oberaargau

VORPRÜFUNG

Region Oberaargau

RGSK 2021

Bericht

ecoptima metron

Impressum

Auftraggeber:
Region Oberaargau
Jurastrasse 29
4901 Langenthal

Projektberarbeitung:
Arthur Stierli, ecoptima ag, Bern
Naina Cavelti, ecoptima ag, Bern
Simon Vogt, Metron AG, Brugg
Eleonore Jacobi, Metron AG, Brugg

ecoptima ag, Spitalgasse 34, 3001 Bern
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81
www.ecoptima.ch, info@ecoptima,ch

Metron AG, Stahlrain 2, Postfach, 5201 Brugg
Telefon 056 460 91 11, Fax 056 460 91 00
www.metron.ch, info@metron.ch

RGSK 2021 06534/4_Resultate/Bericht/6534_Bericht_200528_VP

Inhalt

1. Einleitung 8
1.1 Auftrag 8
1.2 Übergeordnete Rahmenbedingungen 10
1.3 Regionale Organisation 13
1.4 Erarbeitungsprozess 14
1.5 Ergebnisse aus der Mitwirkung 16

2. Stand der Umsetzung 17
2.1 Ausgangslage 17
2.2 Umsetzungsstand RGSK 2016 17
2.3 Folgerungen und Handlungsbedarf für das RGSK 2021 19

3. Situations- und Trendanalyse 21
3.1 Einbettung und Perimeter 21
3.2 Siedlung 27
3.3 Landschaft 45
3.4 Verkehr 51

4. Entwicklungsleitbild und Zielsetzung (BEHÖRDENVERBINDLICH) 86
4.1 Ausgangslage 86
4.2 Entwicklungsziele der Region 86
4.3 Entwicklungsleitbild 90
4.4 Agglomeration: Zukunftsbild Gartenagglo 92

5. Handlungsbedarf (NICHT BEHÖRDENVERBINDLICH) 95
5.1 Siedlung 95
5.2 Landschaft 100
5.3 Verkehr 103

6. Strategien (BEHÖRDENVERBINDLICH) 106
6.1 Strategischer Überbau 106
6.2 Teilstrategie Siedlung 106
6.3 Teilstrategie Landschaft 107
6.4 Teilstrategie Verkehr 107
6.5 Agglomeration: Strategien Gartenagglo 108

7. Übersicht Massnahmen 110
7.1 Übersicht Massnahmen 110

8. Ausblick 117
8.1 Siedlung 117
8.2 Landschaft 117
8.3 Verkehr 118

9. Genehmigungsvermerke 119

Anhang **121**
Anhang 1 Änderungen Koordinationsstände gegenüber RGSK 2016 121
Anhang 2 Strategiekarten Gartenagglo (AP 4. Generation) 124

Abkürzungsverzeichnis

AP	Agglomerationsprogramm
AöV	Amt für öffentlichen Verkehr (Kanton Bern)
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
asm	Aare Seeland Mobil
BeSA	beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen
BFS	Bundesamt für Statistik
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler
BLS	Bern-Lötschberg-Simplonbahn
B+R	Bike + Ride
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
EGK	Erschliessungsgüteklasse
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
Fz.	Fahrzeuge
GVM	Gesamtverkehrsmodell
GFZo	Geschossflächenziffer oberirdisch
ha	Hektare
IR	InterRegio-Zug
Kap.	Kapitel
LKW	Lastkraftwagen
LV	Langsamverkehr
MinVV	Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park + Ride
RAK	Regionales Angebotskonzept
RE	RegioExpress-Zug
REK	Räumliches Entwicklungskonzept
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
R-LEK	Regiones Landschaftsentwicklungskonzept
RN	Raumnutzer
RVK	Regionale Verkehrskonferenz
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SNP	Strassennetzplan (Kanton Bern)
Tab.	Tabelle
TBA	Tiefbauamt
Vgl.	Vergleiche
VRP	Verkehrsrichplan
ViV	Verkehrsintensive Vorhaben
WMK	Wohn-, Misch und Kernzonen
ZöN	Zone für öffentliche Nutzungen

1. Einleitung

1.1 Auftrag

1.1.1 Zielsetzung

Beim regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungeskonezpt (RGSK) handelt es sich um ein strategisches Führungsinstrument auf Stufe Region, welches den Gemeinden bei der Umsetzung gewisse Spielräume offen lässt. Das RGSK gewährleistet eine langfristige, enge Koordination zwischen der Siedlungs- und der Verkehrsplanung.

Das RGSK 2016 wurde Ende 2016 vom Kanton genehmigt und ist seither als gültiger regionaler Teilrichtplan in Kraft. Das vorliegende regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 3. Generation (RGSK 2021) wurde aufbauend auf das RGSK 2. Generation erarbeitet. Im Sinne der Planbeständigkeit stellt das RGSK 2021 somit eine Aktualisierung des RGSK 2016 dar und der Fokus liegt auf einer punktuellen Anpassungen der Massnahmen.

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.

1.1.2 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 bedeutet, dass die übergeordneten Vorgaben für die in der Gemeinde zuständige Planungsbehörde, in der Regel die Exekutive und die Verwaltung (Legislative), 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. Abweichungen von behördenverbindlichen Inhalten in den Ortsplanungen sind möglich, wenn damit eine bessere Lösung gefunden wird und die Planungsziele des RGSK nicht behindert oder gar verunmöglicht werden (als Beitrag zu einer besseren Lösungen tragen im Bereich Siedlung beispielsweise Baulandumlegungen, Zonenabtausch etc. bei).

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 (z. B. regionale Landschaftsschutzgebiete). Grundeigentümerverbindliche Festsetzungen sind im Rahmen der kommunalen Planungen zu präzisieren und zu definieren.

1.1.3 Änderungen gegenüber der Vorgängergenerationen

Das RGSK 2021 stellt eine Weiterentwicklung des RGSK 2016 dar. Dabei legt der Kanton Bern die Vorgaben an das RGSK 2021 fest (vgl. «zeitliche und inhaltliche Vorgaben: RGSK 2021», genehmigt durch den Regierungsrat am 19. September 2018).

Für die Region Oberaargau sind folgende Inhalte zwingend zu behandeln:
- Aufträge gemäss Genehmigungsverfügung RGSK 2. Generation
- Erkenntnisse / Pendenzen aus dem Prüfbericht zum Agglomerationsprogramm der 3. Generation (gilt v. A. für das Agglomerationsprogramm Langenthal)
- Siedlung, Landschaft und Tourismus:
  - Regionale ViV-Standorte festlegen
- Öffentlicher Verkehr:
  - Mittel- bis langfristige Entwicklung des lokalen und regionalen ÖV-Angebots und der Erschliessungsqualität im Zusammenhang mit der angestrebten Siedlungsentwicklung aufzeigen
- Motorisierter Individualverkehr:
  - Unfallschwerpunkte gemäss TBA-Vorgaben in Massnahmenblatt aufnehmen, den Sanierungsstand nachführen oder ggf. auf separate Massnahmen verweisen, mit denen sie saniert werden
  - Kantonsmassnahmen mit den kantonalen Instrumenten abstimmen und mit dem TBA-OIK bereinigen
  - Gemeindemassnahmen aktualisieren und bereinigen
- Langsamverkehr:
  - Regionale Velonetzplanung erstellen oder überarbeiten (Alltags- und Freizeitverkehr)

Die behördenverbindlichen Inhalte des RGSK 2016 wie die Zielsetzung, Strategien und das räumliche Entwicklungsleitbild sind im Sinne der Planbeständigkeit nur anzupassen, wenn aus regionaler Sicht dringender Handlungsbedarf besteht. Zudem ist es den Regionen frei gestellt, weitere Inhalte bei ausgewiesenem regionalem Bedarf zu überarbeiten.

Die Region Oberaargau hat sich entschieden, im Rahmen des RGSK 2021 eine Bereinigung ihrer behördenverbindlichen Planungsinstrumente vorzunehmen und sieht vor, das Raumentwicklungskonzept REK (2004) und das regionale Landschaftsentwicklungskonzept R-LEK (2010) in das RGSK 2021 zu integrieren. Damit sollen für die Region und die Gemeinden eine bessere Übersichtlichkeit der Instrumente geschaffen und eine einfache Anwendung und Umsetzung der Massnahmen ermöglicht werden. Ziel ist, nach Integration des REK und R-LEK noch über folgende behördenverbindliche, regionale Instrumente zu verfügen:

- RGSK 2021 (behördenverbindlich)
- Konzept Abbau- und Deponie (ADT-Planung), (wird zurzeit überarbeitet) (behördenverbindlich)
- Überregionaler Teilrichtplan Windkraftanlagen, 2010 (behördenverbindlich)

Zudem verfügt die Region Oberaargau über folgende, nicht behördenverbindliche Konzepte/Inventare, die als Planungsgrundlagen bestehen bleiben:

- Lebensrauminventar Region Oberaargau, 2008 (nicht behördenverbindlich)
- Geotopinventar Region Oberaargau, 2008 (nicht behördenverbindlich)
- Zielbild der Region, 2013 (nicht behördenverbindlich)
- Freizeitkonzept Oberaargau 2020 (nicht behördenverbindlich)

Das Vorgehen zur Integration des REK und R-LEK wird in einem separaten Bericht erläutert (vgl. Bericht «Integration REK und R-LEK in das RGSK 2021», 2020).

1.2 Übergeordnete Rahmenbedingungen

1.2.1 Bezug zum kantonalen Richtplan

Das RGSK hat für den Kanton Bern die Funktion eines regionalen Teilrichtplans. Die grundsätzlichen Stossrichtungen und wichtigsten Inhalten fliessen schliesslich in den übergeordneten kantonalen Richtplan ein.

1.2.2 Agglomerationsprogramm (AP) Langenthal der 4. Generation

Parallel zum RGSK Oberaargau 2021 wird das Agglomerationsprogramm Langenthal der 4. Generation erarbeitet. Gemäss Definition des Bundes gilt die Gemeinde Langenthal als beitragsberechtigte Agglomerationsgemeinde. Grundsätzlich können nur für Massnahmen innerhalb der Agglomeration Bundesbeiträge ersucht werden. Der Agglomerationsperimeter für das AP der 4. Generation umfasst somit per Definition nur die Stadt Langenthal (BeSA-Perimeter). Es können im Agglomerationsprogramm aber auch Massnahmen ausserhalb des Agglomerationsperimeters aufgeführt werden, die eine Wirkung in die Agglomeration (BeSA-Perimeter) erzielen.

Mit dem Agglomerationsprogramm der 4. Generation wird ein neues Zukunftsbild für den Raum Langenthal gezeichnet. Ziel der 4. Generation ist es, den Nutzen des APs für den Raum Langenthal und die Nachbargemeinden darzulegen. Mit der Eingabe des Agglomerationsprogrammes soll beispiel- und pionierhaft aufgezeigt werden, wie die Agglomeration Langenthal neu, statt des bisherigen Begriffs der Einzelstadt, erweitert im Kontext von Siedlung-Landschaft-Verkehr verstanden und weiterentwickelt werden kann. Daher wird der Betrachtungsperimeter im Agglomerationsprogramm der 4. Generation auf einen Gesamtbetrachtungsraum, welcher auch die Nachbargemeinden der Stadt umfasst (Gemeinden Aarwangen, Aarwangen, Bleienbach, Lotzwil, Obersteckholz, Roggwil, Thunstetten und Wynau), ausgedehnt. Die Nachbargemeinden bilden zusammen mit der Stadt Langenthal das zentrale Element einer künftigen Agglomeration.

