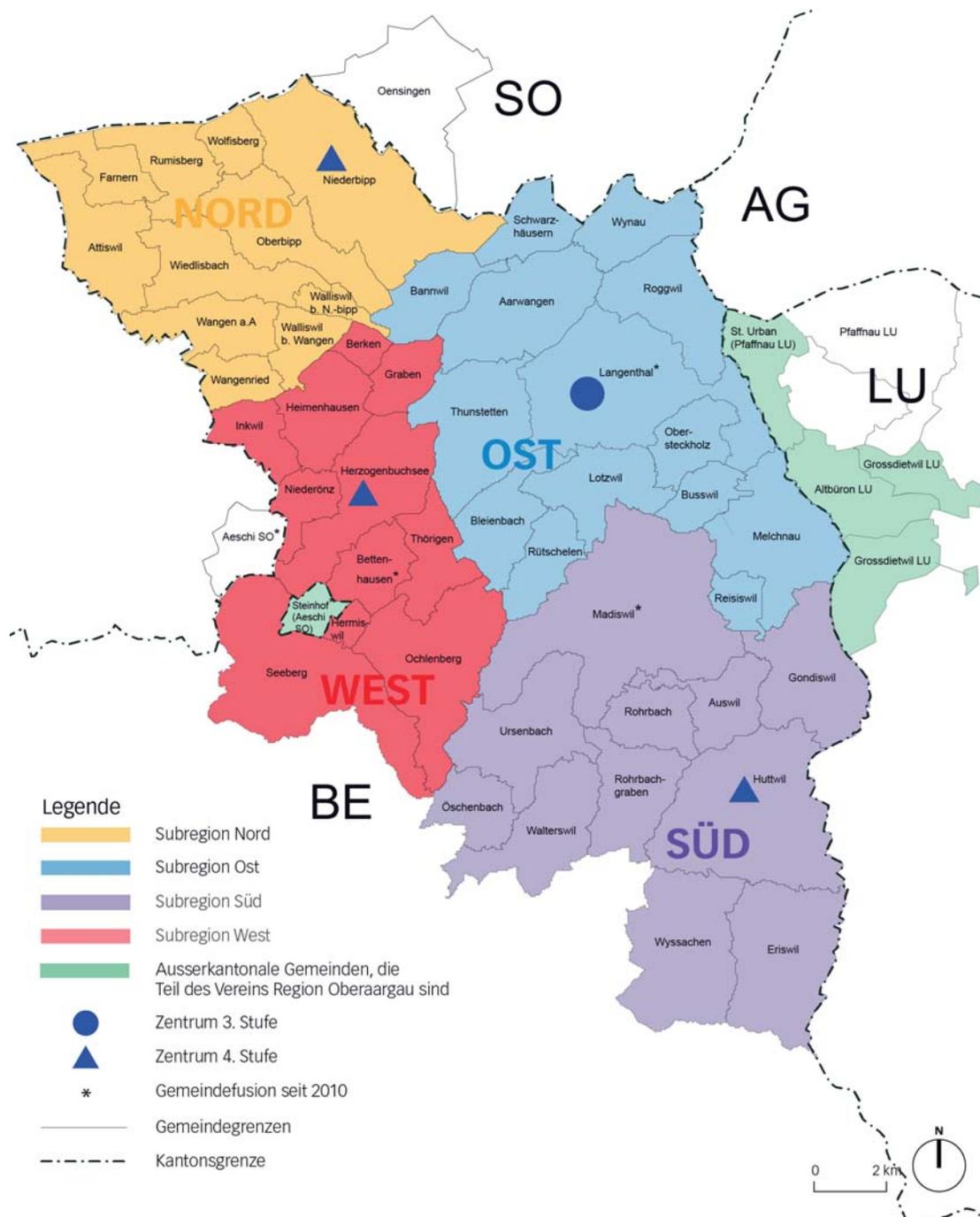


Abb. 2 Die Subregionen des Verwaltungskreises Oberaargau (Stand Gemeinden 20.11.2015)

2.4 Die Agglomeration Langenthal

Die Agglomeration Langenthal liegt einerseits mit Oensingen/Niederbipp in der Schnittstelle des funktionalen Raums «Mittelland Südfuss Jura» zwischen den Agglomerationen Solothurn im Westen und Olten/Zofingen im Osten, andererseits bildet Langenthal gegen Süden das Tor zur Landregion des Emmentals. Die Abgrenzung der Handlungsräume gemäss Raumkonzept Schweiz zeigt, dass die Agglomeration Langenthal als Zentrum der Region Oberaargau an der nordöstlichen Schnittstelle des Kanton Bern zum bevölkerungsreichen Handlungsraum «Aareland» (vgl. Abb. 3, violett eingefärbtes Gebiet) liegt. Diese wiederum bildet eine strategische Verbindung der beiden Metropolitanräume Zürich und Basel mit der Hauptstadtregion Schweiz. Diese Lage ist aus funktionaler, wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Sicht (Verbindung und Anbindung) von Bedeutung und zu stärken.



Abb. 3 Raumkonzept Schweiz, Abgrenzung Handlungsräume: Ausschnitt mit funktional grenzüberschreitendem Bereich (roter Kreis) der Agglomeration Langenthal (Quelle: ARE)

2.5 Der ländliche Raum

Die Region Oberaargau wird durch seine vielen ländlichen Gemeinden geprägt. Flächenmässig ist rund die Hälfte der Region dem «Streusiedlungsgebiet» zuzuordnen. Entsprechend ist dem ländlichen Raum bei den folgenden Betrachtungen ein besonderes Gewicht beizumessen.

Dieser ländliche Raum ist strukturell sehr unterschiedlich ausgeprägt (Lage, Grösse, Einwohner, Arbeitsplätze, Erschliessung, Infrastruktur). So unterscheidet der kantonale Richtplan auch zwischen ländlichen Gemeinden auf den Entwicklungsachsen, zentrumsnahen ländlichen Gemeinden und Hügel- und Berggebieten. Alle diese Gemeindetypen haben ihre unbestrittene Daseinsberechtigung und ihre wertvollen, bereichernden Funktionen für die Gesamtregion. Während die Gemeinden auf den Entwicklungsachsen wichtige Standorte für Arbeitsplätze bieten, haben die zentrumsnahen ländlichen Gebiete sowie die Hügel- und Berggebiete eine Anziehungskraft als geschätzter Wohnraum. Zusätzlich übernehmen sie wichtige Funktionen im Bereich Freizeit, Erholung und Sport. Dies alles ist auf Dauer jedoch nicht mit einem Einfrieren des heutigen Entwicklungsstandes zu garantieren. Deshalb ist an der Entwicklungsmöglichkeit für ländliche Gemeinden festzuhalten. Ihnen steht ein Wachstum zu, jedoch ist es sinnvoll, dieses nach Raumtypen unterschiedlich hoch festzulegen (vgl. Kapitel 6).

3. Stand Umsetzung RGSK 1. Generation

3.1 Rückblick

RGSK Oberaargau der ersten und zweiten Generation

Zwischen 2010 und 2012 wurde unter Führung des Kantons Bern das erste regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) für die Region Oberaargau erarbeitet. Seit 2012 übernimmt der Planungsverband Region Oberaargau die Federführung dieser Planung und ist somit auch für das vorliegende RGSK der zweiten Generation zuständig. Der Kanton wird aber weiterhin ab Planungsbeginn miteinbezogen.

Agglomerationsprogramm Langenthal

Wie bereits beim RGSK der ersten Generation wird parallel zum RGSK der zweiten Generation das Agglomerationsprogramm Langenthal erarbeitet. Bei dem aktuellen Agglomerationsprogramm Langenthal handelt es sich bereits um die dritte Generation. Das Agglomerationsprogramm der ersten Generation wurde im Jahr 2007, das der zweiten Generation im Jahr 2011 beim Bund eingereicht. Die wichtigsten Inhalte des Agglomerationsprogramms werden jeweils in das RGSK integriert.

3.2 Stand der Umsetzung der Massnahmen der ersten Generation

Der Kanton Bern, die Region Oberaargau sowie die Gemeinden sind zuständig für die Umsetzung der Massnahmen des RGSK. Einzelne Massnahmen aus dem RGSK der ersten Generation befinden sich bereits in Umsetzung, bei anderen liegt der Baubeginn nah. Massnahmen, die noch nicht umgesetzt wurden, werden im vorliegenden RGSK II wieder aufgenommen.

3.2.1 Massnahmen Siedlung

Entwicklungsschwerpunkt GWO

Zwischen 2012 und 2014 stand im Bereich Siedlung insbesondere die Umsetzung der Massnahme S6 «Entwicklungsschwerpunkt GWO» im Fokus. Nach dem Abschluss des Projekts Gesamtstudie Siedlung /Verkehr/ Wirtschaft im Raum Wangen a. A. – Oensingen (GWO) Ende 2011, haben sich die beteiligten Gemeinden Wangen a. A., Wiedlisbach, Oberbipp, Niederbipp und Oensingen für ein räumliches Entwicklungskonzept (REK) Wangen a. A. – Oensingen entschieden. Im Sinne der Massnahme S6 aus dem RGSK I kann dadurch die Entwicklung dieses Raumes, insbesondere der Arbeitszonen, gemeinsam koordiniert und nach den Grundsätzen der nachhaltigen Entwicklung ausgerichtet werden. Das REK wurde im Oktober 2014 fertiggestellt. Die Inhalte flossen ins vorliegende RGSK II ein.

Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte und Vorranggebiete

Ab 2014 wurden die Umsetzung der Massnahmen S2 «regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte» und S4 «Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung bezeichnen» in Angriff genommen. Mittels einer Umfrage bei den Gemeinden und mittels quantitativer und qualitativer Analysen wurden die Wohn- und Arbeitsstandorte aus dem RGSK I verifiziert resp. ergänzt. Zudem wurden die Vorranggebiete Siedlungserweiterung neu de-

finiert (vgl. Kapitel 11). Die zwei Wohnschwerpunkte Rankmatte 2 (Langenthal) und Breitmatte (Wangen a. A.) sowie die Arbeitsschwerpunkte Wolfhusenfeld (Langenthal) und in Lotzwil konnten seit dem RGSK I realisiert werden. Zudem wurden verschiedene Wohn- und Arbeitsschwerpunkte teilweise überbaut.

Zentren 3. und 4. Stufe Die regionalen Zentralitätsstrukturen mit den im RGSK I festgelegten Zentren der 4. Stufe (Massnahmen S1) haben sich seitdem gefestigt und bewährt. Sie sind in den neuen Statuten der Region Oberaargau (2015) verankert und werden in verschiedener Weise in der Region entsprechend berücksichtigt. Die Zentren sind auch im kantonalen Richtplan 2030 abgebildet.

Die Zentralitätsstruktur soll auch in Zukunft gefördert und gestärkt werden. Die Massnahme S1 aus dem RGSK I bleibt somit als Daueraufgabe bestehen. Aufgrund der Nähe und der engen Zusammenarbeit von Herzogenbuchsee und Niederönz wird eine Erweiterung des Perimeters dieses Zentrums 4. Stufe auf den Siedlungsraum Herzogenbuchsee-Niederönz beim Kanton beantragt. Der Willen besteht in den beiden Gemeinden Herzogenbuchsee und Niederönz, in wichtigen raum- und siedlungsplanerischen Fragen eng zusammenzuarbeiten. Als Beispiel hierfür ist die bereits erfolgte Koordination im Bereich des Teilrichtplans Verkehr zu nennen oder auch die festgehaltene Absicht, die nächste Ortsplanungsrevision zu gegebener Zeit gemeinsam an die Hand zu nehmen. Weiter sind die wichtigsten Ergebnisse des gemeinsamen Schlussberichts vom 13. Juni 2013 in Erinnerung zu rufen, die die Zusammenarbeitspotenziale sowie die Zentrumslasten und -nutzen analysieren.

Weitere Siedlungsmassnahmen Die zwei Siedlungsmassnahmen S3 «Siedlungsbegrenzungslinien von überörtlicher Bedeutung» und S5 «Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete in Siedlungsgebieten bezeichnen» aus dem RGSK I wurden schwerpunktmässig 2014/2015 im Rahmen der Aktualisierung des RGSK weiterentwickelt. Es galt insbesondere, die Angaben aus dem RGSK I zu verifizieren und zu vertiefen (vgl. Kapitel 11).

3.2.2 Massnahmen öffentlicher Verkehr

In der Zwischenzeit wurde der neue Streckenabschnitt (ASm) zwischen Niederbipp und Oensingen in Betrieb genommen. Ansonsten sind keine wesentlichen Veränderungen an der Infrastruktur und im Angebot des öffentlichen Verkehrs erfolgt.

Als Grundlage für den Angebotsbeschluss bzw. das kantonale Angebotskonzept 2014 – 2017 diente das durch die RVK 2 erarbeitete regionale Angebotskonzept (2012).

Unter den Massnahmen des öffentlichen Verkehrs wurden im Agglomerationsprogramm Langenthal der 2. Generation fünf Massnahmen in der A-Kategorie aufgeführt. Drei von diesen Massnahmen (V-ÖV 3.1, 4.1, 4.2) betrafen den Entwicklungsschwerpunkt Bahnhofplatz, wo mittels Gestaltung der Zugang zur Bahn bzw. die Anordnung der Bushaltestellen verbessert werden sollen. Für diese Massnahmen ist ein Vorprojekt in Bearbeitung. Für eine weitere Massnahme, die Ausgestaltung der asm-Haltestelle Industrie Nord (V-ÖV 4.5), ist die Bauausführung in Bearbeitung, der Baubeginn ist für 2019 vorgesehen. Die fünfte Massnahme (V-ÖV 1.1) betrifft die Schliessung von Taktlücken im interregionalen Verkehr. Diese wurde bei der übergeordneten Stelle RVK deponiert. Das langfristige ÖV-Konzept der Stadt Langenthal wird derzeit überarbeitet. Dies ist auch eine Konsequenz aus den Rückmeldungen zu den einzelnen Massnahmen im Prüfbericht des Bundes zum Agglomerationsprogramm 2. Generation. Die frühere C-Massnahme, die Gestaltung des Bahnhofs Langenthal Süd inklusive Umfeld (V-ÖV 4.3), wird als A-Massnahme im Agglomerationsprogramm 3. Generation übernommen.

3.2.3 Massnahmen motorisierter Individualverkehr

Aus den Massnahmenblättern zum MIV sind folgende Projekte realisiert worden:

| Gemeinde / Ort | Strasse | Massnahmentitel / Kurzbeschreibung | Federführung |
|-----------------------|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Thunstetten, Bützberg | KS 1 | Ortsdurchfahrt: Umgestaltung Strassenraum, Verkehrssicherheits- und Beruhigungsmassnahmen, Lärmsanierung, Massnahmen für Fuss- und Veloverkehr | TBA OIK IV |
| Wynau | KS 1 | Verkehrssicherheits- und Beruhigungsmassnahmen, Lärmsanierung, Konzept Velo Nr. Wy 1 | TBA OIK IV |
| Melchnau | KS 256.1 | Sanierung und Strassenkorrektur mit Gehwegverlängerung | TBA OIK IV |

Mit der «Verkehrssanierung Aarwangen – Langenthal Nord» wird durch den Kanton das Anliegen einer besseren Anbindung des Regionszentrums Langenthal und des südlichen Regionsteils an die Autobahn konkret weiterverfolgt. Darin enthalten ist die Sanierung der Ortsdurchfahrt Aarwangen im Sinne von flankierenden Massnahmen zur Umfahrungsstrasse.

Von den drei als A-Priorität aufgeführten Massnahmen im AP Langenthal im Bereich MIV ist die Knotensanierung an der Ringstrasse / Thunstettenstrasse (V-MIV 2.5) bereits umgesetzt, bei der Knotensanierung St. Urbanstrasse / Untersteckholzstrasse V-MIV 2.2 und der Verträglichkeit Strassennetz Bahnhofstrasse V-MIV 1.1 liegen Projektierungen vor. Die vier Massnahmen zur Knotensanierung (V-MIV 2.1, 2.3, 2.4 und 2.6), die die erst im B-Horizont vorgesehen waren, sind bereits umgesetzt oder ein Betriebs- und Gestaltungskonzept liegt vor. Für letztere ist die Weiterverfolgung im Agglomerationsprogramm 3. Generation vorgesehen.

3.2.4 Massnahmen Langsamverkehr

Aus den Massnahmenblättern zum Langsamverkehr sind folgende Projekte realisiert worden:

| Gemeinde / Ort | Strasse | Massnahmentitel / Kurzbeschreibung | Konzept Velo | Federführung |
|--------------------------|-------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|
| Attiswil, Wiedlisbach | KS 1459 | Bau eines Gehwegs, Bereich Bahnübergang Richtung Attiswil, Sicherung Schulweg mit punktuellen Massnahmen | At 1 Wied 1 | TBA OIK IV |
| Aarwangen | KS 244 | Jurastrasse 9-33, Bau eines Gehwegs | Aa 1 | TBA OIK IV |
| Roggwil | KS 1; Landstrasse | Beidseitige Radstreifen Kaltenherberg – Wynau | Ro 3 | TBA OIK IV |
| Seeberg | KS 1430 | Regenhaldenstrasse (ausserorts): Veloverkehrssichernde Massnahmen in Längsrichtung | Se 3 | TBA OIK IV |
| Thunstetten | KS 1 | Ortsdurchfahrt Bützberg; Veloverkehrssichernde Massnahmen in Längs- und Querrichtung | Th 1 | TBA OIK IV |
| Huttwil | KS 23 | Beidseitige Radstreifen Huttwil – Huttwilwald | Hu 5 | TBA OIK IV |
| Madiswil, Rohrbach | | Alternative Führung der Velolandroute 71, nördlich bzw. östlich der Bahnstrecke | Roh 2 | Gemeinde |

Das Konzept Veloverkehr Oberargau (2010) hat als eine Grundlage für den Sachplan Veloverkehr (SVV) gedient. Die hauptsächlichen Routen und Massnahmen sind in den SVV eingeflossen.

Ein zentrales Element der Massnahmen im Langsamverkehr im Agglomerationsprogramm **Langenthal** 2. Generation waren die Fuss- und Veloverbindungen zum Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Langenthal. Beide Massnahmen, die Erweiterung der Personenunterführung zur Bahnhofspassage sowie die Umsetzung der Personenunterführung Bahnhof West (V-LV 1.1, 1.2), verlaufen aufgrund von zusätzlichen Abklärungen der Perronumbauten seitens SBB ein Jahr verzögert. Die Umsetzung der Massnahmen auf Haupt- und Nebenstrassen zugunsten des Langsamverkehrs (V-LV 2.1 bis 2.11), von denen die meisten als Eigenleistungen im Agglomerationsprogramm 2. Generation vorgesehen waren, verläuft termingerecht. Die Massnahme an der Bützbergstrasse (V-LV 2.7) wird im Programm 3. Generation von der B- in die A-Priorität übernommen.

Die Schliessung der Netzlücken im Langsamverkehr (V-LV 3), die im Agglomerationsprogramm 2. Generation vor allem im B-Horizont vorgesehen war, wird im Programm der 3. Generation weitergeführt. Zwei Massnahmen, in Langenthal Süd und im Bereich Hardau (V-LV 3.1 und 3.2), sind im A-Horizont vorgesehen.

Von der Massnahme V-LV 3.3 entlang der Bern-Zürich-Strasse ist Abstand genommen worden, da hier bereits ein separater Radweg vorhanden ist, der die Anforderungen des Veloverkehrs genügend erfüllt, bei einer weiteren entlang der Murgenthalstrasse (V-LV 3.4, im damaligen C-Horizont) hat sich erwiesen, dass infolge neuer Gegebenheiten kein Handlungsbedarf besteht.

Für Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit des Langsamverkehrs, wie etwa die Schulwegsicherung (V-LV 4.1), bestehen Projekte. Die Massnahmen, die zur Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrs vorgesehen waren (V-LV 5), sind in anderen entsprechenden Massnahmen enthalten. Die Signaletik (V-LV 5.2) wird als eine Massnahme im A-Horizont im Agglomerationsprogramm 3. Generation übernommen. Zur Verkehrsberuhigung in den Quartieren (V-LV 6.2) ist für die Eisenbahnstrasse die Vorprojektierung für 2017 vorgesehen. Massnahmen zu Tempo 30 sind mit diversen Projekten in Quartieren bereits umgesetzt oder in Planung, sie sind zudem Teil des Lenkungskonzeptes Motorisierter Individualverkehr.

3.3 Kombinierte Mobilität

Alle Massnahmen zur kombinierten Mobilität im Agglomerationsprogramm **Langenthal** sind im A-Horizont zeitgerecht vorangetrieben worden. Schwerpunkt bilden die Veloparkierungen (B+R Anlagen) im Bahnhofsgebiet als Entwicklungsschwerpunkt (V-KM 2.1). Hier ist das Vorprojekt in Erarbeitung. Dies gilt ebenso für die P+R-Anlagen am Bahnhof Langenthal (V-KM 1.1).

3.4 Verkehrsmanagement

Das Thema Parkplatzbewirtschaftung (V-NM 1), das im Agglomerationsprogramm **Langenthal** der 2. Generation im B-Horizont vorgesehen war, wird im Agglomerationsprogramm der 3. Generation konkretisiert.

Bei der Mobilitätsberatung (V-NM 2) sind für die Angestellten der Stadtverwaltung Projektvorhaben in Erarbeitung. Es werden regelmässig Aktionen zur Steigerung der LV-Nutzung in der Verwaltung durchgeführt. Für die Bevölkerung werden zudem regelmässig Beratungen und Veranstaltungen durchgeführt.

3.5 Ausblick

Das RGSK der 2. Generation baut direkt auf der vorangegangenen Generation auf. Die Strategie zur Erreichung eines nachhaltigen Verkehrssystems wird weiterverfolgt und räumlich ausgedehnt. Die Strategie wird für die Bereiche Siedlung und Verkehr konkretisiert und behördenverbindlich festgelegt.

4. Siedlung: Ist-Zustand und bisherige Entwicklung

4.1 Einwohner

4.1.1 Grundlagen

Als Datengrundlage wurde die Statistik des jährlichen Bevölkerungsstandes (ESPOP), ab 2010 die weiterführende Statistik der Bevölkerung und der Haushalte (STATPOP) verwendet. Die Werte entsprechen der Anzahl Personen am Ende des jeweiligen Jahres (31. Dezember). Die Zahlen von 1998 und 2008 unterscheiden sich von denjenigen im RGSK I, da der Stand der Gemeinden von 1. Januar 2014 inklusive der Fusionen berücksichtigt wurde. Zudem wurde die Gemeinde Oensingen (SO), die über einen Beitritt zur Region nachdenkt, miteingerechnet.

4.1.2 Entwicklung der Wohnbevölkerung

Ende 2013 wies die Region Oberaargau, ergänzt durch die Gemeinde Oensingen, eine Bevölkerung von 89'640 Personen auf. Die gesamte Region erfuhr in den fünf Jahren von 2008 bis 2013 ein Bevölkerungswachstum von 3.7 %, was leicht über dem prozentualen Wachstum in den zehn Jahren von 1998 bis 2008 liegt.

Ein grosser Teil der neuen Wohnbevölkerung lebt in den Zentren der 4. Stufe (+1'914 Personen, + 8.7 %), wobei vor allem die Gemeinde Oensingen von 2008 bis 2013 stark gewachsen ist (+17 %). Die zentrumsnahen ländlichen Gemeinden sind in den letzten fünf Jahren einiges stärker gewachsen als noch in den zehn Jahren von 1998 bis 2008. Rund 900 Personen sind in dieser Zeit in diese Gemeinden gezogen (+2.4 %). Bei den Gemeinden im Agglomerationsgürtel und auf den Entwicklungsachsen entsprach das Bevölkerungswachstum zwischen 2008 bis 2013 prozentual demjenigen der gesamten Region (+3.7 %). Während die Stadt Langenthal zwischen 1998 und 2008 noch überdurchschnittlich an Bevölkerung gewachsen ist (+3.8 %), liegt sie in den letzten fünf Jahren leicht unter dem regionalen Durchschnitt. Dennoch kann eine Bevölkerungszunahme von 2.3 % (+347 Personen) verzeichnet werden. Lediglich die Hügel- und Berggebiete haben seit 1998 eine stetige Abnahme der Wohnbevölkerung erfahren, sie wurde jedoch seit 2008 etwas abgebremst.

| | 1998 | 2008 | 2013 | Differenz 1998 – 2008 | | Differenz 2008 – 2013 | |
|---------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|-----------------------|--------------|-----------------------|--------------|
| Kernstadt | 14'397 | 14'944 | 15'291 | 547 | 3.8 % | 347 | 2.3% |
| Zentren 4. Stufe | 18'086 | 19'985 | 21'899 | 1'899 | 10.5 % | 1'914 | 8.7 % |
| Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen | 5'537 | 5'757 | 5'979 | 220 | 4.0 % | 222 | 3.7 % |
| Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 36'380 | 36'684 | 37'588 | 304 | 0.8 % | 904 | 2.4 % |
| Hügel- und Berggebiete | 9'376 | 8'962 | 8'883 | -414 | -4.4 % | -79 | -0.9 % |
| Region Oberaargau | 83'776 | 86'332 | 89'640 | 2'556 | 3.1 % | 3'308 | 3.7 % |

Tab. 1 Entwicklung ständige Wohnbevölkerung 1998 – 2013 per Ende Jahr nach Raumtypen gemäss kantonalem Richtplan; Stand Gemeinden am 01.01.2014 (Quelle: BFS ESPOP bis 2010, STATPOP ab 2010).

Die Entwicklung der Wohnbevölkerung in den Jahren 2008 bis 2013 ist in der folgenden Abbildung dargestellt. Dabei sind die Gemeinden mit dem grössten absoluten Wachstum rot gekennzeichnet:

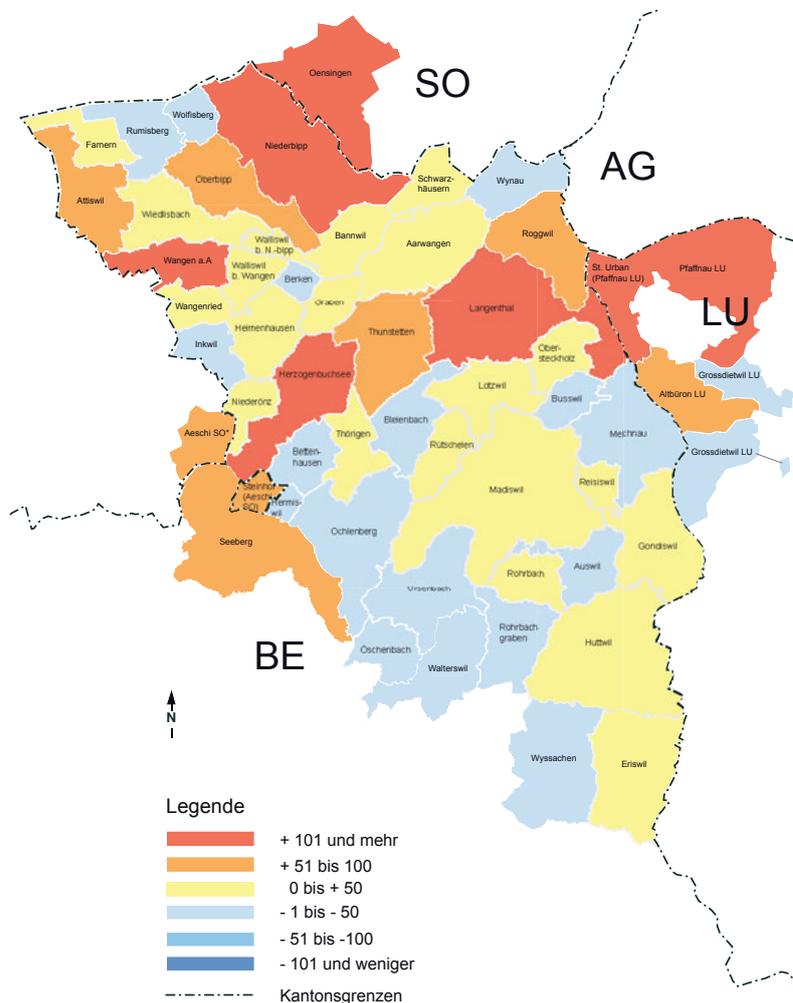


Abb. 4 Entwicklung der Wohnbevölkerung 2008 bis 2013 (absolut) (Quelle Daten: BFS STATPOP 2013)

Die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Langenthal seit 1991 kann als moderat bezeichnet werden. Zwischen 1991 und 2005 bewegte sich die Anzahl Bewohnerinnen und Bewohner um 14'300 Einwohner. Seit 2005 wächst die Einwohnerzahl jedoch stetig und ist von 14'448 Ende 2005 auf 15'291 Ende 2013 angestiegen. Dies entspricht einer Zunahme von 5.8 %.

4.2 Arbeitsplätze

4.2.1 Grundlagen

Die Zahl der Arbeitsplätze wird durch die Zahl der Beschäftigten ausgedrückt. Diese wurden bis 2008 anlässlich der eidgenössischen Betriebszählung (BZ) erfasst, ab 2011 basiert sie auf Registerdaten (STATENT). Als Beschäftigte oder Beschäftigter wird in dieser Statistik gezählt, wer der AHV-Beitragspflicht untersteht.

Die aktuellsten verfügbaren Daten beziehen sich auf das Jahr 2012, wobei diese beim Zeitpunkt der Planung erst provisorisch vorhanden waren. Aufgrund der Erfahrung, dass es zu den definitiven Zahlen oft keine grossen Unterschiede gibt, wurden diese Zahlen verwendet. Neben den Zahlen für das Jahr 2012 wurde auch die Entwicklung der Arbeitsplätze für die Zeitperiode 2005 bis 2012 nach Gemeinde und Raumtyp ausgewiesen. Um einen Vergleich der neuen STATENT Ergebnisse (die deutlich höher sind als noch mit der Betriebszählung) mit dem Jahr 2005 zu ermöglichen, hat das Bundesamt für Statistik die Werte für die Jahre 2005 und 2008 zurückgerechnet.

4.2.2 Entwicklung der Arbeitsplätze

Die Region Oberaargau, ergänzt durch die Gemeinde Oensingen, wies Ende 2012 44'555 Arbeitsplätze im 2. und 3. Sektor auf. In der gesamten Region nahm die Anzahl Arbeitsplätze zwischen 2005 und 2012 um 7.2 % zu. Dieser Wert liegt deutlich über dem Wachstum zwischen 1995 und 2005 und ebenso über dem im RGSK I angenommenen Wachstum von 0.3 % bis 2030.

Die grösste absolute Zunahme erfolgte mit über 1'000 neuen Arbeitsplätzen in der Kernstadt Langenthal (+ 9.6 %). Mit plus 38.3 % sind aber auch die Arbeitsplätze in den Agglomerationsgürteln und auf den Entwicklungsachsen zwischen 2005 und 2012 überdurchschnittlich gewachsen. Dieses Wachstum fand grossteils im ESP Standort Oberbipp statt, wo in dieser Zeit 493 (+ 120 %) neue Arbeitsplätze geschaffen wurden. Aber auch in der Gemeinde Wangen a. A. nahmen die Arbeitsplätze um 25 % zu (+ 256 Arbeitsplätze), in Wiedlisbach betrug die Zunahme 20 % (+ 216 Arbeitsplätze). Die regionalen Zentren legten mit über 900 Arbeitsplätzen mehr gegenüber 2005 um 7.4 % zu und auch in den Hügel- und Berggebieten konnten insgesamt rund 100 neue Arbeitsplätze im 2. und 3. Sektor geschaffen

werden (+ 5.5 %), wobei sich hier vor allem die in der Gemeinde Grossdietwil des Kantons Luzern rund 80 neuen Arbeitsplätze zeigen. Einzig in den zentrumsnahen ländlichen Gebieten gab es einen leichten Rückgang der Anzahl Arbeitsplätze im 2. und 3. Sektor (- 0.7 %).

| | 2005 | 2012 | Differenz 2005 – 2012 | |
|-----------------------------------------------|---------------|---------------|-----------------------|--------------|
| Kernstadt | 11'154 | 12'220 | 1'066 | 9.6 % |
| Zentren 4. Stufe | 13'081 | 14'053 | 972 | 7.4 % |
| Agglomerationsgürtel und Entwicklungachsen | 2'518 | 3'483 | 965 | 38.3 % |
| Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 13'099 | 13'008 | -91 | -0.7 % |
| Hügel- und Berggebiete | 1'697 | 1'791 | 94 | 5.5 % |
| Region Oberaargau | 41'549 | 44'555 | 3'006 | 7.2 % |

Tab. 2 Entwicklung der Anzahl Beschäftigte (2./3. Sektor) 2005 – 2012 nach Raumtypen gemäss kantonalem Richtplan (Quelle: Bfs STATENT; Zahlen von 2005 basieren auf Schätzungen, Zahlen von 2012 sind provisorisch)

Werden die Arbeitsplätze respektive die Beschäftigtenzahlen in Vollzeit-äquivalenten (100 %-Stellen) dargestellt, ergibt sich für den Zeitraum 2005 bis 2012 folgendes Bild (inkl. Beschäftigte 1. Sektor):

| | 2005 | 2012 | Differenz 2005 – 2012 | |
|-----------------------------------------------|---------------|---------------|-----------------------|--------------|
| Kernstadt | 8'714 | 9'725 | 1'011 | 10.4 % |
| Zentren 4. Stufe | 10'439 | 11'691 | 1'252 | 10.7 % |
| Agglomerationsgürtel und Entwicklungachsen | 2'041 | 2'841 | 800 | 28.2 % |
| Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 11'661 | 11'232 | -429 | -3.8 % |
| Hügel- und Berggebiete | 2'294 | 2'126 | -168 | -7.9 % |
| Region Oberaargau | 35'149 | 37'615 | 2'466 | 6.6 % |

Tab. 3 Entwicklung der Beschäftigten in Vollzeitäquivalente nach Zentralitätstypen (1., 2. und 3. Sektor) 2005 – 2012

Die Abnahme der Beschäftigten in den zentrumsnahen ländlichen Gebieten sowie in den Hügel- und Berggebieten ist deutlich grösser bei der Betrachtung der Beschäftigten mit Einbezug des 1. Sektors. Dies widerspiegelt den allgemeinen Strukturwandel, weg vom 1. Sektor hin zum 3. Sektor. Gerade die Hügel- und Berggebiete, in denen der 1. Sektor eine wichtige Rolle spielt, weisen eine negative Bilanz der Vollzeitäquivalente zwischen 2005 und 2012 auf (- 7.9 %).

Die Zahl der Beschäftigten in der Stadt Langenthal (2. und 3. Sektor) stieg im Zeitraum 2005 bis 2012 von 11'154 auf 12'220 (+ 1'066). Dies entspricht einer Zunahme von 9.6 % in sieben Jahren, wobei der grösste Anstieg zwischen 2005 und 2008 zu verzeichnen ist (+ 875). Die Zahl der Arbeitsplätze in der Stadt Langenthal ist somit nicht wesentlich tiefer als die Bevölkerungszahl (Ende 2012: 15'184 Einwohner), was die Bedeutung der Stadt Langenthal als Regionalzentrum und Arbeitsort für die umliegenden Gemeinden unterstreicht.

4.3 Publikumsintensive Einrichtungen / ESP-Standorte

Das Fahrleistungsmodell des Kantons Bern schafft die Voraussetzung, um verkehrsintensive Vorhaben (ViV, = publikumsintensive Einrichtungen) an zentralen Standorten und nahe bei Bevölkerungs- und Arbeitsplatzschwerpunkten anzusiedeln. Für die Region Oberaargau ist der entsprechende Fahrleistungskredit unter den Kategorien «Regionalzentren» und «kantonale Infrastrukturstandorte» aufgeführt (Tabelle beco, Stand April 2014). Für die Region Oberaargau werden bis dato zwei Standorte als ViV-Standorte genannt: Langenthal, Migros Wiesenstrasse als Regionalzentrum und das Spital Langenthal als kantonaler Infrastrukturstandort. Weitere Standorte, die in Zukunft für publikumsintensive Einrichtungen interessant werden könnten, sind im Sinne des Massnahmenblatts S 10 zu eruieren.

Im ESP-Programm des Kantons werden insgesamt sechs Entwicklungsschwerpunkte in der Region Oberaargau als Standorte von kantonalem Interesse definiert (vgl. Abb. 5):

- Langenthal Bahnhof
- Langenthal Steinackermatte (weitgehend realisiert)
- Niederbipp
- Niederbipp / Oensingen (interkantonale)
- Oberbipp
- Herzogenbuchsee Bahnhofsgebiet (neu seit RGSK 1. Generation)

Zusätzlich wurde im Rahmen des kantonalen ESP-Programms der Standort Wiedlisbach, Wiedlisbachmoos, als strategische Arbeitszone (SAZ) definiert.

Im Raum Wangen a. A., Wiedlisbach, Oberbipp, Niederbipp und Oensingen, befinden sich vier der sieben ESP Standorte. Die Kantone haben dieses Potenzial erkannt und so wurde bereits im Jahr 2009 vom Kanton Bern und dem Kanton Solothurn eine interkantonale Gesamtstudie Siedlung, Verkehr und Wirtschaft (GWO) aufgestellt. Die fünf Gemeinden haben anschliessend von 2012 bis 2014 ein gemeinsames Raumentwicklungskonzept (REK) erarbeitet, in dem sie die Entwicklung in diesem Gebiet gemeinsam koordinieren und steuern.

Mit der Neugestaltung des Bahnhofsbereichs Huttwil (Kreisverkehr, Neubau Coop, Umbau Bahnhof ab Mitte 2014) entsteht auch im südlichen Oberaargau ein dynamischer Entwicklungsraum. Dieser ist jedoch (noch) nicht als ESP klassifiziert.

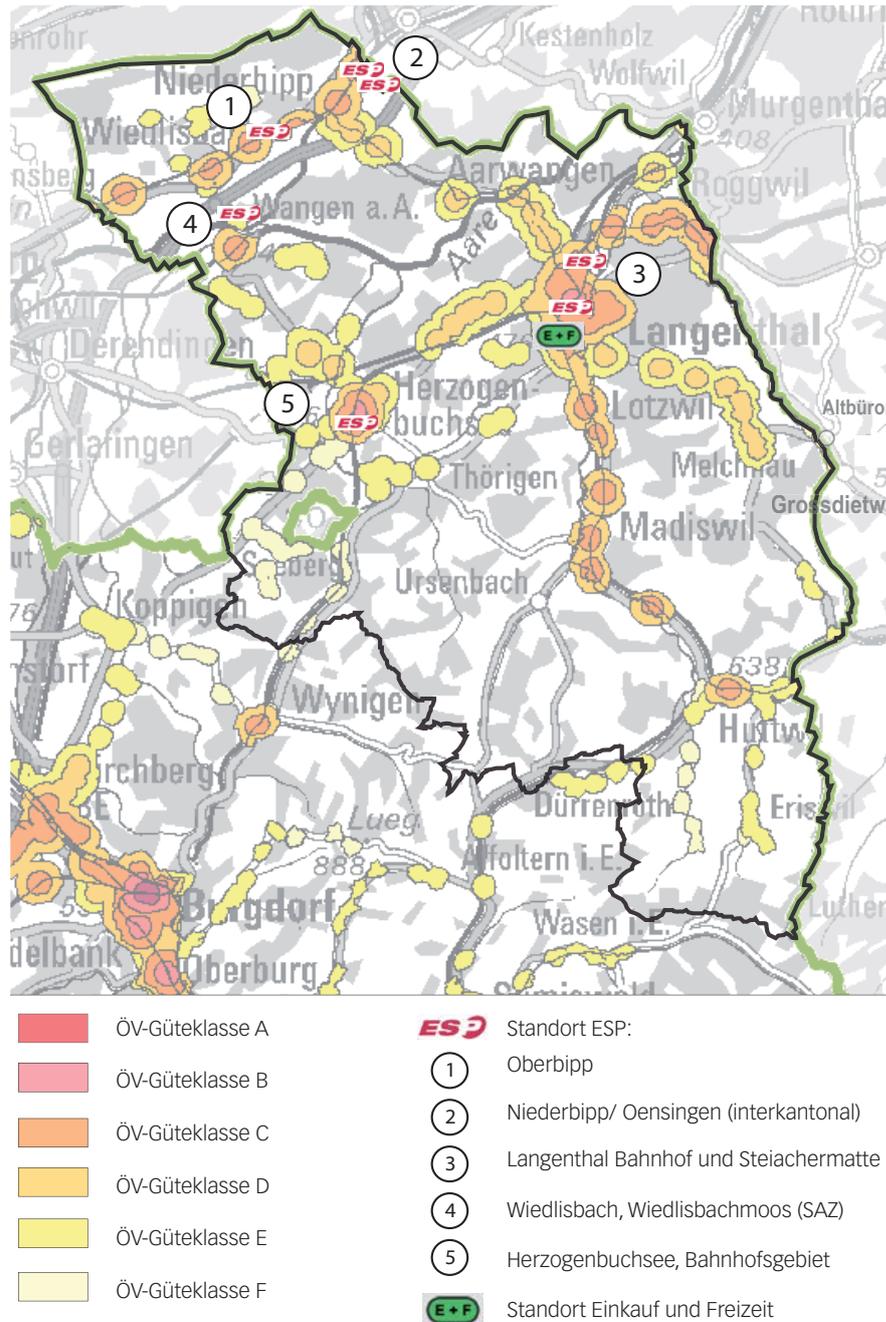


Abb. 5 Kantonale Entwicklungsschwerpunkte in der Region Oberaargau (Quelle: Karte: Geoportal Kanton Bern, Stand 2015; ESP-Standorte: kantonaler Richtplan)

Der ESP Langenthal Bahnhof und der ViV-Standort Wiesenstrasse (Migros) liegen an zentraler Lage und sind somit gut mit dem ÖV erschlossen (ÖV-Güteklasse B). Die ÖV-Erschliessung des ESP's Niederbipp hat sich durch die Inbetriebnahme der Aare-Seeland-Mobil-Bahnlinie Niederbipp–Oensingen verbessert. Das grösstenteils realisierte Teilgebiet Niederbipp weist nun die ÖV-Güteklasse B auf, der interkantonale ESP Niederbipp-Oensingen immerhin die ÖV-Güteklasse D. Nichts desto trotz bleibt die Problematik der Überlastung der Ortdurchfahrten bestehen. Die Anbindung dieses ESPs an das übergeordnete Strassennetz ist jedoch gut (Autobahn A1). Die Strassenanbindung des ESP's Oberbipp ist ebenfalls als gut zu bezeichnen. Die ÖV-Güteklasse D kann als genügend gelten. Die neu definierte strategische Arbeitszone Wiedlisbach, Wiedlisbachmoos, weist nur teilweise eine ÖV-Güteklasse D auf. Sie ist durch den direkten Autobahnanschluss primär gut für den MIV erschlossen.

4.4 Unüberbaute Bauzonen

4.4.1 Grundlagen

Die Daten der unüberbauten Bauzonen stammen aus der Erhebung des Kantons, welche im Herbst 2015 bei allen Gemeinden durchgeführt wurde. Die einzelnen Reserven können im Geoportal des Kantons Bern unter dem Projekt zur Siedlungsentwicklung nach innen lokalisiert werden.

4.4.2 Stand unüberbaute Bauzonen

Im Perimeter der Region Oberaargau verfügen die Gemeinden insgesamt noch über 168.5 Hektaren Bauland für Wohn- und Mischnutzung und rund 94 Hektaren für die Arbeitsnutzung. Die grössten Reserven, sowohl für das Wohnen und für Mischnutzungen wie auch für das Arbeiten, befinden sich in den zentrumsnahen ländlichen Gebieten (82 ha WMK resp. 40 ha A).

| | Fläche Total in ha | Fläche Wohn-, Misch-, Kernzone in ha | Fläche Ar- beiten in ha |
|------------------------------------------------|-----------------------|--------------------------------------------|-------------------------------|
| Kernstadt | 29.1 (11 %) | 18.9 (11 %) | 10.2 (11 %) |
| Zentren 4. Stufe | 64.4 (25 %) | 33.0 (20 %) | 31.4 (34 %) |
| Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen | 30.3 (11 %) | 19.8 (12 %) | 10.5 (11 %) |
| Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 122.4 (47 %) | 82.5 (49 %) | 39.9 (42 %) |
| Hügel- und Berggebiete | 16.5 (6 %) | 14.3 (8 %) | 2.2 (2 %) |
| Region Oberaargau | 262.7 (100 %) | 168.5 (100 %) | 94.2 (100 %) |

Tab. 4 Unüberbaute Bauzonen (Quelle: Erhebung AGR Kanton Bern, Herbst 2015; Quelle Zahlen Langenthal: IC Infraconsult, Erhebung im Rahmen des Siedlungsrichtplans April 2015)

Werden die Einwohner in der Region Oberaargau betrachtet, die ausserhalb der Bauzonen⁶ wohnen, ergibt sich folgendes Bild:

| Raumtyp | Einwohner*(2013) | Einwohner ausserhalb der Bauzonen | |
|---------------------------------------------|------------------|-----------------------------------|---------------|
| | | absolut | in Prozent |
| Kernstadt | 15'291 | 367 | 2.4 % |
| Zentren 4. Stufe | 16'052 | 1'330 | 8.3 % |
| Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen | 5'979 | 262 | 4.4 % |
| Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 33'139 | 4'691 | 14.2 % |
| Hügel- und Berggebiete | 8'047 | 4'469 | 55.5 % |
| Region Oberaargau | 78'508 | 11'119 | 14.2 % |

Tab. 5 Einwohner ausserhalb der Bauzonen nach Raumtypen (Quelle: Ständige Wohnbevölkerung STATPOP, BfS; %-Werte gemäss Auswertung AGR) *Die ausserkantonalen Gemeinden wurden hier nicht mitberücksichtigt.

Es fällt auf, dass in den Hügel- und Berggebieten über die Hälfte der Einwohner (55.5 %) ausserhalb der regulären Bauzonen wohnen. Dies ist ein sehr hoher Wert, der durch die ländliche Struktur bedingt ist. In den zentrumsnahen ländlichen Gemeinden ist der Wert bereits deutlich tiefer (14.2 %). Die 2.4 % der Einwohner der Gemeinde Langenthal, die ausserhalb der Bauzonen wohnen, sind grösstenteils im Ortsteil Untersteckholz zu lokalisieren.

⁶ Zu den Bauzonen zählen hier die Wohn-, Misch-, Arbeits- und Zentrums-/Kernzonen sowie die Zonen für öffentliche Nutzungen (ZÖN) und die Weilerzonen.

Die **Stadt Langenthal** verfügt insgesamt noch über 39.1 ha unüberbautes Bauland (Berechnungen IC 2015). Davon sind 17.2 ha Wohnzone, 10.2 ha Arbeitszone, 1.7 ha gemischte Zone und 10.0 ha Zonen für öffentliche Nutzungen (ZÖN). Im RGSK der 1. Generation resp. im Agglomerationsprogramm der 2. Generation waren noch 29.1 ha mehr Bauzonenreserven vorhanden. Die meisten wurden für neue Wohn- und Arbeitsnutzungen aufgebraucht.

| | Total in ha | Wohnen in ha | Arbeiten in ha | Mischzone in ha | ZÖN in ha |
|---------------------------|----------------|-----------------|-------------------|--------------------|--------------|
| Langenthal 2010 (AP 2) | 68.2 (100%) | 29.8 (43.7%) | 21.4 (31.4%) | 9.2 (13.5%) | 7.8 (11.4%) |
| Langenthal 2015 | 39.1 (100%) | 17.2 (44%) | 10.2 (26%) | 1.7 (4%) | 10.0 (26%) |
| Veränderung | -29.1 | -12.6 | -11.2 | -7.5 | +2.2* |

Tab. 6 Übersicht Bauzonenreserven (unüberbaute Parzellen) 2010 und 2015 (Quelle 2015: IC Infraconsult, Stand April 2015; Quelle 2010: Angaben Stadt Langenthal)
 * Diese Zunahme ist auf die unterschiedlichen Erhebungsarten 2010 und 2015 zurückzuführen. Die Bauzonenreserven ZÖN sind in diesem Zeitraum etwa gleich geblieben.

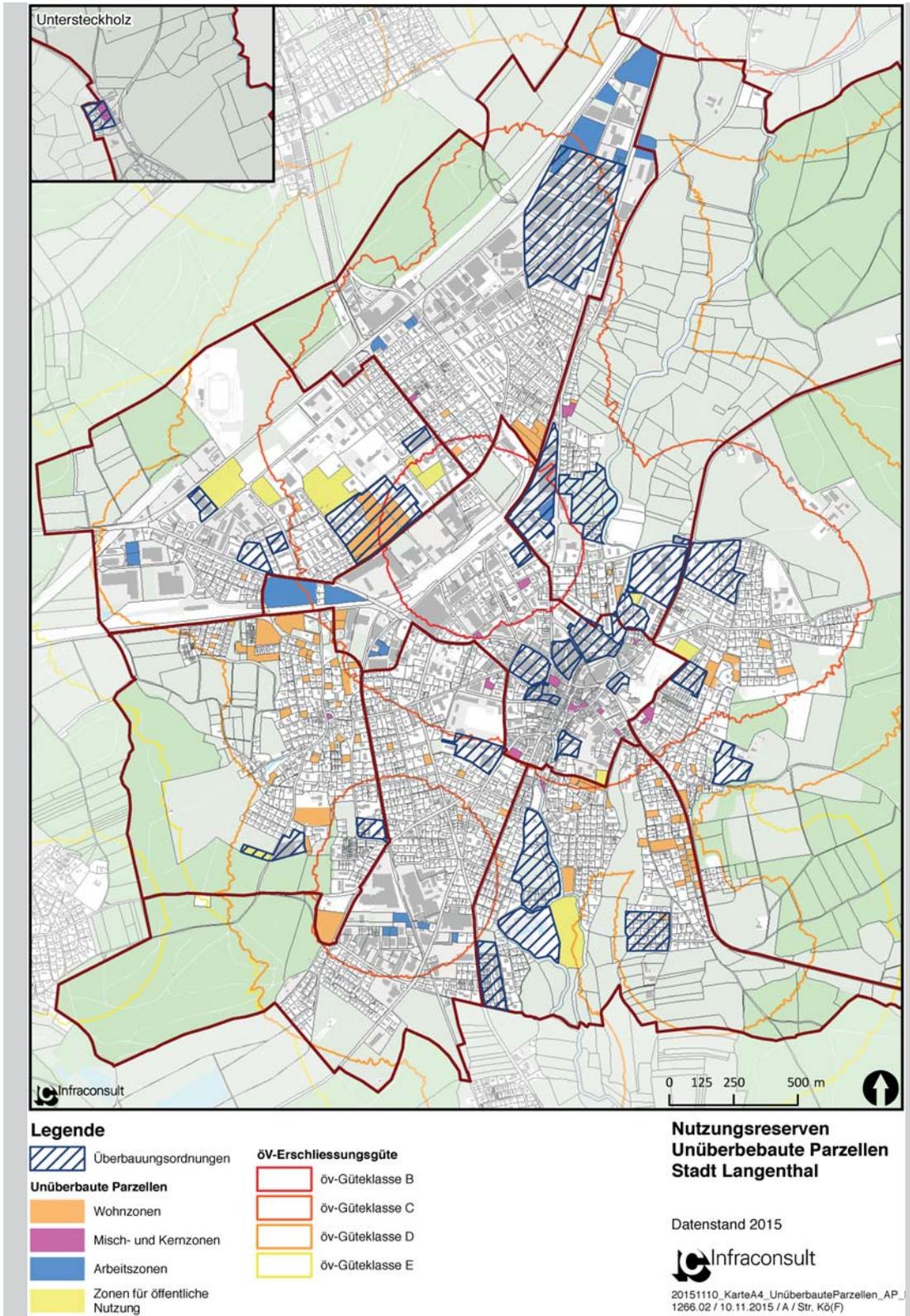


Abb. 6 Nutzungsreserven unüberbaute Parzellen Wohn-, Misch-, Arbeits- und öffentliche Nutzungen (ÖV-Güteklassen gemäss Kanton Bern; IC Infraconsult 2015)

4.5 Siedlungspotenziale

4.5.1 Grundlagen

Die Potenziale Wohnen/Arbeiten wurden im Rahmen des Berichts «Regionale räumliche Schwerpunkte, Region Oberaargau 2009» analysiert. Neuere Daten liegen nicht vor. Die Potenziale respektive Chancen eines Raums ergeben sich aus den vorhandenen Stärken sowie aus möglichen Synergien Wohnen/Arbeiten (z.B. mit Nachbargemeinden). Nachfolgend werden die besonderen Stärken, Chancen und Potenziale der Region nach Subregionen qualitativ charakterisiert. Eine quantitative Datengrundlage für die konkrete Ausscheidung von Siedlungspotenzialen (Potenzialflächen) steht in der Region Oberaargau nicht zur Verfügung.

4.5.2 Siedlungspotenziale nach Subregionen

a) Subregion Oberaargau Nord

Die Lage der Subregion Oberaargau Nord zeichnet sich durch die gute Erschliessung (insbesondere Autobahn A1) sowie durch die attraktive Wohnlage am Jurasüdfuss aus. Insbesondere an den Autobahnanschlüssen Niederbipp und Wangen/Wiedlisbach besteht ein überregionaler, von aussen beeinflusster Siedlungsdruck für neue Arbeitsplatzzonen. 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 neuen strategischen Arbeitszone (SAZ⁷) Wiedlisbach, Wiedlisbachmoos, erkennen. In einem Gebiet mit solch hohem Arbeitsplatzpotenzial ist auch ein entsprechender Wohnraum anzubieten.

Die Verortung der Bauzonenreserven Wohnen/Arbeiten (grösser 0.5 ha, Stand 2009) stellt sich in der Subregion Oberaargau Nord wie folgt dar:

⁷ 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.

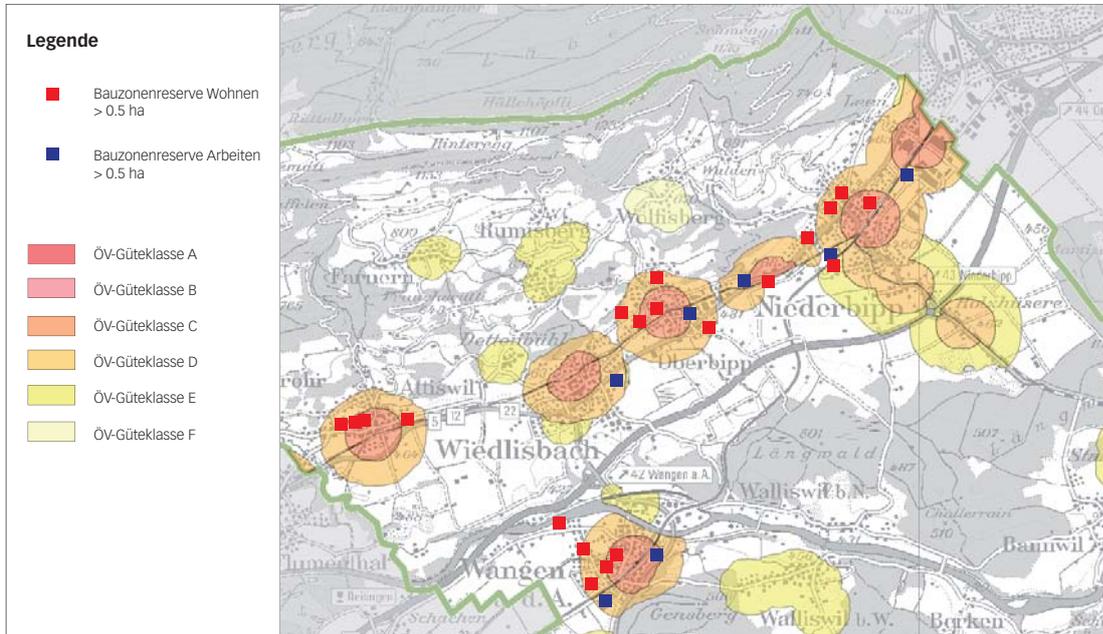


Abb. 7 Bauzonenreserven Subregion Oberaargau Nord (grösser als 0.5 ha, Stand 2009, einzelne Anpassungen 2015)
(Quelle Karte: Geoportal Kanton Bern, Stand 2015)

b) Subregionen Oberaargau West und Ost

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 bildet das Zentrum der Subregion Oberaargau West. Auch im kantonalen Richtplan wird die Gemeinde als regionales Zentrum der 4. Stufe definiert. Die MIV-Anbindung wurde mit der Erschliessung «Herzogenbuchsee Ost» verbessert. Eine Realisierung der Verkehrssanierung Aarwangen – Langenthal Nord könnte dem Raum Herzogenbuchsee zusätzliche Impulse geben. Auch die Festlegung des Bahnhofsgebiets Herzogenbuchsee als ESP-Standort bringt dem Raum eine zusätzliche Dynamik.

Die Verortung der aktuellen Bauzonenreserven Wohnen/Arbeiten (grösser 0.5 ha) stellt sich in den Subregionen West und Ost wie folgt dar:

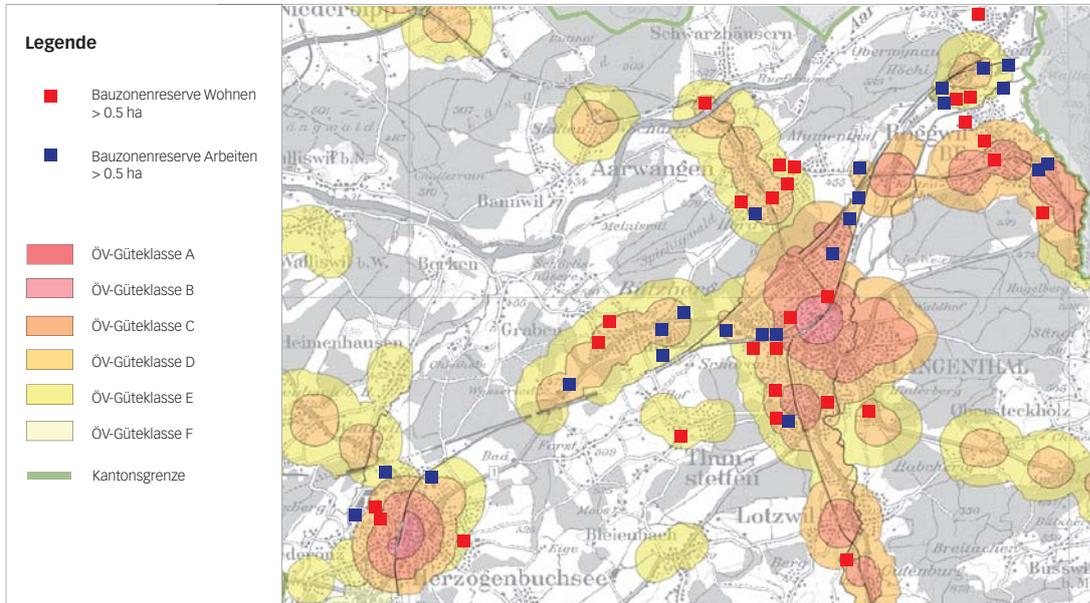


Abb. 8 Bauzonenreserven Subregionen Oberaargau West und Ost (grösser als 0.5 ha, Stand 2009, einzelne Anpassungen 2015) (Quelle Karte: Geoportal Kanton Bern, Stand 2015)

c) Subregion Oberaargau Süd

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, es ist aber eine regional wichtige Entwicklungsachse. Huttwil ist auch als regionales Zentrum 4. Stufe von Bedeutung und dementsprechend zu gewichten.

Die Verortung der aktuellen Bauzonenreserven Wohnen/Arbeiten (grösser 0.5 ha) stellt sich in der Subregion Oberaargau Süd wie folgt dar:

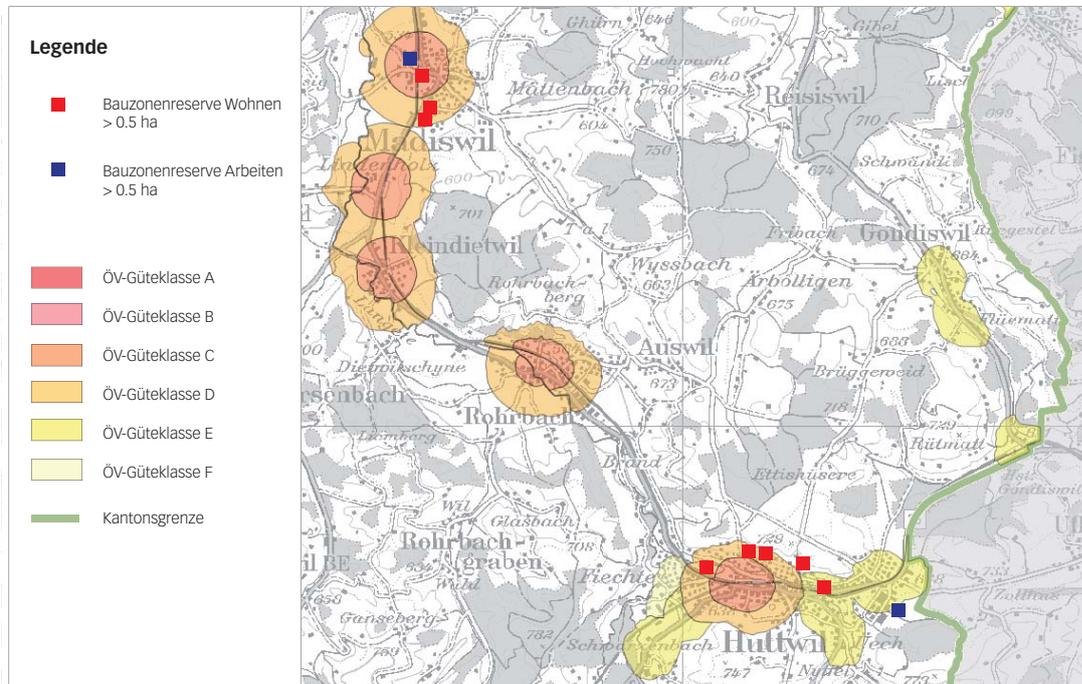


Abb. 9 Bauzonenreserven Subregion Oberaargau Süd (grösser als 0.5 ha, Stand 2009, einzelne Anpassungen 2015)
(Quelle Karte: Geoportal Kanton Bern, Stand 2015)

Die Siedlungspotenziale der **Stadt Langenthal** ergibt sich einerseits aus den bestehenden unüberbauten Bauzonenreserven (vgl. Abb. 6 auf Seite 36) und andererseits aus bereits überbauten Gebieten mit einem Umnutzungs- und/oder Verdichtungspotenzial. Die Stadt Langenthal verfolgte bereits bei der Eingabe des AP2 das Ziel, die angestrebte Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken. Mit der Erarbeitung des AP3 wird dieses Ziel im Sinne des kantonalen Richtplans sowie des revidierten Raumplanungsgesetz noch verstärkt angestrebt. So wird im neu erarbeiteten Siedlungsrichtplan der Stadt Langenthal im Gegensatz zum vorgängigen Entwicklungsleitbild – welches als Grundlage für die Erarbeitung des AP2 Langenthal diente – auf Einzonungen für neue Wohngebiete bis ins Jahr 2030 verzichtet. Die Nachweise zeigen, dass ausreichend Innenverdichtungspotentiale bis zu diesem Zeitpunkt vorhanden sind.

Bei der Erhebung der Nutzungsreserven im Rahmen des Siedlungsrichtplans Langenthal wurden nicht nur die unüberbauten Bauzonen, sondern auch die Reserven innerhalb der überbauten Bauzonen berechnet. Die Berechnung ergab, dass der Zonenplan der Stadt Langenthal einschliesslich der bestehenden Überbauungsordnungen, unter Ausschluss der faktisch nicht oder nur unter starken Einschränkungen nutzbaren Flächen, Ende 2013 Nutzungsreserven in Wohn-, Misch- und Arbeitszonen und Zonen für öffentliche Bauten im Umfang von insgesamt 330'000 m² BGF umfasst. Mehr als zwei Drittel dieser Nutzungsreserven, nämlich rund 256'000 m² BGF, befinden sich auf Parzellen, die bereits eine Bebauung aufweisen. Teilweise sind es Parzellen, die nur gering bebaut sind und noch über 1'000 m² BGF Potenzial verfügen. In vielen Fällen sind es aber Reserven, die einen Um- oder Anbau von bzw. an bestehenden Gebäuden bedingen und langfristig schwieriger zu realisieren sind als ein Neubau auf einer bisher nicht bebauten Parzelle. Die gewählte Strategie im Siedlungsrichtplan der Stadt Langenthal sieht daher vor, die angestrebte Innenverdichtung situativ anzugehen. Mit Fokussierung auf die im Siedlungsrichtplan definierten «Hotspots» und die zahlreichen Umstrukturierungsgebiete können die Zielvorgaben erreicht werden.

Die folgende Abbildung zeigt die Nutzungsreserven in der Stadt Langenthal auf (teilweise) überbauten Parzellen in den Wohn- und Mischzonen.

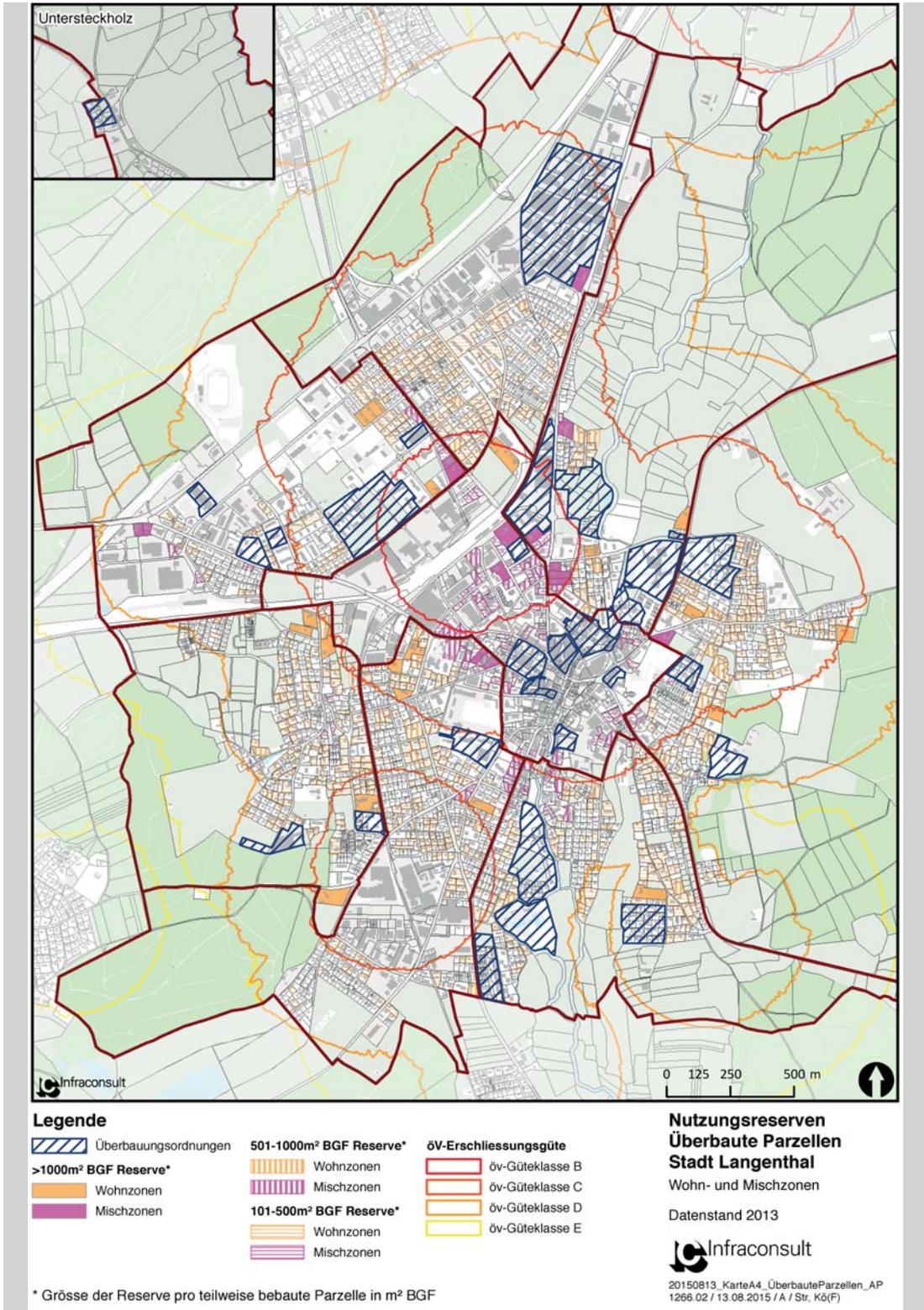


Abb. 10 Nutzungsreserven Langenthal in Wohn- und Mischzonen (ÖV-Güteklassen gemäss Kanton Bern; IC Infraconsult)

5. Verkehr: Ist-Zustand und bisherige Entwicklung

5.1 Motorisierter Individualverkehr

5.1.1 Grundlagen

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

Aussagen zur Verkehrsbelastung stützen sich auf das kantonale Gesamtverkehrsmodell (GVM). Es stehen Aggregationen für die Zustände 2012 (Ist-Zustand) und 2030 (Prognose) zur Verfügung.

5.1.2 Strassennetz

Das regionale Strassennetz ist aus Abb. 13 auf Seite 47 ersichtlich.

Die Region Oberaargau ist im Norden mit den drei Anschlüssen «Niederbipp», «Wangen a. A.» und «Rothrist» sowie gegen Westen mit den Anschlüssen «Kriegstetten» und «Kirchberg» an das Nationalstrassennetz angeschlossen (A1 Bern – Zürich). Gegen Südosten bestehen mit den Anschlüssen «Reiden» und «Dagmersellen» 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 1 Bern – Zürich, welche parallel zur Autobahn durch Herzogenbuchsee und Langenthal 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 und Melchnastrasse – St. Urbanstrasse – Waldhofstrasse – Aarwangenstrasse. Die regionale West-Ost-Verbindung erfolgt über die Bern-Zürich-Strasse am nördlichen Stadtrand; Durchgangsverkehr durch das Zentrum soll möglichst vermieden werden.

Das Strassennetz in **Langenthal** ist geprägt von mehreren Einfallsachsen aus verschiedenen Richtungen, die im heutigen Zustand zum Stadtzentrum führen. Der Durchgangsverkehr West-Ost verläuft auf der Bern-Zürich-Strasse, welche am Rand des Siedlungsgebietes vorbeiführt. Um von der Autobahn nach Langenthal zu gelangen, werden je nach Anfahrtsweg verschiedene Ausfahrten gewählt: Kirchberg, Wangen a. A., Niederbipp, Rothrist und Reiden. Bei der Strassenführung fällt auf, dass für die Durchfahrt durch Langenthal häufig keine gestreckte Achse zur Verfügung steht, sondern verwinkelte Routen gefahren werden müssen.

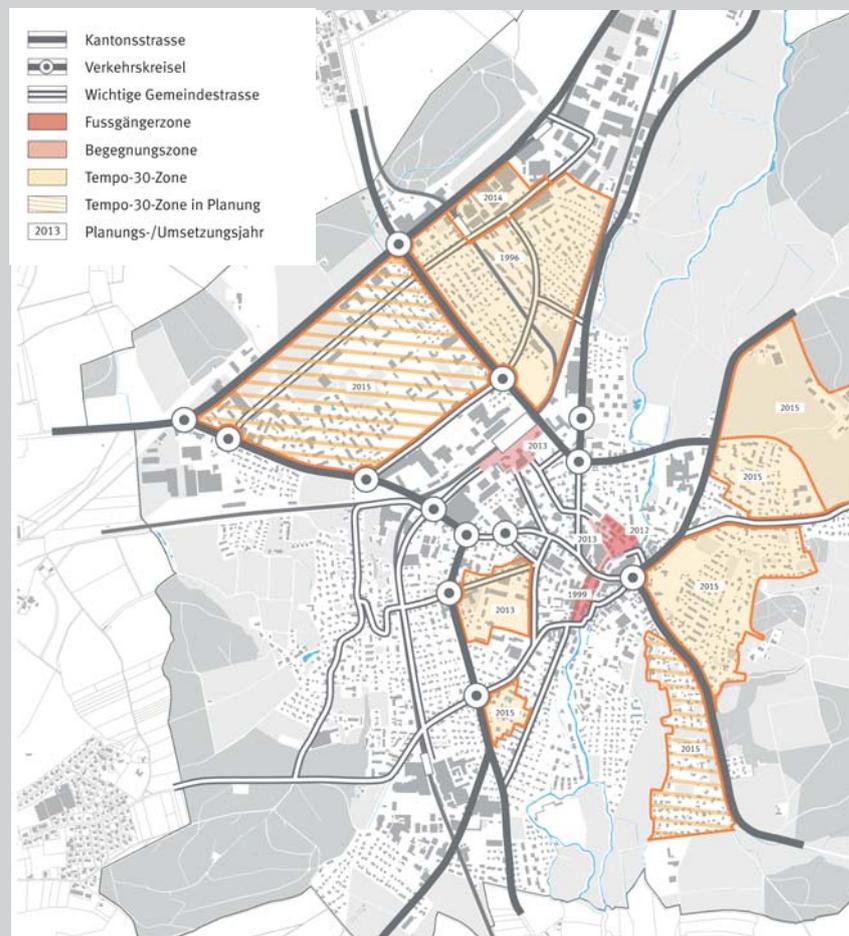


Abb. 11 Langenthal: Ist-Zustand Verkehr und Zonen mit Tempobeschränkungen (Stadt Langenthal 2015)

5.1.3 Verkehrsbelastung / Siedlungsverträglichkeit

Die Abb. 13 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 2012. Es zeigt sich, dass über weite Teile des Strassennetzes noch Kapazitätsreserven bestehen. Allerdings weisen gemäss der Datengrundlage GVM 2012 die Ortsdurchfahrten Wynau (DWV: 11'600 Fz./Tag) und Aarwangen (DWV: 13'400 Fz./Tag) hohe Belastungen mit kritischer Siedlungsverträglichkeit auf. Folgende Ortsdurchfahrten weisen zudem kritische Belastungsverhältnisse resp. Siedlungsverträglichkeiten auf: Niederbipp, Huttwil und Lotzwil. 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.

Die nördlichen Gebiete von Langenthal, insbesondere die Arbeitsplatzgebiete, sind durch die Bern-Zürich-Strasse für den MIV sehr gut erschlossen. Allerdings werden die Wohngebiete in diesem Bereich teilweise stark vom durch die Arbeitszone erzeugten Schwerverkehr belastet. Zwar hat sich die Situation mit der Umsetzung verschiedener Massnahmen deutlich verbessert (u.a. Lastwagen-Fahrverbote); dennoch besteht hier noch weiterer Handlungsbedarf, um die Qualität der wachsenden Wohngebiete nicht zu gefährden.

Die Einfallsachsen aus südlicher und östlicher Richtung führen grösstenteils durch das Siedlungsgebiet, teilweise durch das historische Stadtzentrum. Dadurch ist der Schutz sensibler Gebiete vor dem (Durchgangs-)Verkehr schwierig oder unmöglich. In der Vergangenheit wurden verschiedene Möglichkeiten für Umfahrungen bzw. den Ausbau von Hauptverkehrsachsen studiert, die jedoch nicht die erwünschte Entlastungswirkung erwarten liessen oder unrealistisch waren.

In Bezug auf die Verkehrsbelastung heute zeigt sich, dass der Kreisel Bern-Zürich-/Aarwangenstrasse (25'000 Fz.), an seine Kapazitätsgrenzen stösst. Neben der Bern-Zürich-Strasse (ca. 12'500 Fz.) weisen die innerörtlichen Hauptachsen Bützbergstrasse (ca. 11'000 Fz.), Ringstrasse (8'000 Fz. im nördlichsten Abschnitt) und Aarwangenstrasse (14'000 Fz.) hohe Verkehrsbelastungen auf.

5.1.4 Unfallschwerpunkte

Basierend auf der Unfallstatistik 2011-2013 wurden in der Region Oberaargau 15 Unfallschwerpunkte definiert (vgl. Abb. 13). Fünf davon befinden sich in der Stadt und vier unmittelbar ausserhalb der Stadt Langenthal. In Herzogenbuchsee ist beim Sonnenplatz ein Unfallschwerpunkt festgestellt worden. Drei Stellen liegen auf dem Autobahnzubringer bei Wangen a. A. einer im Waldabschnitt auf dem Autobahnzubringer von Aarwangen her sowie einer auf der Autobahn A1.

Gemäss Auswertung des Bundes im Zusammenhang mit dem Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung (ARE, 18.12.2014) wurde festgestellt, dass die Verunfalltenrate (Anzahl im Strassenverkehr verunfallte Personen pro 1000 Einwohner) in **Langenthal** mit 3.4 deutlich über dem Durchschnitt der schweizerischen Agglomerationen von 2.7 (Quelle: ASTRA 2015) liegt.

Auf dem Stadtgebiet wurden die folgenden Unfallschwerpunkte ermittelt:

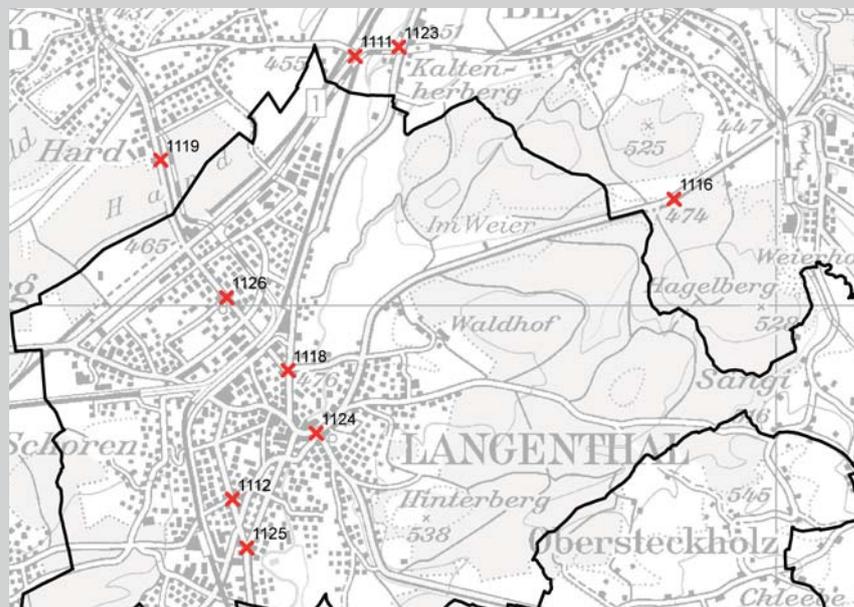


Abb. 12 Unfallschwerpunkte (Knoten bzw. Strecken, wo die Unfallzahlen bestimmte Schwellenwerte überschreiten)

Durch systematische Beseitigung von Unfallschwerpunkten wird die lokale Verkehrssicherheit an Unfallhäufungsstellen verbessert.

Gemäss Definition (VSS SNR 641 724) ist ein Unfallschwerpunkt eine Stelle im Strassennetz, an der die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden, nach Unfallschwerekategorie gewichtet, in einem bestimmten Perimeter und innerhalb eines Zeitraums von drei Jahren den vordefinierten Grenzwert erreicht oder überschreitet.

Unfallschwerpunkte ohne Berührungspunkte mit anderen Massnahmen werden mittels dem Infrastruktur-Sicherheitsinstrument Black Spot Management (BSM) saniert.

Fällt ein Unfallschwerpunkt auf einen Strassenabschnitt, auf welchem bereits anderweitige Massnahmen geplant sind, so ist der Unfallschwerpunkt im Rahmen der Umsetzung dieser Massnahmen zu sanieren.

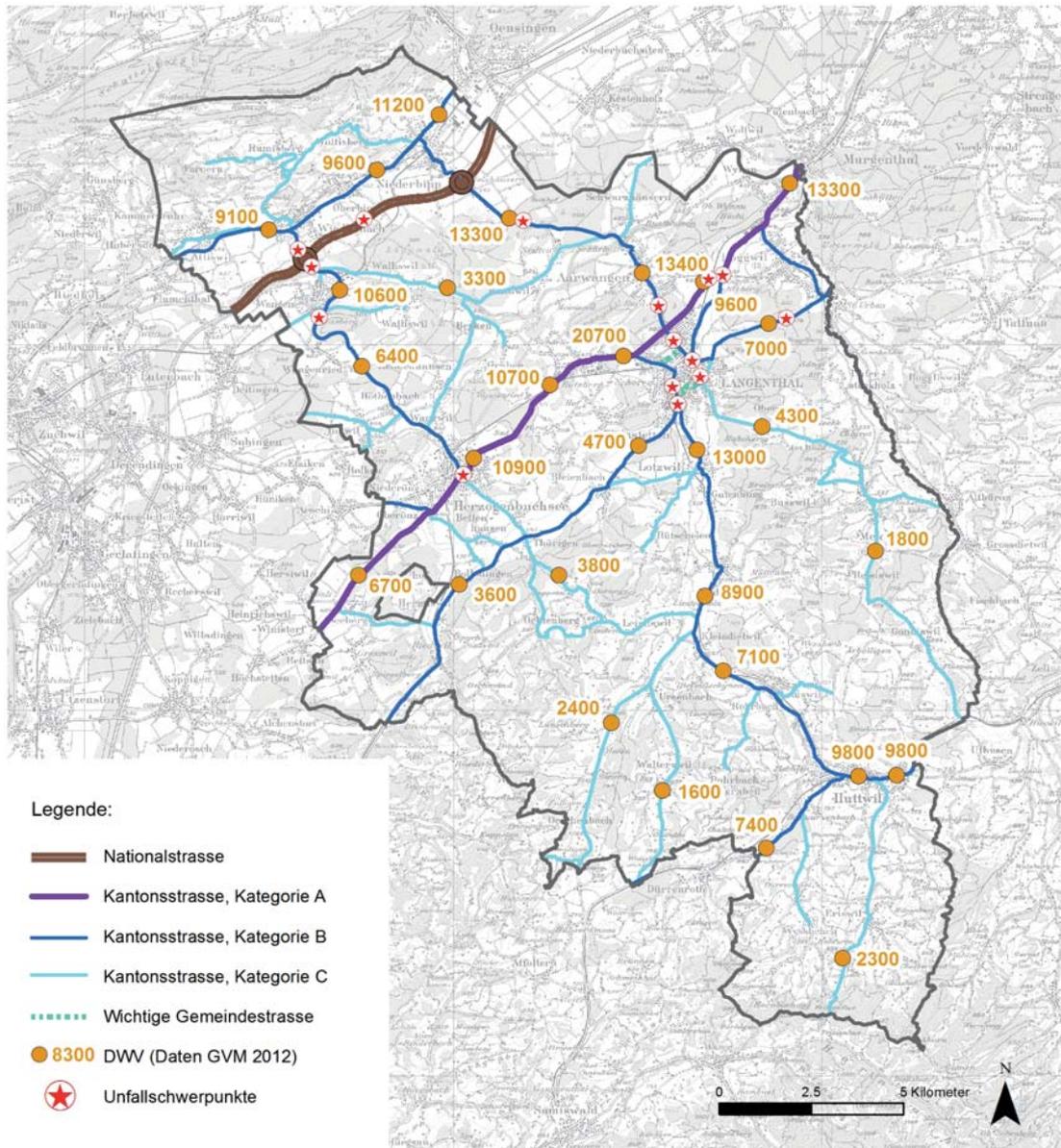


Abb. 13 Strassennetz der Region Oberaargau (einschl. Verkehrsbelastung gemäss GVM und Schwachstellen) (Quelle: Strassennetz des Kantons Bern © Tiefbauamt des Kantons Bern, Stand 2013; Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern (GVM) © Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Stand 2012; Unfallschwerpunkte Tiefbauamt des Kantons Bern)

5.1.5 Parkplatzbewirtschaftung

Die Stadt Langenthal verfügt bereits seit 1997 über ein Parkierungsreglement, welches die Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums regelt. Das Stadtgebiet wird in verschiedene Zonen unterteilt, für welche unterschiedliche Grundsätze, Bewirtschaftungsformen und Tarife gelten.

Im Zentrum sind die Parkplätze auf öffentlichem Grund prinzipiell gebührenpflichtig. In den übrigen Siedlungsgebieten ist das Parkieren kostenlos, jedoch zeitlich beschränkt (blaue Zone). Ausserhalb des Siedlungsgebiets (Sport- und Freizeitanlagen, Naherholungsgebiete) bestehen ebenfalls gewisse zeitliche Beschränkungen. Mit der Möglichkeit, Parkkarten zu erwerben, werden Anwohner und Gewerbetreibende privilegiert. Die Gebührensätze wurden letztmals 2015 angepasst.

5.2 Öffentlicher Verkehr

5.2.1 Grundlagen

Die Darstellung des heutigen ÖV-Angebots beruht auf den Angaben des AÖV bzw. der RVK2. Basis bildet der Fahrplan 2015. Zur Beschreibung des Angebots dient die nachfolgende Tabelle mit der Einteilung der Angebotsstufen.

| Angebotsstufe | Kurspaare pro Werktag | Kurstakt | Einsatzbereich |
|---------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | 4-15 | Weniger dicht als Stundentakt oder alternative Betriebsform | Gebiete mit schwacher Siedlungsdichte (Sicherstellung Mobilitätsvorsorge) |
| 2 | 16-25 | Ungefähr Stundentakt | Regionale Verbindungsachsen mit mittlerer Siedlungsdichte |
| 3 | 26-39 | Ungefähr Halbstundentakt | Regionale Verbindungen in Korridoren mit hoher Siedlungsdichte und in Siedlungsschwerpunkten |
| 4 | Ab 40 | Dichter als Halbstundentakt | Gebiete mit flächenhaft hoher Siedlungs- und Arbeitsplatzdichte |

Tab. 7 Angebotsstufen (Quelle: Angebotsverordnung (AGV) Kanton Bern)

Für die Aussagen zur ÖV-Nachfrage und -auslastung dienen das Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern und aktuelle Auswertungen des AÖV als Grundlage für das regionale Angebotskonzept Oberaargau 2018-2021. Bezüglich der Schwachstellen des strassengebundenen ÖVs wurden Angaben des kantonalen Tiefbauamts bzw. der Transportunternehmung ASm (Aare Seeland mobil AG) ausgewertet.

Die Region Oberaargau wird durch mehrere Linien des Schienenverkehrs bedient (vgl. Abb. 14).

Davon bildet die Linie 450 mit dem Fernverkehrsangebot mit den überregionalen Verbindungen Bern – Burgdorf (– Wynigen) – Herzogenbuchsee – Langenthal – Olten (– Zürich) durch den InterRegio bzw. durch den RegioExpress das Rückgrat des Angebots. Auf dieser Linie verkehren zudem die beiden Regionallinien S23 und S29 der Aargauer S-Bahn ab Langenthal nach Olten (bzw. weiter in Richtung Aarau, Baden).

Die Linie 410 verläuft parallel zum Jurasüdfuss und bietet mit dem Fernverkehr wichtige Ost-West-Verbindungen Zürich – Olten (– Oensingen) – Solothurn – Biel – Neuchâtel und weiter an. Der Regionalverkehr zwischen Olten und Solothurn (– Biel) bedient die Oberaargauer Bahnhöfe Niederbipp sowie Wangen a. A.

Die ASm-Linie 413 (Schmalspur) verbindet Solothurn mit Langenthal via Wiedlisbach, Niederbipp und neu auch via Oensingen, wo stündliche Fernverkehrsanschlüsse in Richtung Olten – Zürich bestehen.

Die ASm-Linie 414 (Schmalspur) verkehrt ab Langenthal in Richtung Nordosten, bedient die südlichen Ortsteile von Roggwil und wendet in St. Urban oder in St. Urban Ziegelei.

Auf der Linie 440 verkehren die Regionalzüge der Luzerner S-Bahn (S6 und S7) ab Langenthal über Huttwil, Willisau, Wolhusen nach Luzern.

Alle Regionallinien des Schienenverkehrs sind mit Ausnahme der Linie 450 der Angebotsstufe 3 zugeordnet.

Nebst dem Bahnangebot verfügt die Region im Jahr 2014 über ein Busnetz, welches einen Grossteil der Bevölkerung an Orte mit Zentrumsfunktionen anschliesst (insbesondere Langenthal und Zentren der 4. Stufe). Zudem verkehren in Langenthal zwei Stadtbuslinien und im südlichen Oberaargau zwei Bürgerbuslinien. Die Buslinien verbinden die peripher gelegenen Gemeinden mit den nächstgelegenen Zentren (Gemeinden mit Grundversorgungsangebot). Zum Teil erfüllen sie auch überregionale Verbindungsfunktionen, indem sie die Region Oberaargau mit der Region Emmental und den umliegenden Kantonen Solothurn und Luzern verbinden.

Die Buslinien sind mit Ausnahme der beiden Langenthaler Stadtbuslinien (40.063, 40.064) und der Linie Wangen – Langenthal- Grossdietwil (40.051) den Angebotsstufen 1 oder 2 zugeordnet.

Das Bussystem basiert auf dem Angebotsbeschluss 2014-2017. Die beiden Regionalbuslinien Nr. 51 Herzogenbuchsee - Melchnau und Nr. 52 Thunstetten - Herzogenbuchsee verbinden Langenthal mit den Regionsgemeinden. Der innerstädtische Betrieb wird durch die beiden Stadtbuslinien Nr. 40.063 Industrie Nord - Spital und Nr. 40.064 Schoren/ Eisbahn - Lotzwil Unterdorf abgedeckt, welche beide den Bahnhof und das Stadtzentrum bedienen. Die Gemeinden nördlich und östlich von Langenthal (Aarwangen, Roggwil) werden durch die Schmalspurbahn der ASm Langenthal - Oensingen - Solothurn und Langenthal - St. Urban mit dem Bahnhof Langenthal verbunden.

Das langfristige ÖV-Konzept der Stadt Langenthal legt in Abstimmung mit dem regionalen Angebotskonzept 2018-2021 Strategien für einen Zeithorizont 2030+ fest.

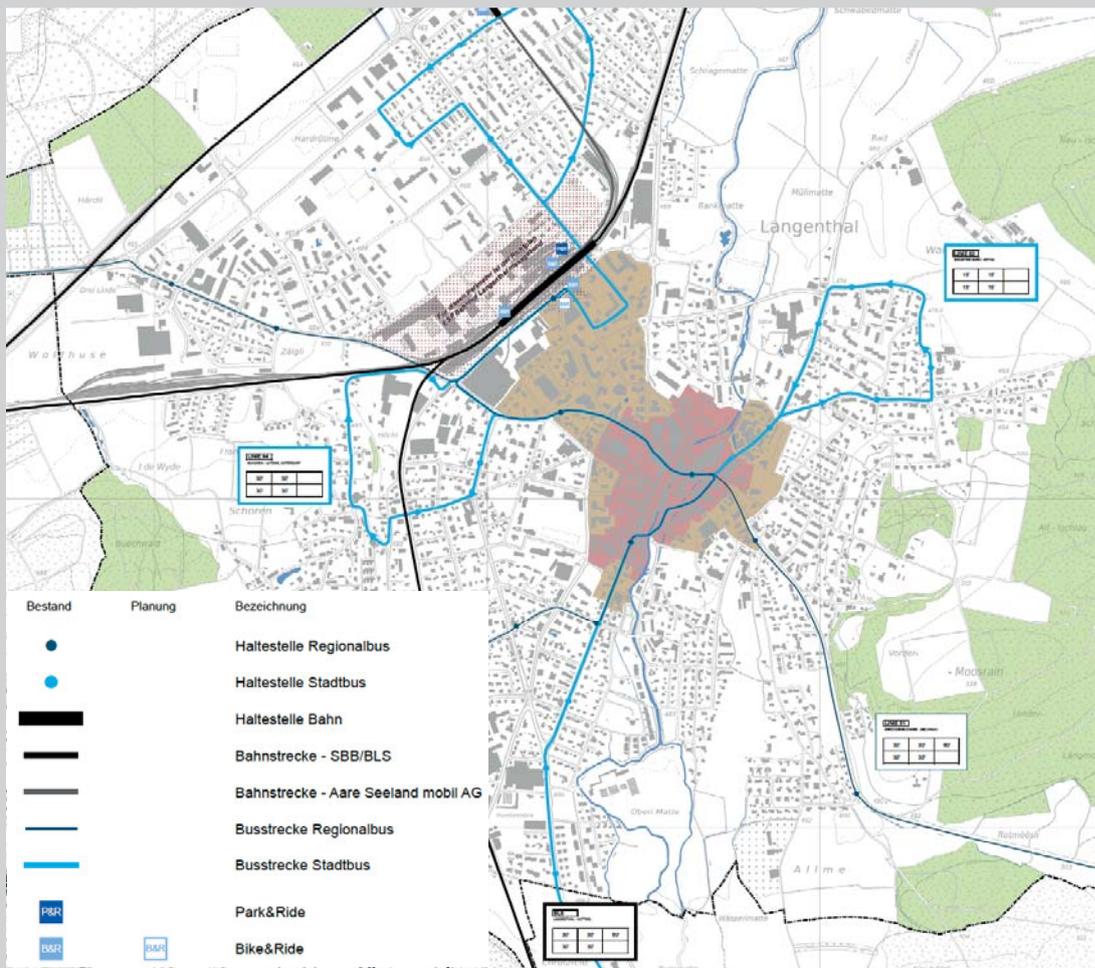


Abb. 15 ÖV-Netzstruktur gem. Verkehrsrichtplan 2011

5.2.3 Angebot

Im südlichen Oberaargau verfügen die Ortschaften Rohrbachgraben, Auswil, Busswil, Leimiswil, Ochlenberg, Reisiswil und Rütschelen über keinen nutzbaren Anschluss an den öffentlichen Verkehr. Im nördlichen Oberaargau sind die Gemeinden Graben und Berken sowie Walliswil bei Niederbipp nicht an eine ÖV-Linie angeschlossen.

Auf der Linie Solothurn – Olten ist das Abendangebot ausgebaut worden. Die Züge verkehren bis kurz vor Mitternacht im Halbstundentakt. Durch den Einsatz von modernen Triebzügen konnten die Fahrlagen systematisiert und der Anschluss in Solothurn auf die RE-Züge nach Bern halbstündlich anstatt stündlich gewährleistet werden.

Das Angebot der ASm-Linien Solothurn – Niederbipp – Langenthal und Langenthal – Roggwil – St. Urban wurde beibehalten. Die bis nach St. Urban verkehrenden Züge wurden wegen leicht veränderter Anschlüsse in Langenthal um 30 Minuten verschoben. Zwischen Langenthal und Huttwil verkehren tagsüber Züge im Halbstundentakt. Die Regionalzüge von Langenthal nach Olten verkehren in Olten stündlich als Durchmesserlinien weiter nach Aarau.

Das langfristige ÖV-Konzept der Stadt Langenthal befindet sich zur Zeit in Überarbeitung. In Abstimmung mit dem regionalen Angebotskonzept 2018 - 2021 werden Strategien für einen Zeithorizont 2030+ erarbeitet.

5.2.4 Reisezeiten / Umsteigebeziehungen

Im nachfolgenden Schema 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.

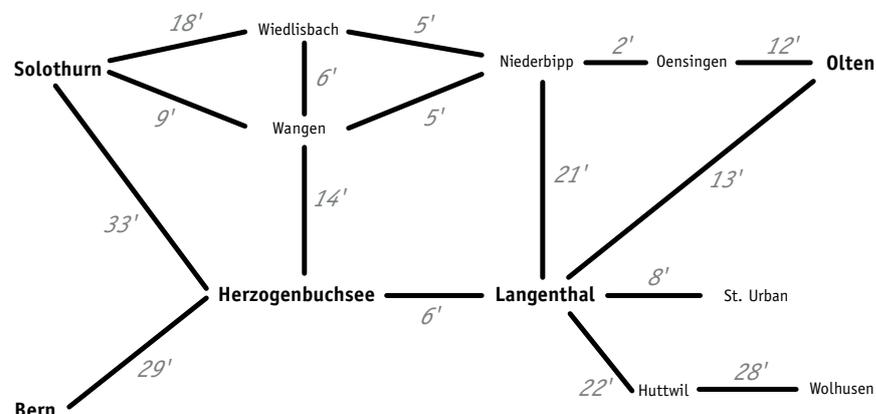


Abb. 16 Reisezeiten ÖV (Quelle: BHP Raumplan AG, 2015)

Für die Umsteigebeziehungen zwischen den interregionalen Verbindungen (Bern – Langenthal – Olten) und den Regionalzugslinien bestehen am Bahnhof Langenthal Wartezeiten von bis zu 13 Minuten. Die Umsteigezeiten in Wangen a. A. sind bei den aus Olten kommenden Zügen ungenügend.

Die Anschlussqualitäten in Langenthal und Herzogenbuchsee zwischen den interregionalen Zügen und den Regionalbuslinien sind auf die Hauptpendlerströme ausgerichtet, so dass am Morgen gute Anschlüsse in Richtung Bern und am Abend gute Anschlüsse aus Bern vorhanden sind.

5.2.5 Nachfrage / Auslastung

Die Abb. 17 gibt, basierend auf dem Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern (GVM), eine Übersicht über die Werktagsbelastungen auf dem ÖV-Netz der Region Oberaargau (Zustand 2012).

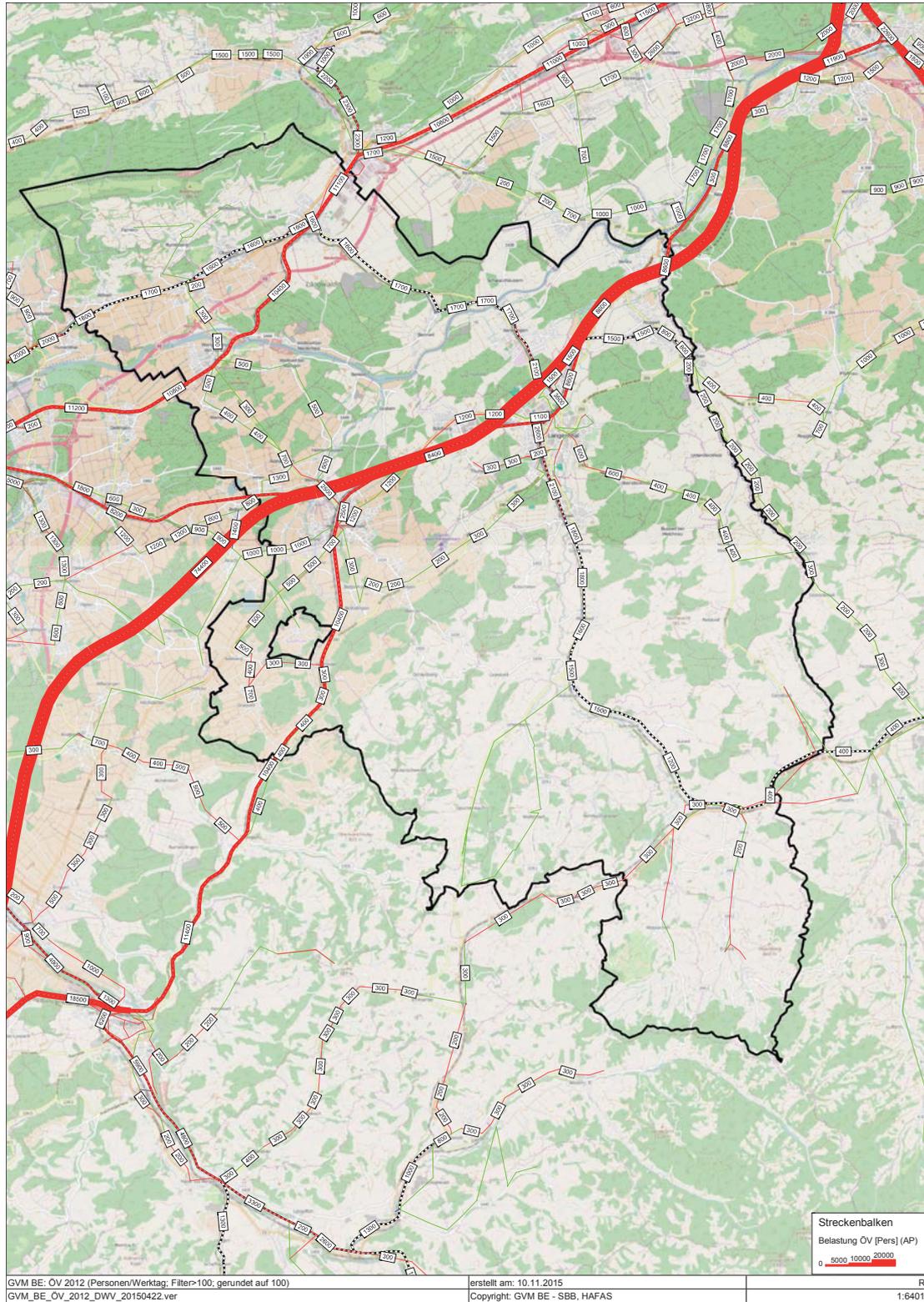


Abb. 17 Belastung ÖV 2012 gemäss GVM (Quelle: Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern (GVM) © Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Stand 2012)

In der nachfolgenden Tabelle sind Angaben aus der Erfolgskontrolle des AÖV als Grundlage für das Angebotskonzept Oberaargau 2018-2021 zusammengestellt. Die Resultate werden in Form von Ampeln (je eine für die Nachfrage/Auslastung und für den Kostendeckungsgrad) dargestellt. Die Ampelfarben bedeuten:

- grün = Zielvorgabe wird erreicht oder übertroffen
- orange = Minimalanforderung wird erfüllt, die Zielvorgabe jedoch nicht
- rot = Minimalanforderung wird nicht erreicht

| Transport- unternehmung | Kursbuch- Nummer | Linien- Nummer | Linienbezeichnung | Angebots- stufe | Ampel Auslastung | Ampel Kosten- deckungs- grad | Bemerkungen |
|----------------------------|---------------------|-------------------|-------------------------------------------------|--------------------|---------------------|---------------------------------------|---------------------------|
| Busland AG | 30.483 | 483 | Sumiswald-Grünen - Huttwil | 2 | orange | orange | |
| Busland AG | 30.491 | 491 | Huttwil - Eriswil | 2 | rot | rot | |
| Busland AG | 30.493 | 493 | Huttwil - Wyssachen | 1 | rot | rot | |
| BSU | 40.005 | 577 | Solothurn - Herzogenbuchsee | 4 | orange | orange | maxQS ausserkantonal |
| ASM | 40.051 | 51 | Melchnau - Grossdietwil | 1 | rot | orange | |
| ASM | 40.051 | 51 | Langenthal - Melchnau | 3 | orange | orange | |
| ASM | 40.051 | 51 | Wangen a.d.A. - H'buchsee - Bützberg - L'thal | 3 | grün | grün | |
| ASM | 40.052 | 52 | H'buchsee - Thörigen - Langenthal - Thunstetten | 2 | rot | orange | |
| SBB Basel | 40.054 | | Herzogenbuchsee - Wynigen | 2 | orange | rot | |
| ASM | 40.058 | 58 | Farnern - Wolfsberg - Wiedlisbach - Wangen a.A. | 1 | orange | orange | |
| ASM | 40.063 | 63 | Industrie Nord - Langenthal, Bhf - Spital | 4 | rot | grün | |
| ASM | 40.064 | 64 | Schoren - Langenthal, Bhf - Lotzwil, Unterdorf | 3 | orange | orange | |
| SBB Basel | 410 | | Biel/Bienne - Solothurn - Olten | 3 | grün | orange | maxQS ausserkantonal |
| ASM | 413 | W / A | Solothurn - Niederbipp - Oensingen - Langenthal | 3 | grün | orange | |
| ASM | 414 | R | Langenthal - St. Urban Ziegelei | 3 | rot | orange | |
| BLS Bahn | 440 | S6 / S7 | Langenthal - Huttwil - Wolhusen | 3 | orange | orange | zusammengefasstes Angebot |
| SBB Basel | 450 | | Langenthal - Olten - Aarau | 2 | grün | grün | maxQS ausserkantonal |

Tab. 8 Erfolgskontrolle RVK2; Nachfrage und Kostendeckungsgrad (Stand 16. April 2015) (Quelle: AÖV; regionales Angebotskonzept 2014 – 2017)

Daten zu Fahrgastzahlen in und um Langenthal liegen für die Bahn- und Buslinien vor und zeigen sehr unterschiedliche Entwicklungen. Die Bahnlinien der SBB und BLS wie auch der ASM weisen zwischen 2010 und 2014 Frequenz-Zunahmen von bis zu fast 30 % auf. Bei den Buslinien fallen insbesondere die hohen Wachstumsraten auf den Stadtbuslinien 40.063 und vor allem 40.064 auf. Dagegen stagnieren die Fahrgastzahlen auf den regionalen Linien 40.051 und 52 mit Ausnahme des Astes Langenthal-Herzogenbuchsee der Linie 40.051.

5.2.6 Schwachstellen / Behinderungen

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

An zwei Schwachstellen in der Stadt Langenthal sind bereits Verbesserungen erreicht worden. Sowohl am Knoten Aarwangenstrasse / Gaswerkstrasse als auch am Knoten Aarwangenstrasse / Zieglersträsschen sind Lichtsignalanlagen zur Busbevorzugung (Busanmeldung per Handsender) installiert.

In Herzogenbuchsee liegen die Problempunkte beim Knoten Bahnhofstrasse / Bernstrasse auf der Ortsdurchfahrt im Zentrum.

5.2.7 Erschliessungsgüte

Die Einwohner/-innen werden in der Auswertung des AÖV gemäss den Vorgaben des kantonalen Richtplans (Massnahmenblatt B_10) 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. 21-30 Minuten) und der Erreichbarkeit (Distanz) zur Haltestelle. Mit abnehmendem Kursintervall und zunehmender Distanz zur Haltestelle (unter Berücksichtigung grösserer Steigungen und Umwege) 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. Einige Gemeinden im Perimeter der Region Oberaargau sind an eine ÖV-Linie mit einer geringeren Frequenz angeschlossen (z.B. Bürgerbus über Ursenbach und Walterswil), so dass sie der Kategorie «keine Güteklasse» zugeordnet werden.

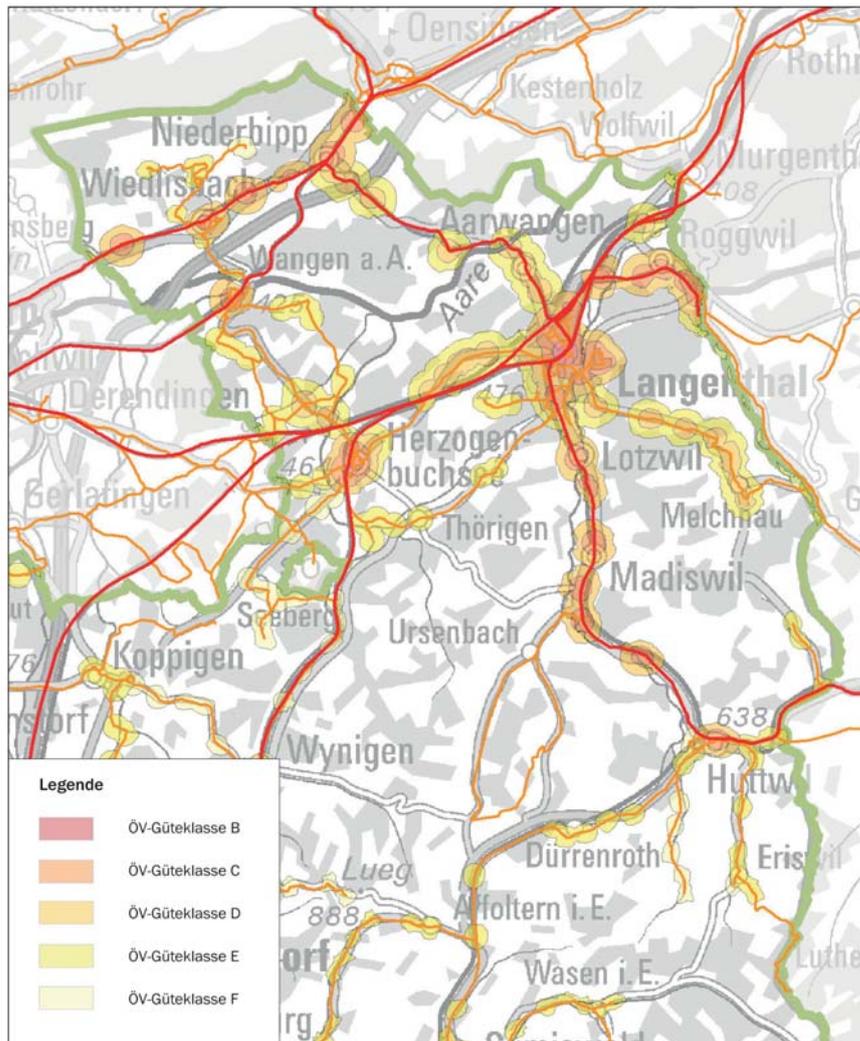


Abb. 18 ÖV-Güteklassen (Quelle: Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern, Stand 2015)

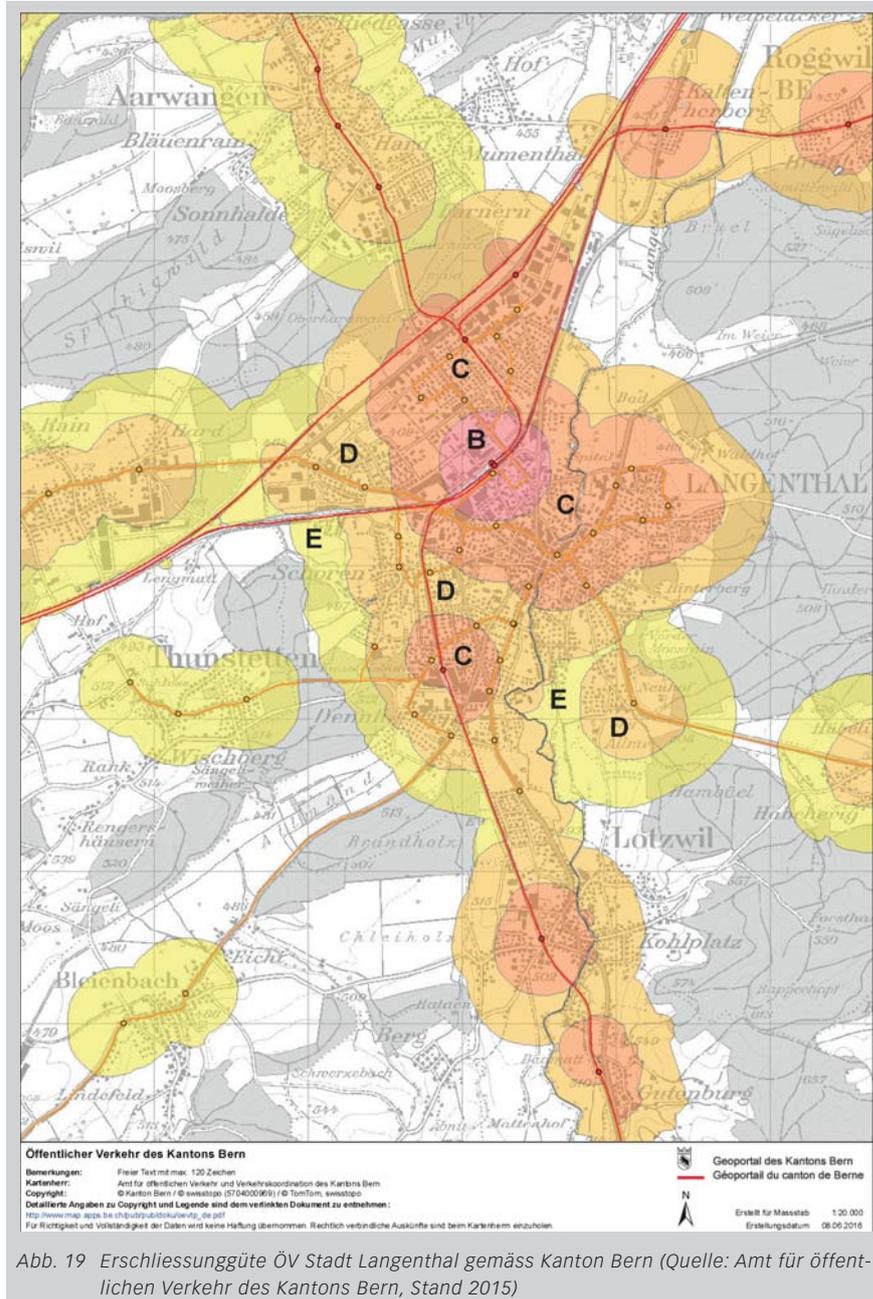


Abb. 19 Erschliessungsgüte ÖV Stadt Langenthal gemäss Kanton Bern (Quelle: Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern, Stand 2015)

In den nachfolgenden Tabellen sind die Erschliessungsgüteklassen (EGK) nach den Raumtypen und den erschlossenen Einwohnern differenziert (Grundlage: Fahrplan 2014⁸, Volkszählung 2012; die Gebiete ausserhalb des Kantons Bern sind nicht einbezogen). Als erschlossen gelten Einwohner, die innerhalb eines Radius von 750 m um eine Bahnstation oder 400 m um eine Busstation wohnen.

⁸ Daten zum Fahrplan 2014 entsprechen bei der Erarbeitung dem aktuellen Stand. Grundsätzlich werden die Daten zu den ÖV-Güteklassen jährlich aktualisiert. Bei einem Begehren sind die jeweilig aktuellsten Daten zu berücksichtigen.

| Einwohner nach EGK (absolut) | | | | | | | | |
|------------------------------------------------|----------|-------------|---------------|---------------|---------------|--------------|---------------|---------------|
| | A | B | C | D | E | F | keine | Total |
| Kernstadt | 0 | 917 | 9'572 | 4'456 | 89 | 0 | 150 | 15'184 |
| Zentren 4. Stufe | 0 | 1'470 | 4'336 | 5'512 | 2'443 | 494 | 1'525 | 15'780 |
| Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen | 0 | 0 | 2'323 | 2'681 | 209 | 0 | 773 | 5'986 |
| Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 0 | 63 | 5'814 | 11'305 | 7'278 | 1'071 | 7'472 | 33'003 |
| Hügel- und Berggebiete | 0 | 0 | 0 | 10 | 1'618 | 686 | 5'697 | 8'011 |
| Region Oberaargau | 0 | 2450 | 22'045 | 23'964 | 11'637 | 2'251 | 15'617 | 77'964 |

Tab. 9 Erschliessungsgüte nach Raumtypen (absolut, nur Gebiete im Kanton Bern) (Quelle: Auswertung des Amtes für öffentlichen Verkehr, 2014)

| Einwohner nach EGK (relativ in %) | | | | | | | | |
|------------------------------------------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|------------|-------------|--------------|
| | A | B | C | D | E | F | keine | Total |
| Kernstadt | 0.0 | 6.0 | 63.0 | 29.3 | 0.6 | 0 | 1.0 | 100.0 |
| Zentren 4. Stufe | 0.0 | 9.3 | 27.5 | 35.0 | 15.5 | 3.0 | 9.7 | 100.0 |
| Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen | 0.0 | 0 | 38.8 | 44.8 | 3.5 | 0.0 | 12.9 | 100.0 |
| Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 0.0 | 0.2 | 17.6 | 34.3 | 22.1 | 3.2 | 22.6 | 100.0 |
| Hügel- und Berggebiete | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 20.2 | 8.6 | 71.7 | 100.0 |
| Region Oberaargau | 0.0 | 0.2 | 17.6 | 34.3 | 22.1 | 3.2 | 22.6 | 100.0 |

Tab. 10 Erschliessungsgüte nach Raumtypen (relativ, nur Gebiete im Kanton Bern) (Quelle: Auswertung des Amtes für öffentlichen Verkehr, 2014)

Generell zeigt sich, dass knapp ein Fünftel (17.8 %) der Einwohner/-innen im Perimeter der Region Oberaargau gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind (EGK B und C). Ein Drittel (34.3 %) der Einwohner/-innen befinden sich in der EGK D. 25.3 % der Einwohner/-innen liegen in den niedrigen EGK E und F. 22.6 % der Bevölkerung verfügen über keine oder nur eine marginale Anbindung an den öffentlichen Verkehr.

Die Auswertung nach den Raumtypen ergibt, dass fast alle Einwohner/-innen (98.4 %) im urbanen Kerngebiet gut bis befriedigend (EGK B bis D) mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Bei den Zentren 3. und 4. Stufe befinden sich rund 72 % der Einwohner/-innen in diesen ÖV-Güteklassen. Im Raumtyp Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen verfügen über ca. 84 % über einen solchen ÖV-Anschluss. In den

zentrumnahen ländlichen Gebieten werden 52 % der Einwohner/-innen zumindest gut bis befriedigend (EGK B bis D) durch den ÖV erschlossen. Beinahe alle Einwohner/-innen der Hügel- und Berggebiete wohnen in einer Güteklasse schlechter als D oder in Gebieten ohne Güteklasse (Ausnahme 10 Einwohner/-innen).

5.3 Langsamverkehr

5.3.1 Grundlagen

Mit dem Sachplan Veloverkehr (RRB Nr. 1436 vom 3. Dezember 2014) werden die Veloalltags- und -freizeitrouten mit kantonalen Netzfunktion festgelegt (Strassengesetz Art. 45). Er ersetzt den kantonalen Richtplan Veloverkehr vom 22. Dezember 2004. Der Sachplan Veloverkehr weist auf allfälligen Handlungsbedarf betreffend Netzlücken (Alltagsverkehr) und Routenoptimierungen (Freizeitverkehr) hin.

Das Konzept Veloverkehr für die Region Oberaargau (2010) galt als Grundlage für den Sachplan Veloverkehr. Die wesentlichen Massnahmen aus dem Konzept Veloverkehr wurden berücksichtigt.

Der Kanton erstellt gemäss Strassengesetz (Art. 44 Abs. 1) einen Sachplan Wanderrouthenetz (RRB Nr. 1212 vom 22. August 2012), worin die Hauptwanderrouthen sowie die Ergänzungsrouten dargestellt werden.

5.3.2 Veloverkehr

Die zwei nationalen (Routen 5, 8), sechs regionalen (Routen 34, 50, 71, 84, 94, 99) und zwei lokalen Velolandrouten (Routen 386, 388) von Schweiz-Mobil verlaufen zum grössten Teil abseits der Kantonsstrassen. Die beiden nationalen Routen verlaufen hauptsächlich entlang der Aare.

Für den Alltagsverkehr besteht ein fein gegliedertes Wegnetz (vgl. Abb. 20).

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 (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).

Netzlücken bestehen hauptsächlich für den Freizeitverkehr. Hier weisen einige Velowanderrouthen grosse Höhendifferenzen auf und sollen durch Routenführungen im Talboden ersetzt werden. Es handelt sich überwie-

gend um kantonsübergreifende Routen (z.B. Huttwil – Gondiswil – Hüswil). Daher ist eine enge Abstimmung mit den Kantonen Aargau und Luzern erforderlich.

Die Ortsdurchfahrt Bützberg wurde innerhalb der letzten Jahre saniert und die Sicherheit für den Veloverkehr verbessert.

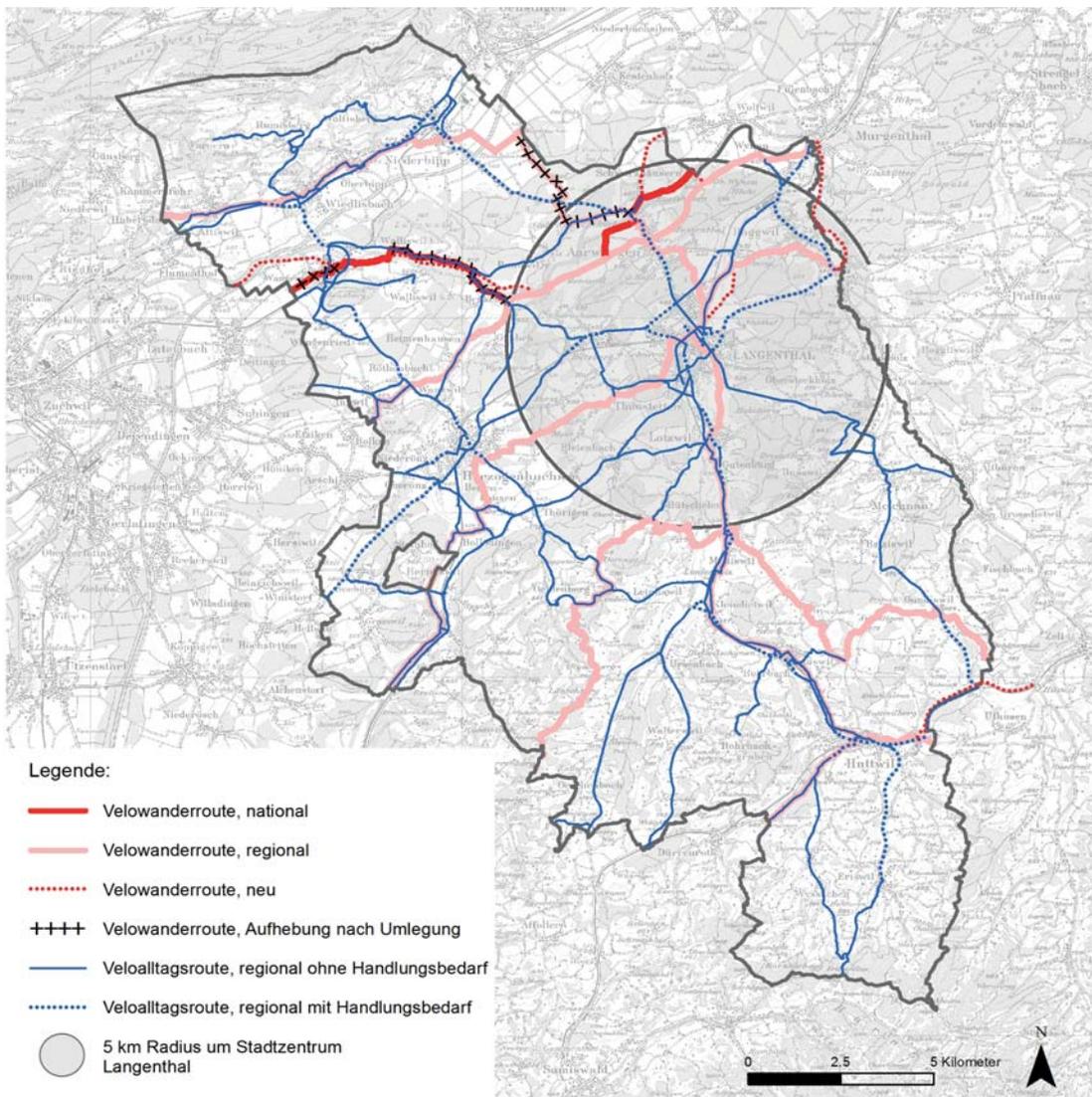


Abb. 20 Veloroutennetz der Region Oberaargau (Quelle: BHP Raumplan AG; Sachplan Veloverkehr © Tiefbauamt des Kantons Bern, Stand 2014; SchweizMobil, Stand 2014)

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. Abb. 20). Daraus ergibt sich ein grosses Potenzial für den Veloverkehr.

Das Netz des Veloverkehrs gemäss kommunalem Verkehrsrichtplan 2011 ist aus der nachfolgenden Abbildung ersichtlich. Neben den Hauptachsen des MIV sind auch Quartiersstrassen wichtige Bestandteile der Hauptrouten für den Veloverkehr.