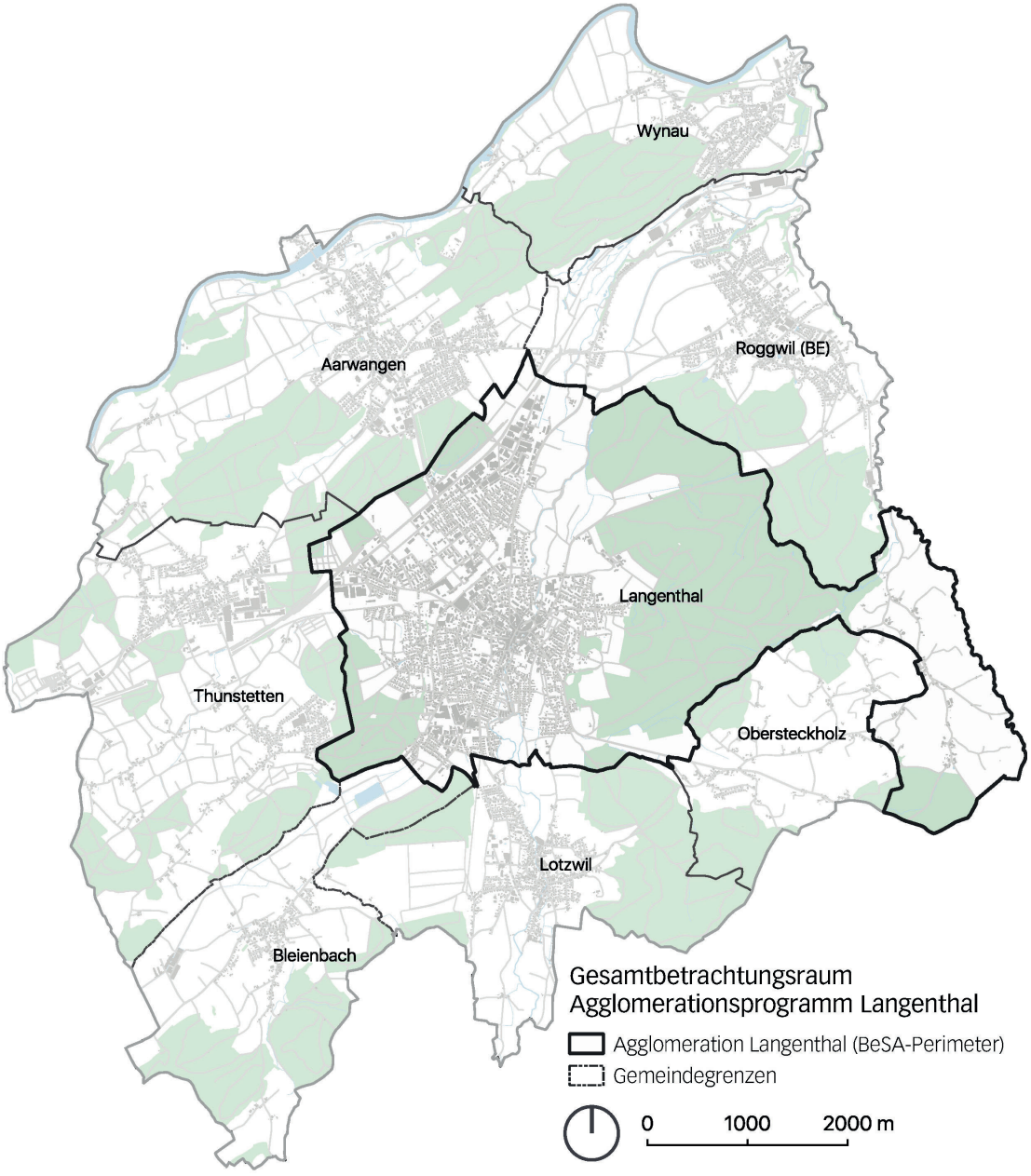


Abb. 1 Übersichtskarte Perimeter der Agglomeration Langenthal (BeSA-Perimeter) und des Gesamtbetrachtungsraums.

Die wichtigsten Inhalte des Agglomerationsprogramms sind in das RGSK Oberaargau zu integrieren. Damit werden die räumlichen und thematischen Schnittstellen sichergestellt.

1.3 Regionale Organisation

1.3.1 Projektorganisation RGSK und AP

Der Verein Oberaargau umfasst 49 Gemeinden. Die Gemeinden der Region gliedern sich in die vier Subregionen Oberaargau Nord, Oberaargau Ost, Oberaargau Süd und Oberaargau West.

Die Erarbeitung des RGSK 2021 erfolgt in einer breit abgestützen Projektorganisation mit VertreterInnen von Kanton, Gemeinden und externen Fachleuten. Es wird voraussichtlich 2021 als neues behördenverbindliches Planungsinstrument der Region Oberaargau und der Gemeinden im Planungsperimeter in Kraft treten.

Das RGSK Oberaargau und das Agglomerationsprogramm Langenthal werden parallel erarbeitet und beide Planungsinstrumente werden schliesslich von der Regionalversammlung beschlossen. Die folgende Abbildung zeigt die Projektorganisation für das RGSK 2021 und das Agglomerationsprogramm der 4. Generation.

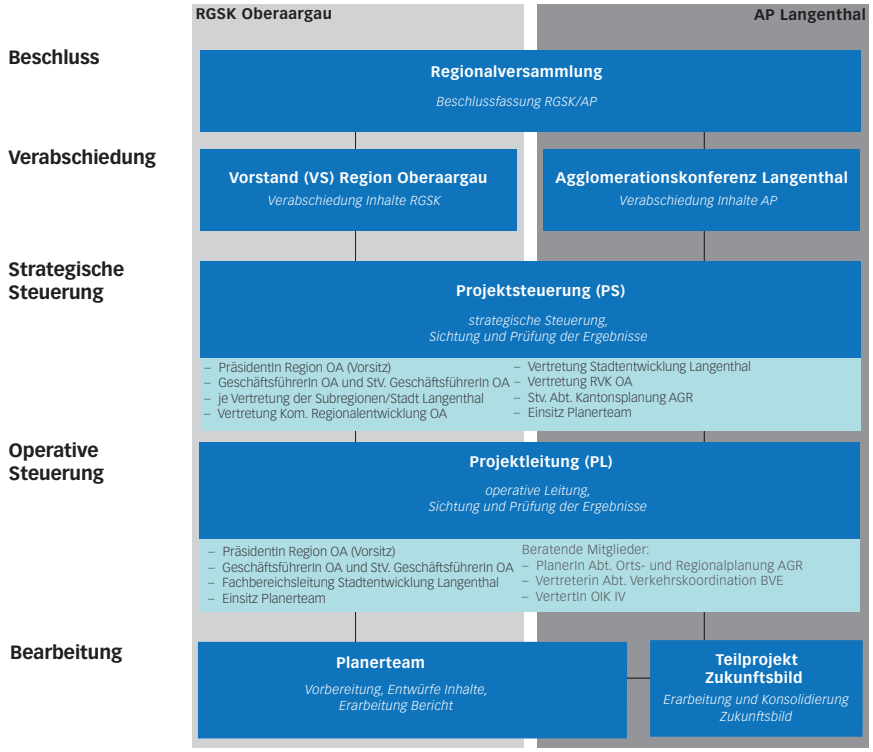


Abb. 2 Projektorganisation RGSK und AP

Regionalversammlung

Die Regionalversammlung ist das oberste Entscheidungsorgan. Sie beschliesst das RGSK Oberaargau 2021 und das parallel ausgearbeitete AP Langenthal 4. Generation.

Agglomerationskonferenz Langenthal (AK)

Die Agglomerationskonferenz Langenthal, in der die Gemeinde Langenthal federführend ist und VertreterInnen aus der Subregion Oberaargau Ost umfasst, verabschiedet das AP zur Mitwirkung, Vorprüfung und Genehmigung.

Vorstand Region Oberaargau (VS)

Der Vorstand der Region Oberaargau verabschiedet die behördenverbindlichen Inhalte des RGSK zur Mitwirkung, Vorprüfung und Genehmigung.

Projektsteuerung (PS)

Die Projektsteuerung hat die Aufsicht über den Planungsprozess. Sie definiert die strategische Richtung und verabschiedet die Inhalte des RGSKs zu Handen des Vorstands respektive der Agglomerationskonferenz und der Regionalversammlung. Die Projektsteuerung setzt sich aus VertreterInnen der Region Oberaargau (Kommission, Vorstand und Geschäftsstelle) sowie aus VertreterInnen der Gemeinden Oberaargau Nord, West, Süd und Ost und des Kantons zusammen.

Projektleitung (PL)

Der Projektleitung obliegt die operative Steuerung des Projektes. Es berät die Entwürfe des Planerteams und verabschiedet diese zu Handen der Projektsteuerung. Die Projektleitung setzt sich aus VertreterInnen der Geschäftsstelle der Region, der Stadt Langenthal und der kantonalen Verwaltung zusammen.

Planerteam

Das Planerteam bereitet die Inhalte und Massnahmen in engem Austausch mit der Projektleitung und den Behörden vor.

1.4 Erarbeitungsprozess

1.4.1 Meilensteine

Der Erarbeitungsprozess des RGSK und des Agglomerationsprogramms gestaltet sich in verschiedenen Modulen. Die Ergebnisse der unterschiedlichen Module fliessen schliesslich in das RGSK und Agglomerationsprogramm Langenthal ein.

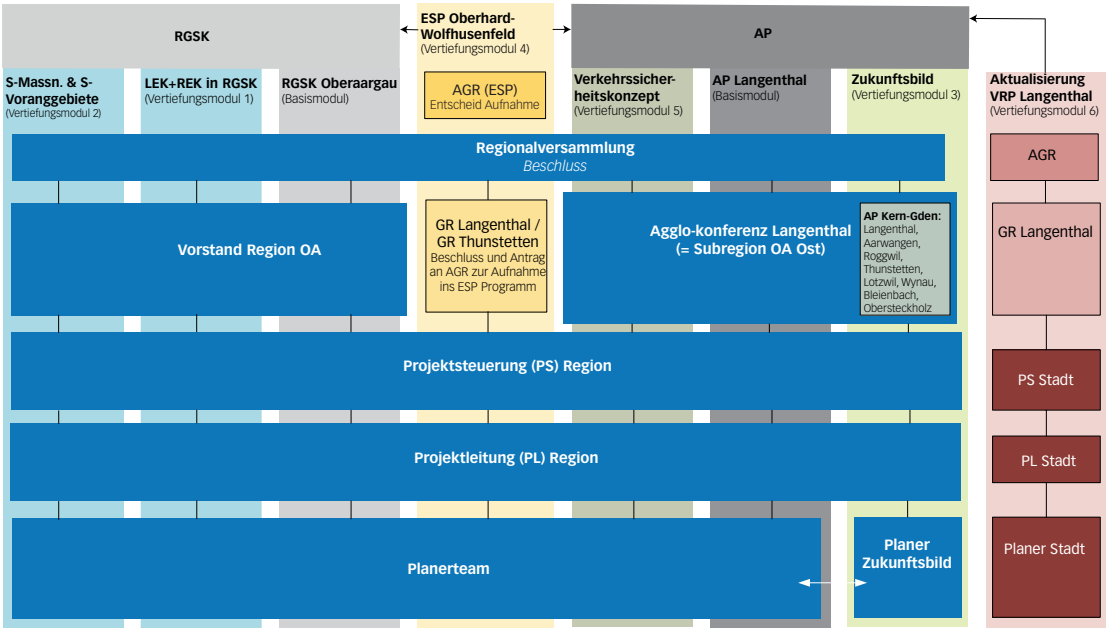


Abb. 3 Erarbeitungsprozess RGSK und AP in verschiedenen Modulen

Entwurf RGSK 2021 (bis Dezember 2019)

Anfangs 2019 wurden die Arbeiten gemäss kantonalen Vorgaben begonnen. Der Erarbeitungsprozess des RGSK und AP erfolgte in verschiedenen Teilmodulen:

Siedlungsmassnahmen

Die Gemeinden wurden im April 2019 per Mail von der Region Oberaargau aufgefordert, die Inhalte des RGSK 2016 zu sichten und allfällige Änderungen mitzuteilen. Im Mai 2019 fand zudem eine gezielte Nachfrage zum Umsetzungsstand der Siedlungsmassnahmen und teilweise zum Verkehr statt. Die Ergebnisse fliessen in das RGSK 2021 ein und die Massnahmenblätter werden gestützt auf die Rückmeldungen ergänzt.

Integration REK und R-LEK

Bei der Integration des REK und R-LEK handelt es sich um eine Überführung der beiden behördenverbindlichen Planungsinstrumente in das RGSK 2021. Dabei werden die noch rechtskräftigen Inhalte übernommen, bereits abgeschlossene oder nicht mehr relevante Massnahmen (z. B. aufgrund von Änderungen der gesetzlichen Grundlagen) werden hingegen nicht überführt. Im August 2019 wurde ein Vorgehensvorschlag zur Integration des REK und R-LEK zuhanden des Vorstandes der Region Oberaargau ausgearbeitet und gestützt darauf die Massnahmenblätter erarbeitet. Das Vorgehen zur Integration des REK und R-LEK wird in einem separaten Bericht erläutert (vgl. Bericht «Integration REK und R-LEK in das RGSK 2021», 2020).

ESP/SAZ Oberhard-Wolfhusenfeld

Im Rahmen der Erarbeitung des AP Langenthal der 4. Generation wurde im Bereich Siedlung die Entwicklung des Arbeitsplatzgebietes Oberhard-Wolfhusenfeld (Gemeinden Thunstetten und Langenthal) vorangetrieben. Die Ergebnisse des Vertiefungsmodules fliessen sowohl in das RGSK Ober-

aargau wie auch in das AP Langenthal ein. Die Aufnahme des Standortes Oberhard-Wolfhusenfeld in den kantonalen Richtplan mit dem Koordinationsstand «Zwischenergebnis» wurde im Februar 2020 in Aussicht gestellt.

Öffentliche Mitwirkung und Überarbeitung (Jan. bis Mai 2020)
Da es sich beim RGSK um ein weitreichendes Planungsinstrument handelt, findet ein öffentliches Mitwirkungsverfahren statt. Die Gemeinden haben die Möglichkeit, zwischen Januar und März 2020 am RGSK 2021 mitzuwirken. Die Auswertung der Mitwirkung wird in einem separaten Bericht dokumentiert. Das RGSK wird gestützt darauf überarbeitet.

Prüfungs- und Genehmigungsverfahren (ab 31. Mai 2020)
Die Vorprüfung des RGSK 2021 durch den Kanton findet ab dem 31. Mai 2020 statt. Im Anschluss daran wird das RGSK 2021 entsprechend dem Vorprüfungsbericht überarbeitet. Das RGSK ist am *31.07.2021* beim Kanton zur Genehmigung einzureichen. Das Agglomerationsprogramm Langenthal ist voraussichtlich am *15.09.2021* beim Bund einzureichen.