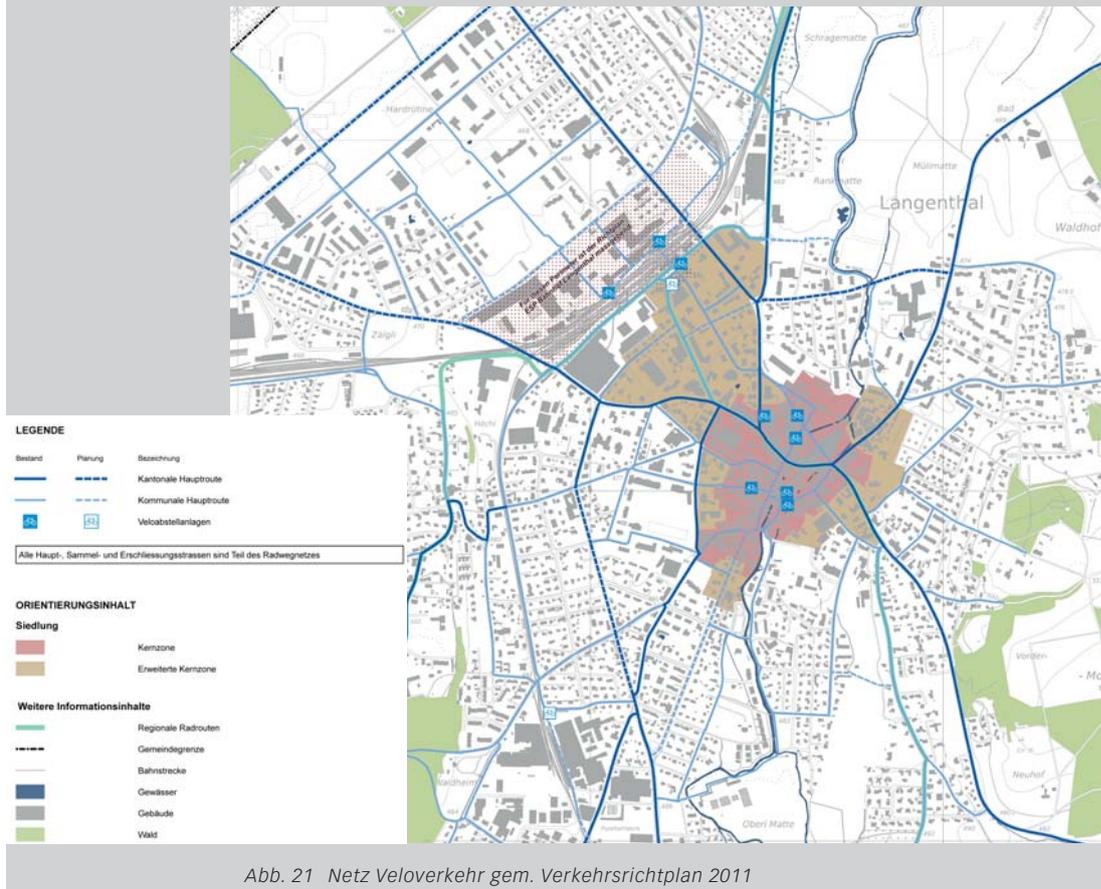


Abb. 21 Netz Veloverkehr gem. Verkehrsrichtplan 2011

5.3.3 Fussverkehr

In der Region Oberaargau besteht ein weit verzweigtes Netz an Hauptwanderwegen und Ergänzungswanderwegen (vgl. Abb. 22).

Für die Region Oberaargau besteht keine regionale Fusswegplanung. Die Fusswegplanung (inkl. Schulwegsicherheit) ist eine kommunale Aufgabe. Gemäss dem Strassengesetz sind die Gemeinden angehalten, die Fuss- und Wanderwege (auch auf Privatstrassen) zu planen, bauen und unterhalten. Die Fuss- und Wanderwege sind durch die Gemeinden in ihren Richt- oder Nutzungsplanungen im Rahmen der Ortsplanung festzulegen.

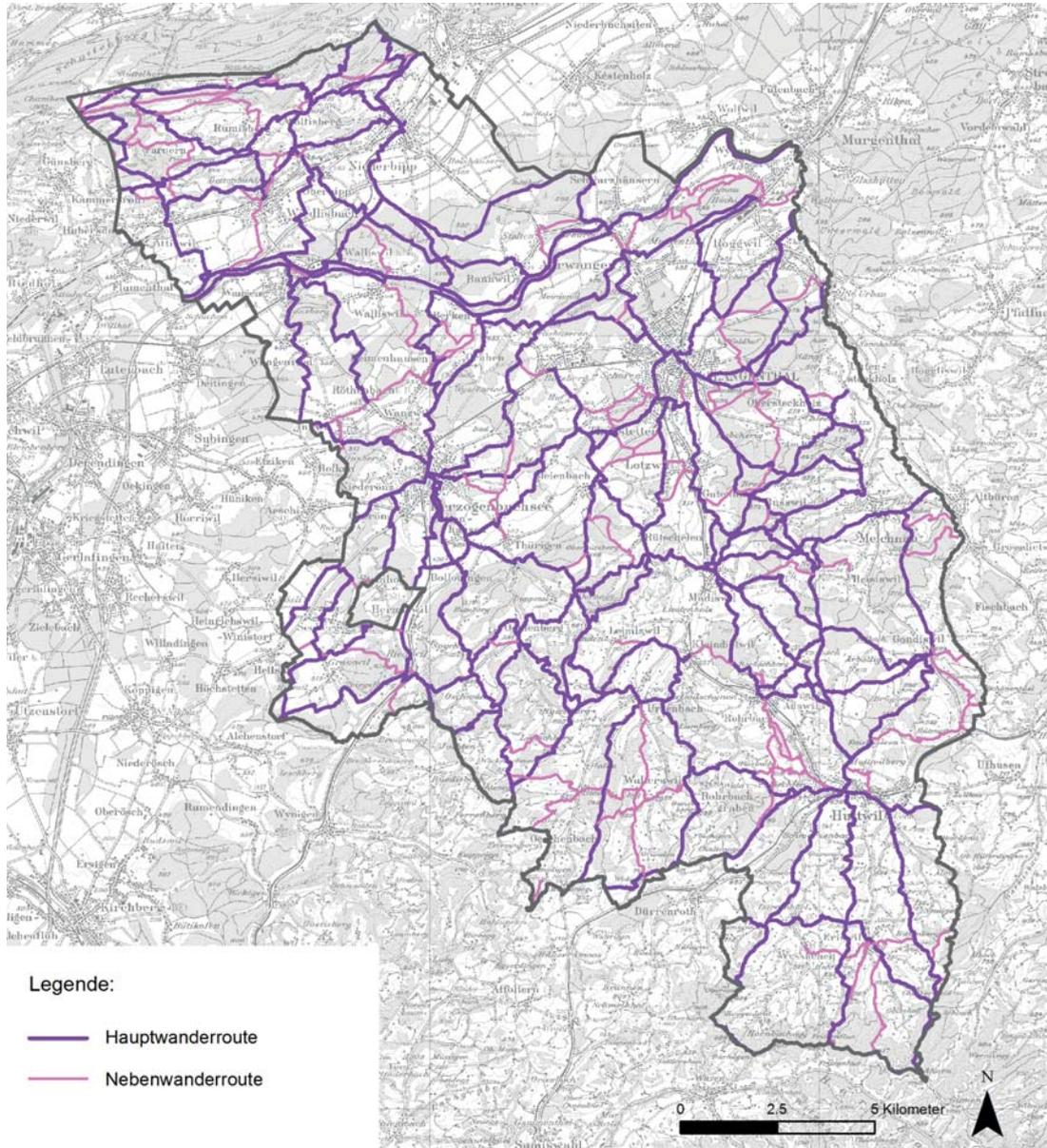


Abb. 22 Wanderroutennetz der Region Oberaargau (BHP Raumplan AG; Wanderroutennetz des Kantons Bern © Tiefbauamt des Kantons Bern, Stand 2012)

In der **Stadt Langenthal** ist ein flächendeckendes Netz an Bewegungsräumen für die Fussgänger vorhanden. Dieses wurde mit dem Verkehrsrichtplan von 2011 planerisch festgesetzt (vgl. Abb. 23). Mit der Umsetzung von Fussgänger-, Tempo-30- und Begegnungszonen wurden und werden in naher Zukunft insbesondere für den Fussverkehr weitere Verbesserungen erreicht.

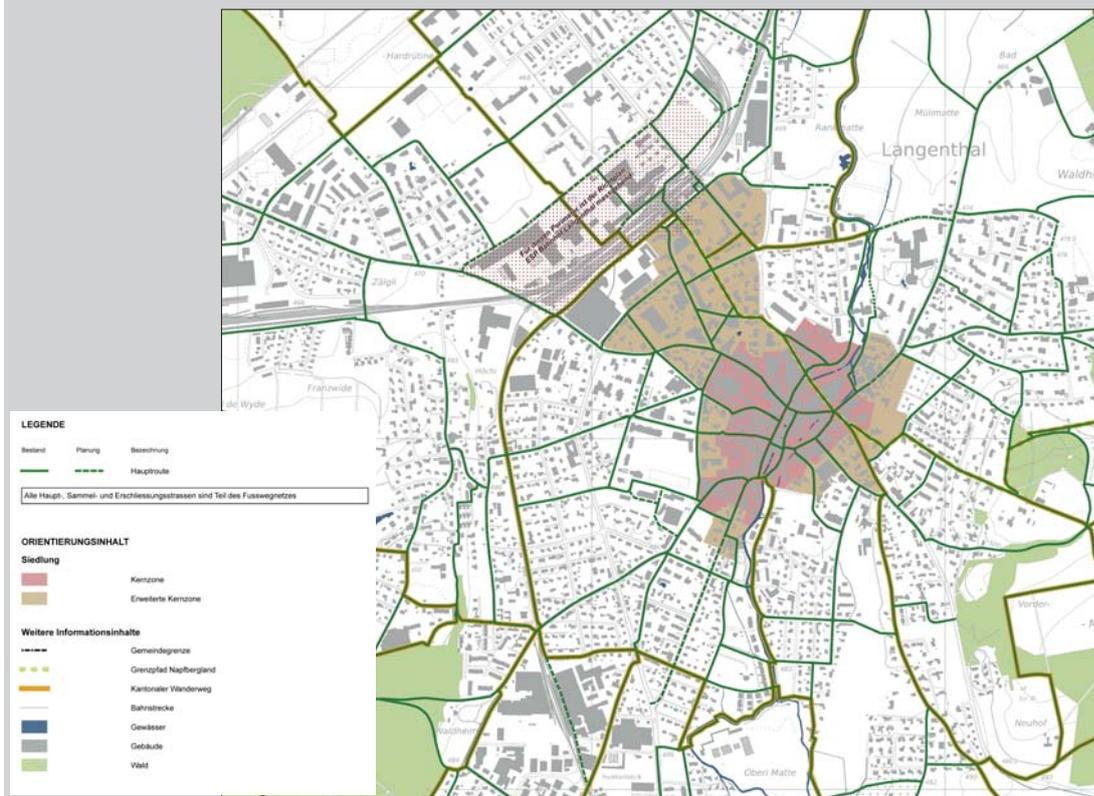


Abb. 23 Netz Fussverkehr gem. Verkehrsrichtplan 2011

5.4 Kombinierte Mobilität

Zu diesem Thema bestehen keine neuen Datengrundlagen. Deshalb sind die nachfolgenden Angaben aus dem RGSK 1. Generation übernommen worden.

Basis bilden die von den Transportunternehmen im Rahmen einer Anfrage des TBA offiziell gemeldeten Anlagen (Stand 2009). Anlagen auf privatem Grund bzw. von privaten Betreibern sind nicht berücksichtigt. Das TBA, Oberingenieurkreis 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 der 1. Generation sowie einer Begehung vor Ort (19. April 2012) überprüft und angepasst worden.

Die Massnahmenblätter kombinierte Mobilität (KM-P / KM-B) zeigen 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 (Gemeinden Seeberg und Gondiswil).

Die grosse Anzahl am Bahnhof Langenthal abgestellter Velos ist ein Zeichen dafür, dass auch kombinierte Mobilität in der **Stadt Langenthal** wichtig ist. Die rund 1'500 gedeckten, beidseits der beiden Unterführungen der Bahnanlagen angeordneten Abstellplätze sind sehr gut ausgelastet, die Nachfrage dürfte eher noch grösser sein. Die guten Zugverbindungen in die Zentren Bern und Zürich machen diese Art von Mobilität attraktiv. Die Gestaltung entspricht allerdings nicht den Anforderungen an gute und sichere Anlagen.

Am Bahnhof befindet sich zudem eine Velostation mit rund 110 Plätzen. Die Anlage ist jedoch unter Berücksichtigung der Nachfrage zu klein und weist neben einer einfachen Veloreinigung keine Zusatzangebote wie beispielsweise Werkstatt, Velovermietung etc. auf.

Für den kombinierten Verkehr Auto/Bahn stehen auf der Nordseite des Bahnhofs 93 Park&Ride-Plätze zur Verfügung.

6. Siedlung: Zustand 2030

6.1 Einwohner

Gemäss dem kantonalen Richtplan 2030 wird für die Region Oberaargau bis 2028 ein Bevölkerungswachstum von 6.7 % festgelegt. Dieses Wachstum wird von der Region als sinnvoll und realistisch beurteilt. Die Region Oberaargau strebt dementsprechend an, bis ins Jahr 2030 (Planungshorizont des RGSK) rund 5'300 neue Einwohnerinnen und Einwohner aufzuweisen. Es ist zu beachten, dass bei diesem Ziel nur die Berner Gemeinden berücksichtigt wurden.

Der Bevölkerungszuwachs bis 2030 soll mehrheitlich an gut erschlossenen Lagen der Region und in den Regionalzentren stattfinden. Dementsprechend wird im Kerngebiet der Stadt Langenthal ein Wachstum von 11 % angestrebt. Die Regionalzentren 4. Stufe, das sind die Gemeinden Niederbipp, Herzogenbuchsee und Huttwil, sollen um 10 % wachsen. In den gut erschlossenen Gemeinden im Agglomerationsgürtel und auf den Entwicklungsachsen wird ein Bevölkerungswachstum von 8 %, im Siedlungsgebiet der zentrumsnahen ländlichen Gebiete eine Zunahme von 4 % angestrebt. In den Gemeinden im Raumtyp Hügel- und Berggebiete soll die momentane Bevölkerungszahl mehr oder weniger gehalten werden.

| | 2013 | 2030 | Differenz 2013 – 2030 | |
|---------------------------------------------|---------------|---------------|-----------------------|--------------|
| Kernstadt | 15'291 | 16'973 | 1'682 | 11 % |
| Zentren 4. Stufe | 16'052 | 17'657 | 1'605 | 10 % |
| Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen | 5'979 | 6'457 | 478 | 8 % |
| Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 33'139 | 34'465 | 1'326 | 4 % |
| Hügel- und Berggebiete | 8'047 | 8'208 | 161 | 2 % |
| Region Oberaargau | 78'508 | 83'760 | 5'252 | 6.7 % |

Ständige Wohnbevölkerung nach Raumtypen gemäss kantonalem Richtplan; Bemerkung: Die ausserkantonalen Gemeinden wurden hier nicht berücksichtigt.

Für die Bevölkerungsentwicklung ab 2013 bis ins Jahr 2030 geht der kantonale Richtplan 2030 von +11 % für die urbanen Kerngebiete aus. Für die Stadt Langenthal bedeutet dies eine Zunahme um 1'682 Personen auf 16'973 Einwohner bis ins Jahr 2030. Diese Annahme setzt in etwa den momentanen Trend fort und stimmt mit der im Agglomerationsprogramm der 2. Generation angenommene Entwicklung überein.

6.2 Arbeitsplätze

Durch die starke Zunahme der Beschäftigten in der gesamten Region Oberaargau in den letzten Jahren wurde das im RGSK I festgelegte Wachstumsziel bereits heute übertroffen. Das Wachstumsziel bis 2030 stützt sich neu analog der Bevölkerungsentwicklung auf den kantonalen Richtplan 2030. Aus diesem Grund wurden auch hier die ausserkantonalen Gemeinden nicht mitberücksichtigt.

Die Arbeitsplätze sollen mehr oder weniger proportional zur Bevölkerung wachsen und so werden pro Raumtyp ähnliche Wachstumswerte wie beim Bevölkerungswachstum angenommen⁹. Die Gemeinden, welche Zentrumsfunktionen übernehmen oder auf den Entwicklungsachsen liegen, sollen insgesamt ein Arbeitsplatzwachstum von 10 % bis ins Jahr 2030 erfahren. Den ländlichen Gemeinden wird entsprechend der Entwicklung der letzten Jahre ein geringeres Wachstum zugesprochen (+ 4 %). Insgesamt wird in der Region Oberaargau ein Arbeitsplatzwachstum im 2. und 3. Sektor von 8 % angestrebt.

| | 2005 | 2012 | Differenz 2005 – 2012 | | 2030 | Differenz 2012 – 2030 | |
|------------------------------------------------|---------------|---------------|--------------------------|---------------|---------------|--------------------------|-------------|
| Kernstadt | 11'154 | 12'220 | 1'066 | 9.6 % | 13'442 | 1'222 | 10 % |
| Zentren 4. Stufe | 8'464 | 9'077 | 613 | 7.2 % | 9'985 | 908 | 10 % |
| Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen | 2'518 | 3'483 | 965 | 38.3 % | 3'831 | 348 | 10 % |
| Total Zentren/Entwicklungsachsen | 22'136 | 24'780 | 2'644 | 11.9 % | 27'258 | 2'478 | 10 % |
| Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 11'276 | 11'214 | -62 | -0.5 % | 11'663 | 449 | 4 % |
| Hügel- und Berggebiete | 1'537 | 1'551 | 14 | 0.9 % | 1'613 | 62 | 4 % |
| Total ländliche Gebiete | 12'813 | 12'765 | -48 | -0.4 % | 13'276 | 511 | 4 % |
| Total Region Oberaargau | 34'949 | 37'545 | 2'596 | 7.4 % | 40'534 | 2'989 | 8 % |

Tab. 12 Beschäftigtenentwicklung (2. und 3. Sektor) bis 2030 (Quelle: Daten 2005 und 2012: Bfs STATENT (Zahlen von 2005 basieren auf Schätzungen, Zahlen von 2012 sind provisorisch; Szenario gemäss kt. Richtplan 2030) Bemerkung: Die ausserkantonalen Gemeinden wurden hier nicht berücksichtigt.

⁹ Eine Ausnahme bilden die Hügel- und Berggebiete. Hier wurde ein Bevölkerungswachstum von 2 % gemäss kantonalem Richtplan angenommen, es wird jedoch von einem Arbeitsplatz-Wachstum von 4 % ausgegangen. Dies, da das Wachstum der Arbeitsplätze in den letzten fünf Jahren überdurchschnittlich war und über demjenigen der zentrumsnahen ländlichen Gebiete lag.

Die Nachfrage nach Arbeitsplätzen ist in der **Stadt Langenthal** nach wie vor gross. Bis im Jahre 2030 wird daher eine weitere Steigerung der Beschäftigten im 2. und 3. Sektor angestrebt. Aufgrund der knappen Bauzonenreserven Arbeiten innerhalb des Hoheitsgebiets der Stadt Langenthal ist es aber kaum möglich, den Trend der letzten Jahre ungebremst weiter zu führen. Insbesondere der in Langenthal überdurchschnittlich starke 2. Sektor (rund 30 %), der auch flächenintensiver ist als der 3. Sektor, wird innerhalb der Stadt Langenthal kaum noch so stark wachsen können wie in den letzten Jahren. Je nach dem, wie gut es der Stadt gelingt, neue Arbeitsflächen innerhalb der bestehenden Arbeitsgebiete zu aktivieren und die möglichen Siedlungserweiterungsgebiete Oberhard und Dennli Ost zu nutzen, wird von einer Steigerung der Arbeitsplätze von 10 % bis 15 % bis ins Jahr 2030 ausgegangen. Dies entspricht einer Erhöhung der Beschäftigten um 1'200 bis 1'800 auf bis zu 14'000. Die Stadt Langenthal ist bestrebt, zusammen mit den angrenzenden Nachbargemeinden Lösungen für die knappen Arbeitszonenreserven zu suchen.

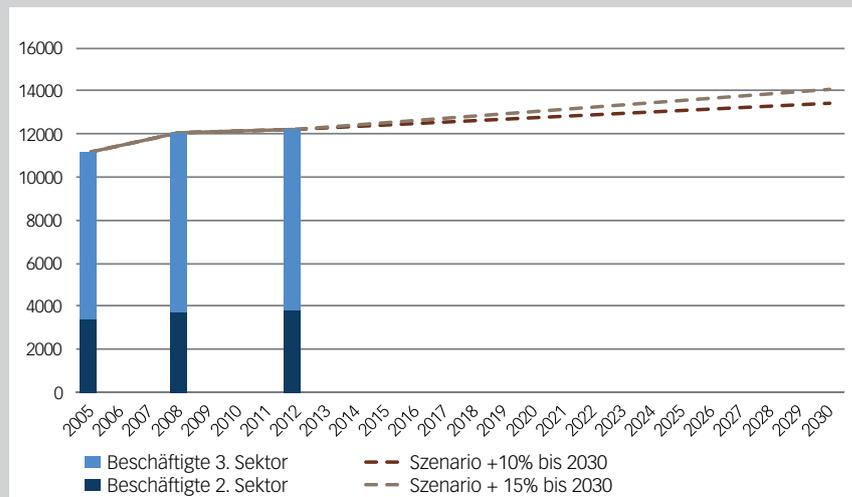


Abb. 24 Beschäftigtenentwicklung 2005 bis 2030 (2. und 3. Sektor) (Quelle: BFS, STATENT 2012; Annahmen RGSK Oberaargau II zum Jahr 2030)

6.3 Bauland Wohnen

Die Methode zur Ermittlung des Baulandbedarfs bis 2030 orientiert sich am kantonalen Richtplan 2030. Dieser berücksichtigt die erwartete Zunahme der Raumnutzer (Bevölkerung und Arbeitstätige) in den Wohn-, Misch- und Kernzonen und leitet, unter Berücksichtigung eines Richtwerts zur Nutzerdichte und zur realisierten oberirdischen Geschossflächenziffer pro Raumtyp, den Flächenbedarf an Wohnbauland ab.¹⁰ In diesen Berechnungen wurden nur die Gemeinden des Kantons Bern berücksichtigt.

Die Region Oberaargau weist aufgrund dieser Berechnungen einen theoretischen Wohnbaulandbedarf von 115.7 Hektaren auf. Die zentrumsnahen ländlichen Gebieten haben mit 38.9 ha den grössten Bedarf an Wohnbauland. Dies ist vor allem auf die niedrige Raumnutzerdichte und die Geschossflächenziffer von 0.45 zurückzuführen. Ebenfalls sehr hoch ist der Wohnbaulandbedarf in den Zentren 4. Stufe.

| Raumtyp | Richtwert Raumnutzerdichte: RN/ha | GFZo | Theor. Bedarf (ha) |
|---------------------------------------------|-----------------------------------|------|--------------------|
| Kernstadt | 85 | 0.80 | 25.5 |
| Zentren 4. Stufe | 57 | 0.60 | 35.2 |
| Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen | 53 | 0.55 | 11.0 |
| Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 39 | 0.45 | 38.9 |
| Hügel- und Berggebiete | 34 | 0.40 | 5.2 |
| Region Oberaargau | - | - | 115.7 |

Tab. 13 Theoretischer Wohnbaulandbedarf 2030 gemäss kantonalem Richtplan; Bemerkung: Die ausserkantonalen Gemeinden wurden hier nicht berücksichtigt.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die angegebenen Werte einen theoretischen Baulandbedarf gemäss kantonalem Berechnungsmodell darstellen. Um den tatsächlichen Baulandbedarf ermitteln zu können, müssen die Baulandreserven einer Gemeinde (unüberbaute Wohn-, Misch- und Kernzonen) vom theoretischen Baulandbedarf abgezogen werden, auch wenn Teilflächen davon nicht verfügbar sind (vgl. Massnahmenblatt A_01, kt. Richtplan Bern). Zudem müssen in Gemeinden, deren aktuelle Dichte unter dem Richtwert der Raumnutzerdichte des jeweiligen Raumtyps liegen, die

10 Die Annahmen orientieren sich an den Kenngrössen im Massnahmenblatt A_01 des kantonalen Richtplans 2030:

Raumtyp: Raumtypen gemäss kantonalem Richtplan 2030
 Raumnutzerdichte RN: Die Raumnutzerdichte der Gemeinde wird aus der bestehenden Dichte der Raumnutzer in den überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen (Raumnutzer / ha) berechnet. Zu den Raumnutzern zählen sowohl Einwohner als auch Beschäftigte.
 GFZo: Minimale in den Grundordnungen zu sichernde oberirdische Geschossflächenziffern für Neu- und Umzonungen pro Raumtyp im Durchschnitt aller Wohn-, Misch- und Kernzonen

Siedlungsentwicklung vermehrt nach innen lenken und dementsprechend auch die Nutzungsreserven innerhalb der überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen zu 1/3 vom theoretischen Baulandbedarf abziehen. Bei der Mehrheit der Gemeinden in der Region Oberaargau ist dies der Fall.

In der nachfolgenden Differenz zwischen den bestehenden Reserven in Wohn- und Misch- und Kernzonen und dem theoretischen Baulandbedarf ist eine Reduktion infolge der Innenverdichtungspotenziale nicht berücksichtigt, da diese Zahlen zu den einzelnen Gemeinden zum Zeitpunkt der Erarbeitung nicht vorlagen (ausser bei der Stadt Langenthal, vgl. grauer Kasten unten). Aber auch ohne diese Berücksichtigung ist ersichtlich, dass die Region Oberaargau gesamthaft über genügend Baulandreserven bis 2030 verfügt. Sie liegen aber zum Teil nicht am richtigen Ort. Vor allem in der Kernstadt sowie in den Zentren 4. Stufe, in denen die künftige Entwicklung prioritär stattfinden soll, sind die Reserven kaum ausreichend. Hingegen weisen die zentrumsnahen ländlichen Gebiete rund 44 ha mehr Baulandreserven auf als der theoretische Bedarf ergibt.

| | Bestehende Res. Wohn-, Misch- und Kernzone | Theor. Bauland- bedarf bis 2030 (ha) | Bilanz** (ha) |
|------------------------------------------------|--------------------------------------------------|--------------------------------------------|---------------|
| Kernstadt | 18.9 | 25.5 | - 6.6* |
| Zentren 4. Stufe | 33.0 | 35.2 | - 2.2 |
| Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen | 19.8 | 11.0 | + 8.8 |
| Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 82.5 | 38.9 | + 43.6 |
| Hügel- und Berggebiete | 14.3 | 5.2 | + 9.1 |
| Region Oberaargau | 168.5 | 115.8 | + 52.7 |

Tab. 14 Bilanz Baulandbedarf Wohnen nach Raumtypen (gemäss kantonalem Richtplan 2030; Bauzonenreserven gemäss Umfrage AGR 2015) Bemerkung: Die ausserkantonalen Gemeinden wurden hier nicht berücksichtigt.

* Bei Langenthal wurde im AP Langenthal bereits 1/3 der Innenverdichtungsreserven (rund 10.7 ha) abgezogen, vgl. grauer Kasten unten.

** Bilanz = Reserven Wohn-, Misch- und Kernzonen minus theoretischer Baulandbedarf

Als wichtiges Thema im Zusammenhang mit den oben aufgeführten Bauzonenreserven (Reserveflächen) ist die Verfügbarkeit der einzelnen Parzellen zu erwähnen. Nicht jede ausgewiesene unüberbaute Bauzone steht in der Realität tatsächlich als Bauland zur Verfügung, muss aber trotzdem zwingend zu den Bauzonenreserven zugerechnet werden. Die Gründe für die Baulandhortung sind im Einzelfall sehr unterschiedlich – und unter Umständen komplex – und daher nur schwer zu verallgemeinern.

Die **Stadt Langenthal** liegt mit aktuell 74 Raumnutzer pro ha unter dem Richtwert der Raumnutzerdichte seines Raumtypes (urbanes Kerngebiet, 85). So muss vom berechneten 15-jährigen Baulandbedarf gemäss Massnahmenblatt A_01 des kantonalen Richtplans mind. 1/3 der Flächen des ermittelten Verdichtungspotenzials innerhalb der überbauten Bauzone abgezogen werden.

Unter Einrechnung dieser quantifizierbaren Innenentwicklungspotenziale sowie den unüberbauten Bauzonenreserven Wohnen zeigt sich, dass der theoretische Baulandbedarf bis 2030 gedeckt werden kann (vgl. folgende Tabelle).

| Unbebaute Wohn-/Mischzonen (Reserven) (ha) | Reserven innerhalb bebauter Parz. (m ² BGF) | Reserven innerhalb bebauter Parz. (ha)* | 1/3 der Reserven innerhalb bebauter Parz. (ha) | Theor. Wohnbaulandbedarf (ha) gem. kt. Richtplan | Bilanz (ha)** |
|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------------------------|--------------------------------------------------|---------------|
| 18.9 | 256'000 | 32.0 | 10.7 | 25.5 | + 4.1 |

Tab. 15 Bilanz Baulandbedarf: Vergleich Ist-Situation (bestehende Reserven) mit prognostiziertem Wohnbaulandbedarf bis 2030.

* Theoretische Umrechnung auf ha Landfläche mit Annahme GFZo von 0.8

** Bilanz = Unbebaute Wohn-/Mischzonen + 1/3 der Reserven auf überbauten Parz. – theor. Baulandbedarf

Auch die Simulationsrechnungen im Rahmen des Siedlungsrichtplans Langenthal zeigen, dass die angestrebte Bevölkerungsentwicklung (Annahme zwischen 16'700 und 18'100 bis 2030) innerhalb der geltenden Bauzonenordnung unter Einbezug der Innenverdichtungspotenziale möglich ist. Insgesamt wird jedoch von einer geringeren Dichte und folglich von einem grösseren Baulandbedarf bis 2013 ausgegangen. Von den berechneten benötigten 270'000 m² BGF (rund 1'900 Wohnungen mit rund 140m² BGF) wird angenommen, dass nur rund 30 bis 40 Prozent auf den unüberbauten Wohnzonen realisiert werden können. Hierbei wurden aber die mittel- bis langfristig bestehenden Möglichkeiten der Umnutzung von ehemaligen Industriearealen zu Wohnnutzungen nicht berücksichtigt. In diesem Sinn erscheint der gemäss kantonalem Richtplan für die Stadt Langenthal in der Gesamtberechnung einzubeziehende Drittel der Inneren Reserven realistisch.

Bis zum Jahr 2030 steht also in der Stadt Langenthal die Aktivierung der bestehenden Bauzonenreserven aber auch der Nutzungsreserven auf den überbauten Parzellen im Vordergrund.

7. Verkehr: Zustand 2030 (Referenzszenario)

7.1 Definition

Das Referenzszenario 2030 berücksichtigt nebst dem Verkehrsangebot im Ist-Zustand (Strassennetz und ÖV-Angebot 2012) nur diejenigen Massnahmen bei MIV, ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr, welche verbindlich beschlossen sind und deren Finanzierung sichergestellt ist.

Das Verkehrsaufkommen wird aus dem Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern (GVM), Modellaktualisierung 2015 übernommen. Das Zielszenario 2030 basiert auf dem kantonalen Richtplan 2030, welcher für die Region Oberaargau ein Wachstum von 6.8 % ausweist. Nebst den oben genannten Angebotsveränderungen sind im GVM auch Änderungen im Mobilitätsverhalten berücksichtigt.

7.2 Motorisierter Individualverkehr

Im Prognosenetz MIV 2030 sind, nebst den abgeschlossenen und laufenden Ortsdurchfahrts-Sanierungen in Bützberg, Huttwil und Wynau folgende Projektrealisierungen in Langenthal berücksichtigt: Umgestaltung Hasenmattstrasse, Tempo 30-Zonen Bahnhofstrasse/St. Urbanstrasse, Spitalgasse/Farbgasse und Schulhaus.

Mit dem Erlass des Strassennetzplans (SNP) sind in Langenthal die Bützbergstrasse und die Ringstrasse von der Gemeinde an den Kanton übertragen worden. In der Gemeinde Wyssachen ist der Strassenabschnitt Dorf – Chesslerhütte der K 1414 der Gemeinde übertragen worden. Nachfolgend sind die noch beabsichtigten Wechsel aufgelistet.

| Gemeinde | Strasse | Kategorie Ist-Zustand | Kategorie Zustand 2030 |
|------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| diverse | Kantonsstrasse Nr. 244 1) A1 Anschluss Niederbipp – Langenthal 2) Langenthal – Huttwil – Kantonsgrenze LU | Kantonsstrasse Kategorie B | Kantonsstrasse Kategorie A |
| Langenthal | Bahnhofstrasse *) | Wichtige Gemeindestrasse | Gemeindestrasse |
| Langenthal | Lotzwilstrasse, Teil Thunstettenstrasse *) | Gemeindestrasse | Wichtige Gemeindestrasse |

Tab. 16 Kategorien- und Eigentumswechsel auf dem Strassennetz der Region Oberaargau (Quelle: Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis IV) *) Eigentumswechsel sind im Gang bzw. demnächst abgeschlossen.

Gemäss Prognosezustand 2030 des GVM nehmen im Gebiet Oberaargau die Personenkilometer MIV gegenüber 2012 um 10 % zu. Die modellierten Verkehrsbelastungen sind für ausgewählte Querschnitte in der nachfolgenden Abb. 25 dargestellt.

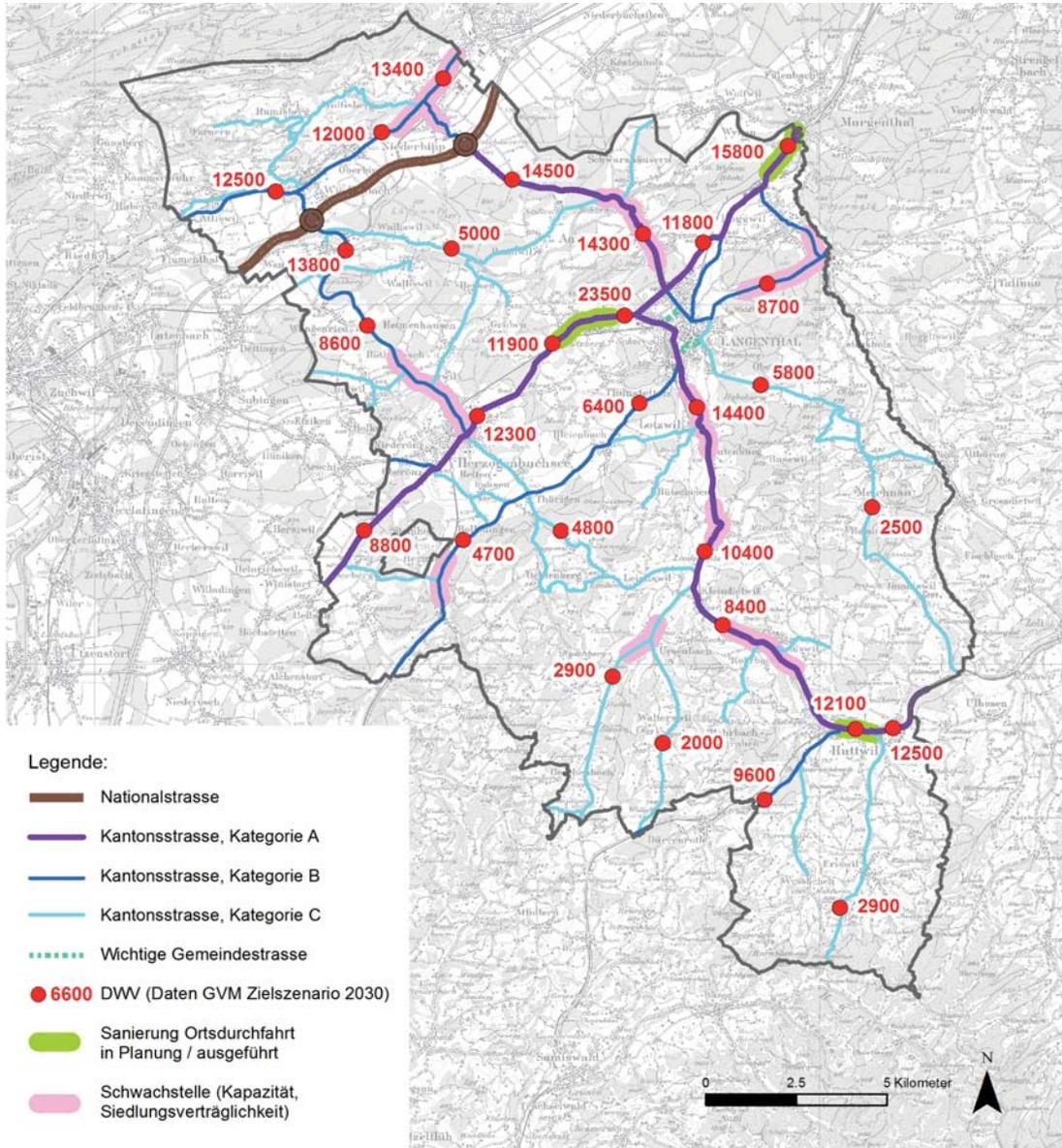


Abb. 25 Strassennetz der Region Oberaargau 2030 (einschl. Querschnittsbelastung) (Quelle: BHP Raumplan AG; Gesamtverkehrmodell des Kantons Bern (GVM) © Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Stand 2014; Basis: BFS-Szenario «mittel» zur Bevölkerungsentwicklung)

7.3 Öffentlicher Verkehr

Dem Referenzszenario 2030 liegen das ZEB/STEP 2025 (Stand August 2014) für das übergeordnete Angebot und das Angebotskonzept 2014-2017 Kanton Bern für den Regionalverkehr zugrunde. Für die Region Oberaargau ergeben sich daraus keine wesentlichen Veränderungen des ÖV-Angebots gegenüber dem Ist-Zustand (2012).

Gemäss Prognosezustand 2030 des GVM nehmen im Gebiet Oberaargau die Personenkilometer ÖV gegenüber 2012 um 39 % zu. Die prognostizierten Werktags-Belastungen auf dem ÖV-Netz sind aus der nachfolgenden Abb. 26 ersichtlich.

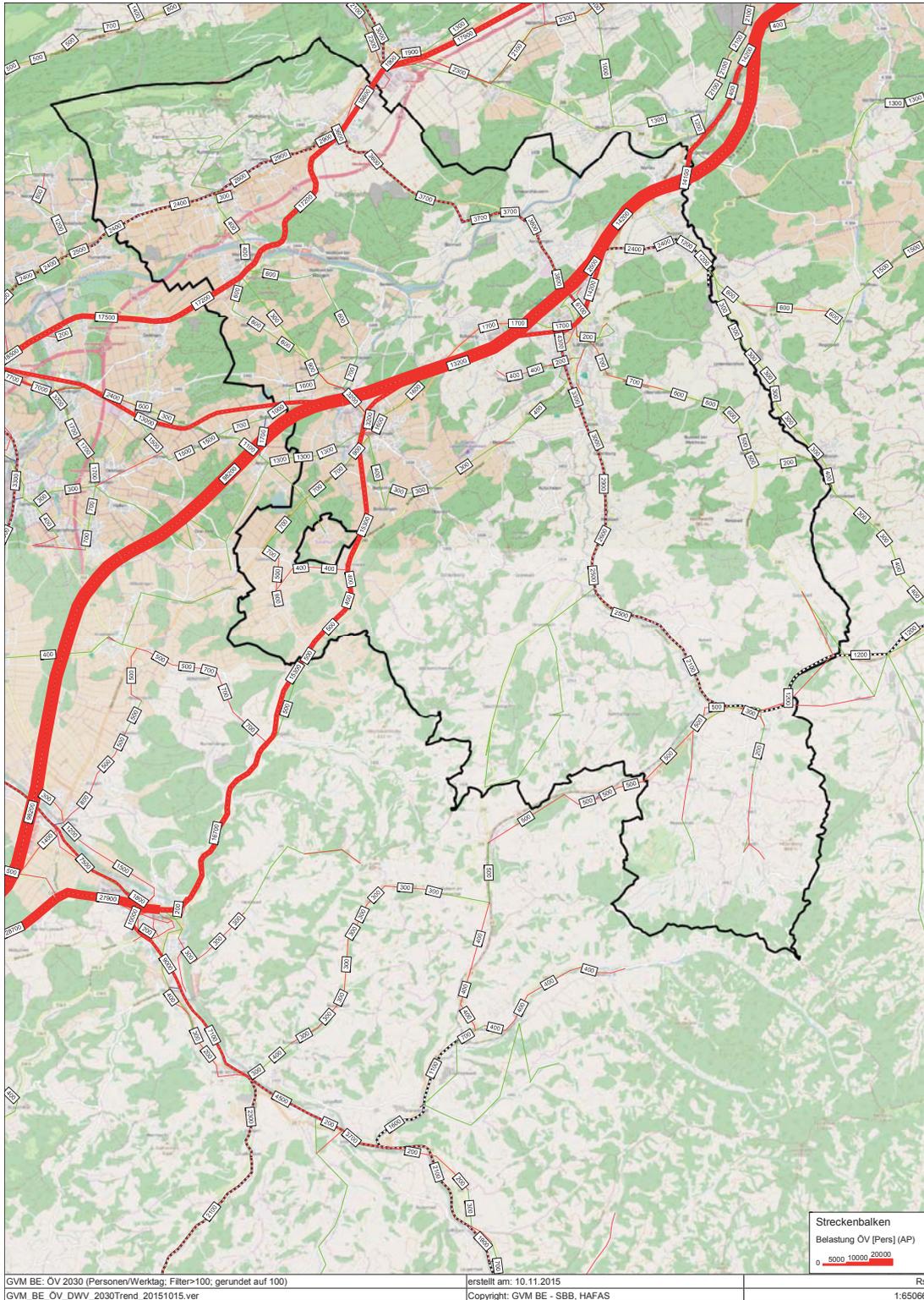


Abb. 26 Belastung des öffentlichen Verkehrs 2030 gemäss Gesamtverkehrsmodell (GVM) (Quelle: Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern (GVM) © Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Stand 2014, Basis: BFS-Szenario «mittel» zur Bevölkerungsentwicklung)

7.4 Langsamverkehr

Die dem Referenzszenario 2030 zugrunde gelegten Netze für den Fuss- und Veloverkehr entsprechen im Wesentlichen denjenigen im Ist-Zustand (2012). Der Langsamverkehr wird im GVM nicht abgebildet.

8. Siedlung: Stärken-Schwächen-Analyse und Handlungsbedarf

8.1 Stärken-Schwächen-Analyse

8.1.1 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.

Wohnen

Die Stärken des Oberaargaus als Wohnregion liegen insbesondere in den attraktiven Wohnlagen mit ihren intakten Landschaften und Naherholungsgebieten z.B. entlang des Jurasüdfuss und 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 Teil des Siedlungsgebiets 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.

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 günstigen Verkehrslagen v.a. in der Subregion Oberaargau Nord mit der A1 (kantonale Entwicklungsachse). Die Region zeichnet sich zudem durch die starke Präsenz von exportorientierten Firmen in den Sparten Textilindustrie, Maschinen- und Metallbau aus. Es besteht ein grosszügiges Angebot an Industrie- und Gewerbeland.

Schwächen sind v.a. in den Subregionen West, Ost und Süd 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 (vgl. nächstes Kapitel).

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 Jurasüdfuss.

Die vorhandene Siedlungsstruktur genügt in den Gebieten, wo keine übermässige Dynamik respektive kaum Siedlungsdruck vorhanden ist. Ein solcher Druck ist insbesondere in der Subregion Oberaargau Nord 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» im Norden der Region.

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 Umsetzung der Massnahme S2 und S4 aus dem RGSK I untersucht und festgelegt (vgl. Kapitel 11). Ein Hauptproblem der Region Oberaargau liegt in der nicht optimalen ÖV-Erschliessung (gesamtsregionale haben 20 % eine ungenügende oder gar keine ÖV-Erschliessung).

8.1.2 Zukünftige Siedlungsstruktur (Referenzszenario 2030)

Generell ist ein fortschreitendes Zusammenwachsen der Siedlungsflächen zwischen der Kernstadt Langenthal und den Umlandgemeinden (z.B. Lotzwil, Roggwil, Thunstetten) sowie in den Gemeinden in der Subregion Oberaargau Nord (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.

Wohnen

Grundsätzlich lässt sich festhalten, dass das Angebot an Bauzonenreserven Wohnen die Nachfrage bis 2030, über den gesamten Perimeter der Region Oberaargau betrachtet, abdeckt. Die Reserven sind jedoch räumlich unterschiedlich verteilt und fehlen vor allem in den Zentren, wo eine grössere Entwicklung vorangetrieben werden soll. 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. Aber auch hier wird das Thema der Siedlungsentwicklung nach innen aktueller und es müssen verschiedene Strategien angedacht werden.

In der Stadt Langenthal besteht aufgrund der industriellen Vergangenheit ein nennenswertes Verdichtungs- und Umnutzungspotenzial. In diesem Zusammenhang sind u.a. das Porzi- und Markthallen-Areal sowie der kantonale Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Bahnhofsgebiet zu nennen. Als weiteres grösseres Umstrukturierungsgebiet in der Region ist der kantonale Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Bahnhofsgebiet Herzogenbuchsee sowie das Sagiareal in Rohrbach und die Untergasse in Thunstetten zu nennen (vgl. Kapitel 11.3).

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

Arbeiten

Prognosen bezüglich des Baulandbedarfs für das Arbeiten sind kaum möglich. Qualitative Überlegungen zeigen, dass die vorhandenen über 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) oder nicht dort, wo die Nachfrage am grössten ist. Im regionalen Zentrum Langenthal etwa ist der Bedarf hoch, die Reserven sind aber grösstenteils ausgeschöpft. Das Gebiet Oberhard birgt aber ein grosses Potenzial und auch in den Nachbargemeinden Thunstetten (Gebiet Bützberg) und Roggwil gibt es noch geeignete Flächen. Es ist wichtig, innerhalb der Subregion gemeinsam eine Lösung zu suchen und auch das Thema Erschliessung gemeinsam anzugehen. Es soll eine gute Ausgangslage für eine koordinierte und raumplanerisch zweckmässige Arbeitsplatzentwicklung geschaffen werden. Auch in der Subregion Oberaargau Nord wird der Siedlungsdruck aufgrund der Standortgunst (Nationalstrasse) in Zukunft weiter zunehmen. Im Raum Herzogenbuchsee ergeben sich mit dem neuen ESP Arbeiten rund um den Bahnhof (Durchmischung mit Wohnen wird angestrebt) sowie dem regionalen Arbeitsstandort Biblis II zusätzliche Kapazitäten. Im südlichen Oberaargau wird sich v.a. der Raum Huttwil als Arbeitsstandort weiterentwickeln.

Als Chance für die Region als Arbeitsstandort ist insbesondere die verkehrsgünstige Lage auf der kantonalen Entwicklungsachse zu nennen (Oberaargau Nord). Im Projekt «Interkantonale Gesamtstudie Siedlung/Verkehr/ Wirtschaft im Raum Wangen a. A. – Oensingen» (Gesamtstudie GWO, 2011) und dem darauf aufbauenden «Räumliches Entwicklungskonzept Wangen an der Aare – Oensingen» (2014) konnten Entwicklungsziele für diesen Raum festgelegt werden. Für die Subregionen Oberaargau West und Ost steht eine Realisierung der Verkehrssanierung Aarwangen – Langenthal Nord im Vordergrund. Diese könnte dem Raum Langenthal/Herzogenbuchsee zusätzliche Impulse verschaffen. Als Herausforderung

ist der von aussen beeinflusste Siedlungsdruck für neue Arbeitsplatzzonen an den Autobahnanschlüssen Niederbipp und Wangen/Wiedlisbach zu erwähnen.

Fazit zukünftige Siedlungsstruktur

Die wichtigsten zukünftigen Arbeitsplatzgebiete (Oberaargau Nord) 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 ESP-Planungen und den noch vorhandenen Bauzonenreserven Arbeiten scheint die zukünftige Nachfrage gedeckt werden zu können. Der Druck auf die noch unbebauten Flächen in der Subregion Oberaargau Nord (zwischen Siedlungsgebiet und Autobahn) wird in Zukunft weiter steigen. Damit entsteht ein Konflikt zum Ziel einer nachhaltigen Bodennutzung. Hier sind gemeinsam Lösungen zu finden.

8.2 Handlungsbedarf

8.2.1 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), Aktivierung der Innenentwicklungspotenziale
- 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 Jurasüdfuss Richtung «innerer Oberaargau» lenken (Langenthal – Huttwil), Realisierung Verkehrssanierung Aarwangen-Langenthal Nord

- Gemeindeübergreifende Koordination der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (REK Wangen a. A. bis Oensingen weiterentwickeln)

8.2.2 Handlungsbedarf nach Raumtypen

Ergänzend zum gesamtheregionalen Handlungsbedarf sind folgende spezifischen Handlungsfelder für die verschiedenen Raumtypen auszumachen:

Kernstadt Langenthal

- Positionierung als Wohn- und Arbeitsstandort; Bedeutung von Langenthal als Kernstadt der Region stärken, aber gleichzeitig die Lebensqualität für die Bewohnerinnen und Bewohner erhalten
- Positionierung als Wirtschaftsstandort; Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden fördern
- Stärkung öffentlicher Verkehr in der Agglomeration und optimale Anbindung an das übergeordnete Schienennetz
- Aufwertung, Erhaltung, Ergänzung und Vernetzung von Grün- und Naherholungsräumen, Sicherung des Charakters des durchgrünten Stadtraums

Regionale Zentren, Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen

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

Zentrumsnahe ländliche Gebiete und Hügel- und Berggebiete

- Aufwertung Landschafts- und Erholungsräume
- Verbesserung ÖV (Bus-) Angebot

9. Verkehr: Stärken-Schwächen-Analyse und Handlungsbedarf

9.1 Stärken-Schwächen-Analyse

9.1.1 Motorisierter Individualverkehr

Die Region Oberaargau verfügt über ein dichtes Kantonsstrassennetz, welches gute Verbindungen unter den einzelnen Gemeinden ermöglicht und die Region mit den umliegenden Kantonen verbindet. Mit den zwei Kantonsstrassen Nr. 22 (Wiedlisbach – Herzogenbuchsee) und Nr. 244 (Niederbipp – Langenthal) bestehen allerdings nur zwei Aareübergänge zwischen dem Regionsgebiet am Jurasüdfuss und den übrigen Regionsteilen.

Der Hauptschwachpunkt im Strassennetz ist die ungenügende Anbindung des Regionszentrums Langenthal an die Nationalstrasse A1. Die Hauptstrassenverbindung führt durch Aarwangen, wo sich der Durchgangsverkehr (mit erheblichem Schwerverkehrsanteil) den engen Strassenraum mit dem Bahntrasse und mit den lokalen Verkehrsbedürfnissen teilen muss. Die Belastbarkeitsgrenze auf der Ortsdurchfahrt Aarwangen ist bereits mit der heutigen Verkehrsbelastung klar überschritten. Mit der prognostizierten Verkehrszunahme verschlechtern sich die Umwelt- und Siedlungsverträglichkeit sowie die Koexistenzbedingungen für alle Verkehrsteilnehmenden weiter.

Auch auf den Ortsdurchfahrten Bützberg, Herzogenbuchsee, Niederbipp und Wynau sind die Belastbarkeitsgrenzen bereits heute erreicht und die Situation wird mit der prognostizierten Verkehrszunahme weiter verschärft. Im Zustand 2030 werden die Belastbarkeitsgrenzen neu auch auf den Ortsdurchfahrten Lotzwil, Madiswil, Huttwil und Wiedlisbach erreicht.

Weitere Schwachstellen auf dem regionalen Strassennetz sind die Unfallschwerpunkte gemäss Kapitel 5, Abb. 13.

Das bisherige Strassenbauprogramm des Kantons ist durch den Strassenetzplan (SNP) und den Investitionsrahmenkredit (IRK) Strasse 2014 bis 2017 abgelöst worden. Mit den im SNP vorgesehenen Massnahmen (Tab. 17) und der Vorplanung mit Schwachstellenanalyse durch den Oberingenieurkreis IV werden die oben genannten Schwachstellen zum grossen Teil abgedeckt. Durch bereits erfolgte oder im Bau befindliche Sanierungsmassnahmen ist die Situation auf den Ortsdurchfahrten Bützberg, Wynau und Huttwil bereits verbessert oder wird kurzfristig entschärft.

| Gemeinde | Strasse | Massnahme | Realisierung |
|-----------------------------|-------------------------------|-------------------------------------------------------------|--------------|
| Aarwangen | Langenthalstrasse | Sofortmassnahmen Ortsdurchfahrt | 2014-2017 |
| Hermiswil–Betten- hausen | Burgdorfstrasse | Ausbau Hermiswil – Bettenhausen | 2014-2017 |
| Herzogenbuchsee | Luzernstrasse Oberönz | Ausbau | 2014-2017 |
| Huttwil | Ortsdurchfahrt | Sanierung, Lärmsanierung, Knotensanierungen, Querungshilfen | 2014-2017 |
| Huttwil | Bahnhofplatz | Verkehrssanierung | 2014-2017 |
| Langenthal | ESP Bahnhof | Anbindung Langsamverkehr | 2018-2021 |
| Langenthal | Waldhof- und St. Urbanstrasse | Sanierung | 2018-2021 |
| Lotzwil | Langenthalstrasse | Ortsdurchfahrt, punktuelle Verkehrssanierung | 2014-2017 |
| Niederbipp | Ortsdurchfahrt | Umgestaltung | 2014-2017 |
| Wynau | Bernstrasse (Obermurgenthal) | Radverbindung, Schliessung Netzlücke zum Kanton Aargau | 2014-2017 |

Tab. 17 Massnahmen der Region Oberaargau (Quelle: Strassennetzplan 2014 – 2029, Tiefbauamt des Kantons Bern, Stand 2013)

Die Erreichbarkeit von Langenthal und der Entwicklungsachse Richtung Huttwil und die Entlastung der Ortsdurchfahrt Aarwangen wird mit dem laufenden Projekt «Verkehrssanierung Aarwangen – Langenthal Nord» angestrebt.

Verkehrssanierung Aarwangen - Langenthal Nord



Neubau Umfangung

- ① Anschluss Nord
- ② Brücken Aarwangenstrasse / asm
- ③ Aarebrücke
- ④ Unterführung Meiniswilstrasse
- ⑤ Tunnel Spichigwald
- ⑥ Anschluss Industrie Aarwangen
- ⑦ Anschluss Hardstrasse
- ⑧ Anschluss Süd

Massnahmen bestehendes Strassennetz

- ⑨ Velomassnahmen (Velo auf Gehweg bergwärts)
- ⑩ Knotenumbau Schwarzhäuserstrasse (Anpassung Hauptrichtung)
- ⑪ Velomassnahmen (Radstreifen bergwärts)
- ⑫ Umbau auf Mischverkehr (Doppelspur asm)
- ⑬ Trennung Schiene – Strasse, Schrankenanlagen

— Geplante Umfahrung (Kantonsstrasse)

— Kantonsstrasse

— Wichtige Gemeindestrasse

— Gemeindestrasse

— Erhöhung Verkehrssicherheit, Verkehrsverträglichkeit, Verkehrsqualität

— Kantonale Veloroute Alltagsverkehr auf Gemeinde-, Privatstrasse oder Radweg

--- Kantonale Veloroute Alltagsverkehr geplant auf Gemeinde-, Privatstrasse oder Radweg

Abb. 27 Verkehrssanierung Aarwangen – Langenthal Nord (Quelle: Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis IV, Stand Oktober 2015)

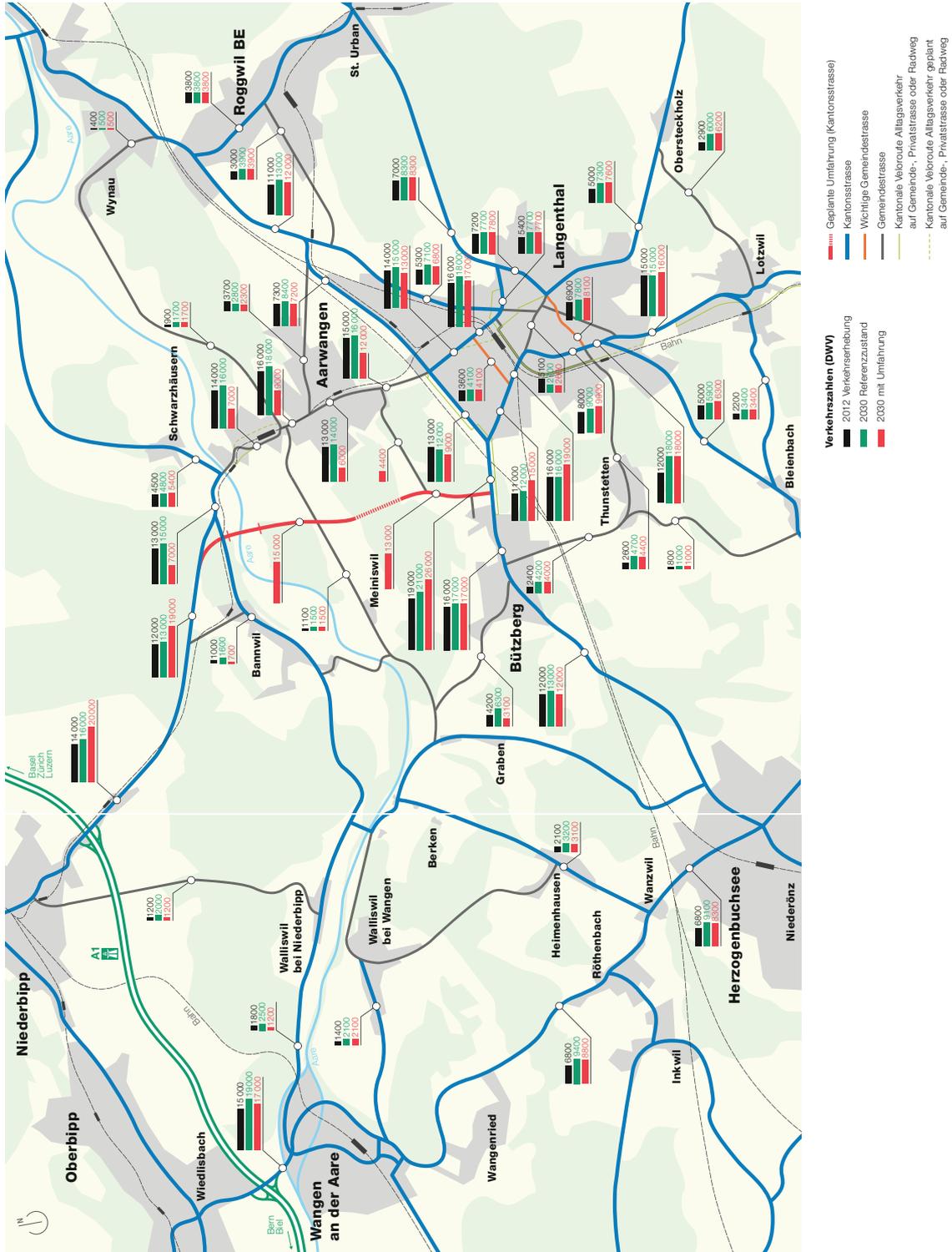


Abb. 28 Verkehrssanierung Aarwangen – Langenthal Nord: Verkehrszahlen (Quelle: Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis IV, Stand Oktober 2015)

Folgende Hauptproblemfelder des motorisierten Individualverkehrs sind in **Langenthal** heute feststellbar:

- Im proportionalen CH-Vergleich zu anderen Agglomerationen überdurchschnittlich viele Verkehrsunfälle
- Hohe Verkehrsbelastungen (motorisierter Verkehr) auf den innerörtlichen Hauptstrassen, insb. im historischen Stadtzentrum.
- Belastung der nördlich gelegenen Wohnquartiere durch Schwerverkehr
- Problematische Führung der übergeordneten Schwerverkehrsrouten (durch Stadtzentrum), dadurch eingeschränkte Gestaltungsmöglichkeiten der Strassenquerschnitte
- Parkierung: ungleiche Tarifsysteme der privaten Parkraumanbieter und der Stadt Langenthal

9.1.2 Öffentlicher Verkehr

Die Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrs (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 Langenthal (Kernstadt), Herzogenbuchsee (Zentrum 4. Stufe) und die Entwicklungsachse Jurasüdfuss die beste ÖV-Erschliessungsqualität der Region auf. Eine gute Erschliessungsqualität durch den ÖV wird auch auf der zentrumsnahen ländlichen Achse zwischen Langenthal und Huttwil (Lotzwil, Madiswil und Rohrbach) erreicht.

Ausserhalb der beiden Zentren Herzogenbuchsee und Langenthal nimmt die ÖV-Erschliessungsqualität ab. Die Anschlüsse zwischen den Regionalzugslinien und dem Fernverkehr sind günstig, während die Anschlüsse zwischen den Regionalbuslinien und dem Fernverkehr in erster Priorität auf die Pendlerströme nach/von Bern ausgerichtet sind.

Im südlichen Oberaargau weisen die Gemeinden entlang der Bahnlinie Langenthal – Huttwil eine gute Erschliessungsqualität auf. 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.

Gemäss dem Angebotskonzept des Kantons Bern 2014-2017 sind in der Region Oberaargau keine wesentlichen Ausbauten des ÖV-Angebots vorgesehen.

Die im 2014 erstellten Angebotskonzepte für die STEP 2030-Planungen bzw. die daraus abgeleiteten Infrastrukturbedürfnisse der Bahnen werden durch den Bund (Bundesamt für Verkehr) bewertet und priorisiert. Allfällige Massnahmen werden frühestens im Zeitraum des RGSK III umgesetzt. Es wird aber auch davon ausgegangen, dass das bestehende ÖV-Angebot bestehen bleiben wird.

Folgende Hauptproblemfelder des öffentlichen Verkehrs sind in **Langenthal** heute feststellbar:

- Ausrichtung der Anschlüsse Bahn/Bus auf die Pendlerströme Richtung Bern, daher nur suboptimale Anschlüsse für andere Transportketten; schlechte Wirtschaftlichkeit infolge niedriger Fahrgastzahlen auf den Buslinien Nr. 52 Thunstetten – Herzogenbuchsee und Nr. 64 Schoren – Lotzwil
- Während der Spitzenstunden Behinderung durch Stau, dadurch mangelhafte Fahrplanstabilität, Anschlüsse können nicht sichergestellt werden

9.1.3 Langsamverkehr

Das Wegnetz des Fuss- und Veloverkehrs 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) bestehen Sicherheitsdefizite. Zudem gibt es noch wenige Netzlücken für den Freizeitverkehr.

Ende 2014 ist der Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern durch den Regierungsrat in Kraft gesetzt worden. Er definiert die Velorouten mit kantonaler Netzfunktion und umschreibt in genereller Form die notwendigen Ergänzungs- und Verbesserungsmaßnahmen. Die im regionalen Konzept Veloverkehr (2010) aufgeführten Problemstellen sind im Rahmen der Sachplanerarbeitung überprüft und, soweit sie das kantonale Netz betreffen, integriert worden. Der Sachplan Veloverkehr bildet die wesentliche Grundlage für die Velomassnahmen in diesem RGSK und wird bei den Planungs- und Projektierungsarbeiten des Oberingenieurkreises IV einbezogen. Dies ist insbesondere auch bei den Sanierungsprojekten für Ortsdurchfahrten relevant.

Das Hauptproblemfeld des Fuss- und Radverkehr in **Langenthal** sind mangelhafte und fehlende resp. unattraktive Querungsmöglichkeiten der Gleisanlagen (v.a. beim Bahnhof).

9.1.4 Mobilitätsverhalten

Gemäss Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 (BVE) entfallen im Pendlerverkehr folgende Weganteile auf die verschiedenen Verkehrsmittel: MIV – 70 %, ÖV – 20 %, Langsamverkehr – 9 %. Der ÖV-Anteil liegt im Vergleich mit anderen Regionen tief. Dies hängt unter anderem mit der vergleichsweise grossen Tagesdistanz (ca. 29 km pro Person) der MIV-Nutzer zusammen. Und dies ist wiederum ein Ausdruck der ländlich weiträumigen Siedlungsstruktur und des dadurch ausgedünnten ÖV-Angebots.

Im Zusammenspiel von ÖV-Angebot und dem Langsamverkehrsnetz besteht somit ein hohes Verlagerungspotenzial auf den Umweltverbund (öffentliche Verkehrsmittel, Fuss- und Veloverkehr). Diese Einschätzung verstärkt sich bei Betrachtung der Umlandgemeinden von Langenthal. Die meisten Siedlungsgebiete liegen innerhalb eines velogängigen Radius von 5 km vom Stadtzentrum.

9.1.5 Kombinierte Mobilität

In der Region Oberaargau verfügen zahlreiche Bahnstationen über Park+Ride-Anlagen (P+R) für die kombinierte Mobilität. Neben den beiden Zentren Herzogenbuchsee und Langenthal befinden sich diese Anlagen an der Jurasüdfuss-Zuglinie in Wangen a. A. und in Niederbipp. Auch an den Haltestellen der Zugstrecke Langenthal - Huttwil sind teilweise P+R Plätze vorhanden. Ein Ausbau des Angebots stärkt den öffentlichen Verkehr. Dasselbe gilt für die Bike+Ride-Anlagen (B+R) bei den Bahn- und Bushaltestellen.

Der Strassennetzplan 2014 bis 2019 definiert Standorte, an welche der Kanton Beiträge leistet. Beitragsberechtigte B+R-Anlagen sind zudem alle Bahnhöfe und Haltestellen von Bahnlinien. Die nachfolgende Liste umfasst die Standorte von P+R-Anlagen und die maximale Anzahl Plätze je Anlage, an welche der Kanton zusätzlich zu den bestehenden Plätzen Beiträge leistet.

| Gemeinde | Bahnhof | Plätze |
|------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|--------|
| Wiedlisbach, Oberbipp, Niederbipp, Bannwil | Wiedlisbach, Oberbipp, Niederbipp, Bannwil | 55 |
| Rohrbach, Kleindietwil, Leimiswil, Madiswil, Lotzwil | Rohrbach, Kleindietwil, Lindenholz, Madiswil, Lotzwil | 40 |
| Roggwil | Roggwil-Wynau | 20 |
| Langenthal | Langenthal | 200 |
| Herzogenbuchsee | Herzogenbuchsee | 60 |

Tab. 18 Beitragsberechtigte Park+Ride-Anlagen der Region Oberaargau (Quelle: Strassennetzplan 2014 – 2029, Tiefbauamt des Kantons Bern)

Die beitragsberechtigten Standorte liegen an den Bahnhöfen der Zuglinien Bern – Olten, Langenthal – Huttwil und Langenthal – Niederbipp – Solothurn.

Das Hauptproblemfeld in der kombinierten Mobilität ist in **Langenthal** die starke Auslastung der Veloabstellplätze und der P+R-Anlage am Bahnhof, der niedrige Ausbaustandard der Velostation am Bahnhof und die nicht konsequente Anwendung der Vergabekriterien für Parkierungsberechtigungen (P+R) seitens SBB.

9.2 Handlungsbedarf

Aufgrund der Stärken-Schwächen-Analyse ergibt sich folgender grundsätzlicher Handlungsbedarf:

- Anbindung des Regionszentrums Langenthal und der südlichen Regionsteile an das Nationalstrassennetz verbessern
- Machbarkeitsstudie für die Verkehrserschliessung Arbeitsgebiet Nordost in Niederbipp
- Lösungen für die belasteten Ortsdurchfahrten erarbeiten
- Grundnetz des öffentlichen Verkehrs erhalten und optimieren
- Gute Anschlussqualitäten an Umsteigeorten sichern und wenn möglich optimieren
- In den regionalen räumlichen Schwerpunkten gemäss Entwicklungsleitbild ist eine Verbesserung der ÖV-Erschliessung mittels Taktverdichtungen und verbesserter Zugänglichkeit zu den Haltestellen zu erreichen.
- Errichtung von Anlagen der kombinierten Mobilität (Park+Ride, Bike+Ride) an strategisch wichtigen Standorten fördern
- Weitere Massnahmen in Hinblick auf eine Verschiebung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr ergreifen.

Angesichts der heutigen Ausgangslage und der abzusehenden Trends (ohne Massnahmen) ergibt sich im Bereich Verkehr im Agglomerationsperimeter folgender Handlungsbedarf:

- Die bestehenden Projekte für die belasteten Hauptachsen umsetzen, die auf den übergeordneten Zielsetzungen Koexistenz, Verkehrssicherheit, Wirtschaftlichkeit sowie Umweltverträglichkeit und der Voraussetzung eingeschränkter Gestaltungsspielräume basieren
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für den Langsamverkehr
- Schutz des Stadtzentrums und der Wohngebiete vor unerwünschtem Durchgangs- und/oder Schwerverkehr gewährleisten, Umsetzung von durchgehenden, flächendeckenden Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren
- Optimierungen im ÖV vornehmen (betrifft vor allem lokales Busnetz), Erschliessung der Siedlungspotenziale sicherstellen (langfristig) unter Anwendung der formulierten Gestaltungsgrundsätze
- Verbesserung der Veloinfrastruktur und -wegführung, Schliessung der Netzlücken
- Verbesserungspotenzial im Bereich Parkierung (allgemeine Bewirtschaftung, Anlagen der kombinierten Mobilität) prüfen und umsetzen
- Optimierung der Erschliessung des Bahnhofgebietes für alle Verkehrsträger prüfen (insbesondere im Hinblick auf Entwicklungsschwerpunkt Bahnhofgebiet) sowie eine attraktive Gestaltung als wichtige Umsteigeplattform und die attraktive Verbindung zwischen Siedlungsgebieten nördlich und südlich der Bahn sicherstellen
- Voraussetzungen zur nachhaltigen Entwicklung des Modal-Split schaffen (Erhöhung der Anteile von Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr am Verkehrsaufkommen)

10. Entwicklungsleitbild, Zielsetzung und Strategie (BEHÖRDENVERBINDLICH)

10.1 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 Subregionen 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

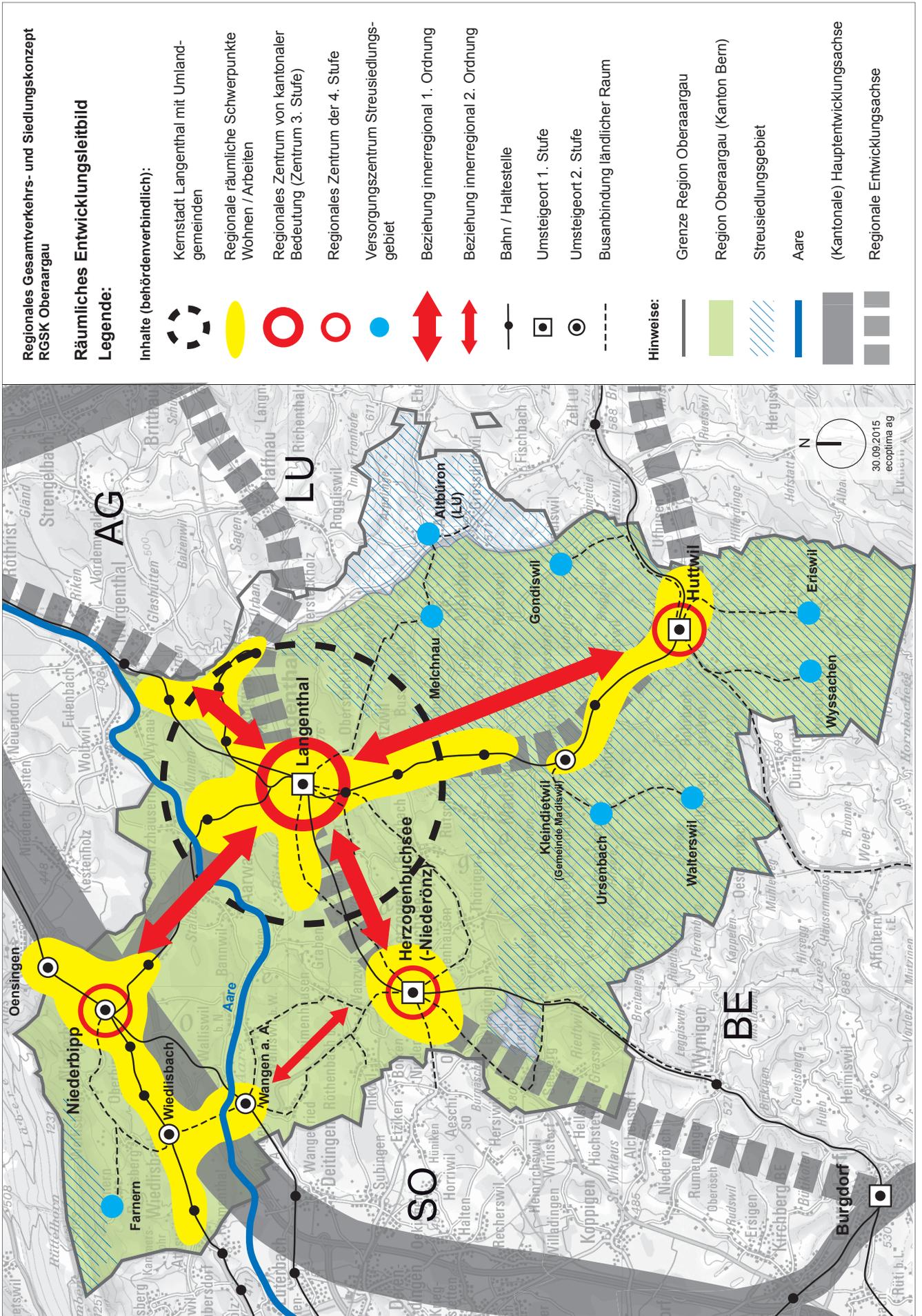


Abb. 29 Entwicklungsleitbild Region Oberaargau 2030

Das Zentrum der Region bildet die Kernstadt Langenthal zusammen mit ihren Umlandgemeinden. Der urbane Raum von Langenthal umfasst auch die angrenzenden Siedlungsgebiete von Bützberg im Westen (Gemeinde Thunstetten) sowie im Osten das angrenzende Arbeitsgebiet von Roggwil. Die Entwicklung der isolierten Stadt Langenthal kann zukünftig nur mit Einbezug dieser Teilräume erfolgen. Somit sollte das urbane Kerngebiet nicht nur die Stadt Langenthal sondern auch Teile von Bützberg (Thunstetten) und Roggwil umfassen. Der Bahnhof Langenthal ist die regionale ÖV-Drehscheibe und wichtigster Anschlusspunkt an das übergeordnete Bahnnetz. Im RGSK der 1. Generation sowie im neuen kantonalen Richtplan 2030 wurden die Orte Herzogenbuchsee, Huttwil und Niederbipp als regionale Zentren 4. Stufe definiert. Fortan wird aufgrund der engen raum- und siedlungsplanerischen Kooperation Herzogenbuchsee zusammen mit dem Siedlungsraum von Niederönz als Doppelzentrum der 4. Stufe betrachtet.

Die Zentren 4. Stufe 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 Zuglinien.

Die «regionalen räumlichen Schwerpunkte Arbeiten/ Wohnen» liegen in den Zentren oder auf einer kantonalen oder regionalen Entwicklungsachse. 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 im Entwicklungsleitbild (vgl. Abb. 20) dargestellten gelben Flächen sind nicht als «wirkliche» Siedlungsgrenzen zu lesen, sondern veranschaulichen die Idee der vier regionalen räumlichen Schwerpunkte: Oberaargau Nord, Langenthal, Herzogenbuchsee (-Niederönz) und Huttwil.

Zwischen den räumlichen Schwerpunktgebieten sind enge, innerregionale Beziehungen vorhanden (als rote Pfeile dargestellt). Zudem bestehen aufgrund der «Tellerrandlage» der Region Oberaargau im Kanton Bern auch enge Beziehungen zu den Nachbarkantonen Solothurn, Aargau und Luzern, die es weiter zu fördern gilt. Im Sinne des Raumkonzepts Schweiz sollen die Achse der Handlungsräume Biel – Solothurn – Aarau – Zürich, auf der auch die Subregion Oberaargau Nord liegt, die Achse Basel – Luzern, an die die Region angrenzt sowie die regionale Entwicklungsachse Fribourg – Bern – Burgdorf – Langenthal gestärkt und genutzt werden. Zentral dabei ist die Realisierung der Verkehrssanierung Aarwangen – Langenthal Nord, welche die Anbindung der Zentrumsstadt Langenthal an die Hauptentwicklungsachsen sowie an die Grosszentren verbessern kann. Dies entspricht auch der im Raumkonzept Schweiz angestrebten polyzentrischen Raumentwicklung mit einem starken Netz von Städten und Gemeinden. Die Stadt Langenthal hat dabei eine Zentrumsfunktion, die über die Kantonsgrenzen hinaus geht.

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

10.2 Zielsetzung

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

10.2.1 Überregionale und gesamtregionale Zielsetzungen

Im Raumentwicklungskonzept Oberaargau (2004) wird die Optimierung der innerregionalen Siedlungsstruktur respektive Siedlungsqualität als strategische Ziele genannt. Dieses Ziel hat 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 ist die Stärkung der überregionalen und überkantonalen Beziehungen zu nennen. Die interkantonale Zusammenarbeit im Raum Oberaargau Nord gilt es weiter zu stärken. Ebenfalls soll die gute Lage der Region an den Hauptentwicklungsachsen gemäss Raumkonzept Schweiz und auf der regionalen Achse Fribourg – Bern – Burgdorf – Langenthal genutzt und in Wert gesetzt werden.

Weiter wird eine klare Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet angestrebt. Dies im Zusammenhang mit der Sicherung der regional wertvollen Natur-, Landschafts- und Erholungsräume (vgl. auch «Landschaftsentwicklungskonzept Region Oberaargau», 2010). In diesem Zusammenhang gilt es auch, die Siedlungsentwicklung vermehrt nach innen zu lenken und so wertvolles Kulturland zu schonen.

Im Bereich Verkehr wird ein leistungsfähiges und qualitativ hochstehendes 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.

10.2.2 Zielsetzung nach Raumtypen

Kernstadt Langenthal mit Umlandgemeinden

Ziel ist die Stärkung und Aufrechterhaltung der funktionalen Beziehungen zwischen der Kernstadt und den umliegenden Gemeinden durch die gezielte Abstimmung der Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung. Insbeson-

dere bei der Umsetzung 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 des MIV auf heutigem Niveau stabilisieren.

Regionale Zentren, Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen

In der Region wurden 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 Zentrums-gemeinden und auf den Entwicklungsachsen. Dort müssen die Spielräume möglichst geöffnet und das vorhandene Potenzial erschlossen werden. Auch in diesen Gebieten ist die Siedlungsentwicklung prioritär nach innen zu lenken.

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.

Zentrumsnahe ländliche Gebiete und Hügel- und Berggebiete

Sowohl in den zentrumsnahen ländlichen Gebieten als auch in den Hügel- und Berggebieten soll eine moderate Siedlungsentwicklung für den örtlichen Bedarf ermöglicht werden (vgl. Kapitel 2.4). In den zentrumsnahen ländlichen Gebieten wird der Siedlungsdruck auf wenige, gut erschlossene Standorte gelenkt. Zudem soll die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert werden. Vorhandene Industriebrachen und nur noch schlecht genutzte Gewerbeflächen sollen, wo möglich, umgenutzt und verdichtet werden. Die neuen Arbeitsplätze können allenfalls in regionalen Arbeitszonen zusammengefasst und optimal erschlossen werden.

Die Hügel- und Berggebiete sind als attraktiver Lebens- und Wirtschaftsraum zu erhalten. Für eine moderate Siedlungsentwicklung sind in erster Linie die bestehenden Bauzonen auszuschöpfen, die Siedlung nach innen massvoll zu verdichten und vorhandene Siedlungslücken zu schliessen. Ebenfalls können 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 in den ländlichen Gebieten auf der Sicherstellung einer 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.

10.3 Strategie

Um eine bessere Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sicherzustellen, sind folgende strategischen 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. (Berücksichtigung Zentralitätsstruktur)
- Anbindung gegen aussen: Die Anbindung der Region an die benachbarten ausserkantonalen Gebiete ist zu pflegen und zu stärken.
- Siedlungswachstum nach innen: Innere Potenziale 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, Kapitel 6.2 ausführlich beschrieben):

- Siedlungsstruktur stärken
- Priorisierung der Entwicklungsschwerpunkte
- Situative Siedlungsverdichtung und Umstrukturierung
- Gemeinsame Bodenpolitik mit den Umlandgemeinden stärken
- Sichern der Gebiete für die Siedlungserweiterung Wohnen und Neueinzonung von Arbeitsgebieten
- Aufwerten von Siedlungsgebieten mit übermässiger Verkehrsbelastung
- Sichern und Aufwerten der inneren und äusseren Landschaften

Mit der **Teilstrategie Verkehr** werden die allgemeinen Strategiegrundsätze, bezogen auf die Agglomeration Langenthal, inhaltlich und räumlich konkretisiert. Sie bildet den strategischen Rahmen für die Massnahmen des Agglomerationsprogramms und umfasst folgende Elemente (die Teilstrategie ist im AP Langenthal, Kapitel 6.3 ausführlich beschrieben):

- Sicherstellen 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

11. Siedlung: Schwerpunkte der Entwicklung

In den zwei folgenden Kapiteln werden die vom Kanton formulierten Vollzugs- und Prüfaufträge behandelt. Vollzugaufträge stützen sich auf das Gesetz oder den kantonalen Richtplan sowie die dazugehörigen Ausführungsbestimmungen und -richtlinien und werden mit entsprechenden Massnahmen umgesetzt. Prüfaufträge 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 Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte

Bereits im RGSK I wurden Siedlungsschwerpunkte für die Region Oberaargau definiert. Diese galt es für das RGSK II zu überprüfen und weitere Standorte bei den Gemeinden mittels einer Umfrage zu erheben. Bei dieser Umfrage wurden auch die Vorranggebiete Siedlungserweiterung ermittelt (vgl. Kapitel 11.2).

In Bezug auf die Wohnstandorte sollen die bereits vorhandenen Stärken der Region genutzt werden (attraktive, vorwiegend ländliche Wohnlagen in Kombination mit guter Erschliessung). Dabei ist eine enge (räumliche) Abstimmung mit den Arbeitsstandorten wichtig. Die Konzentration und Fokussierung der zukünftigen Wohnsiedlungsentwicklung an den bestgeeignetsten Standorten soll u.a. eine Zunahme der Bevölkerung bewirken.

Bei den Arbeitsstandorten besteht das Ziel darin, einerseits den Weiterbestand und Ausbau bereits ansässiger Firmen zu sichern und andererseits die Neuansiedlung spezifischer, innovativer Betriebe zu fördern. Die Konzentration und Fokussierung der zukünftigen Arbeitsstandorte sollen insbesondere auch volkswirtschaftliche Effekte bewirken (z.B. die Optimierung der Investitions- und Betriebskosten für Infrastrukturanlagen). Zudem ist die verkehrliche Erschliessung der Arbeitsstandorte ein zentrales Thema.

11.1.1 Wohnschwerpunkte

Die Wohnschwerpunkte bezeichnen grössere, bereits eingezonte und zusammenhängende Flächen, die für die Wohnnutzung geeignet sind. Dabei sollen attraktive Standorte für Wohnen an zentralen, gut erschlossenen Lagen geschaffen werden, welche räumlich mit den Arbeitsstandorten abgestimmt sind und eine gewisse Dichte zulassen (vgl. für Standortkriterien separater Bericht «Regionale Wohn- und Arbeitsstandorte», ecoptima 2015 sowie Auswertungsmatrix im Anhang D).

Aufgrund der Arbeiten zur Umsetzung der Massnahmen S2 und S4 aus dem RGSK I werden nachfolgende neue Wohnschwerpunkte für die Region Oberaargau definiert (vgl. Abb. 30, S. 105):

| Massn. Nr. S- | Gemeinde | Standort (Bezeichnung) | Grösse | ÖV- Güte ¹¹ |
|---------------------|-----------------|------------------------|---------------|---------------------------|
| 2.4 | Herzogenbuchsee | Holzacher | 1.8 ha | D/E |
| 2.9 | Huttwil | Sonnegg | 1.7 ha | D |
| 2.10 | Rohrbach | Hintergasse I | 1.0 ha | C |
| 2.11 | Niederbipp | Breitstein | 1.4 ha | C |
| Fläche Total | | | 5.9 ha | |

Tab. 19 Neue Wohnschwerpunkte Region Oberaargau im RGSK II (Stand ÖV-Güteklassen 2015)

Der Wohnschwerpunkt Herzogenbuchsee «Holzacher» (Nr. 2.4) wird heute teilweise noch als Sportplatz für die benachbarte Schule verwendet. Im REK der Gemeinde Herzogenbuchsee (Beschluss 22. November 2010) ist jedoch eine Verschiebung des Sportplatzes vorgesehen. Aufgrund der umliegenden zweigeschossigen Wohnzonen ist das Potenzial zu einer gewissen Dichte noch abzuklären. Der Standort eignet sich jedoch durch seine zentrale Lage in einem regionalen Zentrum durchaus als Wohnschwerpunkt.

Auch für den Standort Huttwil «Sonnegg» (Nr. 2.9) ist durch die angrenzende zweigeschossige Wohnzone die Möglichkeit für eine angemessene Dichte zu prüfen. Da sich der Standort jedoch in einem regionalen Zentrum befindet, wird er als Wohnschwerpunkt im RGSK aufgenommen.

Der Wohnschwerpunkt in Rohrbach «Hintergasse I» (Nr. 2.10) liegt auf der Entwicklungsachse Huttwil-Langenthal und ist durch seine zentrale Lage beim Bahnhof als Wohnschwerpunkt zu berücksichtigen.

Der Standort Breitstein (Nr. 2.11) erfüllt mit einer Fläche von 1.4 ha die erforderliche Grösse für einen regionalen Wohnstandort. Der Standort liegt vollständig in einer ZPP, ist unbebaut und gut erschlossen (ÖV-Güteklasse C). Der Standort weist zudem die Möglichkeit für eine gute Dichte der Bebauung auf. Mögliche Lärmimmissionen durch die Lage der Parzelle 454 an den Bahngleisen müssen bei einer Bebauung beachtet werden.

Zu den neuen Wohnschwerpunkten kommen die bereits bestehenden Wohnschwerpunkte aus dem RGSK I, die noch nicht überbaut sind (vgl. Abb. 30, S. 105):

| Massn. Nr. S- | Gemeinde | Standort (Bezeichnung) | Grösse | ÖV-Güte |
|---------------------|-----------------|------------------------|----------------|---------|
| 2.1 | Langenthal | Hopferenfeld | 2.0 ha | B |
| 2.2 | Langenthal | Hardau | 1.2 ha | C |
| 2.3 | Herzogenbuchsee | Biblis I | 1.5 ha | C |
| 2.5 | Thunstetten | Chlöpflimoos | 1.4 ha | D |
| 2.6 | Huttwil | Hub | 1.1 ha | D |
| 2.7 | Huttwil | Hohlen | 2.2 ha | D |
| 2.8 | Huttwil | Thomasboden | 1.5 ha | D |
| Fläche Total | | | 10.9 ha | |

Tab. 20 Bestehende Wohnschwerpunkte gemäss RGSK I (Stand ÖV-Güteklassen 2015)

Je nach Voraussetzung wird ein anderer Koordinationstand den einzelnen Gebieten zugeordnet. Diese sind im Massnahmenblatt S 2 / S4 (siehe Bericht Teil B) sichtbar.

Die Stadt Langenthal weist neben ihren regionalen Schwerpunkten für Wohnen auch ein grosses Potenzial zur inneren Verdichtung des bestehenden Siedlungsgebiets (vgl. Abb. 10) und zur Umnutzung von Industriearealen auf (vgl. Kapitel 11.3).

11.1.2 Arbeitsschwerpunkte

Für die Region Oberaargau werden nachfolgende neue Arbeitsschwerpunkte definiert (vgl. Abb. 31, S. 106):

| Massn. Nr. S- | Gemeinde | Standort (Bezeichnung) | Grösse | ÖV-Güte |
|---------------------|-----------------|------------------------|----------------|---------|
| 3.5 | Herzogenbuchsee | Biblis II | 4.0 ha | D |
| 3.14 | Roggwil | Brunnmatt | 2.5 ha | E |
| 3.16 | Wiedlisbach | Weiermatt | 2.0 ha | D |
| 3.17 | Bleienbach | Mööslimatte/Winkel | 2.6 ha | - |
| 3.18 | Lotzwil | Chilefeld | 1.3 ha | C / D |
| Fläche Total | | | 12.4 ha | |

Tab. 21 Neue Arbeitsschwerpunkte Region Oberaargau im RGSK II (Stand ÖV-Güteklassen 2015)

Das Gebiet «Mööslimatte/Winkel» (Nr. 3.17) in Bleienbach wird trotz fehlender Zentralität als Arbeitsschwerpunkt im RGSK verankert, da es sich um einen Standort eines bestehenden, wichtigen Unternehmens¹¹ handelt, welcher von kantonaler Bedeutung ist. Hier müssen aber noch weitere Abklärungen für eine Erweiterung der Bauzone gemacht werden.

¹¹ Die Unternehmung wird als sogenannter KAM-Betrieb im Rahmen des Key Account Managemant vom beco-Wirtschaftsförderung speziell betreut.

Der Arbeitsstandorte «Biblis II» (Nr. 3.5) ist zusammen mit dem Vorranggebiet «Gishubel» (Nr. 5.1) zu sehen. Gesamthaft besteht im Norden von Herzogenbuchsee ein Potenzial von rund 6.7 ha für Arbeitsnutzungen.

Die Standorte Wiedlisbach «Weiermatt» (Nr. 3.16) und Roggwil «Brunnmatt» (Nr. 3.14) sind beide in bestehende Arbeitsgebiete eingebettet und eignen sich daher gut als Arbeitsstandorte. Der Standort in Roggwil kann zudem im Zusammenhang mit dem bestehenden Arbeitsschwerpunkt aus dem RGSK 1. Generation gesehen werden.

Der Arbeitsstandorte «Chilefeld» eignet sich aufgrund der Lage im bestehenden Arbeitsgebiet und nahe dem Bahnhof Lotzwil als Arbeitsschwerpunkt. Auf einem Teil des Gebiets steht bereits ein Firmen-Gebäude, ein anderer Teil wird durch einen Parkplatz benutzt.

Zu den neuen Arbeitsstandorten kommen die bereits bestehenden Arbeitsschwerpunkte aus dem RGSK I, die bis anhin noch nicht überbaut wurden (vgl. Abb. 31, S. 106):

| Massn. Nr. S- | Gemeinde | Standort (Bezeichnung) | Grösse | ÖV- Güte |
|---------------------|-----------------|------------------------|----------------|----------|
| 3.1 | Langenthal | Zelgli | 1.2 ha | C |
| 3.2 | Langenthal | Steinackermatte 1 | 2.0 ha | D |
| 3.3 | Wangen a. A. | Rütifeld | 2.0 ha | D |
| 3.4 | Herzogenbuchsee | Heimenhusenfeld | 1.2 ha | D |
| 3.7 | Thunstetten | Bühl | 5.6 ha | E |
| 3.8 | Thunstetten | Röti | 1.9 ha | D |
| 3.9 | Thunstetten | Hard I | 1.9 ha | D |
| 3.10 | Huttwil | Kammermoos | 4.3 ha | E |
| 3.11 | Niederönz | | 4.2 ha* | E |
| 3.12 | Aarwangen | | 2.1 ha | C |
| 3.13 | Roggwil | | 2.0 ha | D |
| 3.15 | Niederbipp | | 1.8 ha | D |
| Fläche Total | | | 30.2 ha | |

Tab. 22 Bestehende Arbeitsstandorte gemäss RGSK I (Stand ÖV-Güteklassen 2015)
 * Der Standort in Niederönz wurde gegenüber der Version im RGSK I von 2.7 ha auf 4.2 ha vergrössert.

Je nach Voraussetzung wird ein anderer Koordinationstand den einzelnen Gebieten zugeordnet. Diese sind im Massnahmenblatt S 2 / S 4 (siehe Bericht Teil B) sichtbar.

Die beiden letzten Arbeitszonenreserven in der **Stadt Langenthal** wurden seit dem RGSK I resp. dem AP 2 teilweise überbaut. Zudem sind die meisten der noch vorhandenen Flächen als Entwicklungsreserve oder Nutzungsgelände für die bereits angesiedelten Betriebe reserviert und stehen der Stadt nicht zur Verfügung. Damit die Stadt andere Flächen für neue Arbeitsplätze bereitstellen kann, müssen vermehrt bestehende Arbeitsgebiete verdichtet werden (Mehrgeschossigkeit, Reduktion der Parkierflächen etc.). Zudem besteht auch in den beiden Subzentren ESP Bahnhof Langenthal und Porzi-Areal ein Potenzial für zusätzliche und konzentrierte Arbeitnutzung.

11.2 Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung

Die Vorranggebiete für die regionale Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten sind künftige Wohn- respektive Arbeitsschwerpunkte, welche in Bezug auf Lage, Erschliessung und vorgesehenem Nutzungsmass ähnlich gute Eigenschaften aufweisen wie Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, aber noch nicht als Bauzonen ausgeschieden sind. Die Vorranggebiete sind an die bestehenden Siedlungsgebiete angegliedert (vgl. für Standortkriterien separater Bericht «Regionale Wohn- und Arbeitsstandorte», ecoptima 2015). Es ist zu beachten, dass die Verfügbarkeit dieser Gebiete noch nicht abschliessend untersucht wurde. Daher ist es wichtig, alle geeigneten Gebiete im RGSK, jedoch mit unterschiedlichen Koordinationsständen, zu verankern (vgl. Massnahmenblatt S 4 / S 5).

11.2.1 Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (S 4)

Für die Region Oberaargau wurden nachfolgende Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen definiert (vgl. Abb. 30, S. 105):

| Massn. Nr. S- | Gemeinde | Standort (Bezeichnung) | Grösse | ÖV-Güte |
|---------------------|-----------------|------------------------|----------------|---------|
| 4.1 | Langenthal | Franzwide | 3.6 ha | D/E |
| 4.2 | Langenthal | Dennli West | 2.0 ha | D |
| 4.3 | Langenthal | Neuhof | 1.2 ha | D |
| 4.4 | Herzogenbuchsee | Hubel | 4.0 ha | D |
| 4.5 | Oberbipp | Breitholzhubel | 2.0 ha | D |
| 4.6 | Oberbipp | Riedmatte | 2.1 ha | C |
| 4.7 | Roggwil | Brennofen ¹ | 7.6 ha | C |
| 4.8 | Roggwil | Hofacher | 1.9 ha | C |
| 4.9 | Thunstetten | Welschlandstrasse | 1.1 ha | E |
| 4.10 | Thunstetten | Wischberg | 2.7 ha | E |
| 4.12 | Herzogenbuchsee | Bärenfeld | 2.0 ha | E |
| 4.13 | Langenthal | Allmend | 3.2 ha | E |
| 4.14 | Herzogenbuchsee | Weyermatte/Bleikmatte | 1.4 ha | C/D |
| 4.15 | Huttwil | Oberdorf | 4.0 ha | C |
| 4.16 | Rohrbach | Hintergasse II | 4.0 ha | C |
| 4.17 | Wangen a. A. | Chlyfeld | 3.0 ha | C/D |
| 4.18 | Niederbipp | Dornacker | 2.5 ha | D |
| 4.19 | Niederbipp | Hofacker | 1.1 ha | D |
| Fläche Total | | | 49.4 ha | |

Tab. 23 Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (Stand ÖV-Güteklassen 2015)

¹Die Standorte «Brennofen I», «Brennofen II» und «Brennofen III» wurden zu einem Standort zusammengefasst.

Die Standorte «Franzwide» (Nr. 4.1), «Dennli West» (Nr. 4.2), und «Neuhof» (Nr. 4.3) in der **Stadt Langenthal** eignen sich durch die zentrale Lage und durch die Bedeutung der Stadt Langenthal als Kernstadt der Region gut als regionale Vorranggebiete Wohnen. Der Standort «Allmend» (Nr. 4.13) wird unter der Bedingung, dass die ÖV-Erschliessung bei einer allfälligen Einzonung verbessert wird¹⁰, ins RGSK aufgenommen. Aufgrund der noch vorhandenen Wohnbauland-Reserven und der niedrigen Raumnutzerdichte in der Stadt Langenthal sind aber zur Zeit keine Neueinzonungen für die Wohnnutzung geplant. Zuerst sollen die Potenziale der Innenentwicklung ausgeschöpft werden. Es ist aber wichtig, die potenziellen Siedlungserweiterungsgebiete Wohnen zu kennen. Diese Reserven kommen dann zum Zug, wenn die inneren Nutzungsreserven ausgeschöpft sind. Die Standorte werden daher mit dem Koordinationsstand Vororientierung vermerkt.

Der Standort Herzogenbuchsee «Hubel» (Nr. 4.4) wird als Vorranggebiet Wohnen wegen seiner Grösse (4 ha) und seiner zentralen Lage ins RGSK aufgenommen. Die erhebliche Gefährdung gemäss kantonaler Gefahrenkarte schränkt den Standort in seiner Eignung nicht ein, da die Gefährdung lediglich am Gebietsrand besteht. Es gilt noch zu prüfen, inwiefern eine gewisse Dichte bei der Bebauung realisiert werden kann. Der Standort Herzogenbuchsee «Weyermatte/Bleikmatte» (Nr. 4.14) wird im Sinne einer Siedlungsentwicklung nach innen als Vorranggebiet Wohnen aufgenommen, unter der Voraussetzung, dass eine Gesamtplanung über die beiden Gebiete erfolgt. Die Gesamtplanung soll insbesondere den Ortsbildschutz sicherstellen. Der Standort Herzogenbuchsee «Bärenfeld» (Nr. 4.12) eignet sich als Vorranggebiet aufgrund seiner guten Lage in der Nähe der Schule. Hier muss die ÖV-Erschliessung ebenfalls verbessert werden¹².

Das Gebiet «Oberdorf» in Huttwil (Nr. 4.15) wird durch seine zentrale Lage ebenfalls als Vorranggebiet aufgenommen.

Die Standorte in Oberbipp «Breitholzhubel» (Nr. 4.5) und «Riedmatte» (Nr. 4.6) liegen zentral und bieten eine gute Möglichkeit zur Dichte. Sie werden daher als Vorranggebiete Wohnen aufgenommen.

Das Gebiet «Hintergasse II» (Nr. 4.16) wird besonders durch die Kombination mit dem Wohnschwerpunkt «Hintergasse I» (Nr. 2.10) als Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen berücksichtigt.

¹² Die Standorte Langenthal «Allmend», Herzogenbuchsee «Bärenfeld», Thunstetten «Welschland», «Wischberg» und «Untergasse» (Umstrukturierungsgebiet) liegen alle an den Buslinien 51 oder 52. Um die ÖV-Erschliessung für diese Gebiete zu verbessern, ist es sinnvoll, eine gemeinsame Lösung anzustreben.

Die Standorte in Thunstetten «Welschlandstrasse» (Nr. 4.9) und «Wischberg» (Nr. 4.10) werden wegen ihrer Nähe zu Langenthal ebenfalls als Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen aufgenommen. Für die Aufnahme besteht jedoch die Bedingung, dass die ÖV-Erschliessung mittels eines Zusatzangebots verbessert wird¹⁰.

Der Standort in Wangen a. A. «Chlyfeld» (Nr. 4.17) wird als Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen berücksichtigt, da das Gebiet das Schliessen einer Baulücke an zentraler Lage darstellt.

Die Standorte «Dornacker» (Nr. 4.18) und «Hofacker» (Nr. 4.19) der Gemeinde Niederbipp eignen sich mit einer Fläche von 2.5 ha bzw. 1.1 ha als regionale Wohnstandorte. Die Möglichkeit zu einer guten Dichte bei der Bebauung muss vor einer allfälligen Einzonung noch genauer geprüft werden. Beim Standort Dornacker muss die Lage angrenzend zu den Bahngeländen bei einer allfälligen Bebauung berücksichtigt werden.

11.2.2 Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten

Als Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten wurden folgende Standorte festgelegt (vgl. Abb. 31, S. 106):

| Massn. Nr. S- | Gemeinde | Standort (Bezeichnung) | Grösse | ÖV-Güte |
|---------------------|-----------------|------------------------|----------------|---------|
| 5.1 | Herzogenbuchsee | Gishubel | 2.7 ha | E |
| 5.2 | Thunstetten | Hard II | 4.5 ha | D/E |
| 5.3 | Thunstetten | Wolfhusenfeld | 4.5 ha | E |
| 5.4 | Bannwil | Römiswil | 13.0 ha | D/E |
| 5.5 | Oberbipp | Siechmatt | 1.3 ha | C/D |
| 5.6 | Oberbipp | Säget | 3.7 ha | D |
| 5.7 | Roggwil | Inneri Breite | 3.0 ha | D |
| 5.8 | Thunstetten | Bernstrasse I | 1.1 ha | D |
| 5.9 | Thunstetten | Bernstrasse II | 1.7 ha | D |
| 5.10 | Niederbipp | Wolfgarte | 2.4 ha | D |
| 5.11 | Langenthal | Dennli Ost | 1.1 ha | D |
| 5.12 | Roggwil | Steinacker | 1.4 ha | D |
| 5.13 | Langenthal | Oberhard | 9.8 ha | E |
| Fläche Total | | | 50.2 ha | |

Tab. 24 Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (Stand ÖV-Güteklassen 2015)

Es konnten keine Flächen für die Siedlungserweiterung Arbeiten gefunden werden, die ausserhalb der Fruchfolgefleichen liegen. Diesbezüglich sind noch weitere Abklärungen nötig. Die Standorte werden mit dem Koordinationsstand Zwischenergebnis definiert (siehe Massnahmenblatt S 4 / S 5).

Der Standort Roggwil «Inneri Breite» (Nr. 22) ist eine Erweiterung der bestehenden Arbeitszone und von grosser Bedeutung für die Entwicklung eines bestehenden wichtigen Unternehmens. Das Gebiet wird daher als Vor-

ranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten aufgenommen. Die Sicherung der Wohnqualität des angrenzenden Wohngebiets muss berücksichtigt werden. Der Standort «Steinacker» grenzt direkt an den ESP Steinacker-matte der Stadt Langenthal und ermöglicht somit die Erweiterung dieses wichtigen Arbeitsgebiets. Dieser Standort ist prioritär zu behandeln.

Die Standorte «Bernstrasse I und II» (Nrn. 23 und 24) in Thunstetten werden als Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten aufgenommen, da sie als Erweiterungen von bestehenden Arbeitszonen betrachtet werden können. Die Standorte «Hard II» (Nr. 25) und «Wolfhusenfeld» (Nr. 26) sind im Hinblick auf die zukünftige Umfahrung Aarwangen gut situiert und grenzen an die bestehenden Arbeitszonen. Der Standort «Hard II» (Nr. 25) entfällt jedoch als regionaler Arbeitsstandort, falls die Verkehrssanierung Aarwangen-Langenthal Nord nicht realisiert wird. Dem Gebiet «Wolfhusenfeld» (Nr. 26) ist aufgrund des Projekts «Gemeinsame Bodenpolitik» mit der Stadt Langenthal eine erhöhte Priorität zuzuordnen.

Der Standort «Wolfgarte» in Niederbipp grenzt an eine bestehende Industriezone und eignet sich aufgrund der Lage und der grösse (2.4 ha) als Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten von regionaler Bedeutung.

Der Standort «Oberhard» (Nr. 37) liegt auf Gemeindegebiet der Stadt Langenthal. Dieser Standort hat sich aufgrund der Aufhebung der Gewässerschutzzone seitens Kanton vom 25. November 2015 ergeben. Angesichts der knappen Arbeitszonen in Langenthal und der guten Lage ist dieses Vorranggebiet mit höchster Priorität zu behandeln.

«Dennli Ost» (Nr. 35) ist ein weiteres Gebiet in der Stadt Langenthal, das sich für eine Einzonung für die Arbeitsnutzung eignet. Das Gebiet grenzt zur einen Seite an die bestehende Industrie- und Gewerbezone, zur anderen Seite an die Wohnzone. Hier muss die Verträglichkeit mit den angrenzenden Wohngebiete noch geprüft werden. Zudem muss den Naturgefahren Beachtung geschenkt werden: Der Moosgraben mit mittlerer Gefährdung tangiert den nördlichen Perimeterrand.

11.2.3 Übersicht Wohn- und Arbeitsschwerpunkte

Nachfolgende Karten zeigen die Wohnschwerpunkte (inkl. Siedlungserweiterung Wohnen, Abb. 30) und die Arbeitsschwerpunkte (inkl. Siedlungserweiterung Arbeiten, Abb. 31) für die Region Oberaargau. Sie werden in den Massnahmeblättern S 2 / S 3 und S4 / S 5 mit den jeweiligen Koordinationsständen verankert.

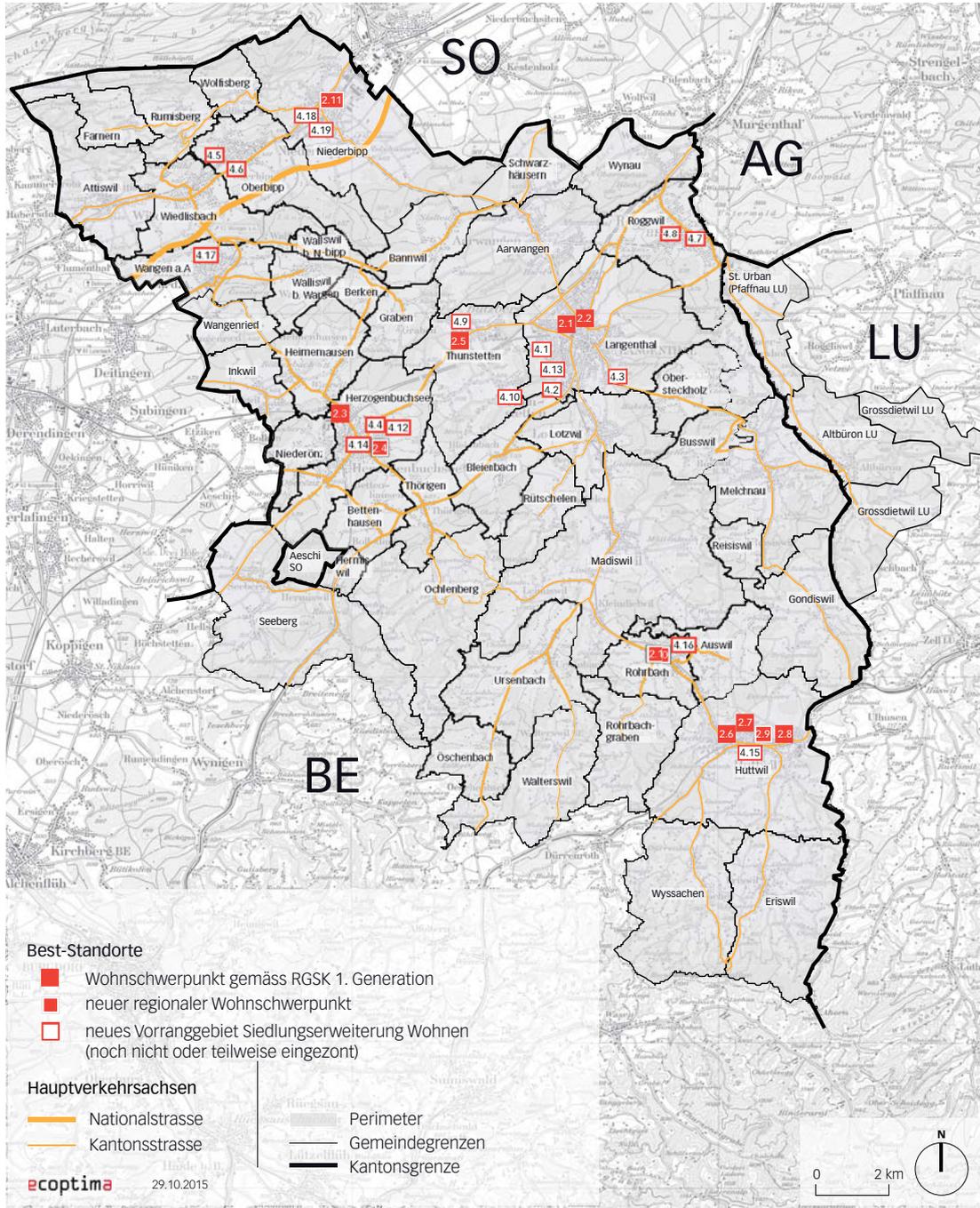


Abb. 30 Regionale Wohnschwerpunkte und Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen

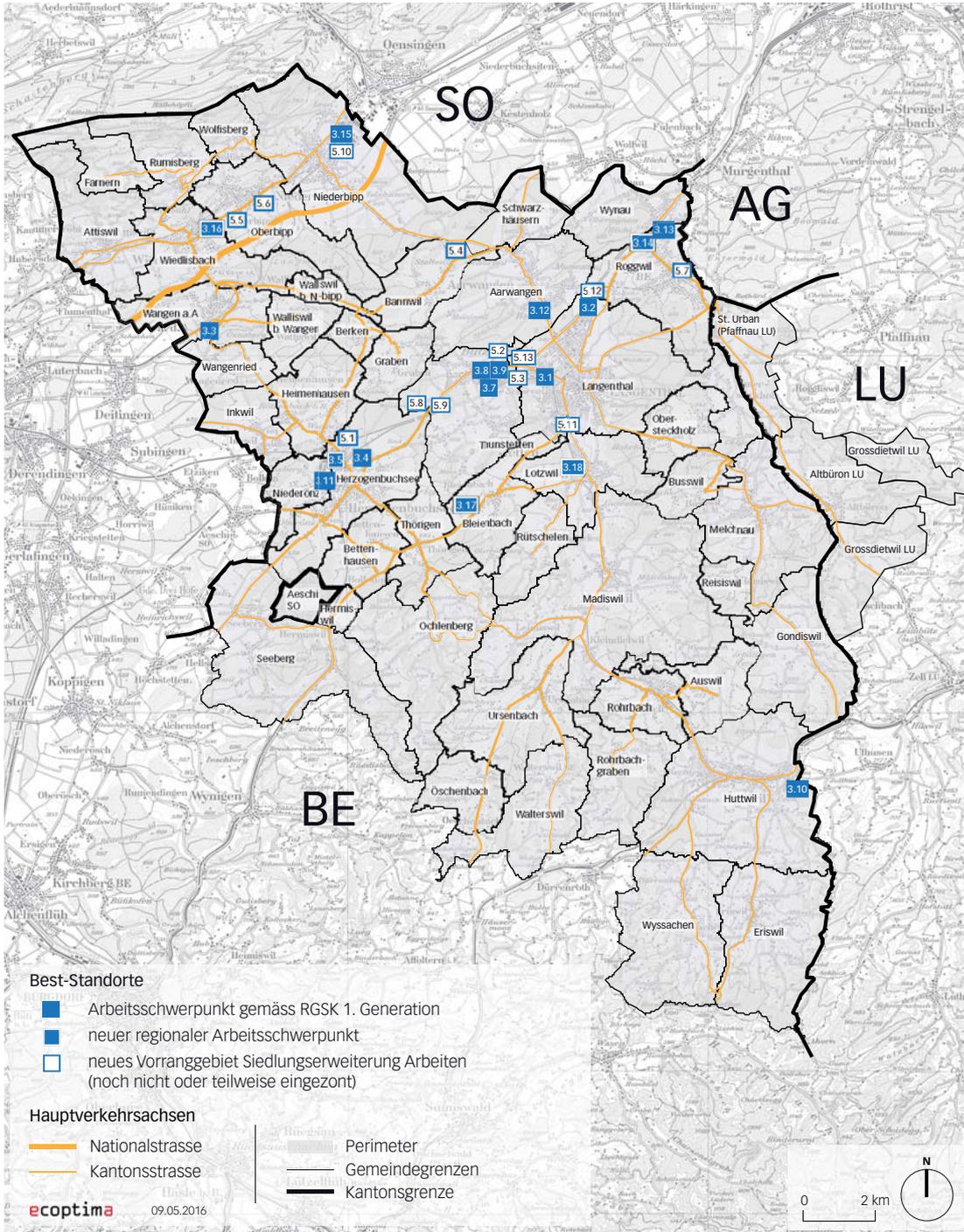


Abb. 31 Regionale Arbeitsschwerpunkte und Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten

11.3 Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete, Siedlungsentwicklung nach innen

Im Sinne einer haushälterischen Bodennutzung und in Abstimmung mit dem revidierten Raumplanungsgesetz sowie dem kantonalen Richtplan ist die Siedlungsentwicklung verstärkt nach innen zu lenken. Durch die Abnahme der Arbeitsplätze im 2. Sektor gibt es Industrie- und Gewerbeflächen, die in absehbarer Zeit frei werden. Diese bieten eine Chance für die Siedlungsentwicklung nach innen, die es zu nutzen gilt.

Die bereits im RGSK I bezeichneten Gebiete Porzi-Areal und Markthalle sind weiterhin die grössten Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete in der Stadt Langenthal und werden so in der RGSK-Karte verankert. Bei der Evaluation der Wohn- und Arbeitsstandorte wurden zusätzlich das grösstenteils überbaute Sagiareal in Rohrbach als Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiet erkannt. Auch das Gebiet Untergasse in Thunstetten, das momentan von einem Gartenbaubetrieb genutzt wird, soll gemäss REK in absehbarer Zeit einer Wohnnutzung zugeführt werden. Dieses Gebiet wird daher auch als Umstrukturierungsgebiet festgelegt. Die Gebiete rund um die Bahnhöfe Langenthal und Herzogenbuchsee unterliegen ebenfalls einem starken Wandel. Diese wurden jedoch als kantonale Entwicklungsschwerpunkte (ESP) in der RGSK-Karte verankert. Als weiterer Schritt gilt es nun, die Umnutzung dieser Gebiete aktiv und prioritär zu fördern (vgl. auch Massnahmenblatt S 6).

Neben der Umnutzung dieser grossen Arealen besteht die Herausforderung, auch im restlichen Siedlungsgebiet eine verträgliche und qualitätsvolle Verdichtung zu erreichen. Die Stadt Langenthal hat im Rahmen des Siedlungsrichtplans das Innenverdichtungspotenzial analysiert und Massnahmen sowohl im Agglomerationprogramm als auch im Siedlungsrichtplan definiert (vgl. grauer Kasten unten). Aber nicht nur die Kernstadt der Region muss sich dieser Herausforderung stellen. Auch in ländlicheren Gemeinden muss die Siedlungsentwicklung vermehrt nach innen gelenkt werden. Für viele ländliche Gemeinden stellt dies eine Herausforderung dar. Die Fragestellungen sind aber oft vergleichbar. Mit Hilfe der Region sollen daher die Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb des bestehenden Siedlungsraumes in Bezug auf die spezifischen, ländlichen Rahmenbedingungen erkannt und für die Gemeinden aufbereitet werden (vgl. Massnahmenblatt S 9).

Neben den Schlüsselarealen ESP Bahnhof Langenthal, Porzi und Markthalle wurden im Agglomerationsprogramm Langenthal noch um den Bahnhof neue Schlüsselareale mit Umstrukturierungs- und Verdichtungspotenzialen definiert: Bäregg, Reitplatz (Teil des ESP), Hard, Rankmatte Südwest und Amman Süd (vgl. folgenden Karte). Diese gut erschlossenen Gebiete sollen einem neuen oder verbesserten Nutzungsmix zugeführt werden.

Im Siedlungsrichtplan Langenthal wurden basierend auf der gültigen Bau- und Zonenordnung auch Verdichtungs- und Sanierungsgebiete innerhalb der Quartiere eruiert. Sie zeichnen sich zum Teil auch durch einen hohen Anteil relativ alter, nur teilweise sanierter Bausubstanz sowie eine Bevölkerungsstruktur mit einem hohen Anteil älterer bis hochbetagter Menschen aus. Es ist das Ziel, diese Wohngebiete durch Verdichtung und Sanierung, unter Berücksichtigung der jeweiligen gebietseigenen Qualitäten und Charakteristiken, aufzuwerten.

Zur Verdichtung der bestehenden Siedlungsgebiete können auch höhere Häuser oder Hochhäuser beitragen. Die Gebiete ESP Bahnhof Langenthal sowie das Porzi-Areal sind als Standorte für solche Häuser vorgesehen. Künftig sind auch weitere Standorte für höhere Bauten zu prüfen. Das Ziel ist es, die hohen Häuser im Stadtbild räumlich und funktional zu verankern.

Die Schlüsselareale, die Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sowie die Standorte für höherer Häuser und Hochhäuser sind in der folgenden Karte dargestellt:

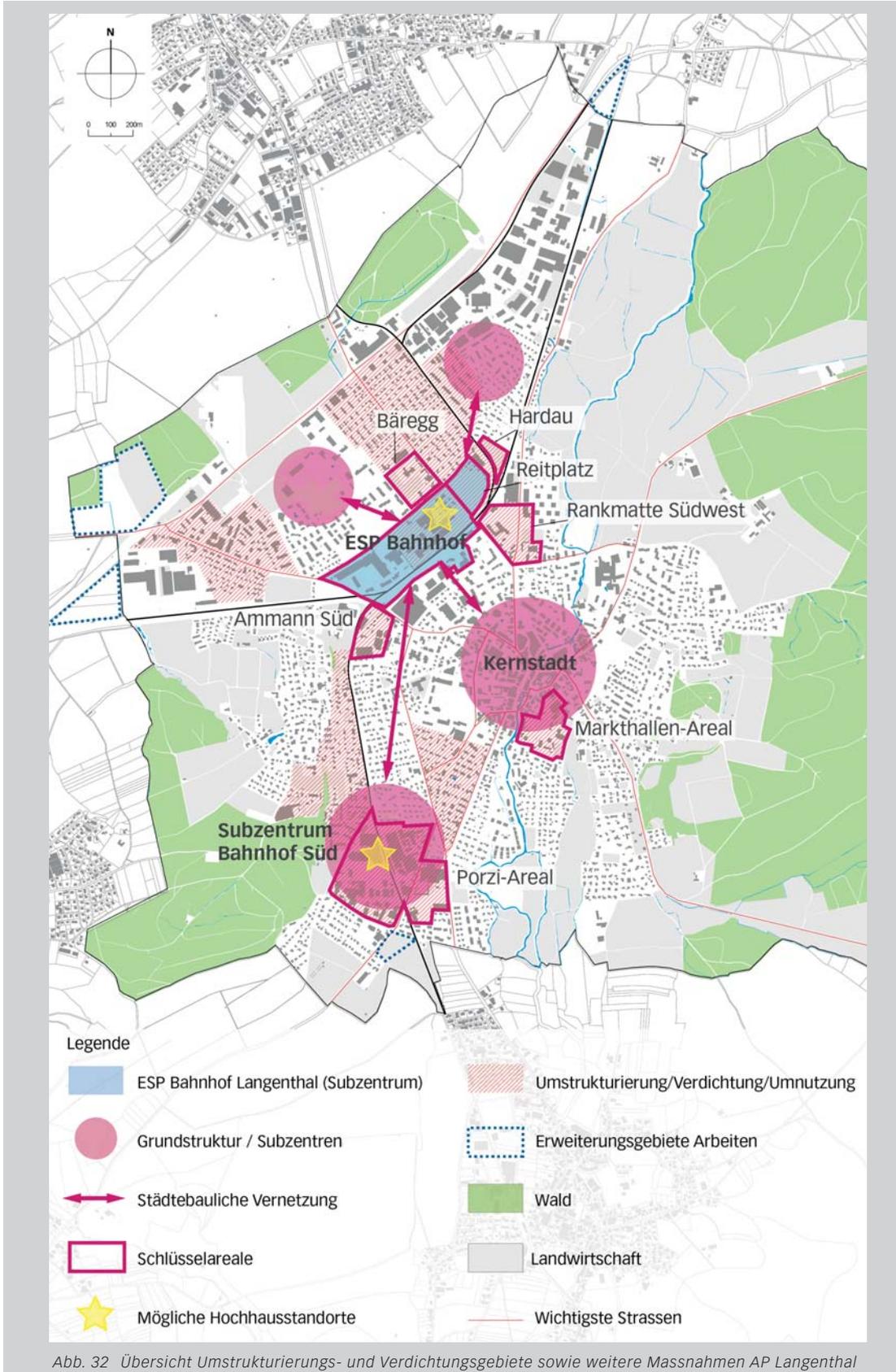


Abb. 32 Übersicht Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sowie weitere Massnahmen AP Langenthal

11.4 Siedlungsbegrenzungen und Siedlungstrenngürtel von überörtlicher Bedeutung

Die Siedlungsbegrenzungen wurden aus dem RGSK I übernommen. Sie sind als Vororientierung in der RGSK-Karte eingezeichnet und sollen im Rahmen der Ortsplanung berücksichtigt werden (vgl. auch Massnahmenblatt L 1).

Grundsätzlich ist mit Einhalten der Siedlungsbegrenzungen und des neuen Raumplanungsgesetzes das unkontrollierte Wachstum der Siedlungsflächen kaum mehr möglich. Im Sinne des Vollzugauftrags des Kantons wurden trotzdem die wichtigsten Siedlungstrenngürtel in Anlehnung an die übergeordneten Wildkorridore (gemäss KLEK) überprüft. Dabei konnte festgestellt werden, dass die Siedlungstrennung durch einen anderen Schutz (Wald oder regionale Landschaftsschutzgebiete) sichergestellt wird (vgl. Tabelle). Es wird darauf verzichtet, die Siedlungstrenngürtel in der RGSK-Karte darzustellen, damit Redundanzen und Widersprüchlichkeiten vermieden werden können.

| Zwischen... | und... | Trennung geben durch |
|-----------------|--------------|-------------------------------|
| Attiswil | Wiedlisbach | Landschaftsschutzgebiet |
| Aarwangen | Langenthal | Wald, Landschaftsschutzgebiet |
| Thunstetten | Langenthal | Wald |
| Herzogenbuchsee | Thunstetten | Wald, Landschaftsschutzgebiet |
| Madiswil | Kleindietwil | Landschaftsschutzgebiet |
| Rohrbach | Huttwil | Wald, Landschaftsschutzgebiet |
| Farmen | Rumisberg | Wald, Landschaftsschutzgebiet |
| Oberbipp | Wolfisberg | Wald, Landschaftsschutzgebiet |

Abb. 33 Übersicht Siedlungstrennungen

11.5 Innerregionaler Ausgleich von Siedlungsflächen

Die Notwendigkeit des Ausgleichs von Siedlungsflächen ist auch in der Region Oberaargau vorhanden. Dieses Thema soll punktuell angegangen werden. Vor allem im Umfeld der Stadt Langenthal sind die Region und die Gemeinden bemüht, die Zusammenarbeit zu stärken und eine gemeinsame Bodenpolitik zu betreiben. Die Massnahme S 8 wurde in diesem Sinne formuliert.

11.6 Bereinigung des regionalen Planungsinstrumentariums

Im Kapitel 1.4.3 wurden die in der Region Oberaargau vorhandenen regionalen Planungsinstrumente aufgelistet. Momentan haben alle Gültigkeit. Bei der Überprüfung dieses Instrumentariums konnten nur kleinere Unstimmigkeiten festgestellt werden. Die Region sieht daher momentan keinen Handlungsbedarf. Bei der Überarbeitung zum Beispiel des Land-

schafrichtplans soll eine Abstimmung mit dem RGSK II und den anderen Planungsinstrumenten vorgenommen werden. Es wird kein Massnahmenblatt diesbezüglich formuliert.

12. Verkehr: Schwerpunkte der Entwicklung

Nachfolgend werden die inhaltlichen Vorgaben des Kantons für die RGSK der 2. Generation im Bereich Verkehr behandelt. Insbesondere wird dargelegt, wie die im entsprechenden Leitfaden formulierten Vollzugs- und Prüfungsaufträge in die Erarbeitung des RGSK eingeflossen sind.

Die Vollzugaufträge stützen sich auf das Gesetz oder den kantonalen Richtplan sowie die dazugehörigen Ausführungsbestimmungen und Richtlinien und sind mit entsprechenden Massnahmen umzusetzen. Die Prüfungsaufträge betreffen spezifische Fragen, zu denen die Region eingeladen wird, sich damit auseinanderzusetzen und entsprechende Entscheide zu treffen.

Die Inhalte der Bearbeitung und die Ergebnisse sind in den entsprechenden Kapiteln dieses Berichts dargestellt. Nachfolgend wird im Wesentlichen nur die Behandlung der Vollzugs- und Prüfungsaufträge nachvollzogen.

Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass ausgehend von den im Kapitel 10 formulierten Zielen und Strategien eine Betrachtung des Gesamtverkehrs bei der Herleitung der Massnahmen gewahrt worden ist. Die Gewährleistung bzw. Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden ist als zentraler Aspekt einbezogen worden.

Die verkehrspolitischen Zielsetzungen sind im kommunalen Verkehrsrichtplan von 2011 festgehalten. Dieser stellt ein behördenverbindliches Planungsinstrument dar und liegt allen verkehrspolitischen Entscheidungen zugrunde. Die Inhalte sind auch für das Agglomerationsprogramm **Langenthal** wegleitend, welches Aussagen des Verkehrsrichtplans in generalisierter Form aufnimmt.

Im Rahmen des Siedlungsrichtplanes wie auch im Zusammenhang mit konkreten Projekten der Strassengestaltung wurden seit Etablierung des Verkehrsrichtplans weitergehende Konkretisierungen desselben vorgenommen. So wurde 2014 ein Konzept für die Verkehrsregimes auf den Strassen zwischen Bahnhof und Stadtzentrum erarbeitet.