1.5 Ergebnisse aus der Mitwirkung

1.5.1 Zusammenfassung

Wird noch nachgeführt

1.5.2 Folgerungen

2. Stand der Umsetzung

2.1 Ausgangslage

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 war somit für die Erarbeitung des RGSK der zweiten Generation zuständig. Dieses wurde im Jahre 2016 vom Kanton genehmigt.

Agglomerationsprogramm Langenthal

Parallel zur Erarbeitung des RGSK 2021 wird wie bereits in den Vorgängergenerationen das Agglomerationsprogramm Langenthal erarbeitet. Bei dem aktuellen Agglomerationsprogramm Langenthal handelt es sich um die vierte Generation. Das Agglomerationsprogramm der ersten Generation wurde im Jahr 2007, das der zweiten Generation im Jahr 2011 und das der dritten Generation im Jahre 2016 beim Bund eingereicht. Die behördenverbindlichen Inhalte des Agglomerationsprogramms werden jeweils in das RGSK integriert.

2.2 Umsetzungsstand RGSK 2016

Siedlung

Im RGSK 2016 wurden 10 Siedlungsmassnahmen definiert. Grossmehrheitlich stellen die Siedlungsmassnahmen Daueraufgaben der Region Oberaargau dar. Für das RGSK 2021 gilt deshalb, die Angaben aus dem RGSK 2016 zu verifizieren und wo nötig zu vertiefen.

S1: Kantonale Zentren 4. Stufe

Die Zentralitätsstruktur, welche seit dem RGSK 2012 definiert wurde, soll auch in Zukunft gefördert und gestärkt werden. Die Massnahme S1 bleibt als Daueraufgabe bestehen.

Aufgrund der Nähe und der engen Zusammenarbeit von Herzogenbuchsee und Niederönz wurde eine Erweiterung des Perimeters des Zentrums 4. Stufe auf den Siedlungsraum Herzogenbuchsee-Niederönz beim Kanton beantragt. Die Erweiterung wurde mit dem Beschluss der Richtplananpassung von 2016 durch den Regierungsrat vom 05.07.2017 genehmigt. Seit 2016 gehört das Siedlungsgebiet östlich der Önz der Gemeinde Niederönz zum Zentrum 4. Stufe Herzogenbuchsee. Damit konnte ein wichtiger Schritt für eine langfristige Zusammenarbeit der Gemeinden erreicht werden. Gestützt auf den überkommunalen Verkehrsrichtplan konnte eine Neukonzipierung der Erschliessung des Industriegebietes Niederönz und eine Aufhebung der Durchgangsstrasse durch das Werkareal der Bystronic AG in Niederönz erzielt werden. Weiter wurden grenzüberschreitende Tempo-30-Zonen realisiert. Auch künftig sollen die gemeinsamen Planungsarbeiten vorangetrieben werden. So wurde in den Gemeinden ein Projekt zu einer gemeinsamen Schulraumplanung in die Wege geleitet und im Jahre 2020 ist die Einführung eines Kompetenzzentrums zur Verfahrensführung in Baubewilligungs- und Baupolizeiverfahren geplant.

S2/S3: Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte

Mit dem RGSK 2016 wurden regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte bezeichnet. Im Rahmen der Erarbeitung des RGSK 2021 wird der Stand der Umsetzung in den Gemeinden abgefragt und die Massnahmeblätter entsprechend ergänzt. Gestützt auf die Rückmeldungen wird eine Einschätzung des Realisierungshorizontes vorgenommen.

S4/S5: Vorrangebiete für regionale Siedlungserweiterung

Die im RGSK 2016 bezeichneten Vorranggebiete Siedlungserweiterung werden bei der Aktualisierung des RGSK 2021 überprüft. Es wird eine Bereinigung der Gebiete aus regionaler Perspektive vorgenommen und Gebiete festgesetzt, welche die kantonalen Vorgaben erfüllen. Neue Gebiete werden nur im Einzelfall aufgenommen.

S6: Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete

Die Überprüfung und Aufnahme von Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten gilt als Daueraufgabe der Region und die Massnahme ist auch künftig weiterzuverfolgen.

S7: REK Wangen a. A bis Oensingen

Die Zusammenarbeit zwischen Gemeinden und Kantonen ist institutionalisiert und soll auch künftig weitergeführt werden.

S8 und S9

Die Massnahmen «S8: Innerregionaler Ausgleich von Siedlungsflächen prüfen» und «S9: Siedlungsentwicklung nach innen in ländlichen Siedlungen» sind noch nicht umgesetzt und als Daueraufgaben der Region pendent (Ausstehend Mitfinanzierung Kanton). Diese Massnahmen sind weiterzuverfolgen und die Umsetzung ist voranzutreiben.

S10: Verkehrsintensive Vorhaben

Die Massnahme «S 10 Verkehrsintensive Vorhaben» ist mit dem RGSK 2021 gestützt auf den kantonalen Richtplan (KRIP) zu überarbeiten.

Landschaft

L1: Siedlungsbegrenzungslinien von überregionaler Bedeutung

Mit dem RGSK 2016 wurde eine Massnahme «Siedlungsbegrenzungslinie von überregionaler Bedeutung» als Daueraufgabe der Region definiert. Die Umsetzung der Massnahme ist noch nicht erfolgt.

Verkehr

Verkehr

Im RGSK 2016 wurden

- 14 Massnahmen im öffentlichen Verkehr definiert, von diesen wurden vier Massnahmen aufgegeben, die anderen sind pendent;
- 34 Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr definiert, wovon eine Massnahme aufgegeben und 5 Massnahmen realisiert wurden, die anderen sind pendent;
- 17 Massnahmen für den Langsamverkehr definiert, wovon eine realisiert wurde, die anderen Massnahmen sind pendent;
- 19 Massnahmen zu Park & Ride-Anlagen sowie 30 Massnahmen zu Bike & Ride-Massnahmen definiert, die Rückmeldungen der Gemeinden und Transportunternehmen zeigen ein diffuses Bild auf, was der Umsetzungsstand ist;
- 4 nachfrageorientierte Massnahmen definiert, die alle pendent sind.

Die pendenten Massnahmen werden in das RGSK 2021 überführt.

2.3 Folgerungen und Handlungsbedarf für das RGSK 2021

Das RGSK 2021 stellt eine Aktualisierung des RGSK 2016 dar und baut auf dem Bestehenden auf. Behördenverbindliche Inhalte des RGSK 2016 wie die Zielsetzungen, Strategien und das räumliche Entwicklungsleitbild wurden nur gering angepasst, um die Planbeständigkeit zu wahren.

Hinweis: Der Aufbau des RGSK-Berichtes 2021 richtet sich nach der Struktur der Agglomerationsprogramme des Bundes. Damit wird die Kohärenz zum Agglomerationsprogramm Langenthal sichergestellt (z. B. wird der Handlungsbedarf neu nach dem Entwicklungsleitbild dargestellt).

Integration R-LEK (2010) und REK (2004) in das RGSK 2021
Die Region beabsichtigt eine Bereinigung ihrer behördenverbindlichen Planungsinstrumente. Dazu wird das Raumentwiklungskonzept Oberaargau (2004) und das Regionale Landschaftsentwicklungskonzept (2010) in das RGSK 2021 integriert. Damit sollen für die Region und die Gemeinden eine bessere Übersichtlichkeit der Instrumente geschaffen und eine einfachere Anwendung und Umsetzung der Massnahmen ermöglicht werden.

Siedlung

Im Bereich Siedlung werden mit dem RGSK 2021 die bestehenden Siedlungsmassnahmen geprüft und wenn nötig planerisch aktualisiert. Dazu wurde zwischen Frühling und Sommer 2019 eine Umfrage bei den Gemeinden zum Stand der Massnahmen durchgeführt.

Mit dem RGSK 2016 wurden Vorranggebiete für die Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten mit dem Koordinationsstand Vororientierung und Zwischenergebnis bezeichnet. Um Vorranggebiete festsetzen zu können, ist eine stufengerechte Interessenabwägung vorzunehmen und es sind die Minimalanforderungen des Kantons Bern zu erfüllen (vgl. RGSK 2021 «Zeitliche und inhaltliche Vorgaben»).

Weiter sollen mit dem RGSK 2021 die bestehenden sowie die neuen ViV-Standorte bezeichnet werden. Künftig können wesentliche Änderungen an bestehenden ViV-Anlagen sowie Planung neuer ViV-Anlagen nur an Standorten stattfinden, die im RGSK bezeichnet sind. Das Massnahmenblatt zu den ViV-Standorten ist an die kantonalen Vorgaben anzupassen (vgl. Massnahmenblatt B_01, KRP).

Landschaft

Das R-LEK von 2010 wird in das RGSK 2021 überführt und die behördenverbindlichen Inhalte aus dem R-LEK werden dabei übernommen. Es werden keine materiellen Anpassungen vorgenommen. Aufgrund der räumlichen Organisation der Massnahmenblätter im R-LEK unterscheiden sich diese stark von der thematischen Organisation der Massnahmenblätter des RGSKs. Deshalb werden die Inhalte aus dem R-LEK in den RGSK-Bericht sowie in die Massnahmen überführt.

Verkehr

Aus dem Umsetzungsstand der verkehrlichen Massnahmen zeigt sich ein Bedarf an Konsolidierung bzw. Konzentration. Insbesondere bei den Massnahmen der kombinierten Mobilität empfiehlt sich ein Ansatz auf strategischer Ebene, um hier den bestmöglichen Nutzen zu erhalten.

3. Situations- und Trendanalyse

3.1 Einbettung und Perimeter

3.1.1 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 Städtenetz.

3.1.2 Planungsperimeter und Raumtypen gemäss kantonalem Richtplan Bern

Der Planungsperimeter für das RGSK Oberaargau umfasst 49 Gemeinden. Diese werden im vorliegenden Bericht gemäss dem kantonalen Richtplan 2030 in die folgenden fünf Raumtypen unterteilt:

- Urbane Kerngebiete der Agglomerationen[1]
- Agglomerationsgürtel[2] und Entwicklungsachsen mit Zentralität 3. und 4. Stufe
- Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen ohne Zentralität
- Zentrumsnahe ländliche Räume
- Hügel- und Berggebiete

Der Richtplan definiert das Entwicklungsbild für den gesamten Kanton Bern. Dabei folgt die Abgrenzung der Raumtypen nicht den Gemeindegrenzen, sondern entspricht den topographisch-räumlichen Gegebenheiten. Für die statistischen Auswertungen musste aber die Abgrenzung entlang der Gemeindegrenzen gemacht werden. Die ausserkantonalen Gemeinden Pfaffnau (Ortsteil St. Urban LU), Aeschi (Ortsteil Steinhof, SO) und Altbüron (LU) wurden dabei zu der Raumkategorie «Zentrumsnahe ländliche Räume» gezählt.

Hinweis: Während im RGSK der 2. Generation die Gemeinden Grossdietwil LU und Oensingen SO mitberücksichtigt wurden, werden sie im RGSK 2021 nicht mehr aufgeführt. Weiter gilt zu berücksichtigen, dass in den statistischen Auswertungen die Daten für das gesamte Gemeindegebiet Pfaffnau und Aeschi verwendet werden, obwohl nur die Teile St. Urban und Steinhof zum Oberaargau zählen. Zudem hat die Gemeinde Hermiswil im Jahre

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

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

2016 mit Seeberg fusioniert und wird im RGSK 2021 zu Seeberg gezählt. Die Gemeinde Niederönz wurde bei den statistischen Auswertungen zum Raumtyp «Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen mit Zentralität 3. und 4. Stufe» gezählt.

Die folgende Karte zeigt das Entwicklungsbild 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 4 (Entwicklungsleitbild) dargelegt.