Mit diesen Konzepten werden gegenüber dem Verkehrsrichtplan verstärkt noch die Aspekte der Verkehrssanierung Aarwangen - Langenthal Nord berücksichtigt, deren Konkretisierungsgrad (2 Varianten) und Realisierungswahrscheinlichkeit sich in der Zwischenzeit deutlich erhöht haben. Weiter zu berücksichtigen sind die Auswirkungen des Ausbaus der Autobahn A1 auf sechs Spuren zwischen Härkingen und Wiggertal (ausgeführt) sowie zwischen Luterbach und Härkingen (geplant). Diese grossen Veränderungen im übergeordneten Netz haben Auswirkungen auf die Routenwahl der Autofahrer, aber auch auf die Ziel- und Verkehrsmittelwahl. So ergeben sich dadurch spürbare Verkehrsverlagerungen auch im Langenthaler Strassennetz.

12.1 Öffentlicher Verkehr

Behandlung der Prüfungsaufträge PA-ÖV 1 «Mittel- bis langfristige Entwicklung des lokalen und regionalen ÖV im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung aufzeigen» und PA-ÖV 2 «Schwachstellenanalyse strassengebundener ÖV berücksichtigen»:

Als Referenzzustand für das ÖV-Angebot bzw. die ÖV-Erschliessungsgüte sind die aktuellen Daten des Kantons zugrunde gelegt worden: ZEB/STEP 2030 für das übergeordnete Angebot (Fernverkehr), Angebotskonzept 2014-2017 für den Regionalverkehr, ÖV-Erschliessungsgüteklassen 2015 nach kantonalem Richtplan. Zurzeit ist das Konzept «Öffentlicher Verkehr Langenthal 2030» in Erarbeitung. In diesem Konzept wird das aktuelle Liniennetz analysiert und Entwicklungsabsichten konzeptionell aufgezeigt.

Busbehinderungen im Strassenverkehr treten gemäss den Angaben des AÖV bzw. des Busbetreibers ASm in Langenthal (Behandlung im Agglomerationsprogramm Langenthal) und an der Kreuzung Bahnhofstrasse/Bernstrasse in Herzogenbuchsee auf. Verbesserungsmaßnahmen sind vorgesehen und werden in die entsprechenden Strassenplanungen integriert.

Zur verbesserten Anbindung der Region an den Fernverkehr wird die Massnahme der IC-Verbindung über Herzogenbuchsee – Langenthal aus dem RGSK 1. Generation übernommen und weiterhin gefordert. Zur Steigerung der Erschliessungsqualität von Huttwil wird auch die Forderung einer Schnellzugsverbindung nach Langenthal übernommen.

Abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung ist die ÖV-Erschliessungsgüte bei regionalen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkten sowie bei Vorranggebieten für die regionale Siedlungserweiterung zu verbessern. Im Massnahmenblatt zum öffentlichen Verkehr sind Massnahmen bei den entsprechenden Buslinien enthalten.

Die für die langfristige Angebotsgestaltung geltenden Grundsätze werden wie folgt zusammengefasst:

- Umsteigefreie Verbindungen ins Zentrum und zum Bahnhof für alle Siedlungsgebiete
- Erschliessung von weiteren Zielorten mit wichtigen Infrastrukturen für Stadt und Region resp. permanent hohem Besucheraufkommen
- Gestreckte Linien in Hauptkorridoren, beide Richtungen auf gleicher Achse (Anteil Umwege klein halten)
- Durchmesserlinien zur Schaffung weiterer umsteigefreier Fahrbeziehungen (Wohngebiete - Arbeitsplätze, Regionalverbindungen), vergleichbare Nachfrage auf beiden Ästen
- Ein zentraler Verknüpfungspunkt zwischen Bahn und Bus beim Bahnhof, Verknüpfung Bus / Bus prioritär ebenfalls beim Bahnhof
- Ausrichtung der Anschlüsse in Langenthal: 1. Priorität Richtung Bern, Optimierung der Transportketten
- Taktichte Bus in Hauptsiedlungsgebieten 15-Min, Bahn und übrige Ortsbuslinien 30-Min, übrige Regionalbuslinien mind. während HVZ 30-Min
- Bei Bedarf Massnahmen zur Busbevorzugung
- Gute Abstimmung der unterschiedlichen Zielsetzungen des Alltagsverkehrs (möglichst flächendeckend) und des Pendlerverkehrs (möglichst direkte Linien zum Bahnhof)

Die oben genannten Ziele flossen in das langfristige ÖV-Konzept ein, welches durch die Stadt, die Region und den Kanton gemeinsam erarbeitet wurde, und sind wegleitend für die Umsetzung.

12.2 Strassennetz

Behandlung des Vollzugauftrags VA-Strasse 1 «Strassennetzplan (SNP) und Schwachstellenanalyse des TBA als Ausgangslage berücksichtigen» und der Prüfungsaufträge PA-Strasse 1 «regionales Basisstrassennetz für MIV in Agglomerationen prüfen und festlegen», PA-Strasse 2 «Handlungsbedarf MIV auf regionalem Strassennetz bezeichnen» und PA-Strasse 3 «Handlungsbedarf auf übrigem kommunalem Strassennetz sowie auf den Achsen des Langsamverkehrs bezeichnen»:

12.2.1 Regionales Basisstrassennetz

Das in der RGSK-Übersichtskarte festgelegte regionale Basisstrassennetz basiert auf dem Strassennetzplan (SNP, Stand 2013) und umfasst die Kantonsstrassen der Kategorien A, B und C sowie als wichtige Gemeindestrassen die Bahnhofstrasse und die Hasenmattstrasse in der Stadt Langenthal (die Klassierung ist im Rahmen des Agglomerationsprogramms überprüft worden). Die mit dem Erlass des SNP beschlossenen Eigentumswechsel sind bereits weitgehend vollzogen. Folgende weitere Kategorien- und Eigentumswechsel werden durch die Region Oberaargau beantragt:

| Antrag zu Kategorien- und Eigentumswechsel | | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| Die Region Oberaargau beantragt nachfolgende Kategorien- und Eigentumswechsel vorzunehmen: | | | |
| Gemeinde | Strasse | Kategorie Ist-Zustand | Kategorie Zustand 2030 |
| diverse | Kantonsstrasse Nr. 244 1) A1 Anschluss Niederbipp – Langenthal 2) Langenthal – Huttwil – Kantonsgrenze LU | Kantonsstrasse Kategorie B | Kantonsstrasse Kategorie A |
| Langenthal | *) | Wichtige Gemeindestrasse | Gemeindestrasse |
| Langenthal | Lotzwilstrasse, Teil Thunstettenstrasse *) | Gemeindestrasse | Wichtige Gemeindestrasse |

*Tab. 25 Kategorien- und Eigentumswechsel auf dem Strassennetz der Region Oberaargau (Quelle: Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis IV) *) Eigentumswechsel sind im Gang bzw. demnächst abgeschlossen.*

Der Handlungsbedarf auf dem regionalen Basisstrassennetz und die daraus abgeleiteten Massnahmen stützen sich auf die Massnahmenliste gemäss SNP sowie auf die Vorplanung mit Schwachstellenanalyse des Oberingenieurkreises IV (Grundlage: Schwachstellenanalyse TBA OIK IV, Stand März 2015).

Der hauptsächliche Handlungsbedarf besteht in einer verbesserten Anbindung des Regionszentrums Langenthal und der südlichen Regionsteile an die Nationalstrasse A1. Im Rahmen des Projekts Verkehrssanierung

Aarwangen – Langenthal Nord wurde eine Mitwirkung mit zwei Varianten gemacht. Der Regierungsrat hat sich nach der Mitwirkung im Frühling 2016 für die Umfahrungsstrasse entschieden.

Nebst Aarwangen konzentriert sich der Handlungsbedarf auf die Sanierung der definierten Unfallschwerpunkte sowie auf etliche Ortsdurchfahrten mit bestehenden oder prognostizierten kritischen Belastungsverhältnissen (u.a. Siedlungsverträglichkeit) oder weiteren Schwachstellen u.a. bezüglich des Langsamverkehrs. Die Massnahmen aus dem Sachplan Velo des Kantons (2014) oder aus dem Konzept Veloverkehr Region Oberaargau (2010) sind in den Massnahmenblättern (Teil B) entweder im Rahmen von MIV-Massnahmen oder als LV-Massnahmen berücksichtigt.

12.2.2 Übriges kommunales Strassennetz

Ausser der Bahnhof- und der Hasenmattstrasse in Langenthal gehören keine kommunalen Strassen zum regionalen Basisstrassennetz und fallen somit unter den Begriff übriges kommunales Strassennetz.

Allfällige Ergänzungen im kommunalen Strassennetz stellen die aus dem RGSK übernommenen Umfahrungsanschlüsse in Herzogenbuchsee und Niederbipp dar.

Weitere Massnahmen auf Gemeindestrassen betreffen den Veloverkehr und sind im nachfolgenden Kapitel behandelt.

Im Verkehrsrichtplan Langenthal wurden die folgenden Oberziele definiert:

- Koexistenz: Gegenseitige Rücksichtnahme und Verträglichkeit, we-
sensgerechte Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer
- Abdeckung der Verkehrsbedürfnisse
- Sicherheit im Strassenraum für alle Verkehrsteilnehmer
- Hohe Aufenthaltsqualität des Strassenraumes
- Umweltverträgliche Abwicklung des Verkehrs

Mit den erwähnten weiteren Planungsschritten wurden diese Zielset-
zungen weiter detailliert und für die einzelnen Teilgebiete der Stadt
konkretisiert. Mit mehreren Projekten wurden die folgenden Handlungs-
prämissen gemäss Agglomerationsprogramm der 2. Generation bereits
teilweise umgesetzt:

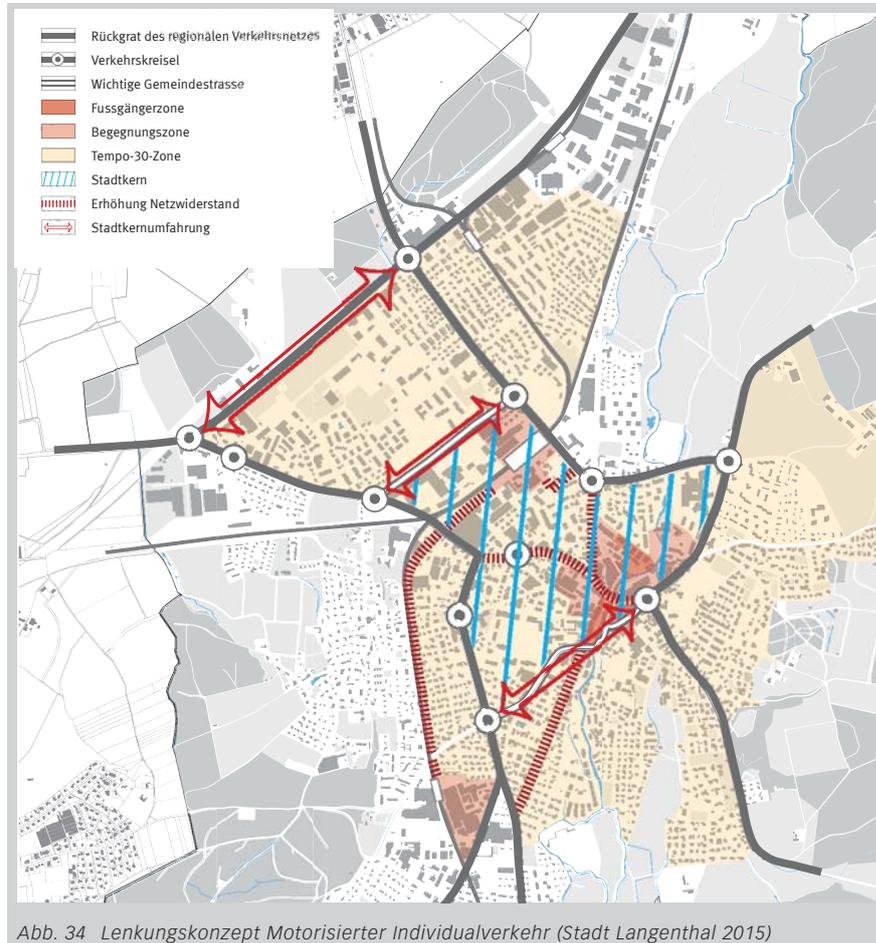
- Verträgliche Abwicklung des Verkehrs im Stadtzentrum
- Lenkung des Verkehrs auf verkehrsorientierte Strassen, siedlungsorientierte Strassen vom Durchgangsverkehr freihalten und beruhigen
- Erschliessung der Industriestandorte für den Schwerverkehr unter Minimierung der Belastungen für Wohnquartiere
- Funktion der Bern-Zürich-Strasse als Durchgangsstrasse

Das übergeordnete Lenkungskonzept Motorisierter Individualverkehr definiert für den gesamten Stadtperimeter die Verkehrsführung. Der MIV soll übergeordnet auf das Rückgrat des regionalen Verkehrsnetzes gelenkt werden. Die Durchfahrt durch das Stadtzentrum soll durch Erhöhung der Netzwidestände vermieden werden.

Insbesondere als Folge der Verkehrssanierung Aarwangen - Langenthal Nord werden die Verkehrsbelastungen auf der Bützbergstrasse deutlich zunehmen. Diesem Umstand wird mit dem Lenkungskonzept und konkreten Massnahmen wie der Gestaltung von Knoten Rechnung getragen. Wichtig ist, dass die Planung des MIV stets mit jener des ÖV und des Fuss- und Radverkehrs abgestimmt ist. Hierfür steht beispielhaft die Erschliessung des Entwicklungsschwerpunktes Oberhard.

Abseits der Hauptachsen wird in den Quartieren, auf Wunsch der Quartierbevölkerung, die Realisierung von Tempo-30-Zonen vorangetrieben. Im Sommer 2015 hat der Gemeinderat der Einführung weiterer solcher Zonen zugestimmt und somit auch auf politischer Ebene der Wille zur Umsetzung des Konzepts bekräftigt.

Das Konzept Verkehrsregimes Langenthal Zentrum von 2014 korrespondiert mit diesem Verkehrslenkungskonzept und legt die Geschwindigkeitslimiten und damit eine detaillierte Netzhierarchie zwischen Bahnhof und Zentrum fest. Die Ausdehnung der Begegnungszone Stadtzentrum verbessert die verträgliche Verkehrsabwicklung. Ziel ist ein Durchfahrtsverbot für den Schwerverkehr.



12.3 Langsamverkehr

Behandlung des Vollzugsauftrags VA-LV 1 «Basierend auf dem Sachplan Veloverkehr (SVV) regionales Netz Veloalltagsverkehr festlegen. Auf kommunalen Strassen des kantonalen und regionalen Netzes Handlungsbedarf bestimmen und Massnahmen ableiten» und der Prüfungsaufträge PA-LV 1 «Netzoptimierungen Velofreizeitverkehr im SVV überprüfen und in der Planung berücksichtigen» und PA-LV 2 «Erhebung Veloabstellplätze aktualisieren»:

Für den Sachplan Veloverkehr (SVV) hat das Konzept Veloverkehr Oberraargau (2010) als Grundlage gedient. Die hauptsächlichen Routen und Massnahmen sind in den SVV eingeflossen. Die übrigen Routen (im SVV als Routen anderer Träger bezeichnet) ergänzen das kantonale Netz als regionale Verbindungen. Die Anpassung der Linienführungen von nationalen und regionalen Velo-Wanderrouten sind in das Massnahmenblatt für den Langsamverkehr eingeflossen.

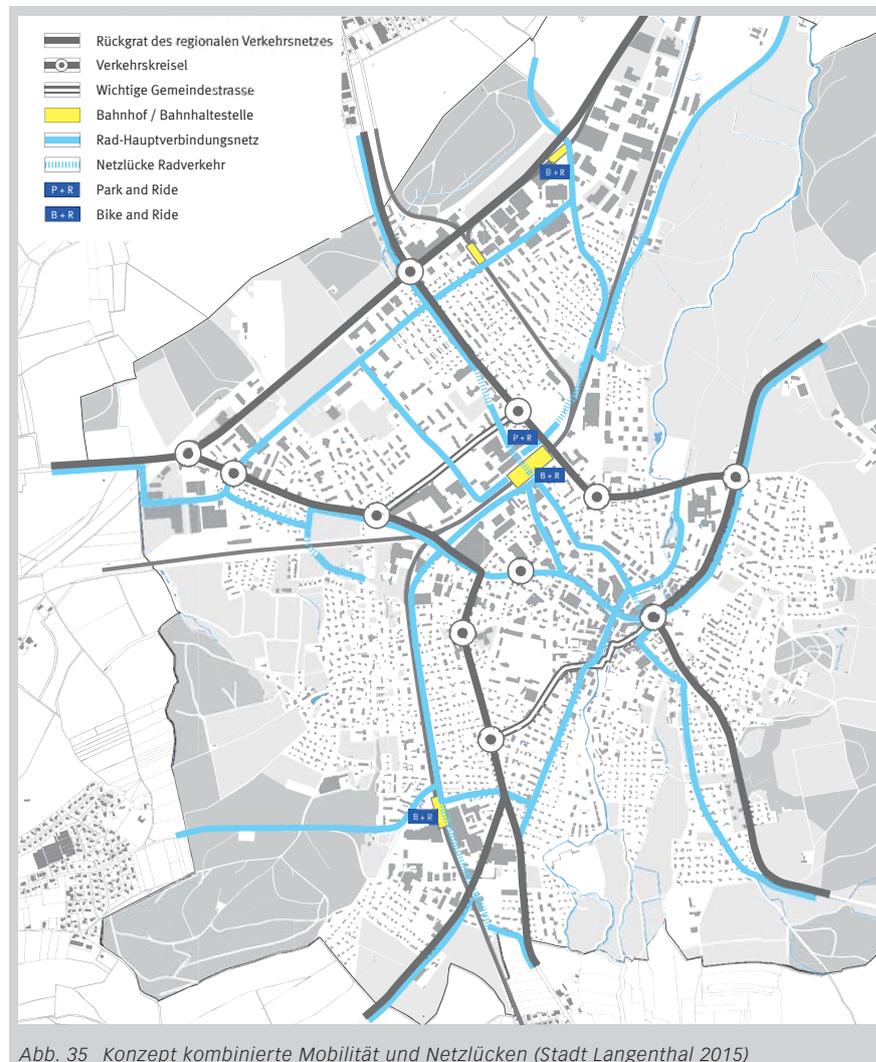
Gemäss Sachplan Veloverkehr kommt einigen Gemeindestrassen eine kantonale Netzfunktion für den Velo-Alltagsverkehr (i.d.R. Alternative zu Kantonsstrasse) und/oder als nationale oder regionale Velo-Wanderroute zu. Entsprechende Massnahmen auf Gemeindestrassen sind im Massnahmenblatt zum Langsamverkehr berücksichtigt. Im Massnahmenblatt ebenfalls enthalten sind Massnahmen auf den regionalen Veloverbindungen (gemäss Konzept Veloverkehr Region Oberaargau von 2010).

Die Langsamverkehrsnetze müssen zwei grundsätzlich verschiedene Funktionen erfüllen. Einerseits dienen sie dem Pendler- und Einkaufsverkehr (Alltagsverkehr) und müssen so möglichst direkte Verbindungen und ein möglichst dichtes Netz zur Verfügung stellen. Andererseits ist auch der Freizeitverkehr ein wichtiger Aspekt, wo hauptsächlich die Erholungsfunktion und damit auch die Aufenthalts- resp. Fahrqualität eine grosse Rolle spielt. Unabhängig vom Verkehrszweck bestehen hohe Anforderungen an die Sicherheit.

Die Verkehrsführungskonzepte für Fuss- und Radverkehr gemäss Verkehrsrichtplan orientieren sich an diesen Anforderungen. Mit wenigen Ausnahmen sind alle Strassen für den Langsamverkehr zugänglich. Es werden aber Routen ausgeschieden, welche prioritär auf diese Nutzungen ausgerichtet und entsprechend gestaltet werden sollen.

Bei der Festlegung des Verkehrsführungskonzeptes dienen die übergeordneten nationalen und kantonalen Wander- und Radrouten als Grundlage. Die kommunalen Netze für Fuss- und Radverkehr werden aufgrund der tatsächlichen und beabsichtigten Nutzungen ergänzt.

Im MIV-Lenkungskonzept werden konkrete Massnahmen definiert, welche eine Aufwertung der Strassenräume und eine verstärkte Ausrichtung der Verkehrsregimes auf den Fuss- und Radverkehr bewirken resp. ermöglichen. So werden die bestehenden Begegnungszonen und Temp-30-Zonen ergänzt und erweitert und zu einem konsistenten Gesamtnetz verbunden.



12.4 Kombinierte Mobilität

Behandlung der Prüfungsaufträge PA-KombMob 1 «Aktualisierung der Planung im Bereich P+R prüfen» und PA-KombMob 2 «Aktualisierung der Planung im Bereich B+R prüfen»:

Im Rahmen des RGSK 2. Generation sind keine neuen Planungen für Park+Ride- und für Bike+Ride-Anlagen ausserhalb der Stadt Langenthal erfolgt. Die entsprechenden Massnahmenblätter aus dem RGSK 1. Generation sind übernommen worden.

13. Übersicht Massnahmen

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

| Massnahmenblätter Siedlung | | | |
|----------------------------|-------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------------------------------|
| Siedlung | Kantonale Zentren 4. Stufe | S 1 | Gesamte Region |
| | Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte | S 2 / S 3 | Gesamte Region |
| | Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung (Wohnen und Arbeiten) | S 4 / S 5 | Gesamte Region |
| | Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete | S 6 | Fokus auf Zentren 3. und 4. Stufe |
| | Räumliches Entwicklungskonzept (REK) Wangen a. A. – Oensingen | S 7 | Raum Wangen a. A. bis Oensingen |
| | Innerregionaler Ausgleich von Siedlungsflächen | S 8 | Gesamte Region |
| | Siedlungsentwicklung nach innen in ländlichen Siedlungen | S 9 | Ländliche Siedlungsgebiete |
| | Verkehrsentensive Vorhaben | S 10 | Gesamte Region |

Tab. 26 Übersicht Massnahmen Bereich Siedlung

| Massnahmenblatt Landschaft | | | |
|----------------------------|---------------------------------------------------------|-----|----------------|
| Landschaft | Siedlungsbegrenzungslinien von überregionaler Bedeutung | L 1 | Gesamte Region |

Tab. 27 Übersicht Massnahme Bereich Landschaft

| Massnahmenblätter Verkehr | | | |
|---------------------------------|--------------------------------------------|----------------------|---------------------------------|
| Öffentlicher Verkehr | Fernverkehr und regionaler Schienenverkehr | ÖV-FV 2/ ÖV-Reg 2 | AP Langenthal und übrige Region |
| | | ÖV-Str 1 | AP Langenthal |
| | | ÖV-Str 2 | Übrige Region |
| Motorisierter Individualverkehr | Verkehrssanierung / Umfahrung | MIV-U 2 | Übrige Region |
| | | MIV-O 1 | AP Langenthal |
| | Ortsdurchfahrten | MIV-O 2 | Übrige Region |
| | | Verkehrssicherheit | MIV-S 2 |

| | | | |
|------------------------------------|--------------------|--------------------|------------------------------------|
| Langsamverkehr | Netzlücken | LV-N 1 | AP Langenthal |
| | | LV-S 2 / LV-N 2 | Übrige Region |
| Kombinierte Mobilität | Park+Ride | KM-P 2 | Übrige Region |
| | Bike+Ride | KM-B 2 | Übrige Region |
| Nachfrageorientierte Massnahmen | Verkehrsmanagement | NM-VM 1 | AP Langenthal |
| | Weitere Massnahmen | NM-W 1 | AP Langenthal |
| | | NM-W 2 | AP Langenthal und übrige Region |
| | Parkierungskonzept | NM-PP 1 | AP Langenthal |

Tab. 28 Übersicht Massnahmen Bereich Verkehr

Neben den Bereichen Siedlung und Verkehr, wird im Bereich Monitoring und Controlling das Massnahmenblatt C1 aus dem RGSK I als übergeordnete Aufgabe auch im RGSK II beibehalten.

| | | | |
|-------------|----------------------------|-----|----------------|
| Controlling | Monitoring und Controlling | C 1 | Gesamte Region |
|-------------|----------------------------|-----|----------------|

Tab. 30 Weiter Massnahmen

Details zu den einzelnen Massnahmen sind in den Massnahmenblättern im Teil B des vorliegenden Berichts ausgeführt.

14. Wirkungsanalyse und Priorisierung

Gemäss den strategischen Grundsätzen (vgl. Kapitel 10.3) 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:

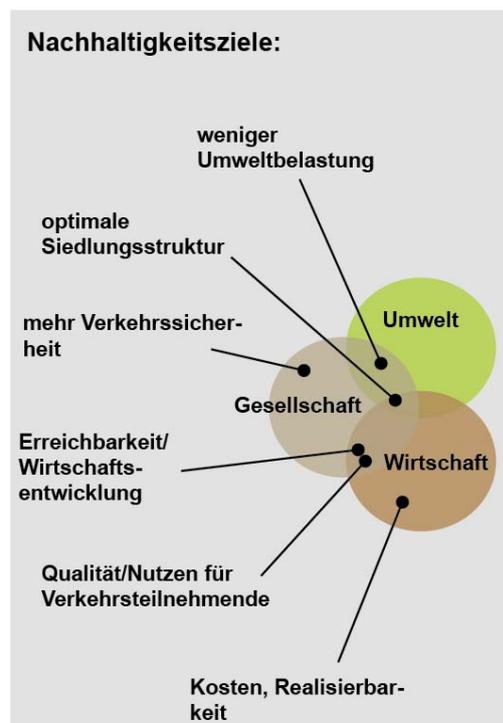


Abb. 36 Nachhaltigkeitsziele und Auswirkungsbereiche

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 der strategischen Handlungsweisen «Verkehr vermeiden», «Verkehr verlagern» und «Verkehr verträglich gestalten» erreicht werden (vgl. Kapitel 10.3). 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:

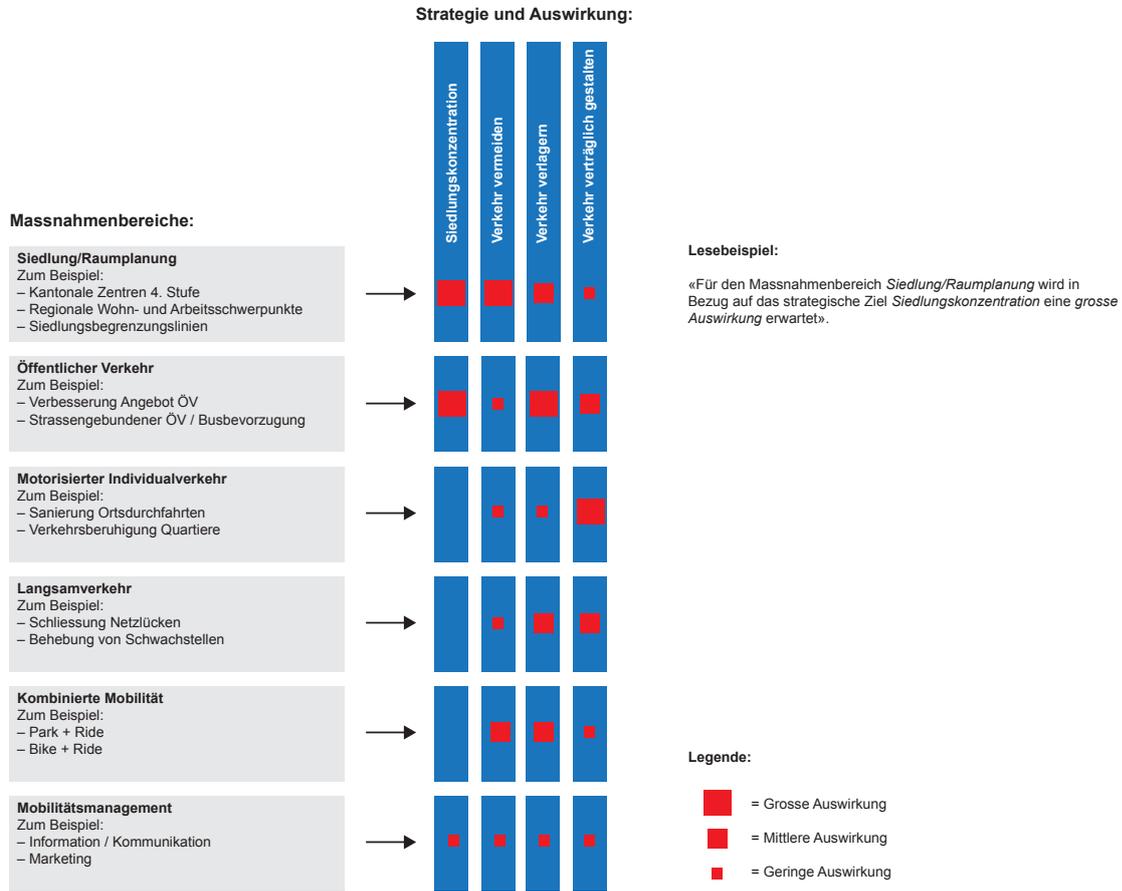


Abb. 37 Massnahmenbereiche und erwartete Auswirkungen

Die Beurteilung der Auswirkungen der einzelnen Massnahmenbereiche befindet sich in den jeweiligen Massnahmenblättern (siehe Bericht Teil B).

Für die Massnahmen werden die drei Priorisierungskategorien A, B und C unterschieden, wobei A die höchste und C die niedrigste Priorität ist. Die Prioritäten sind in den einzelnen Massnahmenblättern (siehe Bericht Teil B) vermerkt.

15. Kosten und Finanzierung

15.1 Kosten

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

Der Detaillierungsgrad der Kosten für die einzelnen Massnahmen im Agglomerationsprogramm **Langenthal** ist aufgrund der verschiedenen Reifegrade unterschiedlich. Für den Bund massgebend sind die Massnahmenkosten in der Periode 2019 bis 2026 (A- und B-Massnahmen). Die Kosten dieser Massnahmen belaufen sich auf rund Fr. 54.8 Mio. (Planungs- und Investitionskosten, ohne Betriebskosten). Davon sind rund Fr. 52.2 Mio. für Massnahmen im Bereich Verkehr und Fr. 2.6 Mio. in den Bereichen Siedlung und Landschaft vorgesehen.

15.2 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 beurteilter Programmwirkung). Die sich daraus ergebenden restlichen 50 bis 70 % müssen demnach vom Kanton, der Stadt Langenthal sowie Dritten (z.B. Transportunternehmen) finanziert werden.

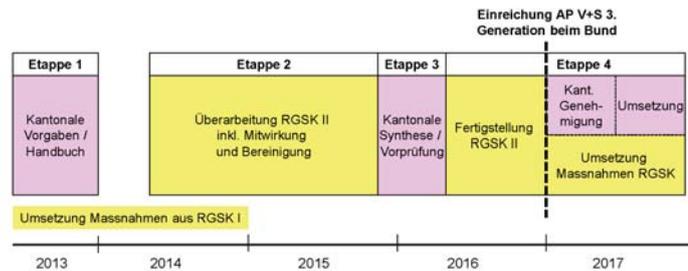
16. Schlussfolgerungen und Ausblick

Mit dem vorliegenden Bericht RGSK Oberaargau der 2. Generation wird ein weiterer Schritt hin zu einer koordinierten und nachhaltigen Entwicklung von Siedlung und Verkehr getan. Als diesbezügliche Ausgangslage dient das im Kapitel 10.1 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 2. Generation werden folgende Hauptinhalte behördenverbindlich festgelegt:

- Kantonale Zentren 4. Stufe (Zentren von regionaler Bedeutung)
- Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte (in bestehenden Bauzonen)
- Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen Wohnen und Arbeiten
- Siedlungsbegrenzungslinien und -trenngürtel von überörtlicher Bedeutung
- Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete in Siedlungsgebieten
- Vorranggebiete Natur- und Landschaft (gemäss regionalem Landschaftsentwicklungskonzept)
- Strassenabschnitte mit Handlungsbedarf
- Abschnitt mit Handlungsbedarf Langsamverkehr
- Standorte für kombinierte Mobilität (Park+Ride und Bike+Ride)

Die nachfolgenden zwei Grafiken geben einen Überblick des bisherigen und des weiteren Verlaufs des RGSK-Prozesses (gesamtkantonal). Der Stand des vorliegenden Berichts entspricht der dargestellten Etappe 2.



Erarbeitungsprozess RGSK der 2. Generation

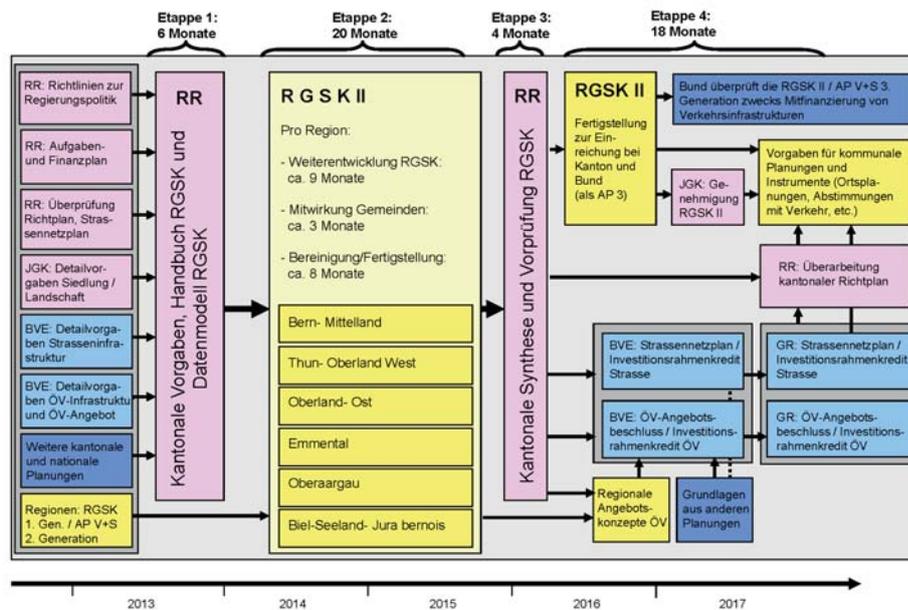


Abb. 39 Ablauf des kantonalen Prozesses RGSK (BVE Kanton Bern, Handbuch RGSK 2. Generation, Februar 2015)

Anhang

Anhang A Grundlagenliste

- Agglomerationskonferenz Langenthal, 2010: Arbeitsregion Langenthal, Gemeinsame Bodenpolitik mit Mehrwertprojekt in der Agglomeration Langenthal. Schlussbericht vom 18. Februar 2010; Planteam, Sempach-Station
- Amt für Gemeinden und Raumordnung – AGR (Kanton Bern) / Amt für Raumplanung – AfR (Kanton Solothurn), 2014: Räumliches Entwicklungskonzept Wangen an der Aare bis Oensingen; BSB + Partner, Oensingen
- Amt für Gemeinden und Raumordnung – AGR (Kanton Bern) / Amt für Raumplanung – AfR (Kanton Solothurn), 2010: Interkantonale Gesamtstudie Siedlung, Verkehr, Wirtschaft Raum Wangen a/Aare – Oensingen (GWO); Kontur, Bern
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE) / Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion Bern (JGK), 2014: Handbuch RGSK
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE) / Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion Bern (JGK), 2014: Leitfaden Vorgaben RGSK
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE) / Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion Bern (JGK), 2012: RGSK: Synthesebericht 2012
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE), 2014: Sachplan Veloverkehr; Tiefbauamt, Bern
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE), 2013: Investitionsrahmenkredit Strasse 2014 – 2017; Tiefbauamt, Bern.
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE), 2013: Strassennetzplan 2014 – 2029; Tiefbauamt, Bern
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE), 2013: Angebotskonzept des Kantons Bern für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr 2014 – 2017; Amt für öffentlicher Verkehr, Bern
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE), 2012: Sachplan Wanderroutennetz; Tiefbauamt, Bern
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE), 2012: Mobilität im Kanton Bern – Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

Anhang

- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE), 2010: Gesamtverkehrsmodell (GVM) Kanton Bern: Schlussbericht
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE) / Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des Kantons Bern (JGK), 2009: Kantonale Vorgaben RGSK Oberaargau. Kanton Bern, Bern
- Beco Berner Wirtschaft und Amt für Landwirtschaft und Natur LANAT, 2010: Betriebszählung 2008. Ergebnisse für den Kanton Bern und seine Regionen; Hornung, Bern
- Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), 2009: Konzept zur Siedlungsentwicklung nach innen. Arbeitshilfe zur Erarbeitung von Agglomerationsprogrammen Verkehr und Siedlung
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE), 2008: Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern
- Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) 2014: Grundlagendaten für die Festlegung von Zielwerten für die Indikatoren «Modal Split», «Beschäftigten / Einwohner nach ÖV-Güteklassen», «Unfälle» (MOCA-Indikatoren). Bundesdaten zur Erarbeitung von Agglomerationsprogrammen 3. Generation
- Bundesamt für Statistik (BFS) , 2012: Mobilität in der Schweiz – Ergebnisse des Mikrozensus 2010 zum Verkehrsverhalten; BFS, Neuchâtel
- Bundesamt für Statistik (BFS), 2010: Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung der Schweiz 2010-2060; Neuchâtel
- Bundesamt für Strassen (ASTRA), 2009: Bundesbeschluss über das Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und über die Freigabe der Mittel
- Ecoplan, 2010: Beschreibung der Strukturdaten. Hintergrundinformationen zu den Strukturdaten des Gesamtverkehrsmodells des Kantons Bern zu Händen der RK-Regionen
- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), 2015: Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramm der 2. Generation
- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), 2011: Raumkonzept Schweiz
- Planungsregion Nordwestschweiz, 2014: STEP Ausbauschnitt 2030 Angebotskonzept Planungsregion Nordwestschweiz

Anhang

- Regierungsrat des Kantons Bern, 2014: Raumplanungsbericht 2014. Bericht des Regierungsrats an den Grossen Rat, Bern
- Regierungsrat des Kantons Bern, 2015: Richtplan 2030. Stand 2. September 2015; Amt für Gemeinden und Raumordnung JGK, Bern. www.be.ch/richtplan
- Regierungsrat des Kantons Bern, 2013: Beschluss über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperioden 2014 – 2017; Bern
- Regierungsrat des Kantons Bern, 2002: Richtplan des Kantons Bern; Amt für Gemeinden und Raumordnung JGK, Bern
- Region Oberaargau, 2010 a): Regionales Landschaftsentwicklungs-konzept (R-LEK). Erläuterungsbericht mit Umsetzungsprogramm; Büro Kappeler, Bern
- Region Oberaargau, 2010 b): Region Oberaargau – Grundlagen zum RGSK Oberaargau/Agglomerationsprogramm Langenthal. Konzept Velo-verkehr – 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
- Stadt Langenthal, 2015: Agglomerationsprogramm 3. Generation, Entwurf für die Mitwirkung. ecoptima, Bern, Metron, Brugg. Stadtbauamt
- Stadt Langenthal, 2011: Konzept öffentlicher Verkehr Langenthal 2030 (Zwischenbericht Planungsstand). Metron, Brugg

Internetseiten

- Website Geoportal Kanton Bern: <http://www.be.ch/geoportal>
- Website JGK, kantonaler Richtplan: http://www.jgk.be.ch/jgk/de/index/raumplanung/raumplanung/kantonaler_richtplan.html, zugegriffen am 04. November 2014 um 14:36 Uhr

Anhang B Abkürzungsverzeichnis / Glossar

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------|
| AfR | Amt für Raumplanung (Kanton Solothurn) |
| AGR | Amt für Gemeinden und Raumordnung (Kanton Bern) |
| AP | Arbeitsplätze |
| AÖV | Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (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 |
| E+F | Einkauf und Freizeit |
| ESP | Entwicklungsschwerpunkt |
| ESPOP | Statistik des jährlichen Bevölkerungsstandes |
| FS | Festsetzung |
| Fz. | Fahrzeuge |
| GIS | Geoinformationssystem |
| GV | Güterverkehr |
| GVM | Gesamtverkehrsmodell |
| GWO | Gesamtstudie Siedlung, Verkehr, Wirtschaft Raum Wangen a. A. – Oensingen |
| ha | Hektar(en) |
| HVZ | Hauptverkehrszeiten |
| JGK | Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion (Kanton Bern) |
| KMU | kleine und mittlere Unternehmen |
| KRP | kantonaler Richtplan |
| KS | Koordinationsstand |
| LANAT | Amt für Landwirtschaft und Natur |
| LV | Langsamverkehr |
| 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 |
| STEP | strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur |
| TBA | Tiefbauamt |
| VO | Vororientierung |

Anhang

| | |
|-----|----------------------------------------------|
| VBS | Verkehrsbeeinflussungssystem |
| ViV | verkehrsintensive Vorhaben |
| VZ | Volkszählung (eidgenössisch) |
| ZE | Zwischenergebnis |
| ZEB | zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur |

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 angelaufen 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

Anhang C Raumtypen gemäss kantonalem Richtplan: Gemeindezuordnung

| Gemeinde | Raumtyp | Bevölkerung | Beschäftigte | Wachstumsziel bis 2030 | |
|----------------------|--------------------------------|-------------|-------------------|------------------------|---------------|
| | | 2013 | 2012 (2./3. Sek.) | Einwohner | Arbeitsplätze |
| Aarwangen | Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 4'253 | 1'574 | 4% | 4% |
| Aeschi (SO) | Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 1'210 | 114 | k. A. | k. A. |
| Altbüron (LU) | Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 979 | 394 | k. A. | k. A. |
| Attiswil | Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 1'374 | 301 | 4% | 4% |
| Auswil | Hügel- und Berggebiete | 460 | 92 | 2% | 4% |
| Bannwil | Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 691 | 186 | 4% | 4% |
| Berken | Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 43 | 24 | 4% | 4% |
| Bettenhausen | Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 679 | 78 | 4% | 4% |
| Bleienbach | Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 661 | 532 | 4% | 4% |
| Busswil bei Melchnau | Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 194 | 19 | 4% | 4% |
| Eriswil | Hügel- und Berggebiete | 1'386 | 306 | 2% | 4% |
| Farnern | Hügel- und Berggebiete | 208 | 43 | 2% | 4% |
| Gondiswil | Hügel- und Berggebiete | 745 | 108 | 2% | 4% |
| Graben | Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 317 | 31 | 4% | 4% |
| Grossdietwil (LU) | Hügel- und Berggebiete | 836 | 240 | k. A. | k.A. |
| Heimenhausen | Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 1'021 | 124 | 4% | 4% |
| Hermiswil | Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 93 | 38 | 4% | 4% |
| Herzogenbuchsee | Zentren 4. Stufe | 6'979 | 3'607 | 10% | 10% |
| Huttwil | Zentren 4. Stufe | 4'702 | 2'854 | 10% | 10% |
| Inkwil | Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 622 | 110 | 4% | 4% |
| Langenthal | Urbane Kerngebiete | 15'291 | 12'220 | 11% | 10% bis 15% |
| Lotzwil | Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 2'468 | 868 | 4% | 4% |
| Madiswil | Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 3'161 | 980 | 4% | 4% |
| Melchnau | Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 1'525 | 622 | 4% | 4% |
| Niederbipp | Zentren 4. Stufe | 4'371 | 2'616 | 10% | 10% |
| Niederönz | Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 1'548 | 738 | 4% | 4% |

Anhang

| Gemeinde | Raumtyp | Bevölkerung 2013 | Beschäftigte 2012 (2./3. Sek.) | Wachstumsziel bis 2030 | |
|--------------------------|------------------------------------------------|---------------------|-----------------------------------|------------------------|---------------|
| | | | | Einwohner | Arbeitsplätze |
| Oberbipp | Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen | 1'642 | 904 | 8% | 10% |
| Obersteckholz | Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 424 | 48 | 4% | 4% |
| Ochlenberg | Hügel- und Berggebiete | 587 | 34 | 2% | 4% |
| Oensingen (SO) | Zentren 4. Stufe | 5'847 | 4'976 | k. A. | k.A. |
| Oeschenbach | Hügel- und Berggebiete | 237 | 51 | 2% | 4% |
| Pfaffnau (LU) | Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 2'260 | 1'286 | k. A. | k.A. |
| Reisiswil | Hügel- und Berggebiete | 193 | 30 | 2% | 4% |
| Roggwil (BE) | Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 3'862 | 1'363 | 4% | 4% |
| Rohrbach | Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 1'402 | 503 | 4% | 4% |
| Rohrbachgraben | Hügel- und Berggebiete | 409 | 62 | 2% | 4% |
| Rumisberg | Hügel- und Berggebiete | 471 | 49 | 2% | 4% |
| Rütschelen | Hügel- und Berggebiete | 566 | 48 | 2% | 4% |
| Schwarzhäusern | Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 501 | 107 | 4% | 4% |
| Seeberg | Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 1'423 | 295 | 4% | 4% |
| Thörigen | Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 1'046 | 330 | 4% | 4% |
| Thunstetten | Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 3'066 | 1'635 | 4% | 4% |
| Ursenbach | Hügel- und Berggebiete | 907 | 303 | 2% | 4% |
| Walliswil bei Niederbipp | Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 217 | 62 | 4% | 4% |
| Walliswil bei Wangen | Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 580 | 80 | 4% | 4% |
| Walterswil (BE) | Hügel- und Berggebiete | 543 | 74 | 2% | 4% |
| Wangen an der Aare | Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen | 2'156 | 1'292 | 8% | 10% |
| Wangenried | Zentrumsnahe ländliche Gebiete | 409 | 78 | 4% | 4% |
| Wiedlisbach | Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen | 2'181 | 1'287 | 8% | 10% |

Teil B: Massnahmenblätter (BEHÖRDENVERBINDLICH)

Inhalt

| | | | |
|---------------------------------|-----------------------------------------------------------------|----------------------|------------|
| Erläuterungen | | | 138 |
| Siedlung | Kantonale Zentren 4. Stufe | S 1 | 139 |
| | Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte | S 2 / S 3 | 141 |
| | Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung | S 4 / S 5 | 145 |
| | Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete in Siedlungsgebieten | S 6 | 149 |
| | REK Wangen a. A. – Oensingen | S 7 | 151 |
| | Innerregionaler Ausgleich von Siedlungsflächen | S 8 | 153 |
| | Siedlungsentwicklung nach innen in ländlichen Siedlungen | S 9 | 155 |
| | Verkehrsentensive Vorhaben | S 10 | 157 |
| Landschaft | Siedlungsbegrenzungslinien von überregionaler Bedeutung | L 1 | 159 |
| Verkehr | | | 161 |
| Öffentlicher Verkehr | Fernverkehr, Regionalverkehr | ÖV-FV 2/ ÖV-Reg 2 | 161 |
| | Strassengebundener ÖV | ÖV-Str 1 | 165 |
| | | ÖV-Str 2 | 175 |
| Motorisierter Individualverkehr | Verkehrssanierung / Umfahrung | MIV-U 2 | 179 |
| | Ortsdurchfahrten | MIV-O 1 | 185 |
| | | MIV-O 2 | 205 |
| | Verkehrssicherheit | MIV-S 2 | 209 |
| Langsamverkehr | Netzlücken | LV-N 1 | 213 |
| | | LV-N 2 / LV-S 2 | 237 |
| Kombinierte Mobilität | Park+Ride | KM-P 2 | 241 |
| | Bike+Ride | KM-B 2 | 245 |
| Nachfrageorientierte Massnahmen | Verkehrsmanagement | NM-VM 1 | 249 |
| | Weitere Massnahmen | NM-W 1 | 253 |
| | | NW-W 2 | 265 |
| | Parkierungskonzept | NM-PP 1 | 269 |
| Controlling | Monitoring und Controlling | C1 | 273 |

Erläuterungen

Der Stand der Bearbeitung einzelner Vorhaben bzw. Massnahmen wird über drei Kriterien in den Massnahmenblättern näher definiert:

1. Koordinationsstand von Massnahmen: Festsetzung, Zwischenergebnis, Vororientierung
2. Priorität der Massnahme aus Sicht der Region: A = hoch; B = mittel, C = gering
3. Reifegrad der Massnahme: 1= gering; 2 = hoch

1. Koordinationstand einer Massnahme

Die drei Stufen widerspiegeln, wie weit die Koordination zwischen den Beteiligten fortgeschritten ist. Die Massnahme gilt als festgesetzt, wenn keine weiteren Abklärungen zwischen den beteiligten Stellen erfolgen müssen und die federführende Stelle die Massnahme nun umsetzen oder realisieren kann. Entsprechend ist der Koordinationstand in den Massnahmenblättern für das ganze Massnahmenblatt oder differenziert nach einzelnen Bestandteilen der Massnahme festgehalten.

2. Priorität einer Massnahme

Die Priorität einer Massnahme wiedergibt die Bedeutung der Massnahmen für das Programm bzw. das Konzept. Die Region beurteilt die Priorität. Massnahmen mit einem guten Aufwand-Nutzen-Verhältnis, einem hohen Wirkungsgrad oder grosser strategischer Bedeutung sind prioritär.

Bei den Verkehrsmassnahmen ist zudem zu berücksichtigen, dass die Priorität der Massnahme mit dem Realisierungszeitpunkt zusammenhängt. A-Massnahmen müssen einen hohen Reifegrad in der Erarbeitung aufweisen (z.B. ein Vorliegen eines Vorprojekts), damit sie in der nächsten 4-Jahresperiode realisiert werden können.

Kann bei einer Verkehrsmassnahme der Zeitpunkt der Realisierung nicht bezeichnet werden, so erfolgt keine Zuteilung einer Prioritätsstufe. Dies ist beispielsweise dann der Fall, wenn eine Massnahme von der Umsetzung einer raumplanerischen Massnahme abhängig ist (z.B. Erhöhung der ÖV-Qualität bei Vorranggebieten Siedlung).

3. Reifegrad einer Massnahme

Der Reifegrad gibt Auskunft, ob eine Massnahme aus einer Problemanalyse (z.B. Schwachstellenanalyse TBA, Sachplan Veloverkehr oder Unfallschwerpunkte) heraus definiert wurde (Reifegrad 1) oder ob bereits ein Vorprojekt resp. eine Vorstudie Machbarkeit vorhanden ist (Reifegrad 2). Dieses Kriterium wird nur bei den Verkehrsmassnahmen angewendet.

| | | |
|-----------------|--------------------------------------------------------------------------|------------|
| RGSK Oberaargau | Stand: Juni 2016 | S 1 |
| Massnahme: | Kantonale Zentren 4. Stufe (Zentren von regionaler Bedeutung) | |

im Agglomerationsperimeter (teilweise)

| Massnahmenbeschrieb |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Zielsetzung:</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) auch weiterhin gestärkt werden.</p> |
| <p>Massnahmen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Für die Region Oberaargau gilt folgende Zentralitätsstruktur: <ul style="list-style-type: none"> - Zentrum 3. Stufe: Langenthal (regionales Zentrum von kantonaler Bedeutung) - Zentrum 4. Stufe: Herzogenbuchsee (-Niederönz), Huttwil, Niederbipp (regionales Zentrum) 2. Die Zentren 4. Stufe erhalten bzw. schaffen die Voraussetzungen, dass sie die Zentrumsfunktionen wahrnehmen können. Die Gemeinden Herzogenbuchsee und Niederönz treten verstärkt als Doppelzentrum auf und fördern die vereinbarte Zusammenarbeit. 3. Die regionale Zentralitätsstruktur ist bei strategischen Planungen (z.B. ÖV-Angebotsplanung, Festlegung von Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkten / Vorranggebieten Siedlungserweiterung), bei der Ansiedlung von überregionalen und überkommunalen Nutzungen (z.B. Altersheime, Schulen, Spitälern, Sportstätten) und bei Förderprogrammen (z.B. ESP) zu berücksichtigen. |

| Zuständigkeiten | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Federführung:</p> <p>Region Oberaargau</p> <p>Gemeinden Zentren 4. Stufe (Massnahme 2)</p> | <p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Region Oberaargau</p> <p>Gemeinden</p> <p>Kanton</p> |

| Realisierung | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vorgehen (Phasen): Bei strategischen Planungen und bei Standortentscheiden von überkommunalen Einrichtungen/Nutzungen (z.B. Altersheime, Schulen) ist die regionale Zentralitätsstruktur zu berücksichtigen. | | |
| Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung | Priorität: (gemäss Region) <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | Kosten: Gesamtkosten (+/- 30 %): SFr. 0 Kostenteiler: in % in SFr. Anteil Bund Anteil Kanton Anteil Region Anteil Gemeinde |
| Umsetzung: <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe | | |

| Beurteilung |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Wirkung: 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. |
| Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte - |

| Sonstiges |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Literatur / Grundlagendokumente: - Regionale räumliche Schwerpunkte Region Oberaargau, ecoptima 2009 - Kantonaler Richtplan 2030, Massnahmenblätter C_01 / C_02 - Herzogenbuchsee und Niederörsz: Zusammenarbeitspotenzial und Zentrumslasten und –nutzen. Schlussbericht 13. Juni 2013. Ecoplan. |
| Bemerkungen / Hinweise: Abhängigkeiten bestehen zu den kantonalen Entwicklungsschwerpunkten (ESP). |

RGSK Oberaargau

Stand: Juni 2016

S 2 / S 3

Massnahme: **Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte**

im Agglomerationsperimeter (teilweise)

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung ist die Vorbereitung und Realisierung von Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkten an raumplanerisch besonders geeigneten Lagen zu fördern.

Massnahmen:

1. Als regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte gelten die in der RGSK-Karte bezeichneten und in der untenstehenden Tabelle aufgelisteten Standorte.
2. Die Gemeinden fördern die Realisierung der regionalen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte indem sie auf der politischen und planerischen Ebene Einfluss nehmen. Bei den Wohnstandorten sind, wo möglich, qualifizierte Verfahren (z.B. Wettbewerbe, Studienaufträge, Überbauungsordnungen) zu berücksichtigen und eine bauliche Dichte gemäss Vorgaben des Kantons ist zu erreichen.
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).
4. Die Gemeinden gewährleisten die zeitgerechte Realisierung der Infrastruktur.

Zuständigkeiten

Federführung:

Standortgemeinden
Region Oberaargau (Regionenmarketing)

Beteiligte Stellen:

Region Oberaargau
Gemeinden
Kanton
Grundeigentümer

Realisierung

Vorgehen (Phasen):

1. **Änderung Koordinationsstand (KS):** Für ausgewählte Standorte und Massnahmen sind die noch nötigen Abklärungen (z.B. Verbesserung der ÖV-Güte, Grundeigentümer etc.) zu treffen. Es gilt, alle Standorte dem Koordinationsstand Festsetzung zuzuweisen.
2. **Abklärungsphase:** In einer Kooperationsvereinbarung zwischen Gemeinden und Region sind die wesentlichen Eckpunkte der weiteren Zusammenarbeit festzulegen.
3. **Planungsphase:** Die Entwicklungsabsichten und die entsprechenden Massnahmen sind anschliessend in den geeigneten Instrumenten (Nutzungspläne, Gestaltungspläne, Infrastrukturverträge etc) festzuhalten und bis hin zu deren Genehmigung abzusichern.
4. **Entwicklungs-/Marktphase:** 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.
5. Die Region überprüft in einem regelmässigen Monitoring die Realisierung der Wohn- und Arbeitsstandorte.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|------|---------|-------------|--|--|---------------|--|--|---------------|--|--|-----------------|--|--|
| Koordinationsstand <input checked="" type="checkbox"/> siehe Massnahmentabelle | Priorität: (gemäss Region) <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | Kosten: Gesamtkosten (+/- 30 %): Phase 1: 20'000 SFr. Phase 2: 10'000 SFr. Phase 3: >50'000 SFr. (Pro Standort) Phase 4: 5'000 SFr. Phase 5: noch offen <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 60%;">Kostenteiler</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">in %</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">in SFr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Anteil Region</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> | Kostenteiler | in % | in SFr. | Anteil Bund | | | Anteil Kanton | | | Anteil Region | | | Anteil Gemeinde | | |
| Kostenteiler | in % | in SFr. | | | | | | | | | | | | | | | |
| Anteil Bund | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Anteil Kanton | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Anteil Region | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Anteil Gemeinde | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Umsetzung: <input checked="" type="checkbox"/> Bis 2018 (Phasen 1 und 2) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte

- Massnahme S 4 / S 5: Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung bezeichnen (Wohnen und Arbeiten).
- Massnahme S 7: Räumliches Entwicklungskonzept (REK) Wangen a. A. – Oensingen
- Massnahme S 8: Innerregionaler Ausgleich von Siedlungsflächen prüfen

Beurteilung

Wirkung:
 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).

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- Regionale räumliche Schwerpunkte Region Oberaargau, ecoptima 2009
- Regionale Wohn- und Arbeitsstandorte Oberaargau, ecoptima 2015

Bemerkungen / Hinweise:
 Abhängigkeiten bestehen zu den kantonalen Entwicklungsschwerpunkten (ESP). Weiter sind die Vorgaben des Kantonalen Richtplans zu beachten (Massnahmenblätter A_01, A_05). Die Gebiete müssen die im kantonalen Richtplan gemachten raumplanerischen Voraussetzungen (insbesondere in Bezug auf die Erschliessung) erfüllen.

Wohnschwerpunkte (siehe auch RGSK-Karte):

| M. Nr. | Gemeinde | Bezeichnung | Zone | Fläche (ha) | ÖV-Güte | KS | Bemerkungen |
|--------|-----------------|--------------|------------|-------------|---------|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| S 2.1 | Langenthal | Hopferenfeld | Wohnzone | 2.0 | B | FS | |
| S 2.2 | Langenthal | Hardau | Wohnzone | 1.2 | C | FS | |
| S 2.3 | Herzogenbuchsee | Biblis I | ZPP | 1.5 | C | FS | |
| S 2.4 | Herzogenbuchsee | Holzacher | ZPP / ZöN | 1.8 | D/E | ZE | |
| S 2.5 | Thunstetten | Chlöpflimoos | W3 | 1.4 | D | FS | |
| S 2.6 | Huttwil | Hub | ZPP (WD 3) | 1.1 | D | FS | Möglicher Konflikt mit ISOS (Umgebungszone resp. Umgebungsrichtung mit Erhaltsziel a) im Zusammenhang mit der «Freihaltung Langetenraum» |

| | | | | | | | |
|--------|------------|---------------|------|-----|---|----|--|
| S 2.7 | Huttwil | Hohlen | ZPP | 2.2 | D | FS | |
| S 2.8 | Huttwil | Thomasboden | ZPP | 1.5 | D | FS | |
| S 2.9 | Huttwil | Sonnegg | ZPP | 1.7 | D | ZE | |
| S 2.10 | Rohrbach | Hintergasse I | WG 2 | 1.0 | C | FS | |
| S 2.11 | Niederbipp | Breitstein | ZPP | 1.4 | C | FS | |

Arbeitsschwerpunkte (siehe auch RGSK-Karte):

| M. Nr. | Gemeinde | Bezeichnung | Zone | Fläche (ha) | ÖV-Güte | KS | Bemerkungen |
|--------|----------------------|------------------------|------------------------------|-------------|---------|----|----------------------------------------------------------------------------|
| S 3.1 | Langenthal | Zelgli | Arbeitszone | 2.1 | C | FS | |
| S 3.2 | Langenthal | Steinacker- matte 1 | Arbeitszone | 5.5 | D | FS | |
| S 3.3 | Wangen a. A. | Rütifeld | UeO | 2.0 | D | FS | |
| S 3.4 | Herzogen- buchsee | Heimen- hausenfeld | Industrie/ Gewerbe | 1.2 | D | FS | |
| S 3.5 | Herzogen- buchsee | Biblis II | ZPP | 4.0 | D | FS | |
| S 3.7 | Thunstetten | Bühl | A2 | 5.6 | E | FS | |
| S 3.8 | Thunstetten | Röti | A1 | 1.9 | D | FS | |
| S 3.9 | Thunstetten | Hard I | A2 | 1.9 | D | FS | Archäologie beachten |
| S 3.10 | Huttwil | Kammermoos | Industriezone | 4.3 | E | FS | |
| S 3.11 | Niederönz | | IGC | 4.2 | E | FS | |
| S 3.12 | Aarwangen | | A1 | 2.1 | E | FS | |
| S 3.13 | Roggwil | | A3 | 2 | D | FS | |
| S 3.14 | Roggwil | Brunnmatt | Zone für Arbeit und Freizeit | 2.5 | E | FS | |
| S 3.15 | Niederbipp | | Industriezone | 1.8 | D | FS | |
| S 3.16 | Wiedlisbach | Weiermatt | Arbeitszone C | 2.0 | D | FS | |
| S 3.17 | Bleienbach | Mööslimate/ Winkel | Arbeitsplatz- zone | 2.6 | - | ZE | Ungenügende ÖV-Erschliessung wird durch Massnahme ÖV-Str.-2.07 verbessert. |
| S 3.18 | Lotzwil | Chilefeld | Arbeitszone | 1.3 | C / D | ZE | |

RGSK Oberaargau

Stand: Juni 2016

S 4 / S 5

Massnahme: **Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung
(Wohnen und Arbeiten)**

im Agglomerationsperimeter (teilweise)

Massnahmenbeschrieb

Zielsetzung:

Im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung und Abstimmung mit dem revidierten Raumplanungsgesetz sind Einzonungen von Vorranggebieten für die regionale Siedlungserweiterung Wohnen resp. Arbeiten und anschliessende Realisierung als Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte zu fördern.

Massnahmen:

1. Bei den ermittelten Vorranggebieten für die regionale Siedlungserweiterung (Wohnen/Arbeiten) (vgl. RGSK-Karte und untenstehende Tabelle) handelt es sich um längerfristige Optionen auf Wohn- und Arbeitsplatzgebiete an gut erschlossenen Standorten, die jedoch noch nicht eingezont sind. Diese weisen aber ähnlich gute Eigenschaften bezüglich Lage wie die regionalen Wohn- und Arbeitsstandorte auf. In den Vorranggebieten sollen keine Nutzungen zugelassen werden, welche eine spätere Wohn- oder Arbeitsplatznutzung verhindern könnten.
2. Bei der Weiterentwicklung der Vorranggebiete ist der effektiv benötigte Baulandbedarf gemäss dem Zielszenario zu berücksichtigen. Es muss eine Abstimmung mit den vorhandenen Bauzonenreserven, dem zu erwartenden Bevölkerungswachstum und dem allenfalls zu berücksichtigenden Verdichtungspotential gemacht werden. Die Region unterstützt die Umsetzung des Zielszenarios und hält die Bilanz der Bauzonenreserven im Auge.
3. Die Gemeinden fördern die Einzonung der Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung indem sie auf der politischen, planerischen (z.B. Infrastrukturverträge) und bodenpolitischen Ebene Einfluss nehmen. Die Mindestrichtwerte für die Ausnützung von Neueinzonungen gemäss Richtplan 2030 sind einzuhalten. Zudem müssen die Gemeinden die Verfügbarkeit des Baulands sicherstellen (z.B. mittels vertraglichen Bauverpflichtungen oder Kaufrecht) und die Voraussetzung für eine spätere qualitätsvolle Realisierung als Wohn- und Arbeitsschwerpunkt schaffen (z.B. durch die Einzonung in eine Zone mit Planungspflicht (ZPP)).
4. Die Gemeinden verankern die Vorranggebiete im Rahmen von kommunalen Richtplänen und /oder berücksichtigen diese im Rahmen der Ortsplanungen.

Zuständigkeiten

Federführung:

Region Oberaargau

Standortgemeinden (für Massnahme 3 und 4)

Beteiligte Stellen:

Region Oberaargau

Gemeinden

Kanton

Grundeigentümer

Realisierung

Vorgehen (Phasen):

1. **Änderung Koordinationsstand (KS):** Für die ausgewählten Standorte sind die noch nötigen Abklärungen (z.B. Verbesserung der ÖV-Güte, Umgang mit Fruchtfolgeflächen, Störfallvorsorge, Archeologie etc.) zu machen. Auf Grund der sich dadurch ergebenden Gebietsspiegel sind die geeignetsten Standorte festzusetzen, wobei die aktuelle Bilanzierung des Baulandbedarfs (abzüglich der Innenentwicklungspotenziale) zu berücksichtigen ist.
2. **Abklärungsphase:** In einer Kooperationsvereinbarung zwischen Region und Gemeinden sind die wesentlichen Eckpunkte der weiteren Zusammenarbeit festzulegen.
3. Die Gemeinden **fördern** die Einzonung der Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung indem sie auf der politischen, planerischen (z.B. Infrastrukturverträge) und bodenpolitischen Ebene Einfluss nehmen.

| Koordinationsstand <input checked="" type="checkbox"/> siehe Massnahmentabelle | Priorität: (gemäss Region) <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | Kosten: Gesamtkosten (+/- 30 %): Phase 1: 20'000 SFr. Phase 2: noch offen SFr. Kostenteiler (Phase 1): <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">in %</th> <th style="text-align: right;">in SFr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">50</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region</td> <td style="text-align: right;">50</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | in % | in SFr. | Anteil Bund | | Anteil Kanton | 50 | Anteil Region | 50 | Anteil Gemeinde | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|---------|-------------|--|---------------|----|---------------|----|-----------------|--|
| in % | in SFr. | | | | | | | | | | | |
| Anteil Bund | | | | | | | | | | | | |
| Anteil Kanton | 50 | | | | | | | | | | | |
| Anteil Region | 50 | | | | | | | | | | | |
| Anteil Gemeinde | | | | | | | | | | | | |
| Umsetzung: <input checked="" type="checkbox"/> Bis 2018 (Phasen 1 und 2) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe (Phase 3) | | | | | | | | | | | | |

| |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Beurteilung |
| Wirkung: 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). |
| Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> - Massnahme S 2 / S 3: Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte bezeichnen - Massnahme S 7: Räumliches Entwicklungskonzept (REK) Wangen a. A. – Oensingen - Massnahme S 8: Innerregionaler Ausgleich von Siedlungsflächen prüfen |

| |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Sonstiges |
| Literatur / Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none"> - Regionale räumliche Schwerpunkte Region Oberaargau, ecoptima 2009 - Regionale Wohn- und Arbeitsstandorte Oberaargau, ecoptima 2015 |
| Bemerkungen / Hinweise: Abhängigkeiten zu den kantonalen Entwicklungsschwerpunkten (ESP). Weiter sind die Vorgaben des kantonalen Richtplans zu beachten (Massnahmenblätter A_01, A_05). Die Gebiete müssen die im kantonalen Richtplan gemachten raumplanerischen Voraussetzungen (insbesondere in Bezug auf die Erschliessung) erfüllen. Werden Vorranggebiete nutzungsplanerisch ausgeschieden (Einzonung), können diese als regionale Wohn- oder Arbeitsschwerpunkte gemäss Massnahme S 2.2 bezeichnet werden. Die langfristige Sicherung lässt sich nur über eine grundeigentümergebundene Zuordnung von Nutzungszonen realisieren. |

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (siehe auch RGSK-Karte):

| M. Nr. | Gemeinde | Bezeichnung | Fläche (ha) | ÖV-Güte | KS | Bemerkungen |
|--------|-----------------|-----------------------|-------------|---------|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| S 4.1 | Langenthal | Franzwide | 3.6 | D/E | VO | |
| S 4.2 | Langenthal | Dennli West | 2.0 | D | VO | |
| S 4.3 | Langenthal | Neuhof | 1.2 | D | VO | |
| S 4.13 | Langenthal | Allmend | 3.2 | E | VO | Ungenügende ÖV-Erschliessung wird durch Massnahme ÖV-Str.-2.13 verbessert. |
| S 4.4 | Herzogenbuchsee | Hubel | 4.0 | D | ZE | |
| S 4.5 | Oberbipp | Breitholzhubel | 2.0 | D | ZE | |
| S 4.6 | Oberbipp | Riedmatte | 2.1 | C | ZE | |
| S 4.7 | Roggwil | Brennofen | 7.6 | C | ZE | |
| S 4.8 | Roggwil | Hofacher | 1.9 | C | ZE | |
| S 4.9 | Thunstetten | Welschlandstrasse | 1.1 | E | VO | Ungenügende ÖV-Erschliessung wird durch Massnahme ÖV-Str.-2.10 verbessert. |
| S 4.10 | Thunstetten | Wischberg | 2.7 | E | VO | Ungenügende ÖV-Erschliessung wird durch Massnahme ÖV-Str.-2.11 verbessert. |
| S 4.12 | Herzogenbuchsee | Bärenfeld | 2.0 | E | VO | Ungenügende ÖV-Erschliessung wird durch Massnahme ÖV-Str.-2.12 verbessert. |
| S 4.14 | Herzogenbuchsee | Weyermatte/Bleikmatte | 1.4 | C/D | ZE | Die beiden Teilgebiete sind zusammen zu entwickeln. Ein besonderes Augenmerk gilt der Archäologie und dem ISOS. |
| S 4.15 | Huttwil | Oberdorf | 4.0 | C | ZE | |
| S 4.16 | Rohrbach | Hintergasse II | 4.0 | C | ZE | |
| S 4.17 | Wangen a. A. | Chlyfeld | 3.0 | C/D | ZE | |
| S 4.18 | Niederbipp | Dornacker | 2.5 | D | ZE | |
| S 4.19 | Niederbipp | Hofacker | 1.1 | D | ZE | |

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (siehe auch RGSK-Karte):

| M. Nr. | Gemeinde | Bezeichnung | Fläche (ha) | ÖV-Güte | KS | Bemerkungen / Zielkonflikte |
|--------|-----------------|----------------|-------------|---------|----|----------------------------------------------------------------------------|
| S 5.1 | Herzogenbuchsee | Gishubel | 2.7 | E | ZE | Ungenügende ÖV-Erschliessung wird durch Massnahme ÖV-Str.-2.08 verbessert. |
| S 5.2 | Thunstetten | Hard II | 4.5 | D/E | ZE | Archäologie beachten |
| S 5.3 | Thunstetten | Wolfhusenfeld | 4.5 | E | ZE | Ungenügende ÖV-Erschliessung wird durch Massnahme ÖV-Str.-2.09 verbessert. |
| S 5.4 | Bannwil | Römiswil | 13.0 | D/E | ZE | Archäologie beachten |
| S 5.5 | Oberbipp | Siechmatt | 1.3 | C/D | ZE | |
| S 5.6 | Oberbipp | Säget | 3.7 | D | ZE | Archäologie beachten |
| S 5.7 | Roggwil | Inneri Breite | 3.0 | D | ZE | |
| S 5.8 | Thunstetten | Bernstrasse I | 1.1 | D | ZE | |
| S 5.9 | Thunstetten | Bernstrasse II | 1.7 | D | ZE | |
| S 5.10 | Niederbipp | Wolfgarten | 2.4 | D | ZE | |
| S 5.11 | Langenthal | Dennli Ost | 1.1 | D | ZE | |
| S 5.12 | Roggwil | Steinacker | 1.4 | D | ZE | |
| S 5.13 | Langenthal | Oberhard | 9.8 | E | ZE | Ungenügende ÖV-Erschliessung wird durch Massnahme ÖV-Str.-2.14 verbessert. |

Massnahme: **Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete**

im Agglomerationsperimeter (teilweise)

Massnahmenbeschrieb

Zielsetzung:
 Im Sinne der übergeordneten Zielsetzungen, für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung den Bodenverbrauch zu stabilisieren, ist die Siedlungsentwicklung verstärkt nach innen zu lenken. Die in der RGSK-Karte sowie in der untenstehenden Tabelle festgelegten Umstrukturierungs- und Verdichtungspotenziale sind, unter Beachtung städtebaulicher und ökologischer Qualitäten, zu realisieren. Der Prozess erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den jeweiligen Standortgemeinden. Durch sich ändernde Nutzungen können sich weitere Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete ergeben, die von der Region zu identifizieren sind.

Massnahmen:

1. Das Gesamtpotenzial der Nutzungsreserven (Verdichtung, Umstrukturierung) im Bestand ist laufend abzuschätzen und die für die Umsetzung als planerisch sinnvoll und realistisch erscheinenden Nutzungsreserven zu identifizieren.
2. Die Gemeinden fördern aktiv und prioritär die Umnutzung der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, welche sich bezüglich Ortsbild, denkmalpflegerischen Aspekte wie auch bezüglich der Wohn- und Lebensqualität eignen. Sie streben 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) an.

Zuständigkeiten

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Federführung: Region Oberaargau (Massnahme 1) Standortgemeinden (Massnahme 2) | Beteiligte Stellen: Kanton Bern |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|

Realisierung

Vorgehen (Phasen):

1. Erarbeitung Projektskizze/Arbeitsprogramm/Budget für Studie zur Abschätzung und Identifizierung von Verdichtungspotenzialen sowie zur Auslösung von Mobilisierungsimpulsen
2. Erarbeitung Studie

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung | Priorität: (gemäss Region) <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | Kosten: Gesamtkosten (+/- 30 %): Phase 1: 0 SFr. Phase 2: 30'000 SFr. |
| Umsetzung: <input checked="" type="checkbox"/> Bis 2018 (Phasen 1 und 2) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe | | Kostenteiler: |
| | | in % |
| | | in SFr. |
| | | Anteil Bund |
| | | 50 |
| | | 15'000 |
| | | Anteil Region |
| | | 50 |
| | | 15'000 |
| | | Anteil Gemeinde |

| Beurteilung |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Wirkung:</p> <p>Die Mobilisierung innerer Reserven fördert die häusliche Bodennutzung und die Siedlungsentwicklung nach innen. Neueinzonungen an Standorten mit ungenügender ÖV-Erschliessung werden verhindert und der Modal Split wird zu Gunsten des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs verbessert. Durch die Konzentration der Einwohner und Arbeitsplätze im bestehenden Siedlungsgebiet reduzieren sich auch die Flächen für neue Infrastrukturen und der Siedlungsdruck auf die Natur- und Freiräume kann vermindert werden.</p> |
| <p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Massnahme S 2 / S 3: Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte bezeichnen. - Massnahme S 4 / S 5: Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung bezeichnen - Massnahme S 7: Räumliches Entwicklungskonzept (REK) Wangen a. A. - Oensingen |

| Sonstiges |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Regionale Wohn- und Arbeitsstandorte Oberaargau, ecoptima 2015 - Kantonaler Richtplan 2030, Massnahmenblätter A_01, A_05, A_06, A_07 - Arbeitshilfe Siedlungsentwicklung nach innen. Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern, 2015 - Konzept zur Siedlungsentwicklung nach innen, Arbeitshilfe, ARE 2009 - Nutzungsreserven im Bestand, Konzeptstudie ARE, 2008 |
| <p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>Die ESP Standorte Bahnhofsgebiet Langenthal und Bahnhofsgebiet Herzogenbuchsee sind ebenfalls wichtige Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete. Sie werden aber als ESP und nicht als Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete im RGSK sowie in der RGSK Karte festgehalten.</p> |

Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete (Wohnen und Arbeiten)

| M. Nr. | Gemeinde | Bezeichnung | Zone bestehend | Fläche (ha) | ÖV-Güte | KS | Bemerkungen |
|--------|-------------|-------------|----------------|-------------|---------|----|----------------------------------------------------------------------------|
| S 6.1 | Langenthal | Porzi-Areal | Arbeitszone | 19.8 | C | ZE | Störfallvorsorge beachten |
| S 6.2 | Langenthal | Markthalle | Arbeitszone | 5.5 | C | ZE | |
| S 6.3 | Rohrbach | Sagiareal | Arbeitszone | 4.8 | D | ZE | |
| S 6.4 | Thunstetten | Untergass | Gartenbauzone | 2.5 | E | VO | Ungenügende ÖV-Erschliessung wird durch Massnahme ÖV-Str.-2.11 verbessert. |

Massnahme: **Räumliches Entwicklungskonzept (REK) Wangen a. A. - Oensingen**

im Agglomerationsperimeter (teilweise)

Massnahmenbeschrieb

Zielsetzung:
 Als Voraussetzung für die räumliche Entwicklung im Raum Wangen a. A. – Oensingen ist die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gemeinde- und damit kantonsübergreifend koordiniert und auf gemeinsame Entwicklungsziele ausgerichtet.

- Massnahmen:**
1. Es gelten die Massnahmen aus der Umsetzung der Vereinbarung zwischen den Gemeinden Wangen a. A. – Oensingen sowie der Kantone Bern und Solothurn:
 - gemeinsames räumliches Entwicklungskonzept Wangen an der Aare bis Oensingen
 - Vollzug der Ziele der Zusammenarbeit
 2. Die Region sorgt für den Vollzug im übergeordneten Rahmen:
 - periodische Aktualisierung des RGSK aufgrund der Erkenntnisse aus der Planung GWO und aus dem REK
 - Koordination der Schnittstellen
 - regelmässiger Informationsaustausch zwischen der Region und den kantonalen Fachstellen

Zuständigkeiten

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Federführung: Projektorganisation gemäss Vereinbarung</p> | <p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Gemeinden</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wangen a. A. - Wiedlisbach - Oberbipp - Niederbipp - Oensingen (SO) <p>Kantone</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bern - Solothurn |
|----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Realisierung

- Vorgehen (Phasen):**
1. Vollzug der Vereinbarung
 2. Umsetzung des räumlichen Entwicklungskonzepts

| | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Koordinationsstand</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> | <p>Priorität: (gemäss Region)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A</p> <p><input type="checkbox"/> B</p> <p><input type="checkbox"/> C</p> | <p>Kosten: Gesamtkosten (+/- 30 %): noch offen</p> <p>Kostenteiler: in % in SFr.</p> <p>Anteil Bund</p> <p>Anteil Kanton BE</p> <p>Anteil Kanton SO</p> <p>Anteil Region</p> <p>Anteil Gemeinde</p> |
| <p>Umsetzung:</p> <p><input type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> | | |

Beurteilung

Wirkung:

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.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte

- Massnahme S 2 / S 3: Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte bezeichnen.
- Massnahme L 1 / L 3: Siedlungsbegrenzungslinien und -trenngürtel von überörtlicher Bedeutung
- Massnahme S 4 / S 5: Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung bezeichnen
- Massnahme S 6: Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete in Siedlungsgebieten

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- Räumliche Entwicklungskonzept (REK) Wangen an der Aare bis Oensingen, BSB + Partner 2014
- Interkantonale Gesamtstudie Siedlung, Verkehr, Wirtschaft im Raum Wangen an der Aare – Oensingen (GWO), Mai 2010
- Regionale Wohn- und Arbeitsstandorte Oberaargau, ecoptima 2015
- Regionale räumliche Schwerpunkte Region Oberaargau, ecoptima 2009

Bemerkungen / Hinweise:

| | | |
|-------------------------------------------------------------------------|------------------|------------|
| RGSK Oberaargau | Stand: Juni 2016 | S 8 |
| Massnahme: Innerregionaler Ausgleich von Siedlungsflächen prüfen | | |

im Agglomerationsperimeter (teilweise)

| |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Massnahmenbeschreibung |
| <p>Zielsetzung: Im Richtplan 2030 wird festgelegt, unter welchen Kriterien und Rahmenbedingungen künftige Bauzonen räumlich verteilt sein können und wie sie dimensioniert werden sollen. Da die Region Oberaargau gesamthaft noch genügend Bauzonen verfügt, sie jedoch teilweise nicht an gut erschlossenen Lagen liegen, gilt es vermehrt, einen Siedlungsflächenaustausch anzudenken. Durch die Zusammenarbeit der Gemeinden der ganzen Region soll die Standortattraktivität der Region beziehungsweise der Subregionen gestärkt werden.</p> |
| <p>Massnahme: Die Region engagiert sich für eine konstruktive Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Gemeinden in der Region bezüglich innerregionaler Ausgleich von Siedlungsflächen. Es gilt, nicht nur die Siedlungsentwicklung in den Zentrumsgemeinden zu konzentrieren, sondern auch die ländlichen Gemeinden zu stärken und ihre Attraktivität zu erhalten. Themen wie beispielsweise der Umgang mit der Mehrwertabschöpfung oder die Mitfinanzierung von Schulbussystemen sind anzudenken.</p> |

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Zuständigkeiten | |
| <p>Federführung: Region Oberaargau Gemeinden</p> | <p>Beteiligte Stellen: Region Oberaargau Gemeinden Kanton</p> |

| | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|---|------|---------------|---|------|-----------------|---|------|
| Realisierung | | | | | | | | | | | |
| <p>Vorgehen (Phasen):</p> <p>1. Dialog: Die Region sucht den Dialog mit den Gemeinden, um einen innerregionalen Ausgleich von Siedlungsflächen voranzutreiben.</p> <p>2. Strategie: Die Region erstellt eine Strategie, wie der innerregionale Ausgleich von Siedlungsflächen angepackt werden kann. Überlegungen zur Mehrwertabgabe, zur Stärkung der ländlichen Gemeinden (Mehrwertabschöpfung, Schulbussysteme etc.) werden einbezogen.</p> | | | | | | | | | | | |
| <p>Koordinationsstand</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p> | <p>Priorität: (gemäss Region)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A</p> <p><input type="checkbox"/> B</p> <p><input type="checkbox"/> C</p> | <p>Kosten: Gesamtkosten (+/- 30 %): noch offen (Gemeindeabhängig)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">SFr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">SFr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">SFr.</td> </tr> </table> | Anteil Bund | % | SFr. | Anteil Kanton | % | SFr. | Anteil Gemeinde | % | SFr. |
| Anteil Bund | % | SFr. | | | | | | | | | |
| Anteil Kanton | % | SFr. | | | | | | | | | |
| Anteil Gemeinde | % | SFr. | | | | | | | | | |
| <p>Umsetzung:</p> <p><input type="checkbox"/> Bis 2018</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> | | | | | | | | | | | |

| Beurteilung |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Wirkung:</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). Die Attraktivität der ländlichen Gemeinden kann gewahrt werden und mit Gegenleistungen für die Baulandabgabe können die Gemeinden gestärkt werden.</p> |
| <p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none">- Massnahme S 4 / S 5: Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung- Massnahme AP Langenthal S-9: Arbeitsregion Langenthal (AP 2.Generation) |
| Sonstiges |
| <p>Literatur / Grundlegendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">- Gemeinsame Bodenpolitik mit Mehrwertprojekt in der Agglomeration Langenthal; Schlussbericht vom 18. Februar 2010, Agglomerationskonferenz Langenthal, Planteam S- Regionale Wohn- und Arbeitsstandorte Oberaargau, eoptima 2015 |
| <p>Bemerkungen / Hinweise:</p> |

| | | |
|----------------------------------------------------------------------------|---------------------|------------|
| RGSK Oberaargau | Stand: Oktober 2015 | S 9 |
| Massnahme: Siedlungsentwicklung nach innen in ländlichen Siedlungen | | |

im Agglomerationsperimeter (teilweise)

| |
|----------------------------|
| Massnahmenbeschrieb |
|----------------------------|

Zielsetzung:

Das revidierte Raumplanungsgesetz (RPG) verlangt die Siedlungsentwicklung verstärkt nach innen zu lenken. Für viele ländliche Gemeinden stellt dies eine Herausforderung dar. Die Fragestellungen sind aber oft vergleichbar. Die Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb des bestehenden Siedlungsraumes sollen in Bezug auf die spezifischen, ländlichen Rahmenbedingungen erkannt und für die Gemeinden aufbereitet werden.

Massnahmen:

1. Das Innenentwicklungspotenzial ländlicher Gemeinden ist in nachvollziehbarer Form darzulegen und eine Vorgehensweise zur Ermittlung, Beurteilung und Umgang damit bereitzustellen. Dazu soll ein einfacher Massnahmen- und Instrumentenkatalog entwickelt werden. Dabei ist das Auge auf die Umsetzung der als planerisch sinnvoll und realistisch erscheinenden Situationen zu legen. Wichtige Qualitäten ländlicher Siedlungen wie Aussenräume, Durchgrünung, Ortsbilder, Nachbarschaften (landwirtschaftliche Betriebe) etc. sind stufengerecht zu berücksichtigen.
2. Die Gemeinden fördern aktiv und prioritär die Siedlungsentwicklung nach innen und bearbeiten das Thema gestützt auf den Massnahmen- und Instrumentenkatalog. Insbesondere bei der Ortsplanungsrevision wird das Thema angegangen. Die Gemeinden streben die Mobilisierung der erkannten Innenentwicklungspotenziale mit Grundeigentümergegesprächen, Abbau von Hemmnissen (z.B. Anpassungen planungsrechtlicher Bestimmungen), Schaffung von Anreizen (z.B. Investitionen in Siedlungsausstattung), Information und nach Möglichkeit durch bau- landlenkende Massnahmen (z.B. Erwerb von Grundstücken) an.

| |
|------------------------|
| Zuständigkeiten |
|------------------------|

Federführung:

Region Oberaargau (Massnahme 1)
 Ländliche Gemeinden (Massnahme 2)

Beteiligte Stellen:

Kanton Bern: AGR, KDP

| |
|---------------------|
| Realisierung |
|---------------------|

Vorgehen (Phasen):

1. Erarbeitung einer Projektskizze zur Vorgehensweise inkl. Massnahmen- und Instrumentenkatalog bzgl. der Ermittlung und Beurteilung von Innenverdichtungspotenzialen in ländlichen Siedlungen.
2. Erarbeitung des Massnahmen- und Instrumentenkatalogs in Zusammenarbeit mit dem AGR.
3. Unterstützung der Gemeinden bei der Umsetzung der Siedlungsentwicklung nach innen im Rahmen der Ortsplanungsrevisionen.

Koordinationsstand

- Vororientierung
 Zwischenergebnis:
 Festsetzung:

Priorität: (gemäss Region)

- A
 B
 C

Kosten:

Gesamtkosten (+/- 30 %):
 Massnahme 1: 45'000 SFr.
 Massnahme 2: Teil der Planungskosten der Gemeinden

| Kostenteiler: | in % | in SFr. |
|----------------------|-----------------|---------|
| Anteil Bund | | |
| Anteil Kanton | 50% (Phase 2) | 22'500 |
| Anteil Region | 50% (Phase 2) | 22'500 |
| Anteil Gemeinde | 100% (Massn. 2) | |

Umsetzung:

- Bis 2018 (Phase 1+2)
 Daueraufgabe (Phase 3)

| Beurteilung |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Wirkung:</p> <p>Mit der Typisierung von Innenentwicklungspotenzialen in ländlichen Räumen und mit dem Massnahmen- und Instrumentenkatalog sollen den Gemeinden fachliche Grundlagen geschaffen werden, gestützt darauf diese ihre Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb des bestehenden Siedlungsraumes einfach erkennen, beurteilen und erfassen können. Dies dient als Grundlage für die Revision der Ortsplanung. Damit werden wichtige Grundlagen und Voraussetzungen geschaffen, damit die fachlichen Anforderungen des Kantons von den ländlichen Gemeinden einfacher erfüllt werden können. Neue Entwicklungsmöglichkeiten sollen mit kompakteren Siedlungsstrukturen im ländlichen Raum erreicht werden.</p> |
| <p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none">- Massnahme S 6: Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete |

| Sonstiges |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">- Kantonaler Richtplan 2030, Massnahmenblätter A_01, A_06, A_07- Arbeitshilfe Siedlungsentwicklung nach innen. Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern, 2015 (In Erarbeitung)- Konzept zur Siedlungsentwicklung nach innen, Arbeitshilfe, ARE 2009- Nutzungsreserven im Bestand, Konzeptstudie ARE, 2008 |
| <p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none">- |

Massnahme: **Verkehrsintensive Vorhaben**

im Agglomerationsperimeter (teilweise)

Massnahmenbeschreibung

Einleitung:

Verkehrsintensive Vorhaben (VIV) nach Art. 91a ff BauV zählen zu den Anlagen nach Art. 8 Abs. 2 RPG mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt, die eine Grundlage in der Richtplanung benötigen. Gefordert ist eine koordinierte Anwendung des Umwelt- und Raumplanungsrechts mit dem Ziel, verkehrsreduzierte Siedlungsstrukturen zu erreichen. Der Kantonale Richtplan unterscheidet im Massnahmenblatt B_01 zwischen VIV-Standorten von kantonaler und regionaler Bedeutung. Für die Festsetzung von regionalen Standorten sind die Regionalkonferenzen und Regionen zuständig.

Zielsetzung:

Verkehrsintensive Vorhaben (VIV) werden an zentrale und optimal erschlossene Lagen gelenkt. Die regionalen VIV-Standorte werden im RGSK bezeichnet. Die Standorte liegen in der Regel in den urbanen Kerngebieten der Agglomeration gemäss kantonalem Raumkonzept sowie in den Zentren der 1. bis 3. Stufe. In den Zentren der 4. Stufe sind Erweiterungen bestehender Standorte möglich.

Massnahmen:

- In der RGSK-Karte werden die regionalen Standorte bezeichnet und die kantonalen Standorte als Hinweis aus dem Massnahmenblatt B_01 des kantonalen Richtplans übernommen. Es sind folgende Fahrtenbegrenzungen zu berücksichtigen:
 - VIV mit mehr als 5'000 Fahrten DTV sind nur an kantonalen Standorten zulässig
 - VIV mit 2'000 bis 5'000 Fahrten DTV sind an kantonalen und regionalen Standorten zulässig:

| Nr. | Standort VIV | Reg. | Kant. | Bemerkungen/Stand |
|-----|----------------------------------|------|-------|-------------------|
| | S-10-a Langenthal, Wiesenstrasse | X | | Migros |
| | S-10-b Langenthal, Spital | X | | |
- Für die Beurteilung / Interessenabwägung bei der Festsetzung der regionalen VIV-Standorte sind, ergänzend zu den Planungsgrundsätzen im kantonalen Richtplan, die folgenden Kriterien zu berücksichtigen:
 - Schutz der Wohnquartiere
 - Lage im Siedlungszentrum:
 - o Bevölkerungsnähe
 - o Synergieeffekte
 - Qualität der Erschliessung durch den ÖV
 - Qualität der Erschliessung durch den Langsamverkehr (Fussgänger und Velo)
- Für die eigentümerverbindliche Umsetzung auf der Ebene der Nutzungsplanung sind die Gemeinden verantwortlich.
- Das Monitoring und eine Aktualisierung erfolgt gestützt auf die kantonalen Vorgaben im Rahmen der regelmässigen Überarbeitung der RGSK.
- Für bestehende Anlagen gilt vorbehältlich abweichender Bestimmungen des Bundesrechts die Besitzstandsgarantie im Sinne von Art.3 BauG. Sie können weiterentwickelt werden, sofern die Vorgaben des vorliegenden Richtplans eingehalten sind. Nutzungspläne und Baubewilligungen, die sich auf das Fahrleistungsmodell nach Massnahmenplan Luftreinhalteplan 2000-2015 stützen, bleiben bis zu ihrer Änderung gültig. Änderungen stützen sich auf das neue Recht.
- Die Betreiber von VIV erfassen die effektiven Fahrten und teilen diese den Bewilligungsbehörden mit.

| Zuständigkeiten | |
|-------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Federführung: Region Oberaargau | Beteiligte Stellen: Standortgemeinden Kanton (JGK:AGR, BVE:TBA/AöV, VOL:beco,) |

| Realisierung | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|------|---------|-------------|---|--|---------------|---|--|---------------|---|--|-----------------|---|--|
| Vorgehen (Phasen): | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Gestützt auf die neuen kantonalen Vorgaben (MB. B_01) können die bestehende Standorte überprüft. Für die Überprüfung sowie für die Neuaufnahme von Standorten ist wie folgt vorzugehen: <ul style="list-style-type: none"> - Darstellen der Standortnachweise - Stufengerechte Klärung der erwarteten Umweltauswirkung Lärm/Lufthygiene - Nachweis der erforderlichen Strassenkapazitäten (Hauptverbindungsstrassen, Abnahme des Verkehrs auf dem übergeordneten kantonalen und nationalen Strassenetz) 2. Das Monitoring ist im Rahmen der Überarbeitung des RGSK vorzunehmen. | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung | Priorität: (gemäss Region) <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | Kosten: Gesamtkosten (+/- 30 %): noch offen Kostenteiler: <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 60%;"></td> <td style="width: 20%; text-align: center;">in %</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">in SFr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Anteil Region</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td></td> </tr> </table> | | in % | in SFr. | Anteil Bund | % | | Anteil Kanton | % | | Anteil Region | % | | Anteil Gemeinde | % | |
| | in % | in SFr. | | | | | | | | | | | | | | | |
| Anteil Bund | % | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Anteil Kanton | % | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Anteil Region | % | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Anteil Gemeinde | % | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Umsetzung: <input type="checkbox"/> Bis 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Beurteilung | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Wirkung: | |
| Durch die optimale Standortwahl von verkehrintensiven Vorhaben kann das MIV-Aufkommen vermindert und somit die Lärm- und Umweltbelastung vermindert werden. | |
| Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Massnahmenblatt C1 | |
| Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste | Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 |

| Sonstiges |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Literatur / Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none"> - Kantonaler Richtplan 2030 (Zielsetzung B19, Massnahme B_01) - Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2015 / 2030 |
| Bemerkungen / Hinweise: |

RGSK Oberaargau

Stand: Juni 2016

L 1

Massnahme: **Siedlungsbegrenzungslinien von überörtlicher Bedeutung**

im Agglomerationsperimeter (teilweise)

Massnahmenbeschrieb

Zielsetzung:

Mit der Bezeichnung von Siedlungsgrenzen wird eine klare Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet angestrebt. Dabei wird den übergeordneten Landschaftsräumen sowie den Wildtierkorridoren Rechnung getragen, die Akzentuierung der Siedlungsränder gefördert und die Zersiedelung eingegrenzt. Zudem können offene Landschaften erhalten bleiben.

Massnahmen:

1. Die Gemeinden berücksichtigen im Rahmen der Ortsplanungen die als Vororientierung in der RGSK-Karte bezeichneten überörtlichen Siedlungsbegrenzungen und machen eine Interessensabwägung.
2. Die bezeichneten Siedlungsbegrenzungen sind konzeptionell zu überprüfen und regionsweit zu harmonisieren. Dabei sind die übergeordneten Bestimmungen aus dem Bereich Natur und Landschaft zu berücksichtigen

Zuständigkeiten

Federführung:

Region Oberaargau
Gemeinden (Phase 2)

Beteiligte Stellen:

Region Oberaargau
Gemeinden
Kanton

Realisierung

Vorgehen (Phasen):

1. **Auswahl:** In enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden werden die Siedlungsbegrenzungslinien diskutiert und eine definitive Auswahl getroffen.
2. **Planungsphase:** Die Gemeinden verankern die Siedlungsbegrenzungslinien im Rahmen von kommunalen Richtplänen und /oder berücksichtigen diese im Rahmen der Ortsplanungen.

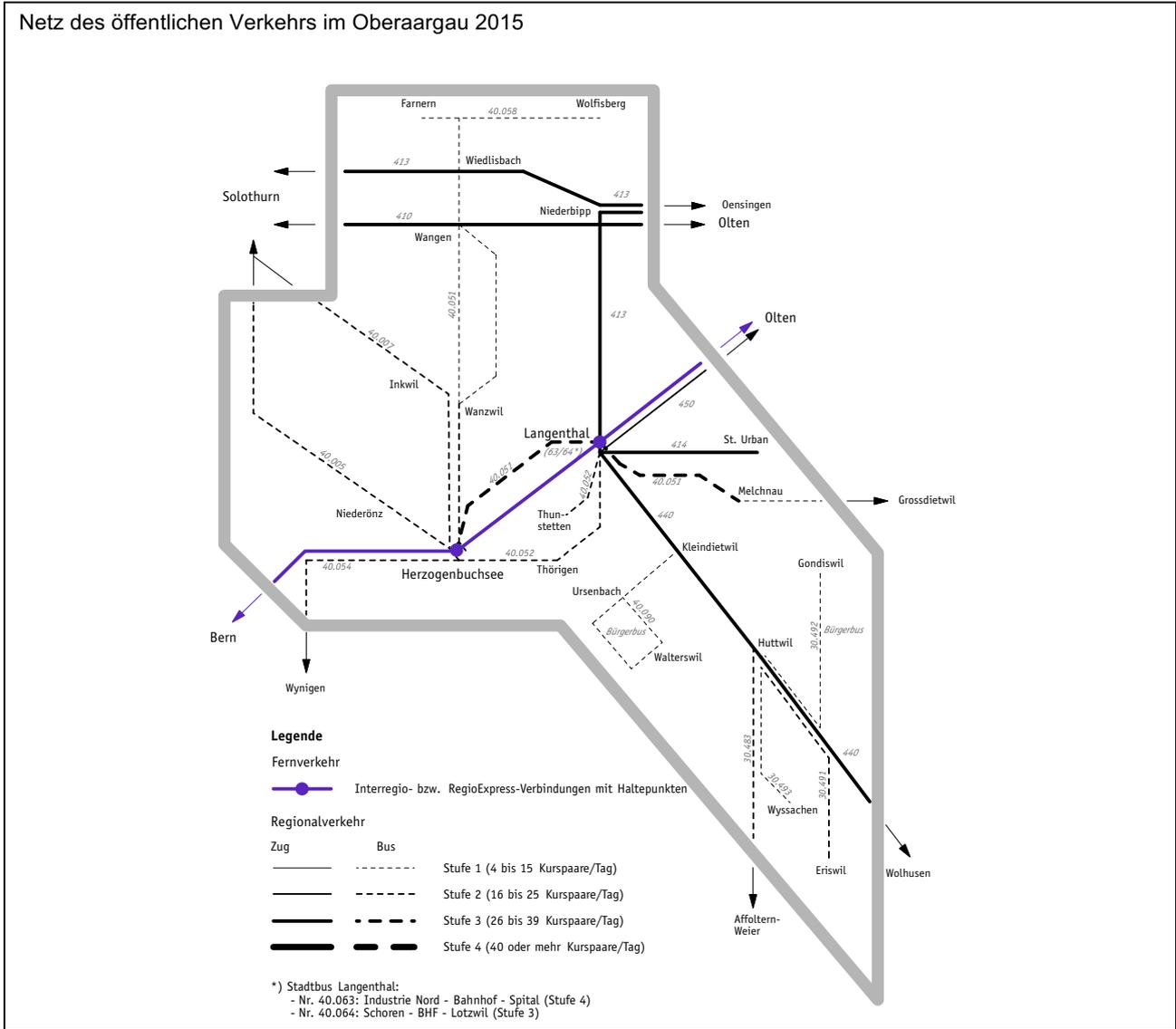
RGSK Oberaargau Stand: Juni 2016 **ÖV-FV 2 / ÖV-Reg 2**
 Massnahmenpaket: **Öffentlicher Verkehr – Fernverkehr, Regionalverkehr**

im Agglomerationsperimeter (teilweise)

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:
 Verbesserte Anbindung der Region an den Fernverkehr.
 Förderung des öffentlichen Verkehrs durch bedürfnisgerechten Ausbau des regionalen Bahnangebots und Verbesserung des Zugangs zur Bahn.

Massnahme:
 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.
 Siehe Massnahmentabelle.



| Zuständigkeiten | |
|--------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Federführung: RVK 2 / AöV /Transportunternehmungen | Beteiligte Stellen: siehe Massnahmentabelle |

| Realisierung | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Vorgehen (Phasen): 1. Ausarbeitung des regionalen Angebotskonzepts (alle 4 Jahre) / Übernahme in den Angebotsbeschluss Kanton 2. schrittweise Umsetzung | | |
| Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> siehe Massnahmentabelle | Priorität: (gemäss Region) <input checked="" type="checkbox"/> siehe Massnahmentabelle | Kosten: siehe Massnahmentabelle |
| Umsetzung: <input checked="" type="checkbox"/> 2015 ff. | | |

| Beurteilung |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Wirkung: Durch eine verbesserte und schnellere Erreichbarkeit der Stadt Langenthal wird deren Zentrumsfunktion 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 ÖVs (aufgrund höheren Auslastungsgrades). |
| Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> • Entwicklungsleitbild der Region; Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung • Ortsplanungen der Gemeinden |

| Sonstiges |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Literatur / Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none"> • Angebotskonzept des Kantons Bern für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr • STEP Ausbauschritt 2030, Angebotskonzept Planungsregion Nordwestschweiz, 2014 |
| Bemerkungen / Hinweise: 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 Grossen Rat sowie zur mittel- bis langfristigen Infrastrukturplanung zu verstehen. |

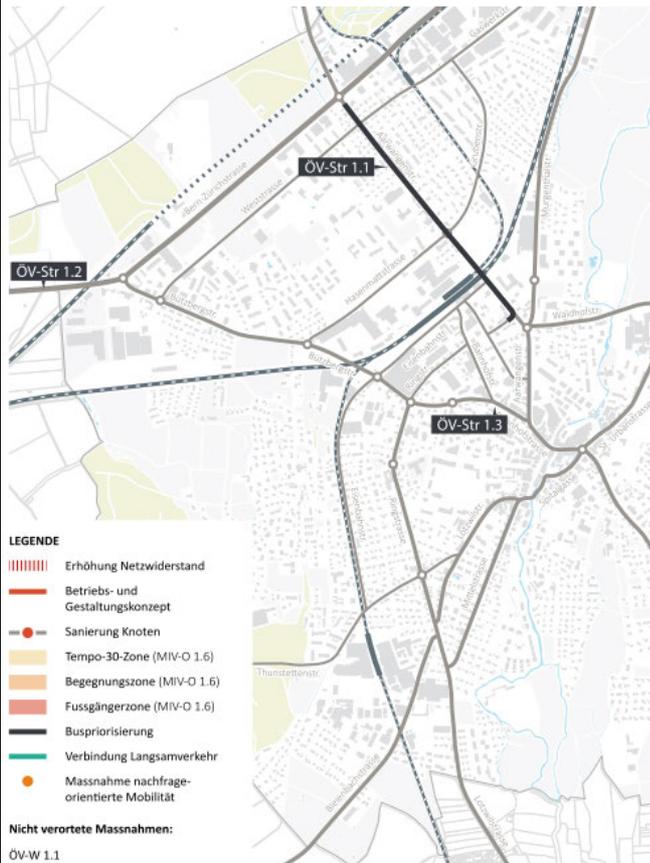
| RGSK Massn. Nr. | Gemeinde; Ort | Bezeichnung | Massnahmentitel; Kurzbeschreibung (Schwachstellen, Handlungsbedarf) | Kosten-schätzung (in Mio SFr.) | Eigentümer/ Federführung | Umset-zung | P | R | KS |
|------------------------|-----------------------------|------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------|-------------------|----------|----------|-----------|
| ÖV-FV-2.01 | Herzogenbuchsee, Langenthal | IC-Verbindung Langenthal-Herzogenbuchsee | IC-Verbindungen über Langenthal mit Halt in Herzogenbuchsee und Langenthal: Einbau von 4 Schnellfahrweichen im Badwald zwischen Herzogenbuchsee und Bützberg | | SBB / Region | | C | - | - |
| ÖV-Reg-2.01 | Huttwil | Schnellzugverbindung Langenthal-Huttwil | Schnellzugverbindung Langenthal-Huttwil | | BLS / Region | | C | - | - |

P = Priorität; R = Reifegrad; KS = Koordinationsstand

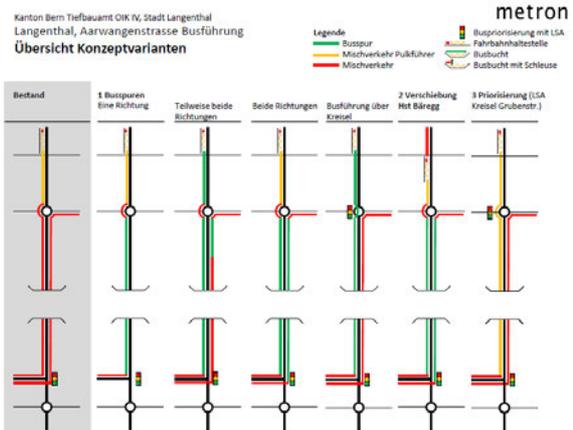
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Neue Massnahme
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

Abbildung / Karte

Verortung:



Detail: Aarwangenstrasse: Betriebs- und Gestaltungskonzept mit Focus Buspriorisierung (Status: Entwurf)



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Mit dem Massnahmenpaket soll den Behinderungen im ÖV, die durch die hohen Verkehrsbelastungen auf den beiden innerörtlichen Achsen vom Stadtzentrum in Richtung Norden gegeben sind, entgegengewirkt werden. Die Stärkung des ÖV als attraktives Verkehrsmittel ist ein zentrales Anliegen der Stadt, um das Wachstum des MIV möglichst einzudämmen. Als mögliche Massnahmen kommen Busspuren, Lichtsignalanlagen oder Fahrbahnhaltestellen in Betracht.

Massnahmen:

ÖV-Str 1.1 Aarwangenstrasse: Priorisierung Bus

Konformität (RPG, kt. Richtplan): Nur für Siedlungsmassnahmen

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

| Zuständigkeiten | |
|----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Federführung: Kanton | Beteiligte Stellen: <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: asm |

| Realisierung | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vorgehen / Meilensteine: 1. Vorprojekt Verkehrssanierung Aarwangen - Langenthal Nord, Variantenentscheid Verkehrssanierung auf politischer Ebene zugunsten Umfahrung 2. Umsetzung entsprechend Variante Umfahrung vor Realisierung Verkehrssanierung | | |
| Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2019 <input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe | Realisierungshorizont Vorprojekt / Vorbereitung: 2024 Baubeginn / Beginn Umsetzung: 2026 Inbetriebnahme / Realisierung: 2027 Reifegrad <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 | Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: REK |

| Kosten und Finanzierung | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kosten (Planung / Investition): 4 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: | An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund 35% <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) 65% <input type="checkbox"/> Stadt Langenthal % <input type="checkbox"/> Weitere: % |
| Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: | Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten |

| Beurteilung |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Zweckmässigkeit: Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen die Ziele eines effizienten und leistungsfähigen ÖV, welcher geeignet ist, einen massgeblichen Teil der Mobilitätsbedürfnisse in Langenthal abzuwickeln und eine nachhaltige Siedlungsentwicklung zu unterstützen.</p> <p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als gross eingeschätzt.</p> <p>Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als gross eingestuft. Mit der Gewährleistung eines zuverlässigen und stabilen ÖV kann dieser einerseits zur Reduktion der Netzüberlastungen im MIV, andererseits zur Verminderung der Umweltbelastungen (Lärm, Luft) beitragen. Ein hochwertiges ÖV-Angebot stärkt die Standortattraktivität Langenthals (Erreichbarkeit, Abdeckung der Mobilitätsbedürfnisse) erheblich.</p> |

Machbarkeit: Die Machbarkeit ist im Rahmen der Verkehrssanierung Aarwangen - Langenthal Nord zu klären.

Wirkung (WK)

- WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Verbesserung ÖV: Verbesserung Fahrplanstabilität
- WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen
- WK 3: Verkehrssicherheit: Entflechtung von Verkehrsströmen
- WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch Verbesserung Modalsplit zugunsten ÖV, Verstetigung des Verkehrs

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

-

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

Quantitative Angaben (z.B. DTV):

Aarwangenstrasse: DWV heute 14'000, 2030 ohne Umfahrung 15'000, mit Umfahrung 13'000, Stadtbuslinie 63 im 15-Minuten-Takt

Bemerkungen / Hinweise:

| | | |
|---------------------------------|------------------------------------------------|--------------------|
| AP Langenthal / RGSK Oberaargau | Stand: Juni 2016 | ÖV-Str. 1.2 |
| Massnahmenpaket: | Strassengebundener öffentlicher Verkehr | B-Liste |

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Neue Massnahme
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

Abbildung / Karte

Verortung:

LEGENDE

- ||||| Erhöhung Netzwideerstand
- Betriebs- und Gestaltungskonzept
- Sanierung Knoten
- Tempo-30-Zone (MIV-O 1.6)
- Begegnungszone (MIV-O 1.6)
- Fussgängerzone (MIV-O 1.6)
- Buspriorisierung
- Verbindung Langsamverkehr
- Massnahme nachfrageorientierte Mobilität

Nicht verortete Massnahmen:
 ÖV-W 1.1

Detail:

Erweiterungsgebiet

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| Massnahmenbeschrieb | |
| Zielsetzung: Mit der Massnahmen soll die Umsetzung der entsprechenden Siedlungsmassnahme Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten „Oberhard“ unterstützt werden. Mit einer Taktverdichtung und einer neue Bushaltestelle Oberhard soll die Erschliessgütequalität auf D verbessert werden. | |
| Massnahmen: ÖV-Str 1.2 ÖV-Erschliessung Oberhard | |
| Konformität (RPG, kt. Richtplan): <i>Nur für Siedlungsmassnahmen</i> | |
| <input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell | <input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell |

| Zuständigkeiten | |
|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Federführung: Kanton | Beteiligte Stellen: <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Region, asm |

| Realisierung | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vorgehen / Meilensteine: 1. Aufnahme des ÖV-Konzeptes Langenthal in den Angebotsbeschluss 2018 - 2021 - Taktverdichtung Linie 51 (Ast Langenthal -Thunstetten) 2. Vorprojekt Bushaltestelle Oberhard im Rahmen des kantonalen Strassenplan „VS - Alt“ 3. Realisierung Bushaltestelle Oberhard | | |
| Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2019 <input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe | Realisierungshorizont Vorprojekt / Vorbereitung: 2016 Baubeginn / Beginn Umsetzung: 2023 Inbetriebnahme / Realisierung: 2024 Reifegrad <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 | Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: AP Langenthal |

| Kosten und Finanzierung | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kosten (Planung / Investition): Insgesamt 1.2 Mio (je 0.6 Mio. Franken pro Richtung) (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: | An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund 35% <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) 22.75% <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal 42.25% <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Region OA % |
| Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: | Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten |

| Beurteilung |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Zweckmässigkeit: Die Massnahme ist zwingend, damit die Konzentration und Fokussierung der zukünftigen Siedlungsentwicklung an diesem als Vorranggebiet für die regionale Siedlungserweiterung Gebiet an diesem Standpunkt erfolgen kann.</p> <p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als gross eingeschätzt.</p> <p>Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als gross eingestuft. Mit der Gewährleistung eines zuverlässigen und stabilen ÖV kann dieser einerseits zur Reduktion der Netzüberlastungen im MIV, andererseits zur Verminderung der Umweltbelastungen (Lärm, Luft) beitragen. Ein hochwertiges ÖV-Angebot stärkt die Standortattraktivität Langenthals (Erreichbarkeit, Abdeckung der Mobilitätsbedürfnisse) erheblich.</p> |

Machbarkeit: Die Machbarkeit wurde stadintern abgeklärt und bejaht.

Wirkung (WK)

- WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Verbesserung ÖV: Verbesserung Fahrplanstabilität
- WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen
- WK 3: Verkehrssicherheit: Entflechtung von Verkehrsströmen
- WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch Verbesserung Modalsplit zugunsten ÖV, Verstärkung des Verkehrs

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

- S 5.13 Oberhard (Arbeiten) (Massnahmen S 8.8 im AP Langenthal)

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

Langfristiges ÖV-Konzept Langenthal, 2016

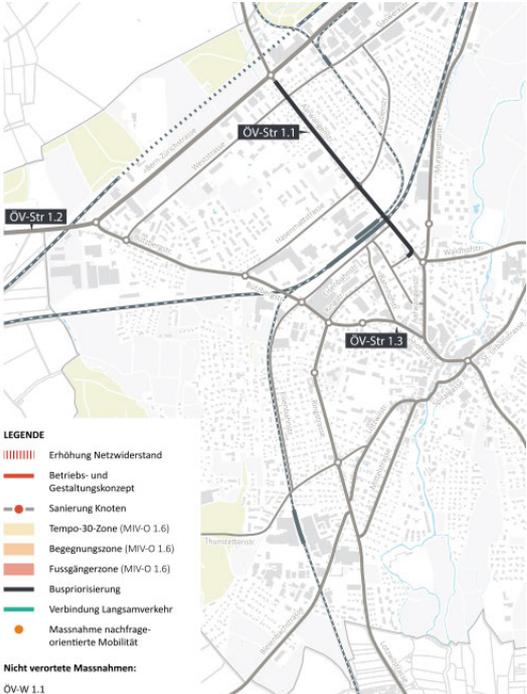
Quantitative Angaben (z.B. DTV):

DWV Bern-Zürich-Strasse: 19'000 (2012)

Bemerkungen / Hinweise:

| | | |
|-----------------------------------------------------------------|------------------|--------------------|
| AP Langenthal / RGSK Oberaargau | Stand: Juni 2016 | ÖV-Str. 1.3 |
| Massnahmenpaket: Strassengebundener öffentlicher Verkehr | | B-Liste |

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Neue Massnahme
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

| Abbildung / Karte | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Verortung:</p>  <p>LEGENDE</p> <ul style="list-style-type: none"> Erhöhung Netzwideerstand — Betriebs- und Gestaltungskonzept ● Sanierung Knoten Tempo-30-Zone (MIV-O 1.6) Begegnungszone (MIV-O 1.6) Fussgängerzone (MIV-O 1.6) — Buspriorisierung — Verbindung Langsamverkehr ● Massnahme nachfrageorientierte Mobilität <p>Nicht verortete Massnahmen: ÖV-W 1.1</p> | <p>Detail:</p>  <p>LEGENDE</p> <ul style="list-style-type: none"> — Durchmesserlinien — Radiallinien — weiterhin bediente Bushaltestelle Bereich für neue Haltestellen — wegfallende Haltestelle |

| Massnahmenbeschreibung | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| <p>Zielsetzung:</p> <p>Mit der Massnahme soll ein Teil des langfristigen ÖV-Konzeptes umgesetzt werden, in dessen Rahmen die Variante 1 als die optimale aus Sicht Region und Stadt bestimmt wurde. Die Umsetzung bedarf einer Anpassung der Infrastruktur mit der Verlegung der heutigen Bushaltestelle Wiesenstrasse.</p> | |
| <p>Massnahmen:</p> <p>ÖV-Str 1.3 Bushaltestelle Wiesenstrasse: Verlegung</p> | |
| <p>Konformität (RPG, kt. Richtplan): <i>Nur für Siedlungsmassnahmen</i></p> | |
| <p><input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell</p> | <p><input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell</p> |

| Zuständigkeiten | |
|---------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Federführung: Stadt | Beteiligte Stellen: <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Stadt Langenthal <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: asm, Region OA, RVK |

| Realisierung | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vorgehen / Meilensteine: | | |
| 1. Vorprojekt Bushaltestelle 2. Umsetzung | | |
| Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2019 <input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe | Realisierungshorizont Vorprojekt / Vorbereitung: 2018 Baubeginn / Beginn Umsetzung: 2025 Inbetriebnahme / Realisierung: 2026 Reifegrad <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 | Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: RVK, Langfristiges ÖV-Konzept |

| Kosten und Finanzierung | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kosten (Planung / Investition): Insgesamt 1.2 Mio (je 0.6 Mio. Franken pro Richtung) (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: | An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund 35% <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) 22.75% <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal 42.25% <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Region OA % |
| Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: | Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten |

Beurteilung

Zweckmässigkeit: Das langfristige ÖV-Konzept bzw. dessen Reailsierung verfolgt das Ziel eines effizienten und leistungsfähigen ÖV, welcher geeignet ist, einen massgeblichen Teil der Mobilitätsbedürfnisse in Langenthal abzuwickeln und eine nachhaltige Siedlungsentwicklung zu unterstützen. Die Verlegung der Haltestelle ist eine zwingende Massnahme zur Umsetzung des Konzeptes.

Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als **gross** eingeschätzt.

Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als **gross** eingestuft. Mit der Gewährleistung eines zuverlässigen und stabilen ÖV kann dieser einerseits zur Reduktion der Netzüberlastungen im MIV, andererseits zur Verminderung der Umweltbelastungen (Lärm, Luft) beitragen. Ein hochwertiges ÖV-Angebot stärkt die Standortattraktivität Langenthals (Erreichbarkeit, Abdeckung der Mobilitätsbedürfnisse) erheblich.

Machbarkeit: Die Machbarkeit wurde stadintern abgeklärt und bejaht.

Wirkung (WK)

- WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Verbesserung ÖV: Verbesserung Fahrplanstabilität
- WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen
- WK 3: Verkehrssicherheit: Entflechtung von Verkehrsströmen
- WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch Verbesserung Modalsplit zugunsten ÖV, Verstärkung des Verkehrs

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

- MIV-O 1.4.1 Erhöhung Netzwideerstand Stadtzentrum: Bützbergstrasse - Bahnhofstrasse - St. Urbanstrasse

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

Langfristiges ÖV-Konzept Langenthal, 2016

Quantitative Angaben (z.B. DTV):

Bemerkungen / Hinweise:

| | | |
|-----------------------------------------------------------------|------------------|-----------------|
| RGSK Oberaargau | Stand: Juni 2016 | ÖV-Str 2 |
| Massnahmenpaket: Strassengebundener öffentlicher Verkehr | | |

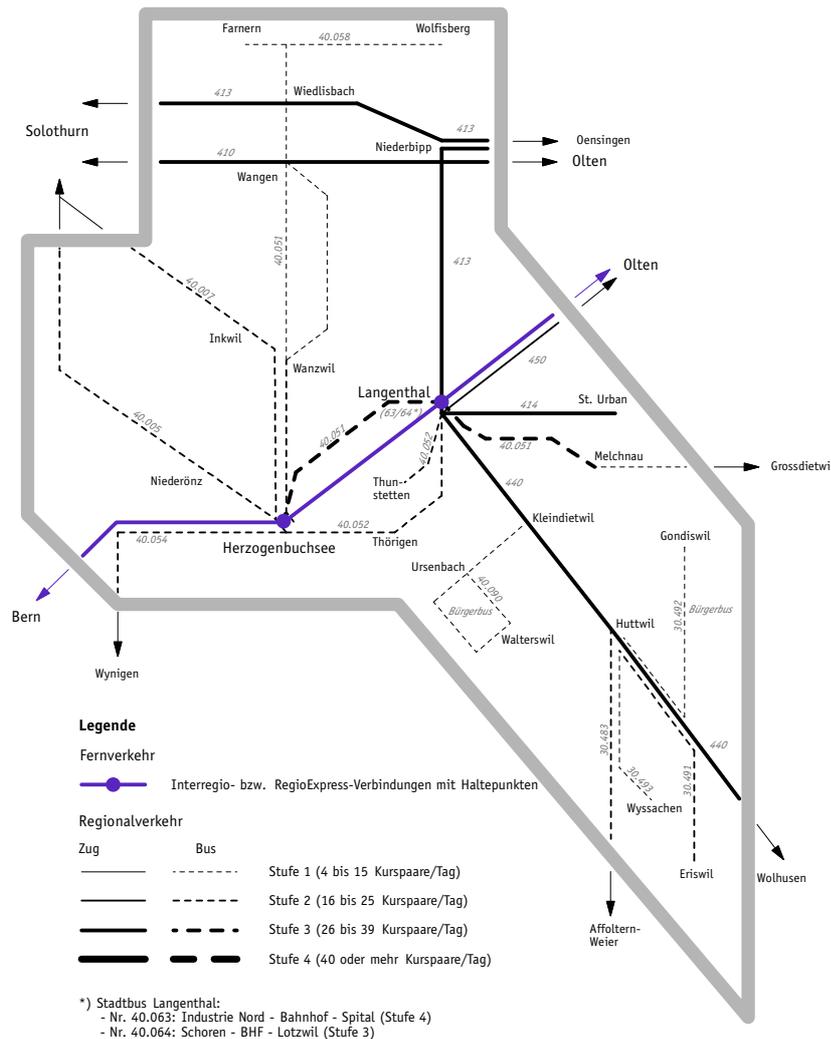
im Agglomerationsperimeter (teilweise)

| |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Massnahmenbeschrieb |
| <p>Zielsetzung: Förderung des öffentlichen Verkehrs durch den bedürfnisgerechten Ausbau des Linien- und Kursangebots. Möglichst flächendeckende ÖV-Erschliessung der Region, abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung.</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>Massnahmen: Optimierung und bedarfsgerechte Verbesserung des Linien- und Kurs- und Haltestellenangebots, abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung.</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> <p>Siehe Massnahmentabelle.</p> |

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| Zuständigkeiten | |
| <p>Federführung: RVK 2, AöV (Angebotsplanung) TBA/OIK IV (Infrastruktur Kantonsstrassen), Standortgemeinden (Infrastruktur Gemeindestrassen)</p> | <p>Beteiligte Stellen: Transportunternehmungen</p> |

| | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| Realisierung | | |
| <p>Vorgehen (Phasen): 1. Ausarbeitung des regionalen Angebotskonzepts (alle 4 Jahre) / Übernahme in den Angebotsbeschluss Kanton 2. schrittweise Umsetzung</p> | | |
| <p>Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> siehe Massnahmentabelle</p> | <p>Priorität: (gemäss Region) <input checked="" type="checkbox"/> siehe Massnahmentabelle</p> | <p>Kosten: siehe Massnahmentabelle</p> |
| <p>Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> siehe Massnahmentabelle</p> | | |

Netz des öffentlichen Verkehrs im Oberaargau 2015



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).

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

- Die Massnahmen zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung sind abhängig von den Wohn- und Arbeitsschwerpunkten sowie Vorranggebieten Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten.
- Teilweise können Massnahmen zur Busbevorzugung auch im Massnahmenpaket MIV-O (Ortsdurchfahrten) integriert sein.

| Sonstiges |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Literatur / Grundlegendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">• Angebotskonzept des Kantons Bern für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr 2014 – 2017• RVK Oberaargau / Stadt Langenthal, Konzept öffentlicher Verkehr Langenthal 2030 (Zwischenbericht Planungsstand), 2011, Metron Brugg |
| <p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>–</p> |

| RGSK Massn. Nr. | Gemeinde; Ort | Bezeichnung | Massnahmentitel; Kurzbeschreibung (Schwachstellen, Handlungsbedarf) | Kosten- schätzung (in Mio SFr.) | Eigentümer/ Federführung | Umsetzung | P | R | KS |
|--------------------|---------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------|----------------------|---|---|----|
| ÖV-Str-2.01 | Region | Regionales ÖV-Konzept (Angebotskonzept) | Eruierung Handlungsbedarf, Ausarbeitung von Lösungsansätzen bzw. Verkehrsstudien, Setzen von Prioritäten | | RVK 2 | Daueraufgabe | A | 2 | FS |
| ÖV-Str-2.02 | Langenthal und Umlandgemeinden | Lotzwil, Schwarzhäusern, Thunstetten (Bützberg), Wynau | Bessere Erschliessung der Umlandgemeinden von Langenthal (u.a. mittels Taktverdichtungen, besserer Zugänglichkeit der Haltestellen) | | RVK 2 | 2018-2021 | A | | VO |
| ÖV-Str-2.03 | Thörigen | Behebung Erschliessungslücke | öV-Erschliessung der Ortsteile Weingarten und Oberdorf (reg. Buslinie 52 Langenthal-Herzogenbuchsee) | | RVK 2 | 2018-2021 | A | | VO |
| ÖV-Str-2.04 | Wynau | Angebotsverbesserung | Busverbindung Wynau-Langenthal | | RVK 2 | 2018-2021 | A | | VO |
| ÖV-Str-2.07 | Bleienbach; Mööslimatte/Winkel | Verbesserung ÖV-Erschliessung | Erstellung einer neuen Haltestelle „Flugfeld Erlenmoos“ (Linie 52) in Zusammenhang mit dem Arbeitsschwerpunkt Mööslimatte/Winkel | | RVK 2 | bei Umstrukturierung | | | VO |
| ÖV-Str-2.08 | Herzogenbuchsee; Gishubel | Verbesserung ÖV-Erschliessung | Erstellung einer neuen Haltestelle „Gishubel“ (Linie 51) in Zusammenhang mit dem Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten „Gishubel“ | | RVK 2 | bei Einzonung | | | VO |
| ÖV-Str-2.09 | Thunstetten; Wolfhusenfeld | Verbesserung ÖV-Erschliessung | Erstellung einer neuen Haltestelle „Wolfhusen“ (Linie 51) in Zusammenhang mit dem Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten „Wolfhusenfeld“ | | RVK 2 | bei Einzonung | | | VO |
| ÖV-Str-2.10 | Thunstetten; Bützberg, Welschlandstrasse | Verbesserung ÖV-Erschliessung | Verbesserung der ÖV-Erschliessung in Zusammenhang mit dem Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen „Welschlandstrasse“ (Ev. Taktverdichtung Linie 51) | | RVK 2 | bei Einzonung | | | VO |
| ÖV-Str-2.11 | Thunstetten; Wischberg und Untergass | Angebotsverbesserung | Taktverdichtung der Linie 52 in Zusammenhang mit den Vorranggebieten Siedlungserweiterung Wohnen „Wischberg“ und dem Umstrukturierungsgebiet „Untergass“ | | RVK 2 | bei Einzonung | | | VO |
| ÖV-Str-2.12 | Herzogenbuchsee; Bärenfeld | Verbesserung ÖV-Erschliessung | Verbesserung der ÖV-Erschliessung in Zusammenhang mit dem Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen „Bärenfeld“ | | RVK 2 | bei Einzonung | | | VO |
| ÖV-Str-2.13 | Langenthal; Allmend | Verbesserung ÖV-Erschliessung | Verbesserung der ÖV-Erschliessung in Zusammenhang mit dem Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen „Allmend“ | | RVK 2 | bei Einzonung | | | VO |
| ÖV-Str.-2.14 | Langenthal; Oberhard | Verbesserung ÖV-Erschliessung | Verbesserung der ÖV-Erschliessung beim Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten „Oberhard“: 15'-Takt auf Linie 51 (Ast: Langenthal - Thunstetten) in Angebotsbeschluss 2018-2021 aufnehmen; Klären einer neuen Bushaltestelle Oberhard (kant. Strassenplan „VS-ALT“). | | RVK 2 | bei Einzonung | A | | ZE |

P = Priorität; R = Reifegrad; KS = Koordinationsstand

RGSK Oberaargau

Stand: Juli 2016

MIV-U 2.01

Massnahme:

**Motorisierter Individualverkehr – Verkehrssanierung
Aarwangen - Langenthal Nord (Umfahrung)
Aarwangen, Bannwil, Langenthal, Schwarzhäusern, Thunstetten**

im Agglomerationsperimeter (teilweise, nur Abhängigkeit zu anderen Massnahmen)

Massnahmenbeschrieb

Zielsetzung:

Verkehr und Verkehrssicherheit

- Gewährleistung langfristiger Verkehrsfluss
- Rückgrat des regionalen Strassen-Verkehrsnetzes sicherstellen (Netzstrategie)
- Verkehrsträgerübergreifende Erhöhung der Verkehrssicherheit (Langsamverkehr, öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr)
- Unterstützung der Verstärkung der angestrebten Entlastungswirkung und Verbesserung der Verkehrsqualität und der Fahrbahnstabilität des öffentlichen Verkehrs (ÖV) mit Hilfe von verkehrlich flankierenden Massnahmen
- Entlastungsmöglichkeit im nachgeordneten Strassennetz

Siedlungsentwicklung, Umwelt und Ressourcenverbrauch

- Verkehrserschliessung (MIV, ÖV und Langsamverkehr) Wirtschaftsstandorts Oberaargau verbessern
- Verbesserung der Entwicklungsmöglichkeit im Raum Agglomeration Langenthal
- Siedlungsgebiet vom motorisierten Individualverkehr (MIV) entlasten
- Aufwertung Siedlungsgebiet
- Umwelt und landschaftsverträgliche Linienführung und Gestaltung

Massnahmen:

Umfahrung

Es wird eine neue direkte Verbindungsstrasse zwischen der Jurastrasse (nördlich der Aare) und der Bern-/ Zürichstrasse (zwischen Bützberg und Langenthal) gebaut. Die angrenzenden Industriezonen Aarwangen und Bützberg Hard werden direkt an die Umfahrungsstrasse angeschlossen.