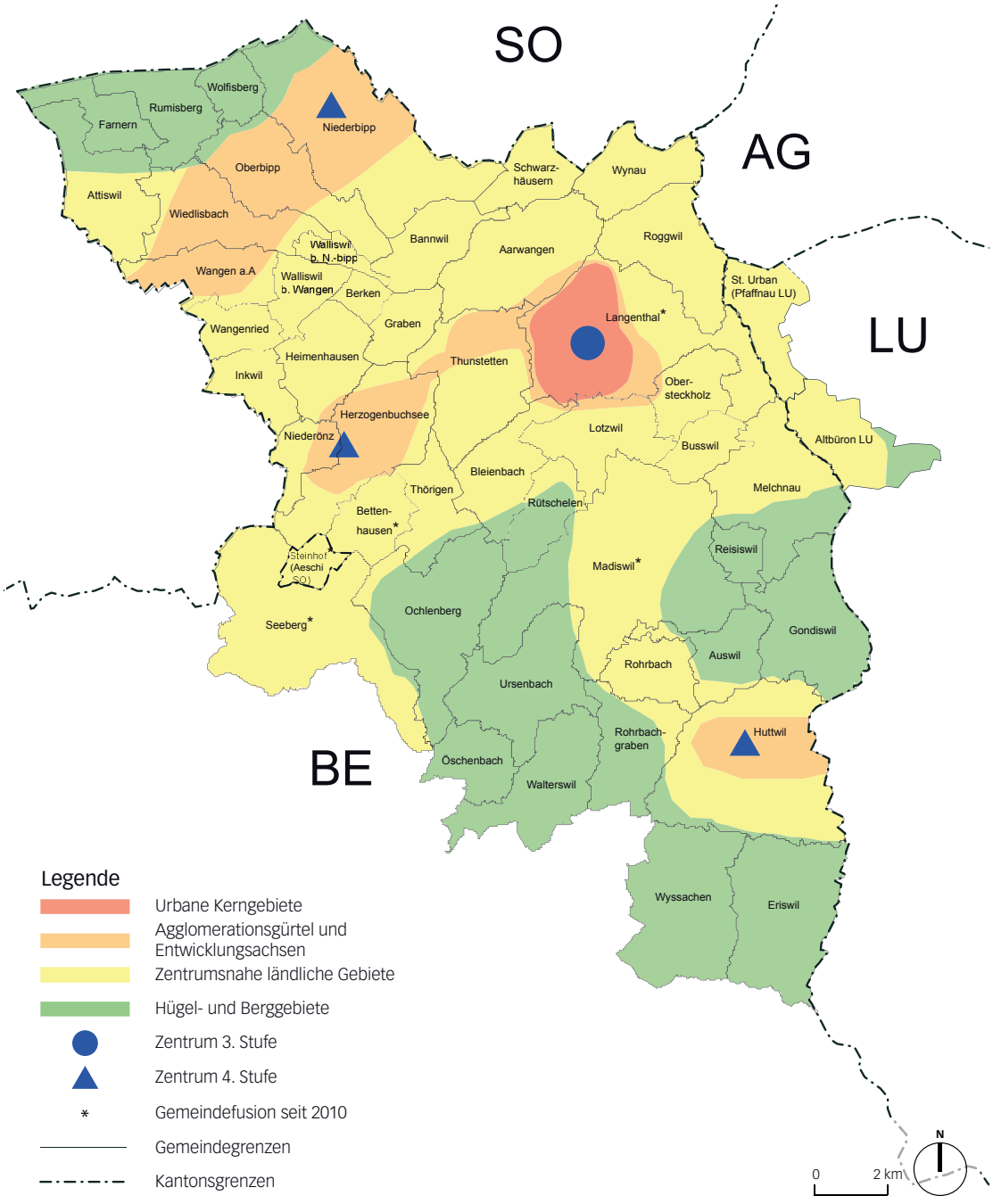


Abb. 4 Die Region Oberaargau nach Raumtypen gemäss kantonalem Richtplan 2030 (Quelle: RGSK 2. Generation, leichte Anpassungen 2019).

3.1.3 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 dem kantonalen Richtplan.

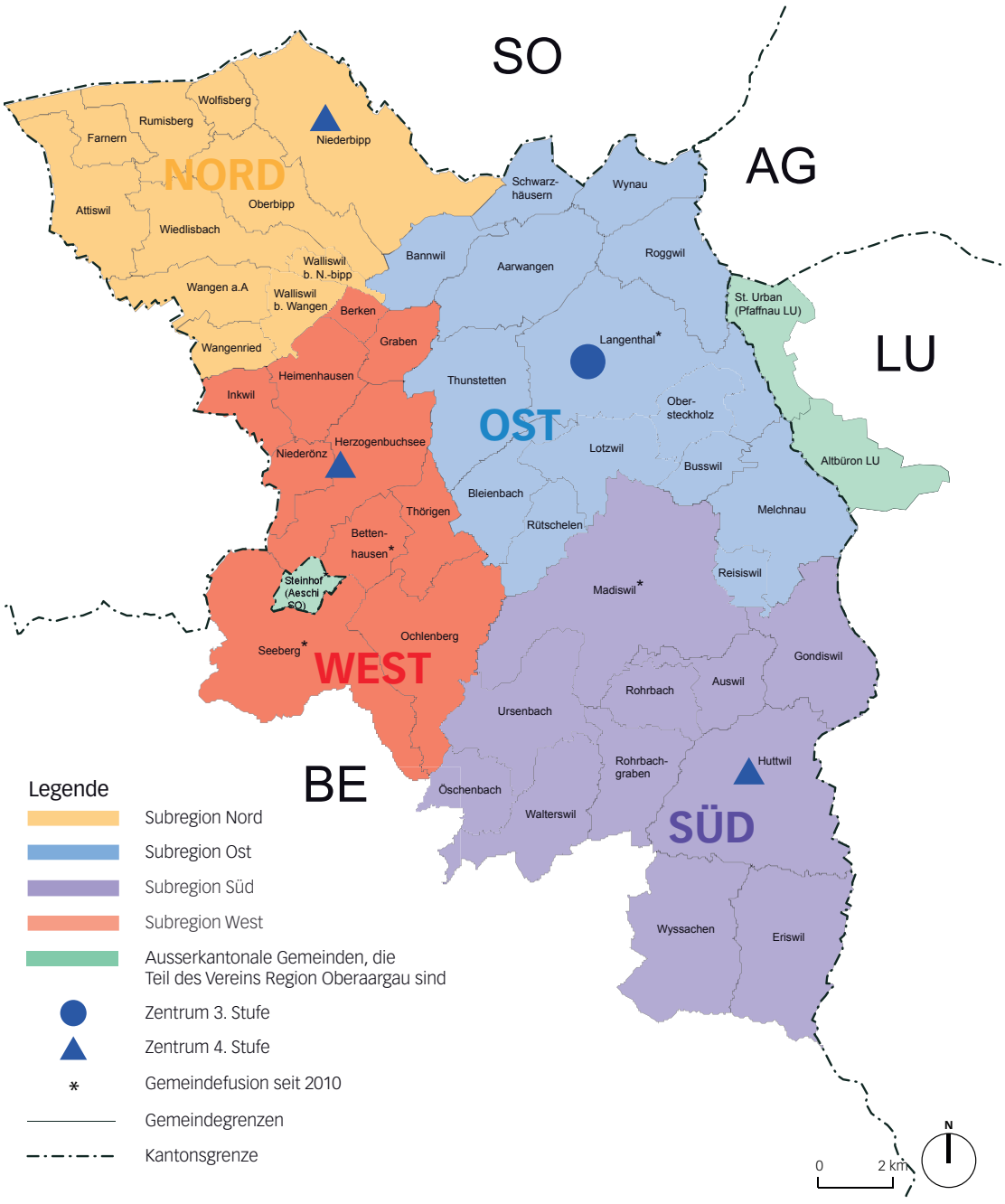


Abb. 5 Die Subregionen des Verwaltungskreises Oberaargau (Quelle RGSK II 2016; leichte Anpassungen 2019)

3.1.4 Die Agglomeration Langenthal

Definition Agglomeration Langenthal

Definition der Agglomeration Langenthal

Die Agglomeration Langenthal umfasst gemäss der Definition des Bundes die Gemeinde Langenthal (BeSA-Perimeter). Langenthal liegt einerseits an 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 Raumkon-

zept Schweiz zeigt, dass die Agglomeration Langenthal als Zentrum der Region Oberaargau an der nordöstlichen Schnittstelle des Kanton Bern zum bevölkerungsreichen Handlungsraum «Aareland» (vgl. Abb. 6 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.

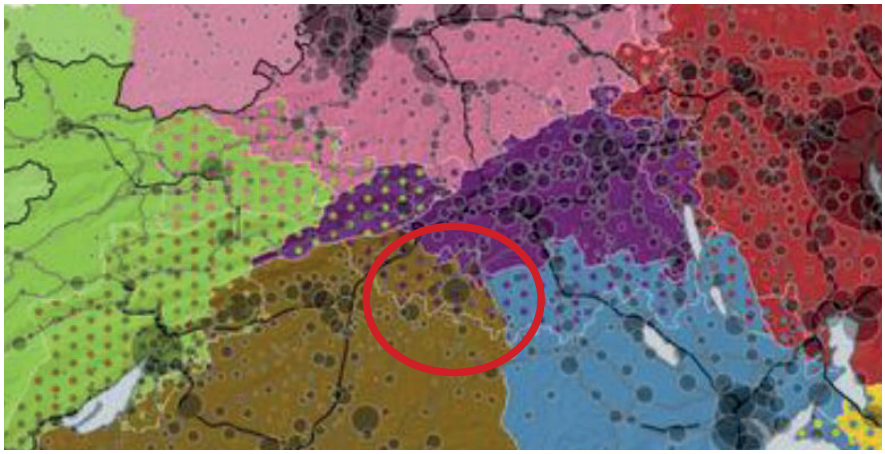


Abb. 6 Raumkonzept Schweiz, Abgrenzung Handlungsräume: Ausschnitt mit funktional grenzüberschreitendem Bereich (roter Kreis) der Agglomeration Langenthal (Quelle: ARE)

Gesamtbetrachtungsraum Agglomerationsprogramm der 4. Generation

Langenthal ist mit den umliegenden Gemeinden funktional gut vernetzt:

- Der Hauptbahnhof Langenthal ist das Verkehrszentrum der Region. Bern wird mit der SBB-Verbindung RE und IR17 in gut 35 Minuten erreicht. Die S-Bahnlinien fahren nach Luzern (S-6/S-7) und Olten-Aarau-Baden (S-23). Dazu geht die asm Linien nach Oensingen-Solothurn und St.Urban (LU).

- Die Agglomeration Langenthal hat ein ausgewogenes Verhältnis von Wohnen zu Arbeiten. Die Stadt ist der Einkaufsort von 35‘000 regelmässigen und 70‘000 gelegentlichen Personen aus drei Kantonen in der Region.

- Langenthal stellt ein wichtiger Arbeitsort für die umliegenden Gemeinden dar. Werden die Wohnorte der Erwerbstätigen in Langenthal betrachtet, so stammen im Jahre 2014 die meisten Zupendler aus den Gemeinden Aarwangen (544 Zupendler), Roggwil (403 Zupendler), Thunstetten (377 Zupendler), Lotzwil (357 Zupendler) und Herzogenbuchsee (347 Zupendler).

– Die Agglomeration Langenthal ist topografisch praktisch allseitig durch bewaldete Hügelgebiete räumlich eigenständig definiert. Die Hügelgebiete haben als Naherholungsgebiete sowohl für die Bevölkerung von Langenthal wie auch für die Bevölkerung der umliegenden Gemeinden eine grosse Bedeutung.

Diese Punkte deuten alle darauf hin, dass Langenthal durch seine klare, eigenständig wahrnehmbare Grösse in Kombination mit ihrer vielgeschichteten Ausrichtung und lokalen Ausstrahlung ins Umland definiert wird. Die vermehrte Angliederung von grösseren Firmenketten aus den Sektoren Verkauf und Dienstleitung unterstreicht dies ebenfalls.

Das Hauptziel des Agglomerationsprogrammes der 4. Generation stellt die Stärkung und Weiterentwicklung des funktionalen Raumes Langenthal dar, weshalb im Rahmen des Agglomerationsprogrammes der 4. Generation ein gemeindeübergreifendes Zukunftsbild erarbeitet wurde und gestützt darauf der Handlungsbedarf und die Teilstrategien auf die umliegenden Gemeinden Aarwangen, Bleienbach, Lotzwil, Obsterckholz, Roggwil, Thunstetten und Wynau ausgeweitet wurden. Auf dieser Grundlage sollen die künftigen Planungsarbeiten gezielt koordiniert und abgestimmt werden.

3.1.5 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 für die Landwirtschaft (z. B. in der Nahrungsmittelproduktion/-versorgung, Biodiversität, etc.) und 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.

3.2 Siedlung

3.2.1 Situationsanalyse Siedlung

Aktuelle Bevölkerungsentwicklung

Grundlagen

Für die Zahlen der aktuellen Bevölkerungsentwicklung werden die Daten des Bundesamtes für Statistik (BFS) verwendet. Bis 2010 wurden die Daten anhand der Statistik des jährlichen Bevölkerungsstandes (ESPOP) ermittelt, ab 2010 wurde diese durch die Statistik der Bevölkerung und Haushalte (STATPOP) abgelöst. Die verwendeten Werte entsprechen der Anzahl Personen am Ende des jeweiligen Jahres (per 31. Dezember). Es sei hier nochmals erwähnt, dass die Gemeinden Oensingen und Grossdietwil (LU) im RGSK 2016 mitberücksichtigt wurden, jedoch im RGSK 2021 nicht mehr aufgeführt sind.

Bevölkerungsentwicklung

Ende 2018 wies die Region Oberaargau eine Bevölkerung von 86'656 Personen auf. Während die gesamte Region zwischen 1998 und 2008 ein Wachstum von 1.5% erfuhr, nahm die Bevölkerung zwischen 2008 und 2018 um + 7.4% zu. Insgesamt wuchs die Bevölkerung von 1998 bis 2018 um 9.0%, was einer absoluten Zunahme von +7'151 Personen entspricht.

Die Wohnbevölkerung hat in den letzten 20 Jahren vor allem in den Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen mit und ohne Zentralität zugenommen (+2'595 Personen, 16.3% resp. +919 Personen, 16.6%). Ein besonders hohes Wachstum verzeichneten hier die Gemienden Herzogenbuchsee (+17.7%), Niederbipp (+28.6%), Oberbipp (+22.6%) und Wangen an der Aare (+21.5%). Die zentrumsnahen ländlichen Gemeinden haben seit 2008 ein Wachstum von 8.4% (+ 2'990 Personen) erfahren. Während die Bevölkerung in der Stadt Langenthal zwischen 2003 und 2008 noch überdurchschnittlich gewachsen ist (+4%), betrug ihr Wachstum in den letzten fünf Jahren nur noch 2.2% (+333 Personen). Lediglich die Hügel- und Berggebiete haben seit 1998 eine stetige Abnahme der Wohnbevölkerung erfahren.

	1998	2003	2008	2013	2018	Differenz 1998 – 2018	
						absolut	relativ
Kernstadt	14'397	14'341	14'944	15'291	15'624	1'227	+ 8.5%
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen mit Zentralität	15'888	16'420	16'663	17'600	18'483	2'595	+ 16.3%
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen ohne Zentralität	5'537	5'587	5'757	5'979	6'456	919	+ 16.6%
zentrumsnahe ländliche Räume	35'153	35'095	35'178	36'040	38'143	2'990	+ 8.5%
Hügel- und Berggebiete	8'530	8'346	8'123	8'047	7'950	- 580	- 6.8%
Region Oberaargau	**79'505**	**79'436**	**80'665**	**82'957**	**86'656**	**7'151**	**+ 9.0%**

Tab. 1 Entwicklung der ständigen Wohnbevölkerung von 1998 bis 2018 per Ende Jahr. Zuweisung der Gemeinden gemäss kantonalem Richtplan. (Quelle Daten: BFS ESPOP bis 2010, STATPOP ab 2010)

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Entwicklung der Wohnbevölkerung in den letzten 10 Jahren (2008 bis 2018) in relativen Zahlen. Ersichtlich ist, dass die Gemeinden im Agglomerationsgürtel und in den zentrumsnahen ländlichen Räumen ein stärkeres prozentuales Wachstum erfahren haben, als die Gemeinden im Hügel- und Berggebiet.

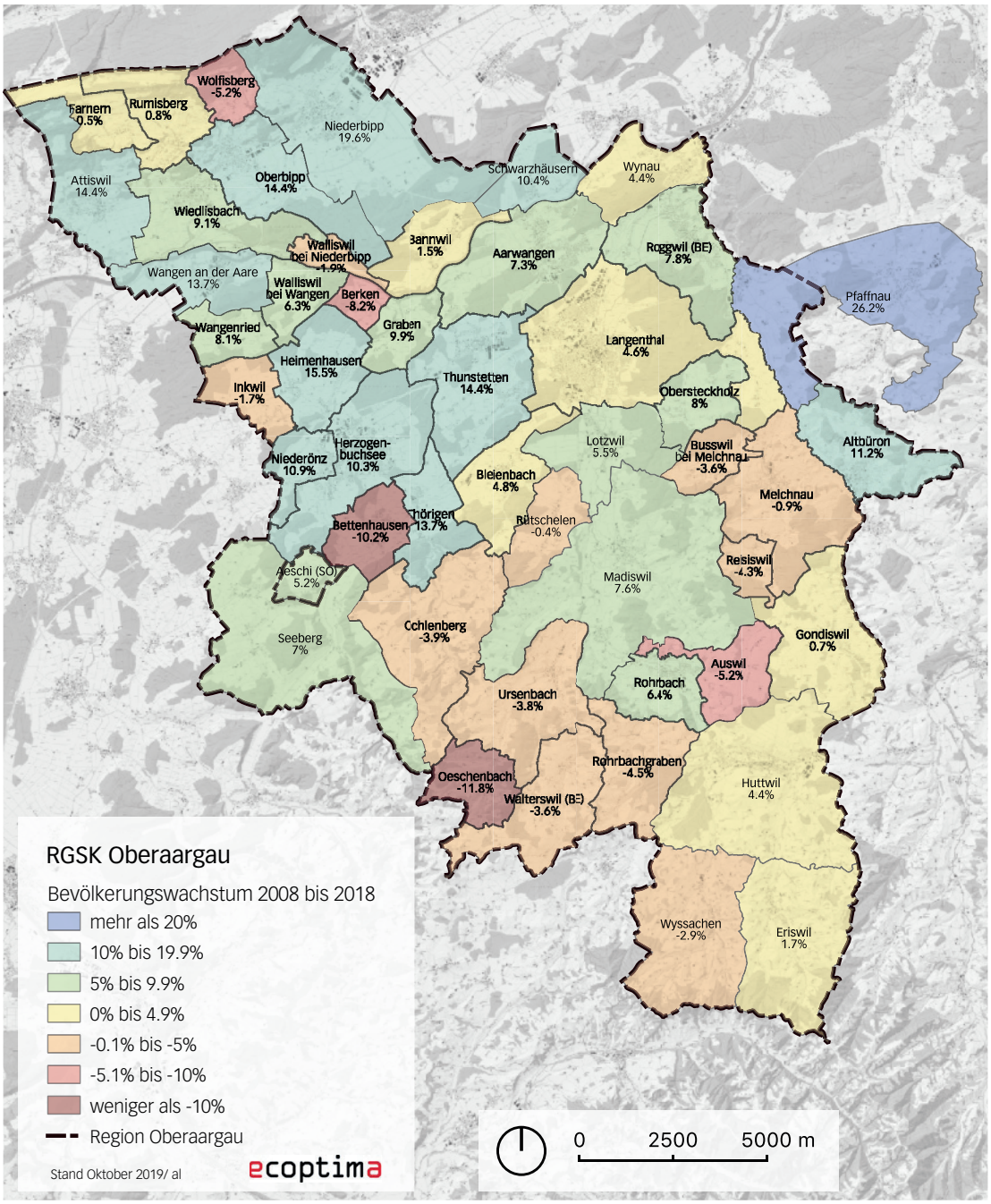


Abb. 7 Bevölkerungswachstum 2008 bis 2018 in den Gemeinden. (Quelle: BFS STATPOP 2018)

Grundlagen

Aktuelle Beschäftigtenentwicklung

Die Beschäftigtenentwicklung wird durch die Zahl der Beschäftigten ausgedrückt, welche vom BFS basierend auf der Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT) erhoben wird. Bis 2008 wurden die Beschäftigten anhand der Betriebszählung (BZ) ermittelt. Aufgrund der unterschiedlichen

Erhebungsmethoden ist ein Vergleich dieser Zahlen mit den Daten der Unternehmensstrukur nicht möglich. Im RGSK 2021 werden deshalb nur die Daten gemäss STATENT ab 2011 bis 2017 berücksichtigt[1].

	Sektor	2011	2014	2017	Differenz 2011 – 2017	
					absolut	relativ
Kernstadt	1. Sektor	85	67	77	-8	-9.4%
	2. Sektor	3'747	3'838	3'729	-18	-0.5%
	3. Sektor	8'665	8'638	8'827	+162	+1.9%
	Total	**12'497**	**12'543**	**12'633**	**+136**	**+1.1%**
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen mit Zentralität	1. Sektor	541	537	516	-25	-4.6%
	2. Sektor	4'038	4066	4'141	+103	+2.6%
	3. Sektor	5'817	5740	6'247	+430	+7.4%
	Total	**10'396**	**10'343**	**10'904**	**+508**	**+4.9%**
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen ohne Zentralität	1. Sektor	162	153	132	-30	-18.5%
	2. Sektor	1'322	1'022	918	-404	-30.6%
	3. Sektor	1'947	2'163	2'246	+299	+15.4%
	Total	**3'431**	**3'338**	**3'296**	**-135**	**-3.9%**
Zentrumsnahe ländliche Räume	1. Sektor	1'878	1'819	1'755	-123	-6.5%
	2. Sektor	5'183	5'001	4'878	-305	-5.9%
	3. Sektor	7'101	7'127	7'308	+207	+2.9%
	Total	**14'162**	**13'947**	**13'941**	**-221**	**-1.6%**
Hügel- und Berggebiete	1. Sektor	1'279	1'212	1'170	-109	-8.5%
	2. Sektor	637	655	673	+36	+5.7%
	3. Sektor	878	946	912	+34	+3.9%
	Total	**2'794**	**2'813**	**2'755**	**-39**	**-1.4%**
Region Oberaargau	Total	43'280	42'984	43'529	+249	+0.6%

Tab. 2 Entwicklung der Anzahl Beschäftigten pro Sektor (2011 bis 2017) nach Raumtypen gemäss dem kantonalen Richtplan (Quelle Daten: BFS STATENT)

1 Im RGSK 2016 wurden zudem noch die Zahlen der Beschäftigten von 2005 berücksichtigt. Damit damals ein Vergleich von 2012 mit früheren Jahren möglich war, wurden die Zahlen der Beschäftigten vom BFS für das Jahr 2005 zurückgerechnet. Da es sich dabei aber um eine Berechnung des BFS und nicht um eine Erhebung handelte, wird auf die Weiterführung der Beschäftigtenzahlen von 2005 verzichtet.

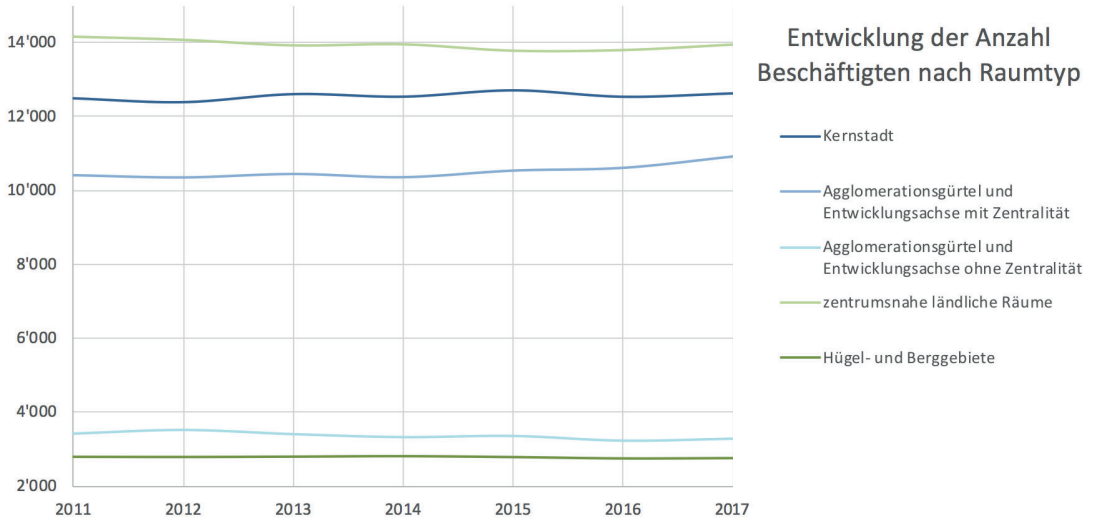


Abb. 8 Entwicklung der Anzahl Beschäftigten nach Raumtypen in absoluten Zahlen (Quelle Daten: BFS Statent)

Beschäftigtenentwicklung

Die meisten Arbeitsplätzen der Region liegen in der Kernstadt Langenthal und den Gemeinden des Raumtyps «zentrumsnahe ländliche Räume» und «Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachse mit Zentralität» (in absoluten Zahlen). Dabei sind die meisten Beschäftigten im 2. und vor allem im 3. Sektor tätig; nur in Gemeinden des Raumtyps Hügel- und Berggebiete dominiert der primäre Sektor.

Wird die Abb. 8 betrachtet, zeigt die Entwicklung der Beschäftigten über die letzten Jahre nur geringe Veränderungen. In der Kernstadt Langenthal sowie in den Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen mit Zentralität hat eine Zunahme an Arbeitsplätzen von 2011 bis 2017 stattgefunden. Während in Langenthal der 3. Sektor gewachsen ist, verzeichnen die Gemeinden der Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen mit Zentralität ein Wachstum im 2. und 3. Sektor. Auch die zentrumsnahen ländlichen Räume verzeichnen in den letzten zwei Jahren ein positives Wachstum (seit 2015), im Vergleich zu 2011 hat die Zahl der Beschäftigten aber abgenommen. Während der Anteil an Beschäftigten im 1. und der 2. Sektor hier seit 2011 rückläufig ist, nimmt er im 3. Sektor zu. Diese Entwicklung ist auch in den Gemeinden der Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen ohne Zentralität festzustellen.

Nutzungsreserven

Nutzungsreserven

Im Perimeter der Region Oberaargau verfügen die Gemeinden insgesamt noch über 163.1 Hektaren unüberbaute Bauzonen in den Wohn-, Misch- und Kernzonen und rund 96 Hektaren für die Arbeitsnutzung. Die grössten Reserven für die Wohn- und Mischnutzung liegen in den zentrumsnahen ländlichen Räumen (69.7 ha). Für die Arbeitsnutzung liegen die grössten Reserven in den Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen mit Zentralität (36.9 ha) und den zentrumsnahen ländlichen Räumen (35.9 ha).