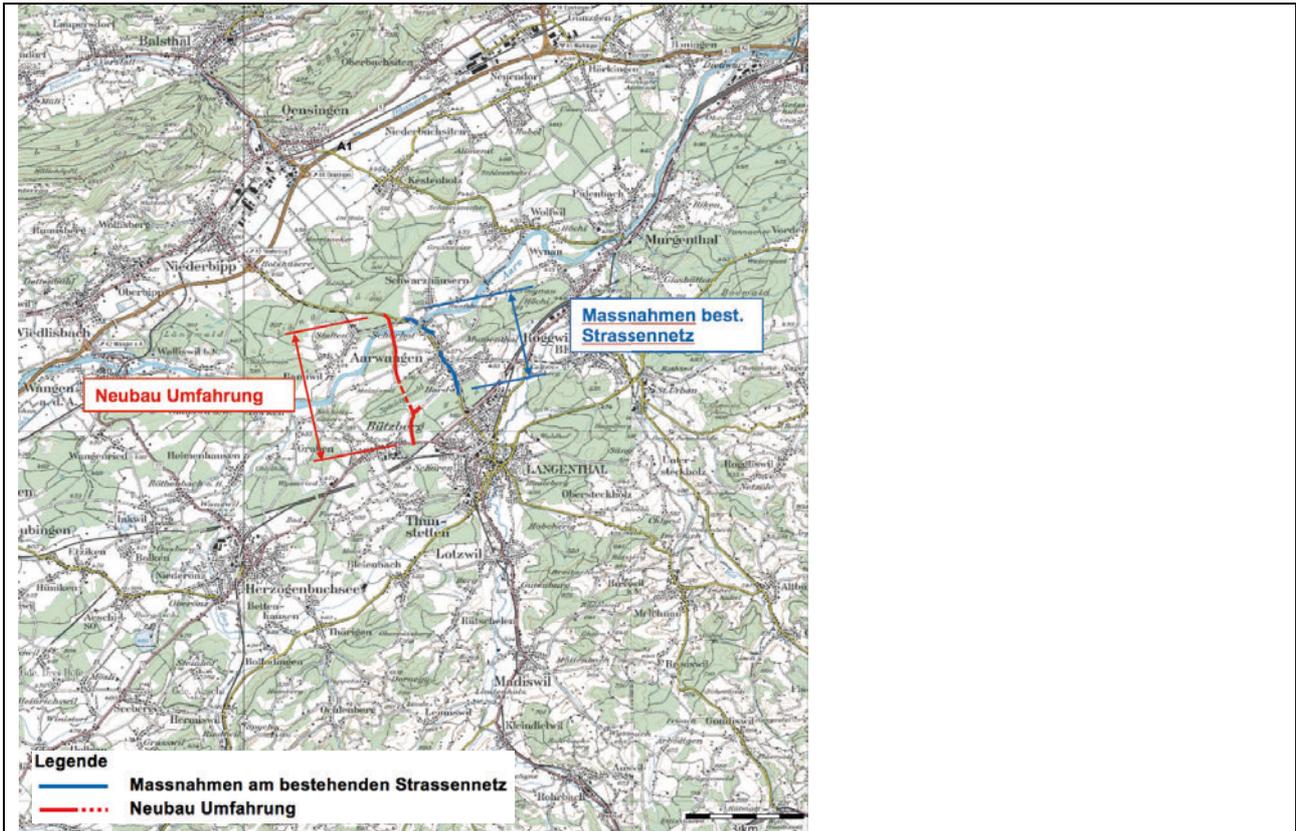
Aktueller Massnahmenbeschrieb der Neubaelemente:

- Zweistreifige Strasse für den motorisierten Verkehr, Ausbaugeschwindigkeit 80 km/h, teilweise 60 km/h.
- Fahrstreifenbreite 3.75 m
- Streckenlänge ca. 3'650 m, davon ca. 500 m Aarebrücke und ca. 500 m Tunnel
- vier Anschlussknoten (Underban, Industrie Aarwangen, Industrie Bützberg und Hard)
- Brücke Aarwangenstrasse / ASm
- Unterführung Meiniswilstrasse

Verkehrlich flankierende Massnahmen (vfM)

Die vfM auf dem bestehenden Strassennetz sind noch nicht im Detail definiert. Aktueller Massnahmenbeschrieb:

- Knotenumbau Schwarzhäusernstrasse
- Mischverkehr (Doppelspurausbau Aare Seeland mobil AG) zwischen Kreisel Aarwangen und Einmündung Mumenthalstrasse
- Trennung Schiene – Strasse, Schrankenlagen zwischen Einmündung Mumentahlstrasse und Hardwald
- Langsamverkehrsmassnahmen
- ÖV-Bevorzugung mittels Verkehrssteuerungsanlagen



Zuständigkeiten

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Federführung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • TBA, Oberingenieurkreis IV | <p>Beteiligte Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Aarwangen • Gemeinde Bannwil • Stadt Langenthal • Gemeinde Schwarzhäusern • Gemeinde Thunstetten • Aare Seeland mobil AG • Region Oberaargau • Weitere kantonale Ämter • Bund (ASTRA / BAV / ARE) |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Realisierung

Vorgehen (Phasen):

1. Vorprojekt (2015)
2. Mitwirkung (2015)
3. Strassenplan (ab 2016)
4. Baubeginn (ab 2022)
5. Inbetriebnahme (ab 2027)

| | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> | <p>Priorität: (gemäss Region)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A</p> <p><input type="checkbox"/> B</p> <p><input type="checkbox"/> C</p> | <p>Kosten:</p> <p>Gesamtkosten (+/- 30 %): ca. SFr. 136 Mio. (Stand Mitwirkung 2015)</p> <p>Kostenteiler: in % in SFr.</p> <p>Anteil Bund</p> <p>Anteil Kanton</p> <p>Anteil Region</p> <p>Anteil Gemeinde</p> |
| <p>Umsetzung:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2022 ff.</p> | | |

Umsetzung im kantonalen Richtplan oder in kantonalen Sachplänen zu prüfen: Ja Nein

Beurteilung

Auswirkungen auf den Verkehr und die Verkehrssicherheit

- Unterstützt die Strategien der kantonalen und regionalen Strassennetzpläne:
 - Gewährleistet einen adäquaten Verkehrsfluss
 - Lenkt den motorisierten Verkehr über das Basisnetz (Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen) auf dessen Rückgrat
 - Bewirtschaftet den gebündelten Verkehr auf dem Basisnetz, insbesondere auf dessen Rückgrat
 - Gewährleistet die Funktion als Zubringer zur Nationalstrasse (Bern - Zürich/ Basel); N01, Anschluss Niederbipp
 - Entlastet die Gemeindestrassen und die Kantonsstrasse Aarwangen - Langenthal Nord
 - Schafft sichere, kohärente, direkte und komfortable Velorouten (Alltags- und Freizeitverkehr)
- Verkehrsentlastung auf dem bestehenden Strassennetz:
 - Erhöht die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs (Bahn und Bus),
 - Erhöht die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr, den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr
- Ermöglicht die Aufnahme der Verkehrszunahme infolge Kapazitätserhöhung N01, 6-Streifen-Ausbau Luterbach - Härkingen (generelles Projekt)

Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung, die Umwelt und dem Ressourcenverbrauch

- Verbesserte Erreichbarkeit des südlichen Regionsteils (insbesondere Raum Langenthal und Raum Huttwil) und hat somit einen positiven Effekt auf die Regionalwirtschaft.
- Verbesserte Verkehrserschliessung der Agglomeration Langenthal auf die Nationalstrasse N01 (Anbindung an das überregionale Strassennetz)
- Stark belastetes Siedlungsgebiet wird vom motorisierten Individualverkehr entlastet und wird attraktiver (Entwicklung nach innen)
- Lärm- und Luftbelastung im Siedlungsgebiet wird reduziert
- Konflikt mit archäologischer Fundstelle

Abhängigkeit zu anderen Massnahmen

- N01, 6-Streifen-Ausbau Luterbach - Härkingen
- Bahnsicherungsmassnahmen Aare Seeland mobil AG
- Massnahmen auf Kantonsstrassen zur Erreichung des Standards:
 - Verkehrsmanagement (LSA) Dreilinden Langenthal (*Massnahme Agglomerationsprogramm*)
 - Sanierung Bützbergstrasse (*Massnahme Agglomerationsprogramm*)
 - Knotenumbau mit Busbevorzugung Bützberg- / Eisenbahnstrasse und Bützberg- / Ringstrasse (*Massnahme Agglomerationsprogramm*)

Sonstiges

Grundlagendokumente

- Synthesebericht Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) 2007
- Vorprojekt Verkehrssanierung Aarwangen – Langenthal Nord (VS ALN) 2015
- Synthesebericht (VP VS ALN), 2016

Bemerkungen

Der Bund plant den Ausbau der Nationalstrasse N1 zwischen Luterbach und Härkingen auf sechs Fahrspuren. Der Ausbau generiert Mehrverkehr auf der zum Nationalstrassenanschluss in Niederbipp führenden Strasse durch Aarwangen. Der Kanton verlangt in seiner Stellungnahme zum generellen Projekt, dass der Bund auf diese Entwicklung mit geeigneten flankierenden Massnahmen reagiert.

Massnahmenpaket: **Motorisierter Individualverkehr - Umfahrungen**

im Agglomerationsperimeter (teilweise)

Massnahmenbeschrieb

Zielsetzung:
 Entlastung der Ortsdurchfahrten vom Verkehr, Steigerung der Wohn- und Aufenthaltsqualität.

Massnahme:
 Siehe Massnahmenliste.

Keine kartografische Darstellung vorhanden.

Zuständigkeiten

| | |
|-------------------------------------------|------------------------------------------|
| Federführung: Standortgemeinden | Beteiligte Stellen: TBA OIK IV |
|-------------------------------------------|------------------------------------------|

Realisierung

Vorgehen (Phasen):

1. Projektstudie / Vorprojekt
2. Detailprojekt, Kreditbeschluss
3. Realisierung

| | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> siehe Massnahmentabelle | Priorität: (gemäss Region) <input checked="" type="checkbox"/> siehe Massnahmentabelle | Kosten: siehe Massnahmentabelle |
| Umsetzung: <input checked="" type="checkbox"/> siehe Massnahmentabelle | | |

Beurteilung

Wirkung:
 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.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:
 –

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:
 –

Bemerkungen / Hinweise:
 –

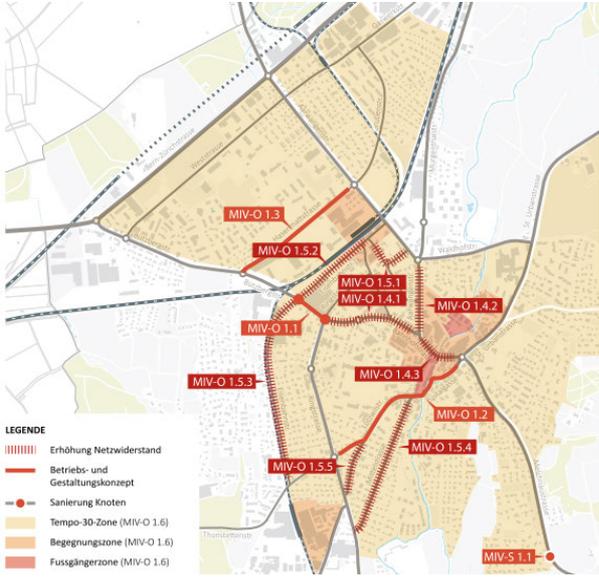
| RGSK Massn. Nr. | Gemeinde; Ort | Strasse | Massnahmentitel; Kurzbeschreibung (Schwachstellen, Handlungsbedarf) | Kosten- schätzung (in Mio SFr.) | Eigentümer/ Federführung | Umsetzung | P | R | KS |
|--------------------|-----------------|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------|-----------|---|---|----|
| MIV-U 2.02 | Herzogenbuchsee | Umfahrung | Ostast (abzweigend beim Friedhof von der T1 in die Wangenstrasse), Westast (von der Wangenstrasse in die T1 bei Oberönz) | 30.0 | Gemeinde | | C | - | VO |
| MIV-U 2.03 | Niederbipp | Umfahrung | Bau einer Umfahrungsstrasse zur Entlastung der Verkehrsbeziehung Ost-West (z.B. Ost- und/oder Westumfahrung) | | Gemeinde | | C | - | VO |

P = Priorität; R = Reifegrad; KS = Koordinationsstand

Massnahme: **Motorisierter Individualverkehr – Ortsdurchfahrten /
 Verträglichkeit: Sanierung Knoten Bützberg-/
 Eisenbahnstrasse, Bützberg-/Ringstrasse** A-Liste

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Neue Massnahme
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

Abbildung / Karte

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Verortung:</p>  <p>LEGENDE</p> <ul style="list-style-type: none"> Erhöhung Netzwideerstand — Betriebs- und Gestaltungskonzept ● Sanierung Knoten Tempo-30-Zone (MIV-O 1.6) Begegnungszone (MIV-O 1.6) Fussgängerzone (MIV-O 1.6) | <p>Detail:</p>  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:
 Die Massnahme hat zum Ziel, den Verkehrsfluss mit der Verkehrsnachfrage 2030 im Perimeter zu gewährleisten, den Verkehr gemäss Lenkungskonzept zu führen und den ÖV zu priorisieren. Die Massnahme ist an beiden Knoten zu realisieren, da sonst der Stau auf der Bützbergstrasse nur verschoben, aber nicht verhindert wird, mit entsprechenden Rückwirkungen auf das gesamte System. Die Massnahme ist unabhängig von der Umfahrung Aarwangen.

Massnahmen:
 MIV-O 1.1 Umgestaltung Knoten: Bützberg-/ Eisenbahnstrasse, Bützberg-/Ringstrasse

Konformität (RPG, kt. Richtplan): Nur für Siedlungsmassnahmen

- | | |
|------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell | <input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell |
|------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|

| Zuständigkeiten | |
|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Federführung: Kanton | Beteiligte Stellen: <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal <input type="checkbox"/> Weitere: |

| Realisierung | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vorgehen / Meilensteine: 1. Vorprojekt 2. Knotenumbau mit Lichtsignalanlage an beiden Knoten im Rahmen der Realisierung Verkehrssanierung Aarwangen - Langenthal Nord | | |
| Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe | Realisierungshorizont Vorprojekt / Vorbereitung: 2018 Baubeginn / Beginn Umsetzung: 2021 Inbetriebnahme / Realisierung: 2022 Reifegrad <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 | Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: OIK IV |

| Kosten und Finanzierung | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kosten (Planung / Investition): 6.9 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: März 2015 | An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund 35% <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) 65% <input type="checkbox"/> Stadt Langenthal % <input type="checkbox"/> Weitere: % |
| Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: | Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten |

| Beurteilung |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Zweckmässigkeit: Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen die Ziele einer verträglichen Lenkung und Abwicklung des Verkehrs. Die Projekte unterstützen diese Ziele und sind auf die Entwicklung des Verkehrsaufkommens und die geplanten Grossprojekte im regionalen und nationalen Strassennetz abgestimmt.</p> <p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als gross eingeschätzt.</p> <p>Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als gross eingestuft. Mit dem Umbau der Knoten wird die Verkehrslenkung gemäss Lenkungskonzept der Stadt Langenthal umgesetzt, welches das Stadtzentrum von einem grossen Teil des Durchgangsverkehrs befreien soll. Damit ergeben sich Möglichkeiten für eine attraktivere Gestaltung des Zentrums und die Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität. Für den MIV reduzieren sich die Fahrzeiten von Lotzwil/Bleienbach in Richtung Bern-Zürich-Strasse. Der ÖV kann mit den vorgesehenen Lichtsignalanlagen bevorzugt werden.</p> |

Machbarkeit: Die Machbarkeit ist im Rahmen der Verkehrssanierung Aarwangen - Langenthal Nord zu klären.

Wirkung (WK)

- WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Verbesserung ÖV: Verbesserung Fahrplanstabilität
- WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen
- WK 3: Verkehrssicherheit: Entflechtung von Verkehrsbeziehungen, Verbesserung Querungsmöglichkeiten
- WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch: Verbesserung Modalsplit zugunsten ÖV, Verstetigung des Verkehrs

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

-

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

RK&P, Juni 2015: Machbarkeitsstudie Ammannkreisel Variantenstudium. Technischer Bericht.

Quantitative Angaben (z.B. DTV):

Mit der Massnahme kann entlang der Bützbergstrasse mindestens die Verkehrsqualitätsstufe D (ausreichend) erreicht werden.

Bützbergstrasse: DWV heute 11'000, DWV 2030 ohne Umfahrung Aarwangen 11'000, DWV 2030 mit Umfahrung Aarwangen 15'000

Bützbergstrasse: Regionalbuslinie 51 im 30'-Takt. Mit dem langfristigen ÖV-Konzept ist eine Verdichtung auf einen 15'-Takt vorgesehen.

Bemerkungen / Hinweise:

| | | |
|---------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| AP Langenthal / RGSK Oberaargau | Stand: Juni 2016 | MIV-O 1.2 |
| Massnahme: | Motorisierter Individualverkehr – Ortsdurchfahrten / Verträglichkeit: Entlastung Stadtzentrum | |
| | | A-Liste |

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Neue Massnahme
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

| Abbildung / Karte | |
|--------------------------|-----------------------|
| <p>Verortung:</p> | <p>Detail:</p> |

| Massnahmenbeschreibung | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| <p>Zielsetzung: Mit dem Paket wird ein Teilbereich des Lenkungskonzeptes Motorisierter Individualverkehr aus dem REK umgesetzt.</p> | |
| <p>Massnahmen: MIV-O 1.2 Entlastung Stadtzentrum: Verkehrsführung MIV via Spitalgasse - Farbgasse - Lotzwilstrasse - Thunstettenstrasse, integrale Umgestaltung mit Massnahmen für Fuss- und Veloverkehr</p> | |
| <p>Konformität (RPG, kt. Richtplan): Nur für Siedlungsmassnahmen</p> | |
| <p><input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell</p> | <p><input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell</p> |

| Zuständigkeiten | |
|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Federführung: Stadt Langenthal | Beteiligte Stellen: <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Stadt Langenthal <input type="checkbox"/> Weitere: |

| Realisierung | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vorgehen / Meilensteine: 1. Detailkonzept 2. Vorprojekt, Ausführungsprojekt, bauliche und betriebliche Umsetzung der Verkehrsführung | | |
| Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe | Realisierungshorizont Vorprojekt / Vorbereitung: 2018 Baubeginn / Beginn Umsetzung: 2019 Inbetriebnahme / Realisierung: 2023 Reifegrad <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 | Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: REK |

| Kosten und Finanzierung | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kosten (Planung / Investition): 3.8 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: März 2015 | An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund 35% <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) 22.75% <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal 42.25% <input type="checkbox"/> Weitere: % |
| Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: | Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten |

| Beurteilung |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Zweckmässigkeit: Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen die Ziele einer verträglichen Lenkung und Abwicklung des Verkehrs. Das Projekt unterstützt diese Ziele und ist auf die Entwicklung des Verkehrsaufkommens (insb. des Schwerverkehrs) und die geplanten Grossprojekte im regionalen und nationalen Strassennetz abgestimmt.</p> <p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als gross eingeschätzt.</p> <p>Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als gross eingestuft. Die Reduktion des Verkehrsaufkommens im Stadtzentrum ist ein vorrangiges Bedürfnis und trägt massgeblich zu einer Aufwertung des Zentrums und zur Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität bei. Zudem wird die Verkehrsführung durch das Siedlungsgebiet von Langenthal geklärt.</p> |

Machbarkeit:

Wirkung (WK)

- WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Klärung der Verkehrsführung, Entlastung Stadtzentrum
- WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen
- WK 3: Verkehrssicherheit
- WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

-

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

Quantitative Angaben (z.B. DTV):

Bemerkungen / Hinweise:

AP Langenthal / RGSK Oberaargau Stand: Juni 2016 **MIV-O 1.3**

Massnahme: **Motorisierter Individualverkehr – Ortsdurchfahrten /**
Verträglichkeit: Entlastung Stadtzentrum A-Liste

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Neue Massnahme
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

Abbildung / Karte

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| <p>Verortung:</p> <p>LEGENDE</p> <ul style="list-style-type: none"> Erhöhung Netzwerkwiderstand Betriebs- und Gestaltungskonzept Sanierung Knoten Tempo-30-Zone (MIV-O 1.6) Begegnungszone (MIV-O 1.6) Fussgängerzone (MIV-O 1.6) | <p>Detail:</p> |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:
 Mit dem Paket wird ein Teilbereich des Lenkungskonzeptes Motorisierter Individualverkehr aus dem REK umgesetzt. Insbesondere ist die Führung des Langsamverkehrs vom Bahnhof nach Norden auf verschiedenen Achsen und die Querung der Hasenmattstrasse zu optimieren.

Massnahmen:
 MIV-O 1.3 Entlastung Stadtzentrum: Aufwertung der Hasenmattstrasse zur Hauptachse, insb. auch für Schwerverkehr (inkl. LV-Querungssicherung)

Konformität (RPG, kt. Richtplan): Nur für Siedlungsmassnahmen

- | | |
|-----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell | <input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell |
|-----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|

| Zuständigkeiten | |
|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Federführung: Stadt Langenthal | Beteiligte Stellen: <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Stadt Langenthal <input type="checkbox"/> Weitere: |

| Realisierung | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vorgehen / Meilensteine: | | |
| 1. Detailkonzept 2. Vorprojekt, Ausführungsprojekt, bauliche und betriebliche Umsetzung der Verkehrsführung | | |
| Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe | Realisierungshorizont Vorprojekt / Vorbereitung: 2018 Baubeginn / Beginn Umsetzung: 2022 Inbetriebnahme / Realisierung: 2024 Reifegrad <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 | Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: REK |

| Kosten und Finanzierung | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kosten (Planung / Investition): 3.0 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: März 2015 | An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund 35% <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) 22.75% <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal 42.25% <input type="checkbox"/> Weitere: % |
| Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: | Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten |

| Beurteilung |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Zweckmässigkeit: Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen die Ziele einer verträglichen Lenkung und Abwicklung des Verkehrs. Das Projekt unterstützt diese Ziele und ist auf die Entwicklung des Verkehrsaufkommens (insb. des Schwerverkehrs) und die geplanten Grossprojekte im regionalen und nationalen Strassennetz abgestimmt.</p> <p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als gross eingeschätzt.</p> <p>Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als gross eingestuft. Die Reduktion des Verkehrsaufkommens im Stadtzentrum ist ein vorrangiges Bedürfnis und trägt massgeblich zu einer Aufwertung des Zentrums und zur Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität bei. Zudem wird die Verkehrsführung durch das Siedlungsgebiet von Langenthal geklärt. Die sichere Lösung der Querungen für Fuss- und Veloverkehr (Anbindung des nördlichen Siedlungsteils mit Schulstandorten an Bahnhof und Zentrum) ist wichtiger Projektbestandteil.</p> |

Machbarkeit: Die Machbarkeit ist gegeben.

Wirkung (WK)

- WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Ausbau Hasenmattstrasse, konsistente Verkehrsführung
- WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen
- WK 3: Verkehrssicherheit: Angebot hochwertiger Querungsstellen für Fuss- und Veloverkehr
- WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

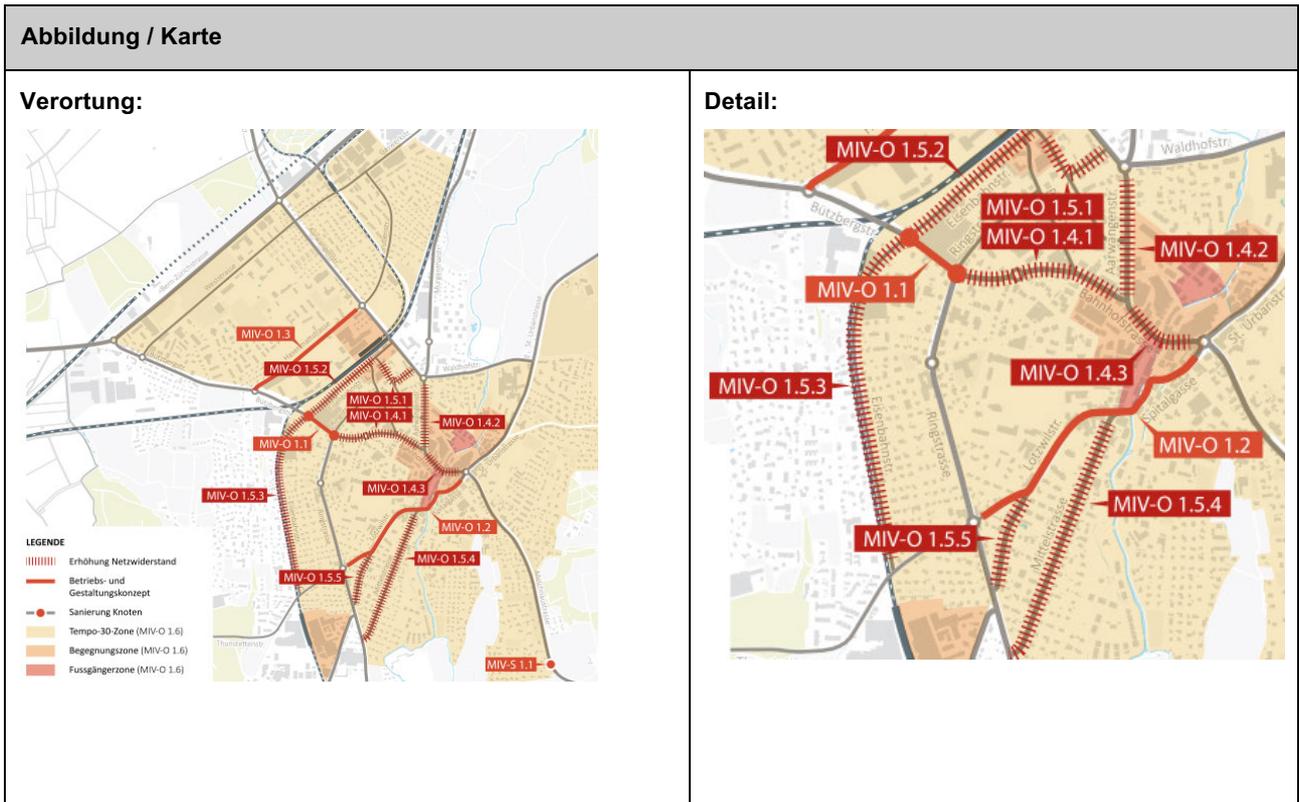
Quantitative Angaben (z.B. DTV):

Hasenmattstrasse: DWV heute 3'600, 2030 ohne/mit Umfahrung Aarwangen 4'100

Bemerkungen / Hinweise:

| | | |
|-----------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|-------------------|
| AP Langenthal / RGSK Oberaargau | Stand: Juni 2016 | MIV-O 1.5 |
| Massnahmenpaket: | Motorisierter Individualverkehr – Ortsdurchfahrten / | A-/B-Liste |
| Verträglichkeit: Erhöhung Netzwidestand Subzentren | | |

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Neue Massnahme
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| Massnahmenbeschreibung | |
| Zielsetzung: <p>Mit dem Paket wird ein Teilbereich des Lenkungskonzeptes Motorisierter Individualverkehr aus dem REK umgesetzt. Die Reduktion der Verkehrsmengen aufgrund der verbesserten Verkehrsführung sowie weitere Massnahmen erhöhen die Fahrplanstabilität des ÖV.</p> | |
| Massnahmen: <p>Erhöhung MIV-Netzwidestand (NW) zu den Subzentren:</p> <p>MIV-O 1.5.1 Erhöhung NW Zieglerstrasse und Jurastrasse (Zieglerstrasse - Bahnhofplatz)</p> <p>MIV-O 1.5.2 Erhöhung NW Eisenbahnstrasse (Bützbergstrasse - Bahnhofplatz)</p> <p>MIV-O 1.5.3 Erhöhung NW Eisenbahnstrasse (Bützbergstrasse - Thunstettenstrasse)</p> <p>MIV-O 1.5.4 Erhöhung NW Mittelstrasse</p> <p>MIV-O 1.5.5 Erhöhung NW Lotzwilstrasse (Thunstettenstrasse - Ringstrasse)</p> | |
| Konformität (RPG, kt. Richtplan): Nur für Siedlungsmassnahmen | |
| <input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell | <input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell |

| Zuständigkeiten | |
|--------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Federführung: Stadt Langenthal | Beteiligte Stellen: <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal <input type="checkbox"/> Weitere: |

| Realisierung | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vorgehen / Meilensteine: 1. Detailkonzept 2. Vorprojekt, Ausführungsprojekt, bauliche und betriebliche Umsetzung der Verkehrsführung | | |
| Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026) (1.5.4) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe | Realisierungshorizont Vorprojekt / Vorbereitung: 2017/2018 Baubeginn / Beginn Umsetzung: 2019-2022, 2026 Inbetriebnahme / Realisierung: 2020-2023, 2028 Reifegrad <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 | Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: REK |

| Kosten und Finanzierung | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kosten (Planung / Investition): 1.3 + 1.9 + 1.0 + 2.7 + 3.8 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: März 2015 | An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund 35% <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) 22.75% <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal 42.25% <input type="checkbox"/> Weitere: % |
| Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: | Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten |

| Beurteilung |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Zweckmässigkeit: Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen die Ziele einer verträglichen Lenkung und Abwicklung des Verkehrs. Die Projekte unterstützen diese Ziele und sind auf die Entwicklung des Verkehrsaufkommens (insb. des Schwerverkehrs) und die geplanten Grossprojekte im regionalen und nationalen Strassennetz abgestimmt.</p> <p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als gross eingeschätzt.</p> <p>Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als gross eingestuft. Die Reduktion des Verkehrsaufkommens im Stadtzentrum und im Bereich des Bahnhofs ist ein vorrangiges Bedürfnis und trägt massgeblich zu einer Aufwertung des Zentrums und zur Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität bei. Zudem wird die Verkehrsführung durch das Siedlungsgebiet von Langenthal geklärt und der ÖV bevorzugt.</p> <p>Machbarkeit: Die Machbarkeit ist gegeben, der Gemeinderat hat in der Sitzung vom 18. Mai 2016 insbesondere das Lenkungskonzept im südlichen Bereich bestätigt.</p> |

| |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Wirkung (WK) |
| <input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Klärung der Verkehrsführung |
| <input checked="" type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen: Verbesserung Qualität öffentlicher Räume |
| <input checked="" type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit: Senkung der Geschwindigkeiten, Reduktion Verkehrsmengen, insb. LKW |
| <input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch: Verbesserung des Modal Split zugunsten des LV |
| Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: |
| <ul style="list-style-type: none">• ESP Bahnhof Langenthal, Bahnhofplatz mit Bushaltestellen |

| |
|--------------------------------------------------------------------------|
| Sonstiges |
| Literatur / Grundlagendokumente: Dokumente zum ESP Bahnhof Langenthal |
| Quantitative Angaben (z.B. DTV): |
| Bemerkungen / Hinweise: |

| | | |
|---------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| AP Langenthal / RGSK Oberaargau | Stand: Juni 2016 | MIV-O 1.6 |
| Massnahme: | Motorisierter Individualverkehr – Ortsdurchfahrten / Verträglichkeit: Erhöhung Netzwerstand im Stadtzentrum und in den Quartieren | |
| | | A-Liste |

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Neue Massnahme
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

| Abbildung / Karte | |
|--------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Verortung:</p> | <p>Detail:</p> <ul style="list-style-type: none"> Tempo-30-Zone (MIV-O 1.6) Begegnungszone (MIV-O 1.6) Fussgängerzone (MIV-O 1.6) |

| Massnahmenbeschreibung | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| <p>Zielsetzung: Mit dem Paket wird ein Teilbereich des Lenkungskonzeptes Motorisierter Individualverkehr aus dem REK umgesetzt.</p> | |
| <p>Massnahmen: MIV-O 1.6 Erhöhung MIV-Netzwerstand (NW) im Stadtzentrum und in den Quartieren: Einführung von Tempo 30-Zonen in den Quartieren sowie von Begegnungszonen in den Bereichen Stadtzentrum, Bahnhof und Bahnhof Langenthal Süd</p> | |
| <p>Konformität (RPG, kt. Richtplan): Nur für Siedlungsmassnahmen</p> | |
| <input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell | <input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell |

| Zuständigkeiten | |
|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Federführung: Stadt Langenthal | Beteiligte Stellen: <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Stadt Langenthal <input type="checkbox"/> Weitere: |

| Realisierung | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vorgehen / Meilensteine: 1. Detailkonzept 2. Vorprojekt, Ausführungsprojekt, bauliche und betriebliche Umsetzung der Verkehrsführung | | |
| Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe | Realisierungshorizont Vorprojekt / Vorbereitung: 2017 Baubeginn / Beginn Umsetzung: 2019 Inbetriebnahme / Realisierung: 2020 Reifegrad <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 | Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: REK |

| Kosten und Finanzierung | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kosten (Planung / Investition): 3 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: März 2015 | An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund 35% <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) 22.75% <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal 42.25% <input type="checkbox"/> Weitere: % |
| Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: | Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten |

| Beurteilung |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Zweckmässigkeit: Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen die Ziele einer verträglichen Lenkung und Abwicklung des Verkehrs. Die Projekte unterstützen diese Ziele.</p> <p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als gross eingeschätzt.</p> <p>Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als gross eingestuft. Die siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs in den Wohnquartieren und eine hohe Attraktivität und Aufenthaltsqualität in zentralen und wichtigen Strassenräumen und Platzbereichen sind wichtige Anliegen der Stadt. Die Senkung der Geschwindigkeiten trägt massgeblich zur Erreichung dieser Ziele bei.</p> |

Machbarkeit: Die Machbarkeit ist gegeben.

Wirkung (WK)

- WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Priorisierung des LV auf dem siedlungsorientierten Strassennetz
- WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen
- WK 3: Verkehrssicherheit: Senkung der Geschwindigkeiten
- WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch: Verbesserung des Modal Split zugunsten des LV

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

- ESP Bahnhof Langenthal
- MIV-O 1.4.3 Durchfahrtsverbot Stadtzentrum für LKW

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

Quantitative Angaben (z.B. DTV):

Bemerkungen / Hinweise:

RGSK Oberaargau

Stand: Juni 2016

MIV-O 2

Massnahmenpaket:

Motorisierter Individualverkehr - Ortsdurchfahrten

im Agglomerationsperimeter (teilweise)

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

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.

Behebung von Schwachstellen, welche im Rahmen der systematischen Schwachstellenanalyse ermittelt werden.

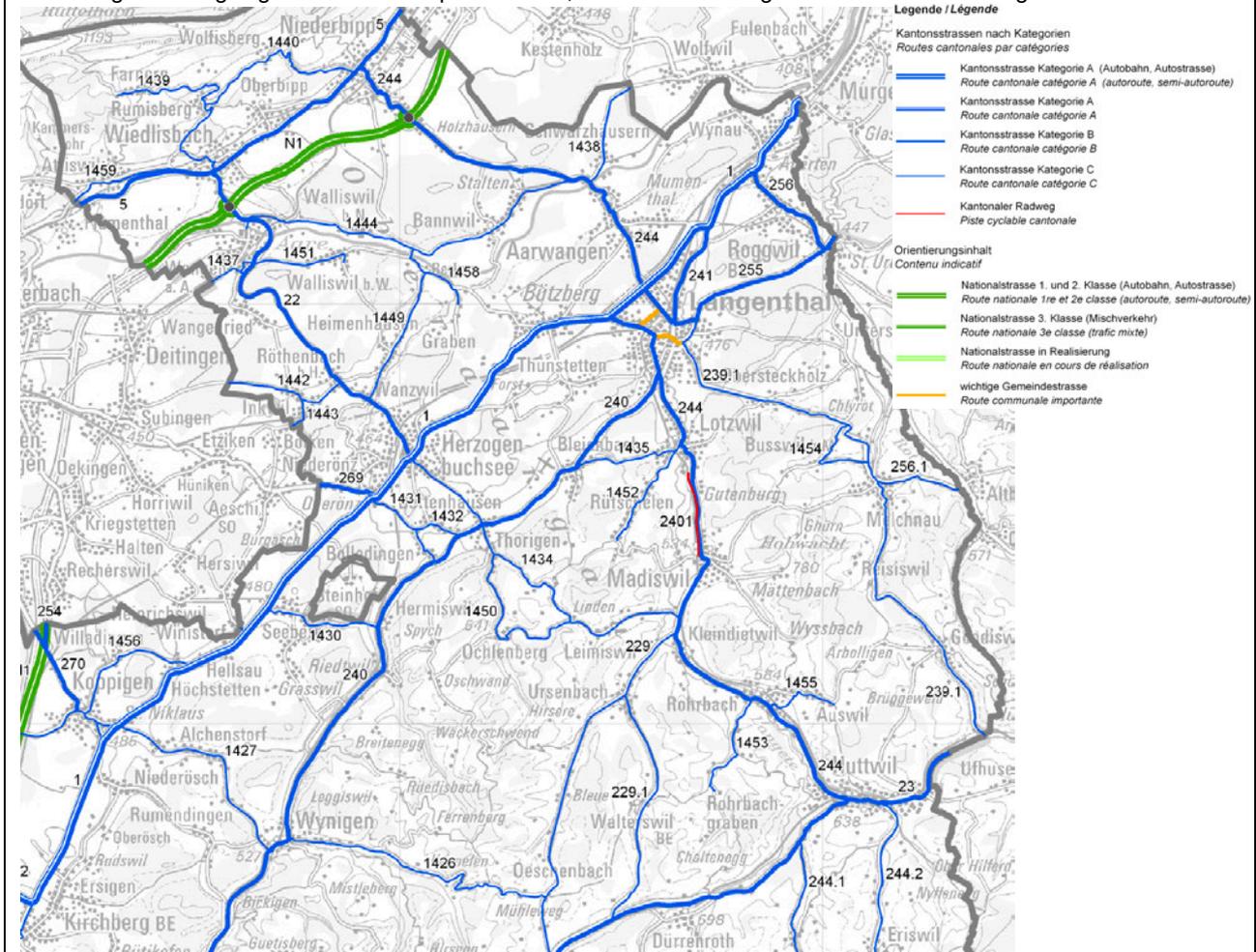
Massnahme:

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).

Betreffende Ortsdurchfahrten siehe Massnahmenliste.

Kantonsstrassennetz, kein Massstab (Stand Februar 2014)

In Langenthal wird die wichtige Gemeindestrasse neu über die Lotzwilstrasse geführt. Da es sich bei nachfolgender Abbildung um den gültigen Strassennetzplan handelt, ist diese Änderung noch nicht berücksichtigt.



| Zuständigkeiten | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| Federführung: Kanton Bern (TBA, OIK IV; Kantonsstrassen), Standortgemeinden (Gemeindestrassen) | Beteiligte Stellen: Standortgemeinden |

| Realisierung | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Vorgehen: Erarbeitung und Umsetzung der einzelnen Projekte (gemäss Standardverfahren TBA). | | |
| Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> siehe Massnahmentabelle | Priorität: (gemäss Region) <input checked="" type="checkbox"/> siehe Massnahmentabelle | Kosten: siehe Massnahmentabelle |
| Umsetzung: <input checked="" type="checkbox"/> siehe Massnahmentabelle | | |

| 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. |
| Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> • Berücksichtigung bzw. Einbezug der Massnahmenpakete ÖV-Str (Strassengebundener öffentlicher Verkehr – Busbevorzugung) und LV-N (Langsamverkehr – Netzlücken, Sicherheit resp. Behebung von Schwachstellen) • Ortsplanungen der Gemeinden |

| Sonstiges |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Literatur / Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none"> • Kanton Bern: Strassennetzplan SNP und Schwachstellenanalyse des TBA (Januar 2015) |
| Bemerkungen / Hinweise: – |

| RGSK Massn. Nr. | Gemeinde; Ort | Strasse | Massnahmentitel; Kurzbeschreibung (Schwachstellen, Handlungsbedarf) | Kosten- schätzung (in Mio SFr.) | Eigentümer/ Federführung | Umsetzung | P | R | KS |
|----------------------------|--------------------------|----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------------|------------------|----------|----------|-----------|
| MIV-O 2.02 | Niederbipp | KS 5 | Umgestaltung Ortsdurchfahrt Niederbipp; Obere/Untere Dürrmühlestrasse Verkehrssicherheits- und Beruhigungsmassnahmen Konzept Velo Nr. Nib 1 | 3.3 | TBA OIK IV | 2015 ff. | A | 2 | FS |
| MIV-O 2.15 | Niederbipp | KS 244 | Umgestaltung Ortsdurchfahrt Niederbipp; Dorfstrasse, Wydenstrasse Verkehrssicherheits- und Beruhigungsmassnahmen Konzept Velo NR. Nib 2 | 2.5 | TBA OIK IV | 2018 ff. | A | 1 | VO |
| MIV-O-2.03 | Roggwil | KS 256 | Ortsdurchfahrt Verkehrskonzept auf Kantonsstrassen; Verkehrsberuhigung, Querungs- und Abbiegehilfen Konzept Velo Nr. Ro 1 | 6.6 | TBA OIK IV | 2016 ff. | A | 2 | ZE |
| MIV-O 2.04 | Lotzwil | KS 244 | Ortsdurchfahrt; punktuelle Verkehrssanierung, Verkehrssicherheits- und Beruhigungsmassnahmen, LV-Massnahmen in Längs- und Querrichtung Konzept Velo Nr. Lo 1 | 2.5 | TBA OIK IV | 2019 ff. | A | 1 | ZE |
| MIV-O 2.05 | Huttwil | K 23 | Sanierung Bahnhofstrasse / Marktgasse; Verkehrssicherheits- und Beruhigungsmassnahmen; Verkehrssichernde Massnahmen in Längs- und Querrichtung Konzept Velo Nr. Hu 2 | 3.0 | TBA OIK IV | 2018 ff. | A | 2 | ZE |
| MIV-O 2.16 | Huttwil | KS 244 | Sanierung Langenthalstrasse Verkehrssicherheitsmassnahmen LV-Massnahmen in Langs- und Querrichtung | 3.7 | TBA OIK IV | 2022 ff. | | 2 | ZE |
| MIV-O 2.17 | Huttwil | KS 244 | Sanierung Eriswilstrasse Verkehrssicherheitsmassnahmen LV-Massnahmen in Langs- und Querrichtung | 1.1 | TBA OIK IV | 2020 ff. | | 2 | ZE |
| MIV-O 2.18 | Huttwil | K 23 | Sanierung Bernstrasse Verkehrssicherheitsmassnahmen LV-Massnahmen in Langs- und Querrichtung | 3.0 | TBA OIK IV | 2020 ff. | | 2 | ZE |
| MIV-O 2.19 | Huttwil | K 23 | Sanierung Luzernstrasse Verkehrssicherheitsmassnahmen LV-Massnahmen in Langs- und Querrichtung Konzept Velo NR. Hu 3 | 7.0 | TBA OIK IV | 2023 ff. | | 2 | ZE |

| RGSK Massn. Nr. | Gemeinde; Ort | Strasse | Massnahmentitel; Kurzbeschreibung (Schwachstellen, Handlungsbedarf) | Kosten- schätzung (in Mio SFr.) | Eigentümer/ Federführung | Umsetzung | P | R | KS |
|--------------------|---------------------------|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------|-----------|---|---|----|
| MIV-O 2.06 | Hermiswil | KS 240 | Sanierung Ortsdurchfahrt Hermiswil | 1.2 | TBA OIK IV | 2020 ff. | A | - | VO |
| MIV-O 2.20 | Bettenhausen, Thörigen | KS 240 | Sanierungs Ortsdurchfahrt Bettenhausen - Thörigen | 1.0 | TBA OIK IV | 2020 ff. | A | - | VO |
| MIV-O 2.07 | Herzogenbuchsee | KS 22 | Sanierung Wangenstrasse Süd; inkl. Veloverkehrssichernde Massnahmen in Längs- und Querrichtung, Konzept Velo Nr. He 2 Unfallschwerpunkt 1113 | 2.4 | TBA OIK IV | 2022 ff. | A | - | VO |
| MIV-O 2.08 | Ursenbach | KS 229 | Sanierung Ortsdurchfahrt Ursenbach Konzept Velo Nr. KI 2 | 1.8 | TBA OIK IV | 2022 ff. | A | - | VO |
| MIV-O 2.09 | Herzogenbuchsee | KS 22 | Sanierung Wangenstrasse Nord; Veloverkehrssichernde Massnahmen in Längs- und Querrichtung; Konzept Velo Nr. He 1; | 1.7 | TBA OIK IV | 2025 ff. | B | - | VO |
| MIV-O 2.10 | Heimenhausen | KS 22 | Sanierung Ortsdurchfahrt Röthenbach Veloverkehrssichernde Massnahmen in Längs- und Querrichtung Konzept Velo Nr. Heim 1 | 2.7 | TBA OIK IV | 2027 ff. | C | - | VO |
| MIV-O 2.11 | Madiswil | KS 244 | Sanierung Ortsdurchfahrt Madiswil; Verkehrssicherheits- und Beruhigungsmassnahmen Konzept Velo Nr. Ma 2 | 3.2 | TBA OIK IV | 2030 ff. | C | - | VO |
| MIV-O 2.12 | Rohrbach | KS 244 | Sanierung Ortsdurchfahrt Rohrbach; Veloverkehrssichernde Massnahmen in Längs- und Querrichtung Konzept Velo Nr. Roh 1 | 2.0 | TBA OIK IV | 2030 ff. | C | - | VO |
| MIV-O 2.13 | Melchnau | KS 239.1 | Sanierung Ortsdurchfahrt Melchnau | 1.8 | TBA OIK IV | 2030 ff. | C | - | VO |
| MIV-O 2.14 | Gondiswil | KS 239.1 | Sanierung Ortsdurchfahrt Gondiswil | 1.3 | TBA OIK IV | 2030 ff. | C | - | VO |

P = Priorität; R = Reifegrad; KS = Koordinationsstand

RGSK Oberaargau

Stand: Juni 2016

MIV-S 2

Massnahmenpaket: **Motorisierter Individualverkehr - Verkehrssicherheit**

im Agglomerationsperimeter (teilweise)

Massnahmenbeschrieb

Zielsetzung:

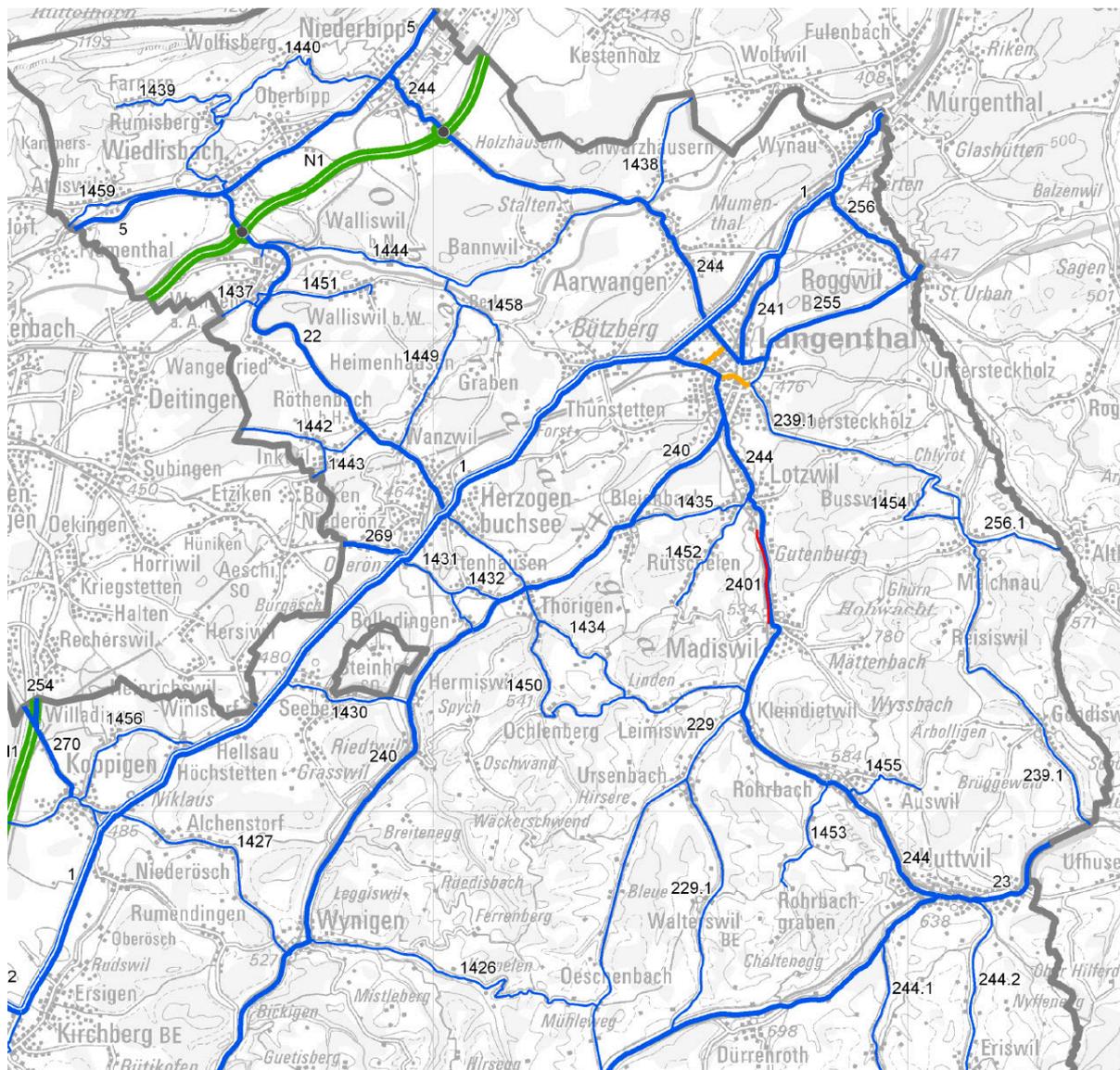
Erhöhung der Verkehrssicherheit. Behebung der Unfallschwerpunkte und weiterer Schwachstellen auf dem regionalen Strassennetz.

Massnahme:

Auf das Sicherheitsdefizit und die örtliche Situation abgestimmte Massnahmen. Je nach Ausgangslage und Situation werden unterschiedliche infrastrukturelle Massnahmen ergriffen (siehe Übersicht Massnahmentabelle).

Kantonsstrassennetz, kein Masstab (Stand Februar 2014)

In Langenthal wird die wichtige Gemeindestrasse neu über die Lotzwilstrasse geführt. Da es sich bei nachfolgender Abbildung um den gültigen Strassennetzplan handelt, ist diese Änderung noch nicht berücksichtigt.



| Zuständigkeiten | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| Federführung: Kanton Bern (TBA, OIK IV; Kantonsstrassen), Standortgemeinden (Gemeindestrassen) | Beteiligte Stellen: Standortgemeinden |

| Realisierung | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Vorgehen: Erarbeitung und Umsetzung der einzelnen Projekte | |
| Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> siehe Massnahmentabelle | Kosten: siehe Massnahmentabelle |
| Priorität: (gemäss Region) <input checked="" type="checkbox"/> siehe Massnahmentabelle | |
| Umsetzung: <input checked="" type="checkbox"/> siehe Massnahmentabelle | |

| Beurteilung |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Wirkung: Die festgestellten Sicherheitsdefizite an der Strassenanlage werden behoben. |
| Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: – |

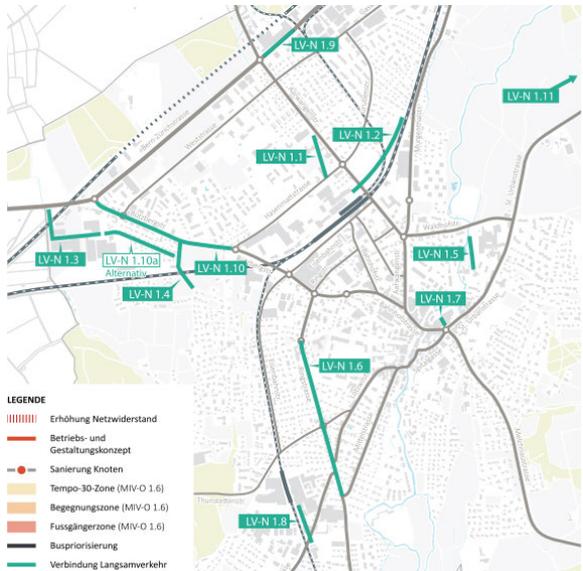
| Sonstiges |
|----------------------------------------------|
| Literatur / Grundlagendokumente: – |
| Bemerkungen / Hinweise: – |

| RGSK Massn. Nr. | Gemeinde; Ort | Strasse | Massnahmentitel; Kurzbeschreibung (Schwachstellen, Handlungsbedarf) | Kosten- schätzung (in Mio SFr.) | Eigentümer/ Federfüh- rung | Umsetzung | P | R | KS |
|--------------------|---------------------------------|----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------|-----------|---|---|----|
| MIV-S 2.01 | Seeberg; Riedtwil, Hermiswil | KS 240; | Strassenverbreiterung Riedtwil - Hermiswil | 1.0 | TBA OIK IV | 2015 ff. | A | 2 | FS |
| MIV-S 2.02 | Hermiswil, Bettenhausen | KS 240 | Strassenverbreiterung Hermiswil - Bettenhausen | 2.7 | TBA OIK IV | 2015 ff. | A | 2 | FS |
| MIV-S 2.14 | Thörigen, Bleienbach | KS 240 | Strassenverbreiterung Thörigen – Bleienbach (ausserorts) | 2.5 | TBA OIK IV | 2020 ff. | A | 2 | FS |
| MIV-S 2.15 | Herzogenbuchsee; Oberönz | KS 1431 | Ausbau und Sanierung Luzernstrasse Oberönz | 1.7 | TBA OIK IV | 2015 ff. | A | 2 | FS |
| MIV-S 2.13 | Niederbipp, Bannwil | KS 244 | Sanierung Bahnübergang Aarwangenstrasse / Bipperstrasse Sachplan Veloverkehr: 167 | | ASm / TBA OIK IV | 2020 ff. | C | 1 | ZE |
| MIV-S 2.03 | Seeberg; Riedtwil | KS 240; | Strassenverbreiterung Wynigen - Riedtwil | 1.8 | TBA OIK IV | 2022 | A | 1 | VO |
| MIV-S 2.08 | Roggwil | KS 1 | Sanierung Mumenthalstrasse - Kaltenherberge: Knoten und Velomassnahmen; Unfallschwerpunkt 1111 / 1123 Konzept Velo NR. Ro 4 | 2.5 | TBA OIK IV | 2022 ff. | A | 2 | ZE |
| MIV-S 2.04 | Lotzwil, Madiswil | KS 244 | Verbreiterung Gutenberg – Madiswil: Veloverkehrssichernde Massnahmen in Längs- und Querrichtung Konzept Velo Nr. Ma 1 | 1.7 | TBA OIK IV | 2027 ff. | C | – | VO |
| MIV-S 2.05 | Wiedlisbach, Niederbipp | KS 5 | Sanierung Wiedlisbach – Oberbipp – Niederbipp | | TBA OIK IV | 2030 ff. | C | – | VO |
| MIV-S 2.06 | Wangen a. A. | KS 22; Deitingenstrasse | Sanierung Knoten Allmend (Umfahrungsstrasse / Deitingenstrasse) Unfallschwerpunkt 1110 | 0.8 | TBA OIK IV | 2030 ff. | C | – | VO |
| MIV-S 2.07 | Gondiswil | KS 239.1 | Verbreiterung Gondiswil bis Kantonsgrenze; inkl. Veloverkehrssichernde Mass- nahmen in Längsrichtung; Konzept Velo: Go 1 | 0.5 | TBA OIK IV | 2031 ff. | C | – | VO |
| MIV-S 2.11 | Herzogenbuchsee | KS 269 | Verbreiterung Aeschstrasse; Verkehrsberuhigende Massnahmen für Fuss- und Veloverkehr. Verbesserung der Kreuzungen. Konzept Velo: Niö 1 | 0.5 | TBA OIK IV | 2030 ff. | C | – | VO |
| MIV-S 2.10 | Aarwangen | KS 244 | Knotenumbau Industrie-/Langenthalstrasse, Unfallschwerpunkt 1119 | 2.0 | Gemeinde | 2017 ff. | A | 2 | ZE |

P = Priorität; R = Reifegrad; KS = Koordinationsstand

| | | |
|---------------------------------|------------------------------------|-----------------------|
| AP Langenthal / RGSK Oberaargau | Stand: Juni 2016 | LV-N 1.1 / 1.2 |
| Massnahmenpaket: | Langsamverkehr – Netzlücken | A-Liste |

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-LV 3.2), Nr. im Prüfbericht Bund: 0329.2.047 (LV-N 1.2)
- Neue Massnahme (LV-N 1.1)
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

| Abbildung / Karte | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Verortung:</p>  <p>LEGENDE</p> <ul style="list-style-type: none"> Erhöhung Netzwerstand — Betriebs- und Gestaltungskonzept ● Sanierung Knoten Tempo-30-Zone (MIV-O 1.6) Begegnungszone (MIV-O 1.6) Fussgängerzone (MIV-O 1.6) Buspriorisierung Verbindung Langsamverkehr | <p>Detail:</p>  |

| Massnahmenbeschreibung | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| <p>Zielsetzung:</p> <p>Die beiden Massnahmen sichern die Realisierung des Konzeptes "Kombinierte Mobilität und Netzlücken Radverkehr", wie es im REK Langenthal festgelegt ist.</p> <p>Beide Massnahmen entsprechen dem Sachplan Velo (LV-N 1.1: Netzlücke Nr. 61, LV-N 1.2: Routenoptimierung Nr. 164).</p> | |
| <p>Massnahmen:</p> <p>LV-N 1.1 Zufahrt Bahnhof Nord: Schliessung Netzlücke Velo Bäreggstrasse - Hasenmattstrasse - Bahnhofplatz Nord</p> <p>LV-N 1.2 Zufahrt Bahnhof Ost: Neue Verbindung LV Karbidweg - Vord. Hardaustasse parallel zu SBB-Trasse</p> | |
| <p>Konformität (RPG, kt. Richtplan): Nur für Siedlungsmassnahmen</p> | |
| <input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell | <input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell |

| Zuständigkeiten | |
|--------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Federführung: Stadt Langenthal | Beteiligte Stellen: <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Stadt Langenthal <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: asm, evtl. SBB |

| Realisierung | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vorgehen / Meilensteine: 1. Detailkonzept 2. Vorprojekt, Ausführungsprojekt, bauliche Umsetzung | | |
| Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe | Realisierungshorizont Vorprojekt / Vorbereitung: 2017, 2019 Baubeginn / Beginn Umsetzung: 2019, 2022 Inbetriebnahme / Realisierung: 2020, 2023 Reifegrad <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 | Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: REK, Sachplan Velo |

| Kosten und Finanzierung | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kosten (Planung / Investition): 0.3 + 2.7 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: | An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund 35% <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) 39.65% <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal 25.35% <input type="checkbox"/> Weitere: % |
| Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: | Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten |

| Beurteilung |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Zweckmässigkeit: Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen die Ziele der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und der Intermodalität. Die Verbesserung der Zugänglichkeit des Bahnhofs für den Fuss- und Veloverkehr unterstützt diese Ziele.</p> <p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als gross eingeschätzt.</p> <p>Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als gross eingestuft. Der Bahnhof muss aus allen Bereichen des Siedlungsgebiets direkt und sicher erreichbar sein. Mit den Projekten wird die Attraktivität des ÖV verbessert, aber auch eine attraktive Anbindung des nördlichen Siedlungsgebiets ans Zentrum gewährleistet.</p> <p>Machbarkeit: Die Machbarkeit ist gegeben.</p> |

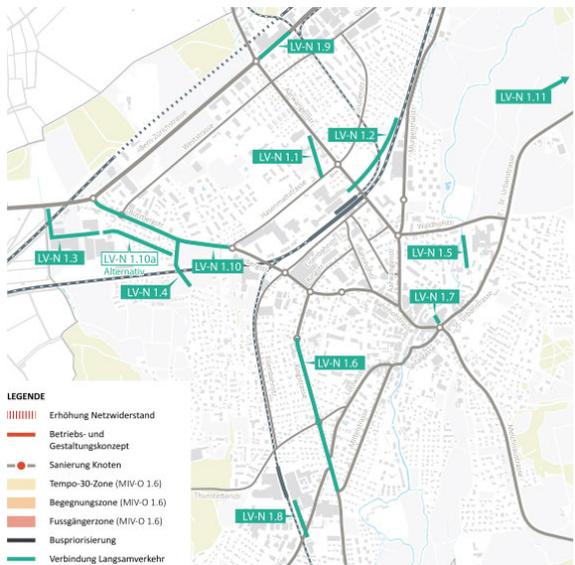
| |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Wirkung (WK) |
| <input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr, Verbesserung der Erreichbarkeit |
| <input type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen: |
| <input checked="" type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit: Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit |
| <input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch: Verbesserung des Modal Split zugunsten des LV |
| Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - |

| |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Sonstiges |
| Literatur / Grundlagendokumente: |
| Quantitative Angaben (z.B. DTV): Insgesamt >1'000 Veloabstellplätze im Bahnhofbereich, sehr hohe Auslastung |
| Bemerkungen / Hinweise: |

| | | |
|-----------------------------------------------|------------------|-----------------|
| AP Langenthal / RGSK Oberaargau | Stand: Juni 2016 | LV-N 1.6 |
| Massnahme: Langsamverkehr – Netzlücken | | A-Liste |

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-LV 4.1.2 / 4.2.2 / 2.8.1. / 2.8.2.), Nr. im Prüfbericht Bund: 0329.2.056 / .058 / .0.39 / .040
- Neue Massnahme
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

Abbildung / Karte

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Verortung:</p>  <p>LEGENDE</p> <ul style="list-style-type: none"> Erhöhung Netzwiderstand — Betriebs- und Gestaltungskonzept ● Sanierung Knoten Tempo-30-Zone (MIV-O 1.6) Begegnungszone (MIV-O 1.6) Fussgängerzone (MIV-O 1.6) — Buspriorisierung — Verbindung Langsamverkehr | <p>Detail:</p>  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Massnahmenbeschreibung

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| <p>Zielsetzung:</p> <p>Mit der Massnahme wird eine Massnahme verortet und konkretisiert, die im AP2 als generelle Massnahme (Schulweg-sicherung) für das ganze Stadtgebiet vorgesehen war. Gleichzeitig werden zwei Unfallschwerpunkte behoben (1112 Thunstettenstrasse - Ringstrasse, 1125 Lotzwilstrasse - Mittelstrasse)..</p> | |
| <p>Massnahmen:</p> <p>LV-N 1.6 Sanierung Ringstrasse – Schorenstrasse bis Knoten Mittelstrasse</p> | |
| <p>Konformität (RPG, kt. Richtplan): Nur für Siedlungsmassnahmen</p> | |
| <p><input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell</p> | <p><input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell</p> |

| Zuständigkeiten | |
|----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Federführung: Kanton | Beteiligte Stellen: <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Stadt Langenthal <input type="checkbox"/> Weitere: |

| Realisierung | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vorgehen / Meilensteine: 1. Detailkonzept 2. Vorprojekt, Ausführungsprojekt, bauliche und betriebliche Umsetzung | | |
| Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe | Realisierungshorizont Vorprojekt / Vorbereitung: 2020 Baubeginn / Beginn Umsetzung: 2022 Inbetriebnahme / Realisierung: 2023 Reifegrad <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 | Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: |

| Kosten und Finanzierung | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kosten (Planung / Investition): 4 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: | An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund 35% <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) 65% <input type="checkbox"/> Stadt Langenthal % <input type="checkbox"/> Weitere: % |
| Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: | Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten |

| Beurteilung |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Zweckmässigkeit: Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen das Ziel der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Die Verbesserung der Verbindungen innerhalb des Siedlungsgebietes für den Fuss- und Veloverkehr unterstützt dieses Ziel.</p> <p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als mittel eingeschätzt.</p> <p>Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als mittel eingestuft. Die sichere und direkte Erreichbarkeit von Bildungseinrichtungen für den Fuss- und Veloverkehr ist von hoher Bedeutung. Mit den Massnahmen wird die Sicherheit auf dem betreffenden Abschnitt verbessert (insb. vor dem Hintergrund der beabsichtigten Verkehrslenkung)</p> <p>Machbarkeit: Die Machbarkeit ist gegeben.</p> |

| |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Wirkung (WK) <input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr <input type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen <input checked="" type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit: Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit: Schulwegsicherheit, Unfallschwerpunkte <input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch: Verbesserung des Modal Split zugunsten des Langsamverkehrs |
| Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none">• MIV-O 1.3 Knoten Eisenbahnstrasse und Ringstrasse |

| |
|----------------------------------|
| Sonstiges |
| Literatur / Grundlagendokumente: |
| Quantitative Angaben (z.B. DTV): |
| Bemerkungen / Hinweise: |

| | | |
|---------------------------------|------------------------------------|-----------------|
| AP Langenthal / RGSK Oberaargau | Stand: Juni 2016 | LV-N 1.8 |
| Massnahme: | Langsamverkehr – Netzlücken | A-Liste |

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-LV 3.1), Nr. im Prüfbericht Bund: 0329.2.046
- Neue Massnahme
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

| Abbildung / Karte | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| <p>Verortung:</p> <p>LEGENDE</p> <ul style="list-style-type: none"> Erhöhung Netzwerkwiderstand Betriebs- und Gestaltungskonzept Sanierung Knoten Tempo-30-Zone (MIV-O 1.6) Begegnungszone (MIV-O 1.6) Fussgängerzone (MIV-O 1.6) Buspriorisierung Verbindung Langsamverkehr | <p>Detail:</p> |

| Massnahmenbeschreibung | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| <p>Zielsetzung:</p> <p>Die Massnahme sichert die Realisierung des Konzeptes "Kombinierte Mobilität und Netzlücken Radverkehr", wie es im REK Langenthal festgelegt ist.</p> <p>Sie entspricht dem Sachplan Velo (Netzlücke Nr. 63).</p> | |
| <p>Massnahmen:</p> <p>LV-N 1.8 Neuer Fuss- und Veloweg Bleibenbachstrasse - Dennliweg, entlang BLS-Trasse</p> | |
| <p>Konformität (RPG, kt. Richtplan): Nur für Siedlungsmassnahmen</p> | |
| <input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell | <input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell |

| Zuständigkeiten | |
|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Federführung: Stadt Langenthal | Beteiligte Stellen: <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Stadt Langenthal <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: evtl. BLS |

| Realisierung | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vorgehen / Meilensteine: 1. Detailkonzept 2. Vorprojekt, Ausführungsprojekt, bauliche Umsetzung | | |
| Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe | Realisierungshorizont Vorprojekt / Vorbereitung: Baubeginn / Beginn Umsetzung: 2019 Inbetriebnahme / Realisierung: 2020 Reifegrad <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 | Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: REK Stadt Langenthal, Sachplan Velo |

| Kosten und Finanzierung | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kosten (Planung / Investition): 0.2 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: | An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund 35% <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) 39.65% <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal 25.35% <input type="checkbox"/> Weitere: % |
| Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: | Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten |

| Beurteilung |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Zweckmässigkeit: Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen die Ziele der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und der Intermodalität. Die Verbesserung der Zugänglichkeit des Bahnhofs Langenthal Süd für den Fuss- und Veloverkehr unterstützt diese Ziele.</p> <p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als gross eingeschätzt.</p> <p>Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als gross eingestuft. Der Bahnhof muss aus allen Bereichen des Siedlungsgebiets direkt und sicher erreichbar sein. Mit der Massnahme wird die Attraktivität von Langsamverkehr und ÖV verbessert. Zudem wird auch der Standort Langenthal Süd gestärkt.</p> <p>Machbarkeit: Die Machbarkeit ist gegeben.</p> |

| |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Wirkung (WK) |
| <input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr, Verbesserung der Erreichbarkeit |
| <input checked="" type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen: Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume und der Anbindung an den ÖV |
| <input checked="" type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit: Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit |
| <input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch: Verbesserung des Modal Split zugunsten des Langsamverkehrs |
| Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - |

| |
|----------------------------------|
| Sonstiges |
| Literatur / Grundlagendokumente: |
| Quantitative Angaben (z.B. DTV): |
| Bemerkungen / Hinweise: |

| | | |
|---------------------------------|-----------------------------------|-----------------|
| AP Langenthal / RGSK Oberaargau | Stand: Juni 2016 | LV-N 1.9 |
| Massnahme: | Langsamverkehr – Netzlücke | B-Liste |

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Neue Massnahme
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

Abbildung / Karte

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| <p>Verortung:</p> <p>LEGENDE</p> <ul style="list-style-type: none"> Erhöhung Netzwerstand Betriebs- und Gestaltungskonzept Sanierung Knoten Tempo-30-Zone (MIV-O 1.6) Begegnungszone (MIV-O 1.6) Fussgängerzone (MIV-O 1.6) Buspriorisierung Verbindung Langsamverkehr | <p>Detail: z.B. Konzept/Studie</p> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:
 Die Massnahme unterstützt die Realisierung des Konzeptes "Kombinierte Mobilität und Netzlücken Radverkehr", wie es im REK Langenthal festgelegt ist.
 Die Massnahme liegt an einem Rückgrat des regionalen Verkehrsnetzes des MIV und erhöht hier die Verkehrssicherheit des LV.

Massnahmen:
 LV-N 1.9 Verlängerung Radstreifen Kreisler Hard bis Bahnübergang asm

Konformität (RPG, kt. Richtplan): Nur für Siedlungsmassnahmen

- | | |
|-----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell | <input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell |
|-----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|

| Zuständigkeiten | |
|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Federführung: Kanton | Beteiligte Stellen: <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Stadt Langenthal <input type="checkbox"/> Weitere: |

| Realisierung | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vorgehen / Meilensteine: 1. Detailkonzept 2. Vorprojekt, Ausführungsprojekt, bauliche und betriebliche Umsetzung | | |
| Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2019 <input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe | Realisierungshorizont Vorprojekt / Vorbereitung: 2022 Baubeginn / Beginn Umsetzung: 2023 Inbetriebnahme / Realisierung: 2023 Reifegrad <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 | Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: REK Stadt Langenthal |

| Kosten und Finanzierung | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kosten (Planung / Investition): 0.5 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: | An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund 35% <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) 65% <input type="checkbox"/> Stadt Langenthal % <input type="checkbox"/> Weitere: % |
| Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: | Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten |

| Beurteilung |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Zweckmässigkeit: Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen das Ziel der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Die Verbesserung des Angebots auf der Bern-Zürich-Strasse unterstützt dieses Ziel.</p> <p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als gross eingeschätzt.</p> <p>Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als gross eingestuft. Vor dem Hintergrund des erwarteten Verkehrswachstums (auch als Folge des Autobahn-Ausbaus und der Umfahrung Aarwangen) ist ein sicheres und attraktives Angebot für den Fuss- und Veloverkehr entlang der Bern-Zürich-Strasse (Längsverkehr) von zentraler Bedeutung.</p> <p>Machbarkeit: Die Machbarkeit ist gegeben.</p> |

| |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Wirkung (WK) |
| <input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr, Verbesserung der Erreichbarkeit |
| <input type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen |
| <input checked="" type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit: Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit |
| <input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch: Veränderung Modalsplit zugunsten von Fuss- und Veloverkehr |
| Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - |

| |
|--------------------------------------------------------------------------|
| Sonstiges |
| Literatur / Grundlagendokumente: |
| Quantitative Angaben (z.B. DTV): Bern-Zürich-Strasse: DWV heute 6'200 |
| Bemerkungen / Hinweise: |

| | | |
|---------------------------------|-----------------------------------|------------------|
| AP Langenthal / RGSK Oberaargau | Stand: Juni 2016 | LV-N 1.10 |
| Massnahme: | Langsamverkehr – Netzlücke | A-Liste |

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-LV 2.7), Nr. im Prüfbericht Bund: 0329.2.038)
- Neue Massnahme
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

Abbildung / Karte

Verortung:

LEGENDE

- ||||| Erhöhung Netzwidestand
- Betriebs- und Gestaltungskonzept
- Sanierung Knoten
- Tempo-30-Zone (MIV-O 1.6)
- Begegnungszone (MIV-O 1.6)
- Fussgängerzone (MIV-O 1.6)
- Buspriorisierung
- Verbindung Langsamverkehr

Detail:

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| Massnahmenbeschreibung | |
| Zielsetzung: Die Massnahme sichert die Realisierung des Konzeptes "Kombinierte Mobilität und Netzlücken Radverkehr", wie es im REK Langenthal festgelegt ist, wo sie als Teil des Rad-Hauptverbindungsnetzes aufgeführt sind. | |
| Massnahmen: LV-N 1.10 Sanierung Bützbergstrasse: Umgestaltung zugunsten Langsamverkehr, mit Variante entlang Klusstrasse als städtische Ergänzungsmassnahme (Wegweisung) | |
| Konformität (RPG, kt. Richtplan): Nur für Siedlungsmassnahmen | |
| <input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell | <input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell |

| Zuständigkeiten | |
|----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Federführung: Kanton | Beteiligte Stellen: <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal (Alternativroute) <input type="checkbox"/> Weitere: |

| Realisierung | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vorgehen / Meilensteine: 1. Variantenstudie, Detailkonzept 2. Vorprojekt, Ausführungsprojekt, bauliche und betriebliche Umsetzung | | |
| Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe | Realisierungshorizont Vorprojekt / Vorbereitung: 2018 Baubeginn / Beginn Umsetzung: 2020 Inbetriebnahme / Realisierung: 2021 Reifegrad <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 | Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: REK Stadt Langenthal |

| Kosten und Finanzierung | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kosten (Planung / Investition): 3.7 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: | An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund 35% <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) 65% <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal % <input type="checkbox"/> Weitere: % |
| Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: | Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten |

| Beurteilung |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Zweckmässigkeit: Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen das Ziel der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Die Verbesserung des Angebots auf der Bützbergstrasse unterstützt dieses Ziel.</p> <p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als gross eingeschätzt.</p> <p>Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als gross eingestuft. Vor dem Hintergrund des erwarteten Verkehrswachstums (insb. als Folge des Autobahn-Ausbaus und der Umfahrung Aarwangen) ist ein sicheres und attraktives Angebot für den Fuss- und Veloverkehr entlang der Bützbergstrasse (Längsverkehr und Querungen) von zentraler Bedeutung für die Anbindung der nordwestlichen Siedlungsgebiete an den Bahnhof und ans Zentrum.</p> <p>Machbarkeit: Die Machbarkeit ist im Rahmen der Verkehrssanierung Aarwangen - Langenthal Nord zu klären.</p> |

| |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Wirkung (WK) |
| <input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr, Verbesserung Erreichbarkeit |
| <input checked="" type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen: Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume und der Anbindung an Bahnhof und Stadtzentrum |
| <input checked="" type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit: Erhöhung der subjektiven Sicherheit |
| <input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch: Veränderung Modalsplit zugunsten von Fuss- und Veloverkehr |
| Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: |

| |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Sonstiges |
| Literatur / Grundlagendokumente: |
| Quantitative Angaben (z.B. DTV): Bützbergstrasse: DWV heute 11'000, 2030 ohne Umfahrung Aarwangen 12'000, mit Umfahrung 15'000, Regionalbuslinie 51 im 30-Minuten-Takt |
| Bemerkungen / Hinweise: Die Alternativroute Klusstrasse wird von städtischer Seite als ergänzende Massnahme geplant. |

| | | |
|---------------------------------|------------------------------------|------------------|
| AP Langenthal / RGSK Oberaargau | Stand: Juni 2016 | LV-N 1.11 |
| Massnahmenpaket: | Langsamverkehr – Netzlücken | A-Liste |

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-LV 3.5), Nr. im Prüfbericht Bund: 0329.2.050
- Neue Massnahme
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

| Abbildung / Karte | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| <p>Verortung:</p> <p>LEGENDE</p> <ul style="list-style-type: none"> Erhöhung Netzwerstand Betriebs- und Gestaltungskonzept Sanierung Knoten Tempo-30-Zone (MIV-O 1.6) Begegnungszone (MIV-O 1.6) Fussgängerzone (MIV-O 1.6) Buspriorisierung Verbindung Langsamverkehr | <p>Detail:</p> |

| Massnahmenbeschreibung | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| <p>Zielsetzung:</p> <p>Die Massnahme ist Teil einer Massnahme aus dem RGSK als Verbindung zwischen Langenthal und Roggwil, mit der eine Netzlücke und ein Unfallschwerpunkt (OA 1116) behoben wird. Die Massnahme ist im Sachplan Velo verankert.</p> | |
| <p>Massnahmen:</p> <p>LV-N 1.11 Neubau Radweg Moos (Teilabschnitt Radstreifen Schiessanlage - St. Urban)</p> | |
| <p>Konformität (RPG, kt. Richtplan): Nur für Siedlungsmassnahmen</p> | |
| <input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell | <input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell |

| Zuständigkeiten | |
|----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Federführung: Kanton | Beteiligte Stellen: <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Stadt Langenthal <input type="checkbox"/> Weitere: |

| Realisierung | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vorgehen / Meilensteine: 1. Detailkonzept 2. Vorprojekt, Ausführungsprojekt, bauliche Umsetzung | | |
| Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe | Realisierungshorizont Vorprojekt / Vorbereitung: Baubeginn / Beginn Umsetzung: 2021 Inbetriebnahme / Realisierung: 2022 Reifegrad <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 | Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Sachplan Velo |

| Kosten und Finanzierung | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kosten (Planung / Investition): 3.6 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: Juni 2016 | An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund 35% <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) 65% <input type="checkbox"/> Stadt Langenthal % <input type="checkbox"/> Weitere: % |
| Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: | Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten |

| Beurteilung |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Zweckmässigkeit: Das Teilstrategie Verkehr verfolgt die Ziele der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und der Intermodalität. Die Schliessung der Netzlücke unterstützt diese Ziele.</p> <p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als gross eingeschätzt.</p> <p>Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als gross eingestuft. Die Verbindung nach Roggwil muss direkt und sicher erreichbar sein.</p> <p>Machbarkeit: Die Machbarkeit ist gegeben.</p> |

| |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Wirkung (WK) |
| <input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr, Verbesserung der Erreichbarkeit |
| <input type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen: |
| <input checked="" type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit: Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit |
| <input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch: Verbesserung des Modal Split zugunsten des LV |
| Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - |

| |
|----------------------------------|
| Sonstiges |
| Literatur / Grundlagendokumente: |
| Quantitative Angaben (z.B. DTV): |
| Bemerkungen / Hinweise: |

RGSK Oberaargau

Stand: Juni 2016

LV-S 2 / LV-N 2

Massnahmenpaket: **Langsamverkehrsmassnahmen**

im Agglomerationsperimeter (teilweise)

Massnahmenbeschrieb

Zielsetzung:

Erhöhung des Anteils des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr.

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.

Schwachstellen (LV-S)

Behebung von Schwachstellen und Unfallschwerpunkten, welche im Rahmen der systematischen Schwachstellenanalyse erhoben werden.

Netzlücken (LV-N)

Umsetzung des kantonalen Sachplans Veloverkehr.

Gewährleistung der Attraktivität und Vollständigkeit des Netzes für den Velo- und Fussverkehr.

Massnahmen:**Schwachstellen (LV-S)**

Komfort und Sicherheit des Langsamverkehrsnetzes werden durch ortsangepasste Massnahmen bzw. Lösungen verbessert: z.B. Radstreifen, Querungs- und Abbiegehilfen, Trottoirabsenkungen.

Netzlücken (LV-N)

Die Lücken des Velowegnetzes werden geschlossen.

Abseits der Kantonsstrassen werden alternative Wegführungen ausgewiesen.

Zuständigkeiten

Federführung:

Kantonsstrassen: Kanton Bern (TBA, OIK IV)

Gemeindestrassen: Standortgemeinden

Beteiligte Stellen:

Kantonsstrassen: Standortgemeinden, ggf. Kt. AG, LU

Gemeindestrassen: Kanton Bern (TBA, OIK IV), ggf. Kt. AG, LU

Realisierung

Vorgehen (Phasen):

Erarbeitung und Umsetzung der einzelnen Projekte.

Koordinationsstand:

siehe
Massnahmentabelle

Priorität: (gemäss Region)

siehe
Massnahmentabelle

Kosten:

siehe Massnahmentabelle

Umsetzung:

siehe Massnahmentabelle

Keine kartografische Darstellung

| Beurteilung |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Wirkung:</p> <p>Mit der Behebung konkreter Schwachstellen wird die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr massgeblich verbessert.</p> <p>Die Verlagerung von Wegen im Fuss- und Veloverkehr auf Routen abseits der Hauptstrassen trägt zur Steigerung der Attraktivität und der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr bei.</p> <p>Mit dem Schliessen von Netzlücken und dem Beheben von Sicherheitsdefiziten werden die Rahmenbedingungen für den Langsamverkehr verbessert.</p> |
| <p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none">• Wechselwirkungen zu anderen Verkehrsmassnahmen ÖV-Str (Strassengebundener öffentlicher Verkehr), MIV-O (Motorisierter Individualverkehr - Ortsdurchfahrten) beachten. |
| Sonstiges |
| <p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">• Schwachstellenanalyse, TBA (Januar 2015)• Kantonaler Sachplan Veloverkehr, 2014• Region Oberaargau - Konzept Veloverkehr (Planum, April 2010) |
| <p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>–</p> |

| RGSK Massn. Nr. | Gemeinde; Ort | Strasse | Massnahmentitel; Kurzbeschreibung | SVV ¹ | Konzept Velo ² | Kosten- schätzung (in Mio SFr.) | Eigentümer/ Federführung | Umsetzung | P | R | KS |
|---------------------------------------------------|-------------------------------|-----------------|-----------------------------------------------------------------------------|------------------|------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------|-----------|---|---|----|
| Langsamverkehrsmassnahmen – Schwachstellen | | | | | | | | | | | |
| LV-S 2.01 | Seeberg | KS 1 | Radstreifen Seeberg | | Se 1, Se 2 | 2.9 | TBA OIK IV | 2017 ff. | A | 1 | ZE |
| LV-S 2.02 | Herzogenbuchsee | KS 1 | Oberönz: Neubau beidseitige Radstreifen | | | 0.48 | TBA OIK IV | 2020 ff. | C | 1 | VO |
| LV-S 2.03 | Madiswil; Kleindietwil | Wystägenstrasse | Veloverkehrssichernde Massnahmen in Längsrichtung (z.B. Radweg) | | Kl 1 | | Gemeinde | 2016 ff. | A | 2 | ZE |
| LV-S 2.04 | Roggwil, Langenthal | KS 255 | Neubau Radweg Moos Unfallschwerpunkt 1116 Konzept Velo Nr. Ro 2 | | Ro 2 | 3.6 | TBA OIK IV | 2020 ff. | A | 2 | ZE |
| LV-S 2.05 | Wiedlisbach | KS 22 | Radweg Wiedlisbach-Wangen Unfallschwerpunkt 1131, 1132 | | Wied 2 Wied 3 | 1.6 | TBA OIK IV | 2023 ff. | B | 1 | ZE |
| LV-S 2.06 | Niederbipp, Schwarzhäusern | KS 244 | Neubau Radweg Niederbipp-Schürhof- Schwarzhäusern Unfallschwerpunkt 1120 | | Nib 3 | 4.0 | TBA OIK IV | 2027 ff. | C | – | VO |
| LV-S 2.07 | Huttwil, Eriswil | KS 244.2 | Veloverkehrssichernde Massnahmen in Längsrichtung | | | | TBA OIK IV | | C | – | VO |
| LV-S 2.09 | Herzogenbuchsee | KS 1 | Radstreifen Aspiwald - Oberönz | | He 3 | 2.2 | TBA OIK IV | 2020 ff. | A | 1 | FS |

P = Priorität; R = Reifegrad; KS = Koordinationsstand

¹ Sachplan Veloverkehr (RRB Nr. 1436/2014 vom 03. Dezember 2014)

² Konzept Veloverkehr Region Oberaargau (27. April 2010)

| RGSK Massn. Nr. | Gemeinde; Ort | Strasse | Massnahmentitel; Kurzbeschreibung | SVV ³ | Konzept Velo ⁴ | Kosten- schätzung (in Mio SFr.) | Eigentümer/ Federführung | Umsetzung | P | R | KS |
|-----------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|------------------------------|---------------------------------------|------------------------------------|-----------|---|---|----|
| Langsamverkehrsmassnahmen – Netzlücken | | | | | | | | | | | |
| LV-N 2.01 | Wynau | Netzlücke | Rad- und Fusswegverbindung Obermurgenthal; Verbindung zwischen den Velolandrouten 34 und 84, Koordination mit dem Kanton Aargau | | Wy 2 | 1.0 | TBA OIK IV | 2017 ff. | A | 2 | ZE |
| LV-N 2.02 | Madiswil; Kleindietwil | Netzlücke | Verbindung Hunzenweg – Zelgweg (Velolandroute 71) | 55, 163 | | | Gemeinde TBA DLZ | 2016 ff. | A | 1 | ZE |
| LV-N 2.03 | Aarwangen | Netzlücke | Verbindung Riedgasse - Friedhofstrasse – Jurastrasse (Velolandroute 71) | 54, 166 | | | Gemeinde TBA DLZ | 2016 ff. | A | 1 | ZE |
| LV-N 2.04 | Huttwil | Netzlücke | Verbindung Kantonsstrasse mit Velolandroute 71 | 50 | | | Gemeinde TBA DLZ | 2016 ff. | A | 1 | ZE |
| LV-N 2.05 | Wynau; Oberwynau | Netzlücke | Öffnung des Stauwehrs (Kraftwerk) für Veloverkehr – Verbindung zwischen den Velolandrouten 5/8 und 34 | | Wy 3 | | Gemeinde | 2016 ff. | A | 1 | VO |
| LV-N 2.06 | Walliswil b. N., | Verlegung | Verlegung der Velolandroute 5 und 8 an die Aare Walliswil b. N. – Bannwil, Wehr | 180, 181 | | | Gemeinde TBA DLZ | 2016 ff. | A | 1 | ZE |
| LV-N 2.07 | Huttwil, Gondiswil, Hüswil (LU) | Verlegung | Alternative Führung der Velolandroute 94; (Huttwil-Gondiswil-Hüswil): neue Route nördlich der Bahnlinie (z.T. auf bestehenden Erschliessungsstrassen möglich) | | Hu 4 | | Gemeinden | 2016 ff. | A | 1 | VO |
| LV-N 2.08 | Melchnau, Roggwil | Netzlücke | Umnutzung Bahntrasse Melchnau – Untersteckholz – Roggwil, Ziegelei für den Langsamverkehr (Rad-, Wander- und Inlineskate-Route) | | | | Region, Ge- meinde | 2016 ff. | B | - | VO |
| LV-N 2.09 | Höchstetten, Drei Höfe, Seeberg, Aeschi, Niederönz | Verlegung | Verbesserung der Nähe zur landschaftlichen Besonderheit und Führung auf MIVfreien/-armen Strecken; Linienführung durch Kt. SO festzulegen | 160 | | | Gemeinden Kanton Solo- thurn | 2016 ff. | A | 1 | VO |

P = Priorität; R = Reifegrad; KS = Koordinationsstand

³ Sachplan Veloverkehr (RRB Nr. 1436/2014 vom 03. Dezember 2014)

⁴ Konzept Veloverkehr Region Oberaargau (27. April 2010)

| | | |
|---------------------------------------------------------------------|------------------|---------------|
| RGSK Oberaargau | Stand: Juni 2016 | KM-P 2 |
| Massnahmenpaket: Kombinierte Mobilität - Park + Ride-Anlagen | | |

im Agglomerationsperimeter (teilweise)

| |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Massnahmenbeschreibung |
| <p>Zielsetzung: 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 verbessern die Transportkette MIV-Bahn, insbesondere auch für diejenigen Gebiete, in denen kein Ausbau des ÖVs möglich ist.</p> |
| <p>Massnahme: Es wird ein dezentraler und angebotsorientierter Ansatz verfolgt. An den Bahnhaltstellen 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> |

| |
|----------------------------------|
| Keine kartografische Darstellung |
|----------------------------------|

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

| | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| Realisierung | | |
| <p>Vorgehen (Phasen):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bereinigung Ausgangslage (regionales Konzept) 2. Rahmenbedingungen für die Erstellung bzw. Erweiterung der Anlagen klären (u.a. Gespräche mit Grundeigentümern, Abklärung Investitionsbeiträge Kanton) 3. Erarbeitung und Umsetzung der einzelnen Projekte | | |
| <p>Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> siehe Massnahmentabelle</p> | <p>Priorität: (gemäss Region)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p> | <p>Kosten: siehe Massnahmentabelle</p> |
| <p>Umsetzung: <input checked="" type="checkbox"/> siehe Massnahmentabelle</p> | | |

| Beurteilung |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Wirkung:</p> <p>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).</p> <p>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, Tarifsystem P+R/ÖV, Parkraumangebot/-management an Zielorten).</p> |
| <p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none">• Gesamthafte Betrachtung (P+R und B+R) der möglichen Standorte (Kombinierte Mobilität – Bike + Ride-Anlagen) |
| Sonstiges |
| <p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">• Stadt Langenthal, Richtplan ESP Bahnhof Langenthal (YellowZ, 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)• Strassennetzplan 2014 – 2019 |
| <p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>Die P+R-Situation ist im Rahmen der Mitwirkungsvereinbarung RGSK 1. Generation überprüft worden (BHP Raumplan, April 2011; inkl. Momentaufnahme Auslastung). Die Angaben in der Massnahmenliste entsprechen diesem Stand 2011, ergänzt durch die Beiträge an Park + Ride Anlagen gemäss Strassennetzplan 2014 – 2019</p> |

| RGSK Massn. Nr. | ÖV-Korridor | Gemeinde/ Station | Typ ¹ | Grösse bisher (PP) ² | Grösse neu (PP) ³ | Beiträge Kanton ⁴ (Anzahl) | Kosten- schätzung | Feder- führung | Umsetzung | KS |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|----------------------|-------------------|-----------|----|
| KM-P 2.01 | Oberaargau Süd | a) Herzogenbuchsee | E | 102 | 110 | Ja (60) | | SBB | – | ZE |
| KM-P 2.02 KM-P 2.03 | Oberaargau Nord | Roggwil-Wynau St. Urban | E -- | 6 6 | * 34 6 | Ja (20) | | SBB/ ASm | – | ZE |
| KM-P 2.04 KM-P 2.05 KM-P 2.06 KM-P 2.07 KM-P 2.08 KM-P 2.09 | Oberaargau Ost | a) Lotzwil b) Gutenburg c) Madiswil d) Lindenholz (Leimiswil) 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 | Ja (40) Ja (40) Ja (40) Ja (40) | | BLS | – | ZE |
| KM-P 2.10 KM-P 2.11 KM-P 2.12 KM-P 2.13 KM-P 2.14 KM-P 2.15 KM-P 2.16 KM-P 2.17 | Bipperamt | 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 0 0 (12) 9 4 | 0 30 10 5 0 0 0 5 20 5 | Ja (55) Ja (55) Ja (55) Ja (55) | | ASm | – | ZE |
| KM-P 2.18 KM-P 2.19 | Jurasüdfuss | a) Niederbipp b) Wangen an der Aare | E -- | 21 32 | 25 32 | | | SBB | – | ZE |

KS = Koordinationsstand

- 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
- 4) Beiträge an Park + Ride Anlagen gemäss Strassennetzplan 2014 – 2019

RGSK Oberaargau

Stand: Juni 2016

KM-B 2

Massnahmenpaket:

Kombinierte Mobilität - Bike + Ride-Anlagen

im Agglomerationsperimeter (teilweise)

Massnahmenbeschrieb

Zielsetzung:

Hebung des Stellenwerts des Velos im Alltagsverkehr. Verbesserung der Transportkette Velo – Bahn und Velo – Bus, insbesondere auch für diejenigen Gebiete, in denen kein Ausbau des ÖVs möglich ist.

Massnahme:

Es wird ein flächiger und nachfrageorientierter Ansatz verfolgt. An den Bahnhaltstellen und wichtigen Bushaltstellen wird ein situationsgerechtes Angebot an Abstellanlagen für Velos und Mofas bereitgestellt. Nebst dem Neubau von B+R-Anlagen geht es auch um einen Ausbau (Anzahl) bzw. eine Aufwertung (Standard) von bestehenden Anlagen.

Keine kartografische Darstellung.

Zuständigkeiten

Federführung:

Region Oberaargau, Standortgemeinden
Planungsphase/Realisierung:
je nachdem: Transportunternehmungen, Standortgemeinden, Sonstige mit Leistungsauftrag

Beteiligte Stellen:

Kanton Bern (TBA, OIK IV), RVK2, Transportunternehmungen, Standortgemeinden

Realisierung

Vorgehen (Phasen):

1. Bedarf eruieren: siehe Vorschlag unter „Bemerkungen“
2. Bei konkreten Vorhaben: weitere Schritte gemäss Vorschlag unter „Bemerkungen“
3. Erarbeitung und Umsetzung der einzelnen Projekte.

Koordinationsstand:

siehe
Massnahmentabelle

Priorität: (gemäss Region)

- A
 B
 C

Kosten:

siehe Massnahmentabelle

Umsetzung:

2015 ff.

Beurteilung

Wirkung:

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.

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.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

- Gesamthafte Betrachtung (P+R und B+R) der möglichen Standorte (KM-P 2 Kombinierte Mobilität - P+R-Anlagen)

Sonstiges**Literatur / Grundlagendokumente:**

- Stadt Langenthal, Richtplan ESP Bahnhof Langenthal (YellowZ, Zürich / Metron, Brugg, Entwurf Mitwirkung, März 2011)
- Kantonale Vorgaben an die RGSK, kombinierte Mobilität, Vorgaben für Einzelgesuche (BVE/JGK, Juni 2009)

Bemerkungen / Hinweise:

Die B+R-Situation ist im Rahmen der Mitwirkungsvereinbarung RGSK 1. Generation überprüft worden (BHP Raumplan, April 2011; inkl. Ausrüstung und Momentaufnahme Auslastung). Die Angaben in der Massnahmenliste entsprechen diesem Stand 2011, ergänzt durch die Beiträge an Park + Ride Anlagen gemäss Strassennetzplan 2014 – 2019.

Vorschlag für weiteres Vorgehen:

Für den Standort Bahnhof Langenthal werden die geplanten B+R-Anlagen im Rahmen des Agglomerationsprogramms weiterverfolgt.

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:

- 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.
- 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

Sobald an einem Standort konkrete Absichten bekannt werden, sind folgende Schritte durchzuführen:

- 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.
- Für den vorgesehenen Standort wird ein Vorprojekt mit Kostenschätzung erstellt sowie ein Gesuch um Mitfinanzierung formuliert. Gestützt darauf macht das kantonale Tiefbauamt eine Stellungnahme.
- Falls die Voraussetzungen erfüllt werden, wird das Vorhaben als Festsetzung klassiert. Anschliessend wird ein Realisierungsprojekt mit genauer Kostenschätzung erstellt. Gestützt darauf bewilligt das TBA die Kantonsbeiträge.

Die Region ist zuständig für das Controlling und die Nachführung der Projektliste.

| RGSK Massn. Nr. | Gemeinde | Station/ Haltestelle | Bus/ Bahn | Typ ¹ | Grösse bisher (PP) ² | Grösse neu (PP) | Beiträge Kanton ³ | Kosten- schätzung | Feder- führung | Umsetzung | KS |
|--------------------|-----------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|------------------|------------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------|-------------------|-----------|----|
| KM-B 2.01 | Aarwangen | Hard-Mumenthal Aarwangen, Bahnhof Aarwangen, Vorstadt Aarwangen, Schloss | Bahn Bahn Bahn Bahn | | 16 16 8 16 | | | | | – | VO |
| KM-B 2.02 | Attiswil | Attiswil (Bhf) | Bahn | | 24 | | | | | – | VO |
| KM-B 2.03 | Bannwil | Bannwil (Bhf) | Bahn | | 16 | | | | | – | VO |
| KM-B 2.04 | Bleienbach | Unterdorf | Bus | | | | | | | – | VO |
| KM-B 2.05 | Herzogenbuchsee | Bahnhof, Velostation | Bahn / Bus | | 350 | B+R (600) Velostation (60) | Ja | | | – | VO |
| KM-B 2.06 | Herzogenbuchsee | Friedhof Oberönz, Kreuz | Bus Bus | | | | Ja Ja | | | – | VO |
| KM-B 2.07 | Heimenhausen | Post | Bus | | | | Ja | | | – | VO |
| KM-B 2.08 | Hermiswil | Brücke | Bus | | | | Ja | | | – | VO |
| KM-B 2.09 | Huttwil | Bahnhof | Bahn/ Bus | | 200 | | | | | – | VO |
| KM-B 2.11 | Inkwil | Dorf | Bus | | 0 | | | | | – | VO |
| KM-B 2.12 | Kleindietwil | Bahnhof | Bahn | | 24 | | | | | – | VO |
| KM-B 2.13 | Leimiswil | Lindenholz | Bahn | | 8 | | | | | – | VO |
| KM-B 2.14 | Lotzwil | Gutenberg Lotzwil, Bahnhof Unterdorf | Bahn Bahn Bus | | 8 95 | | | | | – | VO |
| KM-B 2.15 | Madiswil | Madiswil | Bahn | | 62 | | | | | – | VO |
| KM-B 2.16 | Melchnau | Oberdorf Fabrik Unterdorf | Bus Bus Bus | | 0 16 8 | | | | | – | VO |
| KM-B 2.17 | Niederbipp | Buchli Holzhäusern Scharnageln Dorf Niederbipp, Bahnhof | Bahn Bahn Bahn Bahn Bahn/ Bus | | 8 16 | | | | | – | VO |
| KM-B 2.18 | Oberbipp | Oberbipp, Bahnhof | Bahn | | 12 | | | | | – | VO |

| RGSK Massn. Nr. | Gemeinde | Station/ Haltestelle | Bus/ Bahn | Typ ¹ | Grösse bisher (PP) ² | Grösse neu (PP) | Beiträge Kanton ³ | Kosten- schätzung | Feder- führung | Umsetzung | KS |
|--------------------|------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|------------------|------------------------------------|--------------------|---------------------------------|----------------------|-------------------|-----------|----|
| KM-B 2.19 | Obersteckholz | Post | Bus | | 0 | | Ja | | | – | VO |
| KM-B 2.20 | Roggwil | Mumenthal Dorf St. Urban Roggwil/Wynau, Bahnhof | Bahn Bahn Bahn Bahn | | 8 62 16 24 | | | | | – | VO |
| KM-B 2.21 | Rohrbach | Rohrbach, Bahnhof | Bahn | | 40 | | | | | – | VO |
| KM-B 2.22 | Röthenbach b. H. | Post | Bus | | | | Ja | | | – | VO |
| KM-B 2.23 | Seeberg | Stalderhof Grasswil, Oberdorf Grasswil, Regenhalde Riedwil, Bahnhof | Bus Bus Bus Bus | | 8 8 8 16 | | Ja Ja | | | – | VO |
| KM-B 2.24 | Thörigen | Post | Bus | | | | | | | – | VO |
| KM-B 2.25 | Thunstetten | Wischberg Schloss Bützberg, Wyssenried Bützberg, Unterdorf Bützberg, Käserei Bützberg, Tell | Bus Bus Bus Bus Bus Bus | | | | Ja Ja Ja | | | – | VO |
| KM-B 2.26 | Wangen a.A. | Wangen a. A., Bahnhof | Bahn/Bus | | 104 | | | | | – | VO |
| KM-B 2.27 | Walliswil b. W. | Walliswil, Sonne | Bus | | | | Ja | | | – | VO |
| KM-B 2.28 | Wiedlisbach | Wiedlisbach, Bahnhof | Bahn | | 16 | | | | | – | VO |
| KM-B 2.29 | Gondiswil | Haltestelle | Bus | | 16 | | | | | – | VO |
| KM-B 2.30 | St. Urban | Bahnstation | Bahn | | 38 | | | | | – | VO |

KS = Koordinationsstand

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

2) Quelle: Angaben der Transportunternehmungen / Aufnahmen RGSK

3) Beiträge an Bike + Ride Anlagen gemäss Strassennetzplan 2014 – 2019

| | | |
|------------------------------------------------------------------------|------------------|----------------|
| AP Langenthal / RGSK Oberaargau | Stand: Juni 2016 | NM-VM 1 |
| Massnahme: Nachfrageorientierte Massnahmen – Verkehrsmanagement | | A-Liste |

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Neue Massnahme
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

Abbildung / Karte

| | |
|--------------------------|-----------------------|
| <p>Verortung:</p> | <p>Detail:</p> |
|--------------------------|-----------------------|

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:
 Die Massnahme ist Bestandteil zur Realisierung des Konzeptes "Lenkungskonzept Motorisierter Individualverkehr", wie es im REK Langenthal festgelegt ist. Sie gewährleistet einen siedlungsverträglichen Verkehrsfluss auf den innerörtlichen Achsen.

Massnahmen:
 NM-VM 1 Verkehrsmanagement Dreilinden

Konformität (RPG, kt. Richtplan): Nur für Siedlungsmassnahmen

- | | |
|-----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell | <input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell |
|-----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|

| Zuständigkeiten | |
|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Federführung: Kanton | Beteiligte Stellen: <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Stadt Langenthal <input type="checkbox"/> Weitere: |

| Realisierung | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vorgehen / Meilensteine: 1. Detailkonzept im Rahmen Projektierung Verkehrssanierung Aarwangen - Langenthal Nord 2. Vorprojekt, Ausführungsprojekt, technische, bauliche und betriebliche Umsetzung | | |
| Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe | Realisierungshorizont Vorprojekt / Vorbereitung: Baubeginn / Beginn Umsetzung: 2022 Inbetriebnahme / Realisierung: 2023 Reifegrad <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 | Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: OIK, REK |

| Kosten und Finanzierung | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kosten (Planung / Investition): 2.8 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: | An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund 35% <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) 65% <input type="checkbox"/> Stadt Langenthal % <input type="checkbox"/> Weitere: % |
| Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: | Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten |

| Beurteilung |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Zweckmässigkeit: Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen die Ziele einer verträglichen Lenkung und Abwicklung des Verkehrs. Das Projekt unterstützt diese Ziele und ist auf die Entwicklung des Verkehrsaufkommens (insb. des Schwerverkehrs) und die geplanten Grossprojekte im regionalen und nationalen Strassennetz abgestimmt.</p> <p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als gross eingeschätzt.</p> <p>Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als gross eingestuft. Die Führung des Verkehrs und Dosierung der Mengen zur Vermeidung grösserer Stauerscheinungen innerhalb des Siedlungsgebietes sind wichtige Voraussetzungen für eine verträgliche und flüssige Abwicklung des Verkehrs. Dabei spielt die Priorisierung des ÖV eine wichtige Rolle.</p> |

Machbarkeit: Die Machbarkeit ist im Rahmen der Verkehrssanierung Aarwangen - Langenthal Nord zu klären.

Wirkung (WK)

- WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Nachfrageseitige Massnahmen: Lenkung der Verkehrsnachfrage
- WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen
- WK 3: Verkehrssicherheit: Erhöhung der objektiven Sicherheit
- WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch: Reduktion Immissionen im Siedlungsgebiet

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

-

Sonstiges

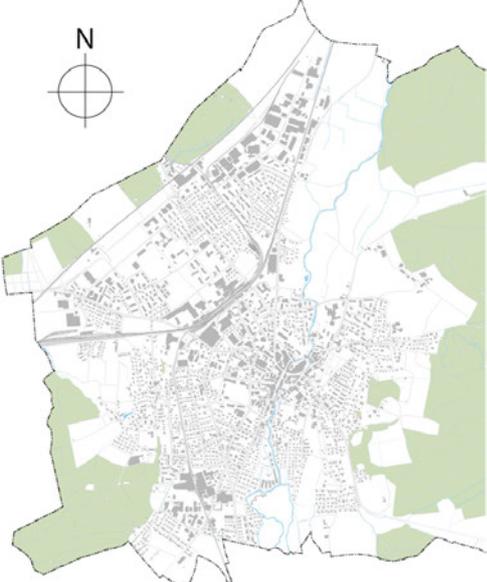
Literatur / Grundlagendokumente:

Quantitative Angaben (z.B. DTV):

Bemerkungen / Hinweise:

| | | |
|--------------------------------------------------------------------------|------------------|-----------------|
| AP Langenthal / RGSK Oberaargau | Stand: Juni 2016 | NM-W 1.1 |
| Massnahme: Nachfrageorientierte Massnahmen – Mobilitätsmanagement | | A-Liste |

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Neue Massnahme
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

| Abbildung / Karte | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| Verortung:  | Detail: |

| Massnahmenbeschreibung | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| Zielsetzung: Die Massnahmen ergänzen und unterstützen das Konzept "Kombinierte Mobilität und Netzlücken Radverkehr", wie es im REK Langenthal festgelegt ist. Sie richten sich an diverse Gruppe von Benutzern, wie die Verwaltung, grosse Unternehmen und die allgemeine Bevölkerung. Sie zielen auf einen frühen Einbezug der Mobilitätsbedürfnisse im Planungsprozess. | |
| Massnahmen: NM-W 1.1 Mobilitätsmanagement | |
| Konformität (RPG, kt. Richtplan): <i>Nur für Siedlungsmassnahmen</i> | |
| <input type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell | <input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell |

| Zuständigkeiten | |
|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Federführung: Stadt Langenthal | Beteiligte Stellen: <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal <input type="checkbox"/> Weitere: |

| Realisierung | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vorgehen / Meilensteine: 1. Detailkonzept 2. Umsetzung der Massnahmen | | |
| Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe | Realisierungshorizont Vorprojekt / Vorbereitung: Baubeginn / Beginn Umsetzung: 2019 Inbetriebnahme / Realisierung: Reifegrad <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 | Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: REK |

| Kosten und Finanzierung | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kosten (Planung / Investition): 0.2 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: | An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund % <input type="checkbox"/> Kanton(e) % <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal 100% <input type="checkbox"/> Weitere: % |
| Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: | Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten |

| Beurteilung |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Zweckmässigkeit: Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen das Ziel der Abdeckung der Mobilitätsbedürfnisse auf nachhaltige und verträgliche Weise.</p> <p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als gross eingeschätzt.</p> <p>Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als gross eingestuft. Die Sensibilisierung der Bevölkerung für Mobilitätsthemen und für die Zusammenhänge im Verkehr ist wichtig für die künftige Entwicklung der Siedlung und der Verkehrsinfrastruktur sowie deren Auslastung.</p> <p>Machbarkeit:</p> |

Wirkung (WK)

- WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Nachfrageseitige Massnahmen: Lenkung der Verkehrsnachfrage: Verbesserung des Informationsangebots, Förderung betrieblicher Mobilitätspläne
- WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen: Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem
- WK 3: Verkehrssicherheit
- WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch: Verringerung der Fahrleistungen im MIV, Verringerung der Verkehrsbelastung in den dicht besiedelten städtischen Räumen

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

-

Sonstiges

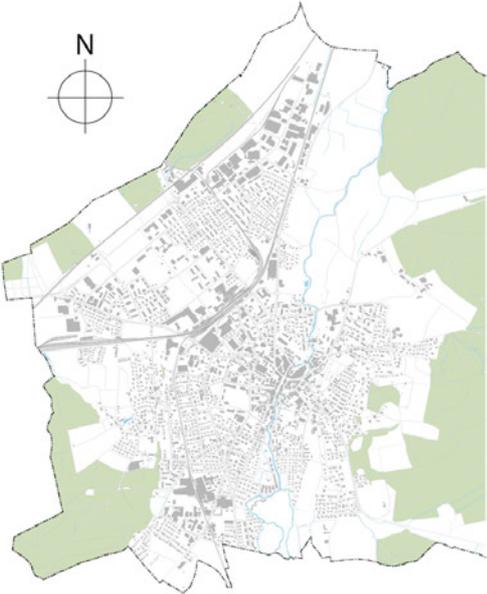
Literatur / Grundlagendokumente:

Quantitative Angaben (z.B. DTV):

Bemerkungen / Hinweise:

| | | |
|---------------------------------|-----------------------------------------------------|-----------------|
| AP Langenthal / RGSK Oberaargau | Stand: Juni 2016 | NM-W 1.2 |
| Massnahme: | Nachfrageorientierte Massnahmen – Signaletik | A-Liste |

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-LV 5.2), Nr. im Prüfbericht Bund: 0329.2.062
- Neue Massnahme
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

| Abbildung / Karte | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| Verortung:  | Detail: |

| Massnahmenbeschrieb | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| Zielsetzung: Die Orientierung ist von grosser Bedeutung für eine attraktive Fuss- und Velo-Infrastruktur. Nicht oder wenig ortskundige Personen sind auf eine lückenlose Führung zu den wichtigen Zielorten in Langenthal angewiesen. | |
| Massnahmen: NM-W 1.2 Signaletik | |
| Konformität (RPG, kt. Richtplan): <i>Nur für Siedlungsmassnahmen</i> | |
| <input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell | <input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell |

| Zuständigkeiten | |
|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Federführung: Stadt Langenthal | Beteiligte Stellen: <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal <input type="checkbox"/> Weitere: |

| Realisierung | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vorgehen / Meilensteine: 1. Detailkonzept 2. Umsetzung der Massnahmen | | |
| Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe | Realisierungshorizont Vorprojekt / Vorbereitung: Baubeginn / Beginn Umsetzung: Inbetriebnahme / Realisierung: Reifegrad <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 | Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in: |

| Kosten und Finanzierung | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kosten (Planung / Investition): 0.2 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: | An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund 35% <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) 22.75% <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal 42.25% <input type="checkbox"/> Weitere: % |
| Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: | Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten |

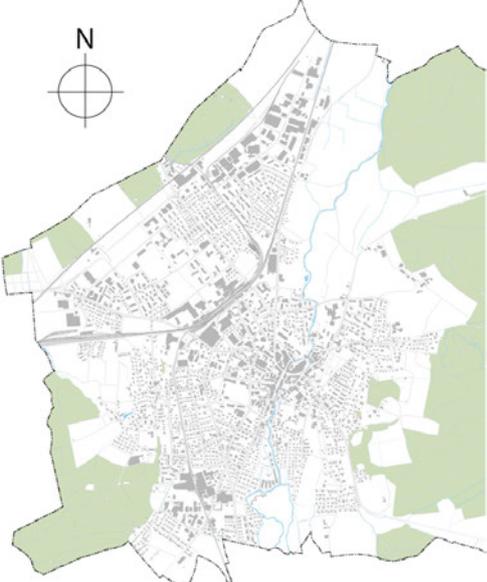
| Beurteilung |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Zweckmässigkeit: Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen das Ziel der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Eine konsistente und umfassende Signaletik verbessert die Orientierung für Ortsunkundige und unterstützt damit das Ziel.</p> <p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als mittel eingeschätzt.</p> <p>Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als gering bis mittel eingestuft. Massnahmen zur Verbesserung der Orientierung im Wegenetz unterstützen die Attraktivität der Infrastruktur.</p> <p>Machbarkeit:</p> |

| |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Wirkung (WK) <input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: <input type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen: <input type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit <input type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch: |
| Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - |

| |
|----------------------------------|
| Sonstiges |
| Literatur / Grundlagendokumente: |
| Quantitative Angaben (z.B. DTV): |
| Bemerkungen / Hinweise: |

| | | |
|---------------------------------|---------------------------------------------------------|-----------------|
| AP Langenthal / RGSK Oberaargau | Stand: Juni 2016 | NM-W 1.3 |
| Massnahme: | Nachfrageorientierte Massnahmen – Elternberatung | A-Liste |

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-NM 2.3), Nr. im Prüfbericht Bund: 0329.2.079
- Neue Massnahme
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

| Abbildung / Karte | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| <p>Verortung:</p>  | <p>Detail:</p> |

| Massnahmenbeschrieb | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| <p>Zielsetzung:</p> <p>Private Schülertransporte ("Elterntaxi") haben verschiedene negative Effekte: Der Strassenverkehr nimmt zu, womit auch die Risiken für Kinder steigen, die selbständig unterwegs sind. Zudem lernen die Kinder nicht, sich im Verkehr richtig zu verhalten und soziale Kontakte werden ihnen zu einem grossen Teil verwehrt. Aus diesen Gründen soll das Aufkommen an privaten Schülertransporten minimiert werden.</p> | |
| <p>Massnahmen:</p> <p>NM-W 1.3 Elternberatung zur Verminderung privater MIV-Schülertransporte</p> | |
| <p>Konformität (RPG, kt. Richtplan): Nur für Siedlungsmassnahmen</p> | |
| <p><input type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell</p> | <p><input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell</p> |

| Zuständigkeiten | |
|--------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Federführung: Stadt Langenthal | Beteiligte Stellen: <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal <input type="checkbox"/> Weitere: |

| Realisierung | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vorgehen / Meilensteine: 1. Detailkonzept 2. Umsetzung der Massnahmen | | |
| Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe | Realisierungshorizont Vorprojekt / Vorbereitung: Baubeginn / Beginn Umsetzung: Inbetriebnahme / Realisierung: Reifegrad <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 | Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in: |

| Kosten und Finanzierung | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kosten (Planung / Investition): 0.1 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: | An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund % <input type="checkbox"/> Kanton(e) % <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal 100% <input type="checkbox"/> Weitere: % |
| Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: | Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten |

| Beurteilung |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Zweckmässigkeit: Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen das Ziel der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Kinder sollen sich selbständig im Verkehr bewegen und den Schulweg sicher zurücklegen können. Die Massnahme unterstützt diese Zielsetzungen.</p> <p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als gross eingeschätzt. Die privaten Schülertransporte nehmen stetig zu. Insbesondere müssen die dadurch entstehenden Risiken für die übrigen Kinder im Strassenraum reduziert werden.</p> <p>Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als gross eingestuft.</p> <p>Machbarkeit: Voraussetzung ist ein lückenloses Angebot an ausreichend sicheren Schulwegen.</p> |

| |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Wirkung (WK) <input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Nachfrageseitige Massnahmen: Lenkung der Verkehrsnachfrage: Verbesserung des Informationsangebots <input type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen <input type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit <input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch: Verringerung der Fahrleistungen im MIV, Verringerung der Verkehrsbelastung in den dicht besiedelten städtischen Räumen |
| Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none">• Massnahmen zur Verbesserung der Fuss- und Velowege |
| Sonstiges |
| Literatur / Grundlagendokumente: |
| Quantitative Angaben (z.B. DTV): |
| Bemerkungen / Hinweise: |

| | | |
|--------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------------|
| RGSK Oberaargau | Stand: Juni 2016 | NM-W 2 |
| Massnahmenpaket: Nachfrageorientierte Massnahmen - Mobilitätsmanagement | | |

im Agglomerationsperimeter (teilweise)

| |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Massnahmenbeschrieb |
| <p>Zielsetzung: Mit Hilfe eines Mobilitätsmanagements sollen die Verkehrsteilnehmenden darin unterstützt werden, ihre Mobilität effizient, umwelt- und sozialverträglich abzuwickeln.</p> |
| <p>Massnahme: 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). 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> |

Keine kartografische Darstellung

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Zuständigkeiten | |
| <p>Federführung: Region Oberaargau Stadt Langenthal</p> | <p>Beteiligte Stellen: Kanton Bern (BVE), RVK2, Transportunternehmungen, Standortgemeinden</p> |

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

| Beurteilung |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Wirkung:</p> <p>Durch die Verlagerung von Verkehrsströmen auf umweltfreundlichere Verkehrsträger werden die Umweltbelastungen (Lärm, Luftschadstoffe) vor allem im städtischen Bereich gesenkt.</p> <p>Langfristig trägt das Mobilitätsmanagement dazu bei, dass das anhaltende Verkehrswachstum aufgefangen und begrenzt wird.</p> |
| <p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>Massnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs (Massnahmen ÖV-FV und ÖV-Reg), der kombinierten Mobilität (Massnahmen KM-P und VKM-B) und des Langsamverkehrs (Massnahmen LV-N und LV-A) stehen in engem Zusammenhang mit dem Mobilitätsmanagement und sind für dessen Wirksamkeit von entscheidender Bedeutung.</p> |
| Sonstiges |
| <p>Literatur / Grundlegendokumente:</p> <p>–</p> |
| <p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>–</p> |

| RGSK Massn. Nr. | Massnahme | Kurzbeschreibung | Kosten- schätzung | Feder- führung | Umsetzung | P | KS |
|--------------------|---------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|-------------------|--------------|---|----|
| NM-W 2.01 | Spurgruppe/ Mobilitätsbeauftragter | Zur Projektinitiierung werden eine Begleitgruppe sowie eine verantwortliche Person ernannt, welche mit der Ausarbeitung eines Pflichtenhefts bzw. eines Umsetzungskonzepts beauftragt werden. Die spätere Aufgabe besteht in der Umsetzung und Betreuung der Einzelmassnahmen (einschliesslich Controlling). | | RVK | Daueraufgabe | B | VO |
| NM-W 2.02 | Mobilitätsstelle | Es wird eine zentrale Anlaufstelle geschaffen, wo das Personal für sämtliche Fragen rund um das Thema Mobilität zur Verfügung steht (Information und Auskunft). | | RVK | | B | VO |
| NM-W 2.03 | Informationskanäle | Auf dem Internet wird eine Informationsplattform eingerichtet, die sämtliche Informationen betreffend Mobilität bereithält (u.a.: Grundinformationen zu Verkehrsträgern, Vorstellung von Projekten, Verlinkung zu anderen Websites) und für die Öffentlichkeit zugänglich ist. Die Bevölkerung wird mittels Medienmitteilungen und Newslettern gezielt über aktuelle Verkehrs- und Mobilitätsprojekte informiert. Weitere Massnahmen bilden Flyer bzw. Informationsbroschüren (z.B. für NeuzuzügerInnen). | | RVK | | C | VO |
| NM-W 2.04 | Bewusstseinsbildung | Mittels Aktionen und Kampagnen können spezifische Zielgruppen auf ein umweltverträgliches Mobilitätsverhalten sensibilisiert werden: Mobilitätskurse an Schulen, Mobilitätsmanagement in Unternehmungen. | | RVK | | C | VO |

P = Priorität; KS = Koordinationsstand

AP Langenthal / RGSK Oberaargau

Stand: Juni 2016

NM-PP 1

Massnahme: **Nachfrageorientierte Massnahmen – Parkierungskonzept** B-Liste

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Neue Massnahme
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

| Abbildung / Karte | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|
| Verortung:  | Detail: (Innenstadt) |

| Massnahmenbeschreibung | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| Zielsetzung: Mit der Überarbeitung des Parkierungsreglements sollen vor allem die heute unterschiedlichen Bewirtschaftungsformen und Gebührentarife in Langenthal homogenisiert werden. Dadurch wird einerseits die Orientierung erleichtert, andererseits Parksuchverkehr vermieden. | |
| Massnahmen: NM-PP 1.1 Parkierungskonzept, Überarbeitung Parkierungsreglement | |
| Konformität (RPG, kt. Richtplan): <i>Nur für Siedlungsmassnahmen</i> | |
| <input type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell | <input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell |

| Zuständigkeiten | |
|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Federführung: Stadt Langenthal | Beteiligte Stellen: <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal <input type="checkbox"/> Weitere: |

| Realisierung | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vorgehen / Meilensteine: | | |
| 1. Detailliertes Parkierungskonzept, öffentliche Mitwirkung, Festsetzung durch Legislative resp. Volksabstimmung 2. Umsetzung der Bewirtschaftungs- und Signalisationsmassnahmen | | |
| Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2019 <input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe | Realisierungshorizont Vorprojekt / Vorbereitung: Baubeginn / Beginn Umsetzung: Inbetriebnahme / Realisierung: Reifegrad <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 | Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in: |

| Kosten und Finanzierung | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kosten (Planung / Investition): 0.1 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: | An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund % <input type="checkbox"/> Kanton(e) % <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal 100% <input type="checkbox"/> Weitere: % |
| Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: | Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten |

| Beurteilung |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Zweckmässigkeit: Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen das Ziel der Abdeckung der Mobilitätsbedürfnisse auf nachhaltige und verträgliche Weise.</p> <p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als gross eingeschätzt.</p> <p>Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als gross eingestuft.</p> <p>Machbarkeit:</p> |

| |
|-----------------------------------------------------------------------------------|
| Wirkung (WK) |
| <input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert |
| <input type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen |
| <input type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit |
| <input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch |
| Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - |

| |
|----------------------------------|
| Sonstiges |
| Literatur / Grundlagendokumente: |
| Quantitative Angaben (z.B. DTV): |
| Bemerkungen / Hinweise: |

| | | |
|--------------------------------------------|------------------|------------|
| RGSK Oberaargau | Stand: Juni 2016 | C 1 |
| Massnahme: Monitoring / Controlling | | |

im Agglomerationsperimeter (teilweise)

| |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Massnahmenbeschreibung |
| Zielsetzung: Die Region will die Entwicklungen vorausschauend wahrnehmen, diese steuern und Fehlentwicklungen frühzeitig entgegenwirken. Dazu wird ein Monitoring und Controlling etabliert. |
| Massnahmen: <ol style="list-style-type: none"> 1. Im Sinne eines Monitorings und einer 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. 2. 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. 3. Umsetzungs- und Wirkungskontrolle der Massnahmen als Vorbereitung auf das RGSK 3. Generation. |

| | |
|-------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| Zuständigkeiten | |
| Federführung: Region Oberaargau | Beteiligte Stellen: Kanton, Gemeinden, Grundeigentümer |

| | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|---|-----|---------------|---|-----|-----------------|---|-----|
| Realisierung | | | | | | | | | | | |
| Vorgehen (Phasen): Bis Ende 2016: Erhebungskonzept für Monitoring / Controlling 2018: Wirkungs- und Umsetzungskontrolle (inkl. Berichterstattung) | | | | | | | | | | | |
| Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung | Priorität (gemäss Region) <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | Kosten: Phase 1: 5'000 Fr. Phase 2: 30'000 Fr. Kostenteiler: | | | | | | | | | |
| Umsetzung: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe | | <table> <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. | | | | | | | | | |
| Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte - Alle Massnahmenblätter | | | | | | | | | | | |

| |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Beurteilung |
| Wirkung: 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. |

| |
|-------------------------------------------|
| Sonstiges |
| Literatur / Grundlagendokumente: – |
| Bemerkungen / Hinweise: – |