Hinweis: Quelle Daten Langenthal: Stadt Langenthal mit Stand Juli 2019 (vgl. Agglomerationsprogramm Langenthal)

	Fläche Total in ha		Fläche Wohn-, Misch-, Kernzone in ha		Fläche Arbeiten in ha	
Kernstadt	42.3	16%	30.2	18%	12.1	13%
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen mit Zentralität	70.8	27%	33.9	21%	36.9	38.5%
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen ohne Zentralität	26.3	10%	16.5	10%	9.8	10%
Zentrumsnahe ländliche Räume	105.5	41%	69.7	43%	35.9	37.5%
Hügel- und Berggebiete	14.1	6%	12.8	8%	1.3	1%
Region Oberaargau	259.0	100%	163.1	100%	96.0	100%

Tab. 3 Unüberbaute Bauzonen (Quelle Daten: Erhebung AGR für Gemeinden im Kanton Bern 2019; Kernstadt: Erhebung Stadt Langenthal Juli 2019). Die ausserkantonalen Gemeinden werden hier nicht berücksichtigt.

Die Zahl der ausserhalb der Wohn-, Misch- und Kernzonen wohnenden EinwohnerInnen der Region Oberaargau wird in Tab. 4 gezeigt. Es fällt auf, dass in den Hügel- und Berggebieten über die Hälfte der EinwohnerInnen (56.3 %) ausserhalb der regulären Bauzonen wohnen. Dieser sehr hohe Wert ist durch die ländliche Struktur bedingt. In den zentrumsnahen ländlichen Gemeinden ist der Wert bereits deutlich tiefer (15.9 %). Die 3.9 % der EinwohnerInnen der Gemeinde Langenthal, die ausserhalb der Bauzonen wohnen, sind grösstenteils im Ortsteil Untersteckholz zu lokalisieren.

Raumtyp	EinwohnerInnen (2017)	EinwohnerInnen ausserhalb der WMK	
		absolut	in Prozent
Kernstadt	15'631	606	3.9 %
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen mit Zentralität	18'612	2'011	10.8 %
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen ohne Zentralität	6'375	400	6.3 %
Zentrumsnahe ländliche Räume	33'061	5'252	15.9 %
Hügel- und Berggebiete	7'971	4'484	56.3 %
Region Oberaargau	81'650	12'753	15.6 %

Tab. 4 EinwohnerInnen ausserhalb der Wohn-, Misch- und Kernzonen nach Raumtypen (Quelle: Erhebung AGR für Gemeinden im Kanton Bern 2019). Die ausserkantonalen Gemeinden wurden hier nicht berücksichtigt.

ESP

ESP-Standorte

Im ESP-Programm des Kantons werden insgesamt sieben Entwicklungsschwerpunkte in der Region Oberaargau als Standorte von kantonalem Interesse definiert (vgl. Abb. 9):

- Langenthal Bahnhof (FS)
- Langenthal Steinackermatte (FS, weitgehend realisiert)
- *Neu: Langenthal/Thunstetten Oberhard-Wolfhusenfeld (ZE)*
- Niederbipp (FS, weitgehend realisiert)
- Niederbipp Stockmatte (ZE)
- Niederbipp / Oensingen (ZE, interkanonal)
- Oberbipp (FS, weitgehend realisiert)
- Herzogenbuchsee Bahnhof (FS)

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

Im Raum Wangen a. A., Wiedlisbach, Oberbipp, Niederbipp und Oensingen, befinden sich fünf der acht 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) aufgegleist. 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.

In Langenthal befinden sich zwei Entwicklungsschwerpunkte mit dem Koordinationsstand Festsetzung. Der ESP Arbeiten Steiachermatte ist weitgehend realisiert. Der ESP Bahnhof ist dem Dienstleistungssektor vor-

behalten. Mit der geplanten Entwicklung des überkommunalen ESP/SAZ Oberhard – Wolfhusenfeld sollen in der Agglomeration neue Flächen für die Ansiedelung von Industrie und Gewerbe sowie wertschöpfungsintensiven Unternehmen (Teil SAZ) zur Verfügung gestellt werden. Die Aufnahme des Standortes Oberhard-Wolfhusenfeld in den kantonalen Richtplan mit dem Koordinationsstand «Zwischenergebnis» wurde im Februar 2020 in Aussicht gestellt.

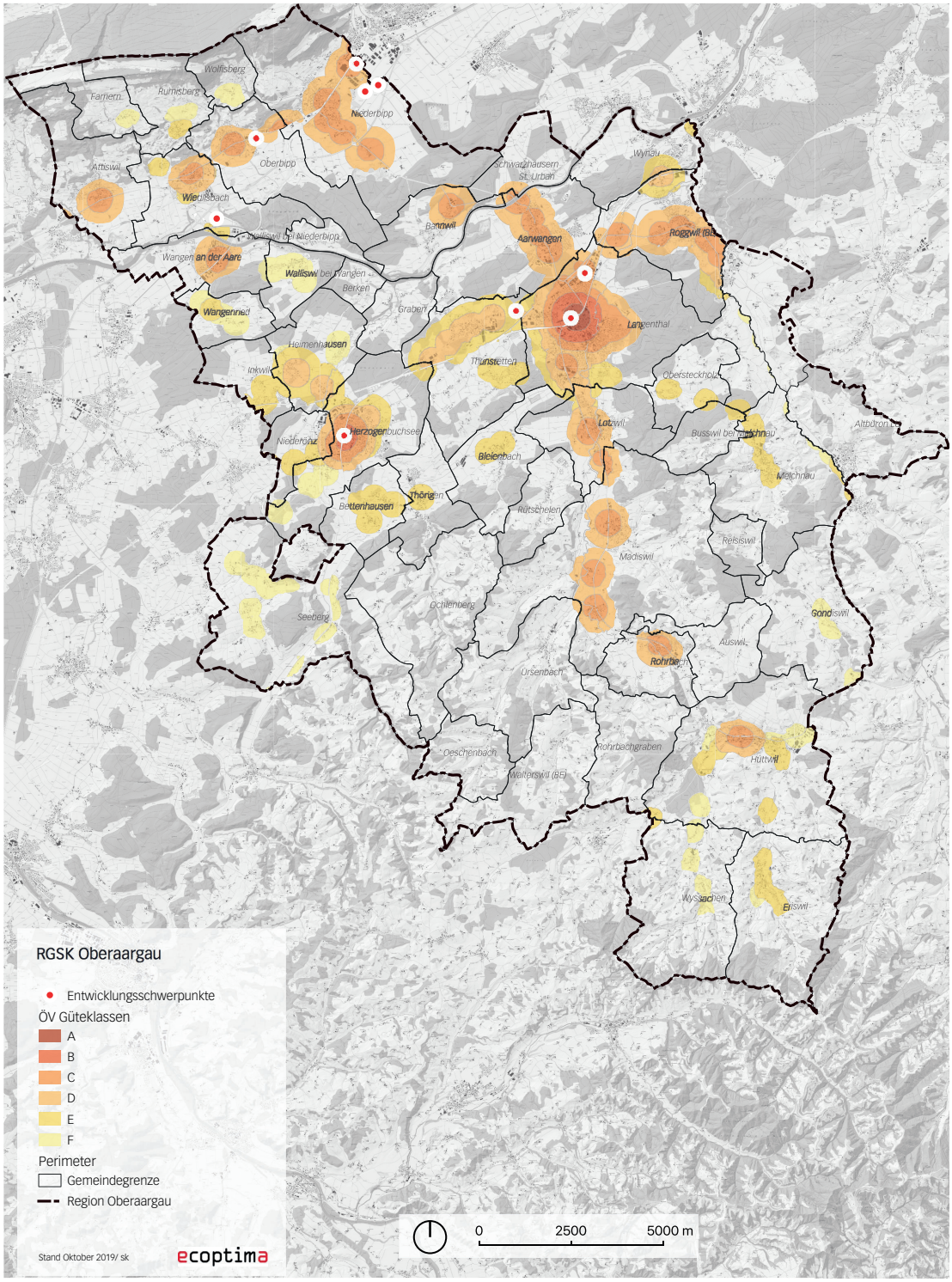


Abb. 9 ESP-Standorte in der Region Oberaargau mit Stand 2020 (inkl. neuer ESP/SAZ Oberhard-Wolfhusenfeld)..

Regionale Wohn- und Arbeits-schwerpunkte

Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte

Bereits im RGSK 2012 und 2016 wurden regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte für den Oberaargau ausgeschieden. Es handelt sich dabei um geeignete Wohn- oder Arbeitsgebiete, welche bereits als Bauzone definiert sind und aufgrund ihrer zentralen Lage und der guten ÖV- und LV-Erschliessung vorrangig der vorgesehenen Wohn- oder Arbeitsnutzung zugeführt werden sollen.

Im Rahmen des RGSK 2021 werden die bestehenden Wohn- und Arbeitsschwerpunkte überprüft und vereinzelte Anpassungen der Koordinationsstände und Umsetzungsstände vorgenommen.

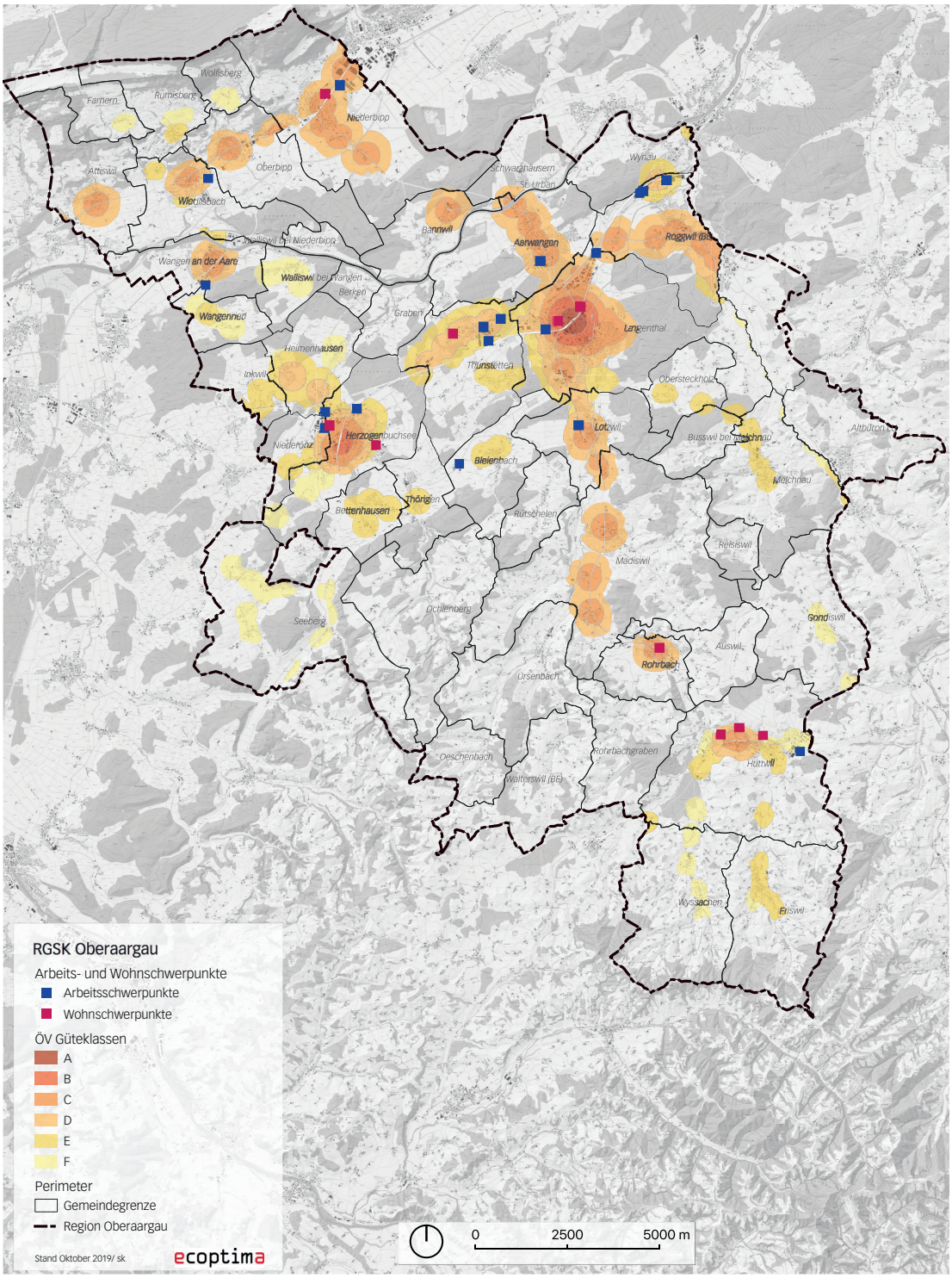


Abb. 10 Wohn- und Arbeitsschwerpunkte in der Region Oberaargau mit Stand 2020.

Vorrangebiete Siedlungserweiterung

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten

Die Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten wurden im RGSK 2016 ausgeschieden. Die meisten Erweiterungsgebiete kommen auf der Achse Herzogenbuchsee – Langenthal – Roggwil (BE) sowie in Oberbipp und Niederbipp zu liegen. Die Koordinationsstände der Erweiterungsgebiete werden im Rahmen des RGSK 2021 überprüft.

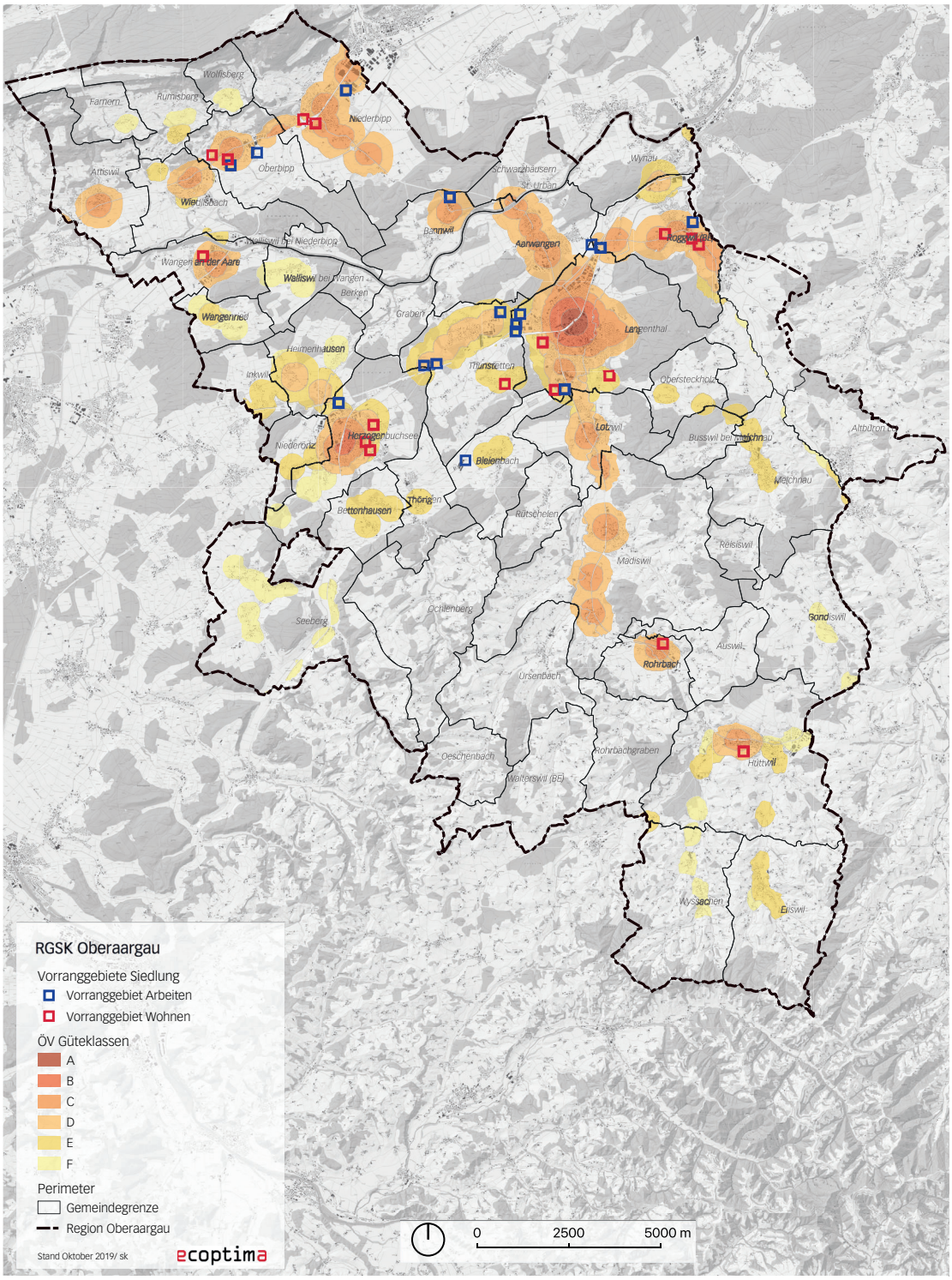


Abb. 11 Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten in der Region Oberaargau mit Stand 2020.

ViV

Verkehrsintensive Einrichtungen

Verkehrsintensive Vorhaben (ViV) wie zum Beispiel Detailhandelseinrichtungen haben Auswirkungen auf das Verkehrssystem sowie die Umwelt (Lufverschmutzung und Lärmbelastungen). Der Richtplan des Kantons Bern unterscheidet zwischen ViV-Standorten auf kantonaler und solcher auf regionaler Stufe (Massnahmeblatt B_01). Vorhaben, welche zwischen 2'000 und 5'000 Fahrten pro Tag generieren, werden nur an Standorten zugelassen, die in den regionalen Richtplänen (RGSK) bezeichnet sind. Standorte, die über 5'000 Fahrten pro Tag erzeugen, müssen im kantonalen Richtplan bezeichnet sein.

In der Region Oberaargau befinden sich zwei ViV-Anlagen: das Spital in Langenthal sowie die Migros in Langenthal (Wiesenstrasse). In Abb. 12 sind die zwei Standorte dargestellt. Zudem werden im Rahmen des RGSK 2021 zwei neue ViV-Standorte mit dem Koordinationsstand Vororientierung aufgenommen (vgl. Massnahme OA.S-ViV.1: Verkehrsintensive Vorhaben).

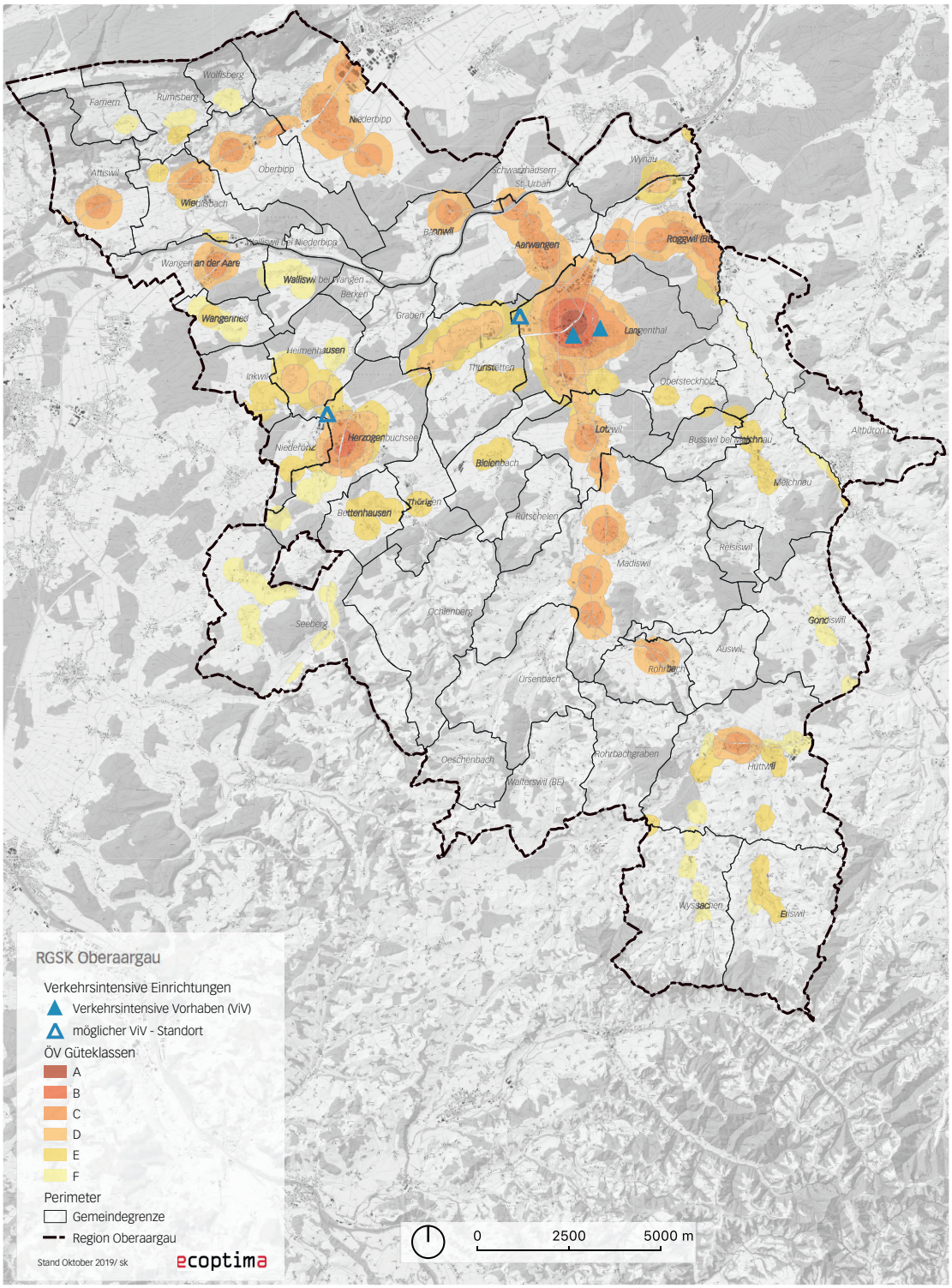


Abb. 12 ViV-Anlagen in der Region Oberaargau mit Stand 2019.

3.2.2 Trendanalyse Siedlung

Hinweis: In den nachfolgenden Kapitel werden aufgrund der zur Verfügung stehenden statistischen Daten die ausserkantonalen Gemeinden nicht mitberücksichtigt.

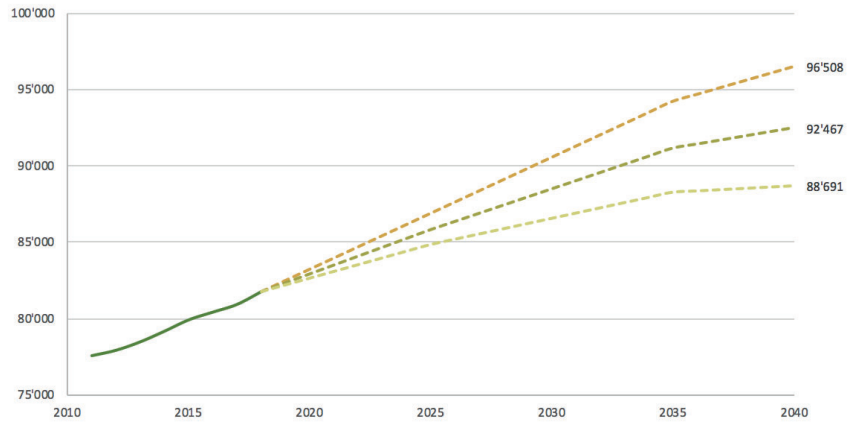
Bevölkerungsentwicklung

Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung der Region Oberaargau von 2011 bis 2018 betrug in den Berner Gemeinden 5.3%. Für den Entwicklungstrend stellt der Kanton Bern regionalisierte Wachstumsprognosen zur Verfügung, mit jeweils drei Szenarien mit konstanten Wachstumsraten über 10 Jahre. Werden diese Prognosewerte (tief, mittel, hoch) mit der aktuellen Bevölkerungszahl von 2018 gerechnet, ergeben sich folgende Werte:

	Ständige Wohnbevölkerung						
Szenario	2018	2025	18-25	2035	25-35	2040	35-40
Tief	81'759	84'849	3.8%	88'269	4.0%	88'691	0.5%
Mittel	81'759	85'810	5.0%	91'131	6.2%	92'467	1.5%
Hoch	81'759	86'892	6.3%	94'228	8.4%	96'508	2.5%

Tab. 5 Berechnung der regionalisierten Bevölkerungsszenarien mit der aktuellen Bevölkerungszahl von 2018[1]. Die Zahl der Bevölkerung sowie die prozentuale Zunahme ist in drei Zeitschritten pro Szenario angegeben. Die ausserkantonalen Gemeinden werden hier nicht berücksichtigt.



Tab. 6 Bevölkerungsentwicklung der gesamten Region von 2011 bis 2040 (regionalisierte Szenarien, Kanton Bern); Trend bis 2040 gemäss drei Szenarien.

Beschäftigtenentwicklung

Beschäftigtenentwicklung

Prognosen zur Entwicklung der Arbeitsplätze und Beschäftigten sind mit grossen Unsicherheiten verbunden und werden deshalb weder vom Bundesamt für Statistik noch auf kantonaler Stufe vorgenommen.

1 Die Daten von 2018 bezeichnen die ständige Wohnbevölkerung der gesamten Region ausschliesslich der ausserkantonalen Gemeinden.

Werden die Entwicklung der Beschäftigten seit 2011 betrachtet, so fand in der Region Oberaargau eine Zunahme um +0.6% statt, wobei zwischen den Raumtypen gemäss Richtplan des Kantons Bern differenziert werden muss. Für die Attraktivität der Region Oberaargau ist wichtig, die Anzahl der Beschäftigten zumindest halten und je nach Raumtyp auch steigern zu können.

Während im Raumtyp «Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen mit Zentralität» die Anzahl der Beschäftigten um knapp 5 % seit 2011 gestiegen ist, hat die Anzahl der Beschäftigten in Langenthal in diesem Zeitraum nur um 1.1% zugenommen. Dies lässt sich durch die knappen Reserven an Arbeitsflächen in Langenthal begründen. Je nachdem, wie gut es der Stadt gelingt, neue Arbeitsflächen innerhalb der bestehenden Arbeitsgebiete zu aktivieren und die möglichen Siedlungserweiterungsgebiete zu nutzen, wird bis 2040 eine Steigerung der Arbeitsplätze um 10 bis 15% für Langenthal erwartet.

Die Anzahl Beschäftigten in den Agglomerationsgürteln und Entwicklungsachsen ohne Zentralität hat zwischen 2011 und 2017 um 3.9% abgenommen. Die stärkste Abnahme fand im 2. Sektor statt. Ziel ist es, künftig die Anzahl Beschäftigten im 2. Sektor halten und im 3. Sektor steigern zu können.

In den zentrumsnahen ländlichen Räumen hat in den letzten Jahren eine leichte Zunahme der Beschäftigten im 3. Sektor stattgefunden. Als Ziel soll auch künftig die Anzahl an Beschäftigten in diesem Sektor gehalten und leicht gesteigert werden. Weiter ist es für die zentrumsnahen ländlichen Räume entscheidend, auch die Arbeitsplätze im sekundären Sektor halten zu können.

Aufgrund des anhaltenden Strukturwandels im primären Sektor ist in den Hügel- und Berggebieten mit einem weiteren Rückgang der Beschäftigten im 1. Sektor zu rechnen. Nach wie vor kommt dem primären Sektor aber eine wichtige Funktion als ArbeitsgeberIn im Hügel- und Berggebiet zu. Weiter soll die Anzahl der Beschäftigten im 2. und 3. Sektor künftig gehalten und leicht gesteigert werden.

Baulandbedarf Wohnen

Baulandbedarf Wohnen

Die Methode zur Ermittlung des 15-jährigen Baulandbedarfs Wohnen 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.[1] (Hinweis: Nur Gemeinden des Kantons Bern berücksichtigt).

Raumtyp	Richtwert Raumnutzerdichte: RN/ha	GFZo	Theor. Bedarf (ha)
Kernstadt	85	0.80	25.4
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen mit Zentralität	57	0.60	38.7
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen ohne Zentralität	53	0.55	11.6
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	39	0.45	38.5
Hügel- und Berggebiete	34	0.40	5.1
Region Oberaargau	-	-	119.4

Tab. 7 Theoretischer 15-jähriger Wohnbaulandbedarf gemäss kantonalem Richtplan; Bemerkung: Die ausserkantonalen Gemeinden wurden hier nicht berücksichtigt.

Die Region Oberaargau weist aufgrund dieser Berechnungen einen theoretischen Wohnbaulandbedarf von rund 119 Hektaren auf. Die Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen mit Zentralität sowie die zentrumsnahen ländlichen Räume haben mit 38.7 ha und 38.5 ha den grössten Bedarf an Wohnbauland. Dies ist vor allem auf die erwarteten, zusätzlichen Raumnutzer in den Agglomerationsgürteln und Entwicklungsachsen sowie die niedrige Raumnutzerdichte für die zentrumsnahen ländlichen Räume zurückzuführen.

Die angegebenen Werte stellen aber einen theoretischen Baulandbedarf gemäss kantonalem Berechnungsmodell dar. Um den tatsächlichen Baulandbedarf zu ermitteln, müssen die Baulandreserven einer Gemeinde (unüberbaute Wohn-, Misch- und Kernzonen) vom theoretischen Baulandbedarf abgezogen werden (vgl. Massnahmenblatt A_01, kt. Richtplan Bern). Zudem müssen in Gemeinden, deren aktuelle Dichte unter dem Richtwert der Raumnutzerdichte des jeweiligen Raumtyps liegen, die

1 Die Annahmen orientieren sich an den Kenngrössen im Massnahmenblatt A_01 des kantonalen Richtplans 2030:
Raumtyp: Raumypten 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.

Hinweis: Quelle Daten Langenthal: Stadt Langenthal mit Stand Juli 2019 (vgl. Agglomerationsprogramm Langenthal)

	Bestehende Reserven in WMK	15-jähriger, theoretischer Baulandbedarf (ha)	Bilanz* (ha)	1/3 anzurechnende innere Reserven (ha)	Bilanz mit inneren Reserven (ha)
Kernstadt	30.2	25.4	+ 4.8	11.0	+ 15.8
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen mit Zentralität	33.9	38.7	- 4.8	11.0	+ 6.2
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen ohne Zentralität	16.5	11.6	+ 4.9	13.7	+ 18.6
Zentrumsnahe ländliche Räume	69.7	38.5	+ 31.2	23.7	+ 54.9
Hügel- und Berggebiete	12.8	5.1	+ 7.7	4.4	+ 12.1
Region Oberaargau	154.5	119.4	+ 35.1	63.9	+ 99.0

Tab. 8 Bilanz Baulandbedarf Wohnen nach Raumtypen (gemäss kantonalem Richtplan 2030; Bauzonenreserven gemäss Umfrage AGR 2019) Bemerkung: Die ausserkantonalen Gemeinden wurden hier nicht berücksichtigt.
** Bilanz = Reserven Wohn-, Misch- und Kernzonen minus theoretischer Baulandbedarf*

Über die gesamte Region betrachtet sind auch ohne Berücksichtigung der inneren Reserven genügend Baulandreserven in den nächsten 15 Jahren vorhanden. Jedoch liegen diese vorwiegend in den zentrumsnahen ländlichen Räumen und zum Teil in den Hügel- und Berggebieten und den Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen ohne Zentralität. Auch Langenthal verfügt noch über genügend Baulandreserven für die nächsten 15 Jahren. Die Reserven fehlen jedoch in den Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen mit Zentralität. Jedoch liegt bei der Mehrheit der Gemeinden in diesem Raumtyp die Raumnutzerdichte unter dem kantonalen Richtwert. Werden in diesen Gemeinden 1/3 der inneren Reserven abgezogen, so steht auch für diesen Raumtyp genügend Baulandreserven zur Verfügung.

Wichtig ist darauf hinzuweisen, dass im RGSK die Betrachtung pro Raumtyp vorgenommen wird. Diese Betrachtung mag jedoch über den Bedarf an Bauland in einzelnen Gemeinden hinwegtäuschen. Es ist deshalb unerlässlich, eine differenzierte Betrachtung der Baulandreserven pro Gemeinde im Rahmen der Nutzungsplanung vorzunehmen.

Als wichtiges Thema im Zusammenhang mit den oben aufgeführten Bauzonenreserven ist zudem die Verfügbarkeit der einzelnen Parzellen. 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.

Baulandbedarf Arbeiten

Baulandbedarf Arbeiten

Prognosen bezüglich des Baulandbedarfs für das Arbeiten sind kaum möglich. Qualitative Überlegungen zeigen, dass die vorhandenen über 95 ha Bauzonenreserven Arbeiten die Nachfrage in den nächsten 15 Jahren 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 oder sind Reserven der Firmen. Das Gebiet Oberhard hat grosses Potenzial für die Schaffung eines neuen Arbeitsgebietes und auch in den Nachbargemeinden Thunstetten (Gebiet Wolfhusenfeld) und Roggwil gibt es noch geeignete Flächen. Ein Bedarf an zusätzlichen Arbeitsgebieten besteht auch in Herzogenbuchsee und in der Subregion Nord (Niederbipp und Oberbipp).

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. 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) zusätzliche Kapazitäten. Zudem wird mit dem Gebiet «Wangenstrasse» in Herzogenbuchsee und Niederönz künftig eine gemeindeübergreifende Koordination der (Weiter-)Entwicklung der Arbeitsflächen angestrebt (vgl. auch Massnahme OA.S-SÜ.1). Im südlichen Oberaargau wird sich v.a. der Raum Huttwil als Arbeitsstandort weiterentwickeln.

3.3 Landschaft

Das regionale Landschaftsentwicklungskonzept (R-LEK) von 2010 wird in das RGSK 2021 überführt, wobei die Analyse der Landschaftsräume gestützt auf das R-LEK erfolgt.

Der Landschaftsraum der Region Oberaargau kann aufgrund der geomorphologischen Gliederung in sieben Teilräume eingeteilt werden (vgl. Abb. 13). Jeder Teilraum weist unterschiedliche Qualitäten bezüglich Geologie, Ökologie und Erholungswerte auf, die nachfolgend beschrieben werden.

Abb. 13 Landschaftsräume gemäss der geomorphologischen Gliderung der Region Oberaargau (Quelle: R-LEK Region Oberaargau, 2010)

Bipper Jura

Beschreibung/ Geologie	Geprägt wird die Landschaft des Bipper Jura durch den Untergrund aus Kalk und Mergel. Die Landschaftskammer umfasst die reich durch Tälchen, Terrassen und Kuppen gegliederte Landschaft über der Bipper Sackung (bis Walden), östlich davon den typischen, weitgehend bewaldeten Jurasüdhang mit Leen, Waldenalp und Lehnfluh sowie das Hochtal vom Hofbergli bis Ankenhübeli.
Lebensraum/Ökologie	Räumlich ist die Landschaft stark gegliedert durch das Wald-Kulturland-Mosaik. Das offenere Gebiete zwischen Farnern, Wolfisberg und Leen ist reich strukturiert durch Ufergehölze, Hecken, Obstgärten und Einzelbäume. Die Landschaftskammer umfasst nahezu alle Trockenstandorte (Trockenwiesen und -weiden) der Region Oberaargau, sowie trockene Laubwälder (vorwiegend Buchen) und Felsformationen. Diese Trockengebiete beherbergen eine typische, sehr artenreiche Flora und Fauna.
Erholung	Aufgrund der landschaftlichen Attraktivität ist der Bipper Jura ein beliebtes Wander- und Erholungsgebiet. Die tieferen Lagen dienen vorwiegend der lokalen Bevölkerung für die Nächsterholung, die höheren Lagen werden für Tagesaktivitäten (Wandern, Klettern, Biken, Hängegleiten) von der ganzen Region genutzt.
Landwirtschaft	Weitenteils sind die Böden trocken und flachgründig und dienen der Viehwirtschaft. Der Anteil an extensiv genutzten Flächen ist hier verhältnismässig hoch. Fruchtbare Böden finden sich hauptsächlich in Tälchen und auf Terrassen. Es überwiegt der Ackerbau.

Bipper Ebene

Beschreibung/ Geologie	Die Landschaft ist glazial geprägt, wovon die vielen Seiten- und Endmoränen zeugen. Der Untergrund besteht aus Moränen und Schotter verschiedenster Ausprägung. Der Landschaftsraum umfasst die offene Ebene und den Längwald.
Lebensraum/Ökologie	Die offene Ebene mit sanfter Topographie zwischen dem Jurasüdfuss und dem Längwald ist melioriert, ausgeräumt und kaum gegliedert (grossräumiges Defizitgebiet). Die Autobahn zerschneidet die Landschaft, zudem bewirken die Kantonsstrasse und die Siedlungsentwicklung zunehmend eine Barriere entlang dem Jurasüdfuss.
Erholung	Der ackerbaulich geprägten Ebene kommt, auch wegen der Zerschneidung durch die Autobahn eine untergeordnete Erholungsfunktion zu. Die offene Landschaft wird nur lokal zur Erholungsnutzung benutzt. Die grossen Wälder (Längwald) dienen sportlichen Freizeitnutzungen (Velofahrer, Jogger, Reiter, OL-Läufer).
Landwirtschaft	Die Böden sind grösstenteils tiefgründig und fruchtbar. Folglich wird in der Bipper Ebene intensive Landwirtschaft (vorwiegend Ackerbau) betrieben. Der Anteil an extensiv genutzten Flächen ist gering.

Aareraum

Beschreibung/ Geologie

Der Untergrund besteht weitgehend aus Schotter und Moränen, welche durch die Aare und die Gletscher abgelagert wurden. Die Landschaftskammer ist geprägt durch die mäandernde Aare, welche im Verlauf der letzten Jahrtausende ein weites Tal in die glazialen Ablagerungen geformt hat. Die Geländeterrassen, alte Prallhänge und das Trockental bei Schwarzhäusern sind geomorphologische Spuren dieses Prozesses.

Lebensräume/ Ökologie

Im Oberaargau ist die Aare auf ihrem Unterlauf und zieht in weiten Schlingen hin. Die Waldabschnitte, so jene von Bannwil-Aarwangen und Wynau, sind noch sehr ursprünglich. Es herrscht ein abwechslungsreiches Wald-Kulturland-Mosaik vor. Vereinzelt sind weit offene Ackerbaugebiete gegeben (westlich von Wangen und westlich von Aarwangen, Aarechehr bei Wynau und Trockental Schwarzhäusern), welche ökologische Defizitgebiete darstellen.

Erholung

Der engere Aareraum ist ein regional bedeutendes Erholungsgebiet (Velo- und Wanderwege, auch Wassersport). Die Wälder und Felder um die Dörfer werden vor allem von der lokalen Bevölkerung zur Erholung genutzt. Der Längwald ist beliebt für sportliche Freizeitnutzungen (Velofahren, Joggen, Reiten, OL-Lauf).

Landwirtschaft

Die Böden sind, ausser im Bereich der Hangkanten (Prallhänge), grösstenteils tiefgründig und fruchtbar. Folglich wird im Aareraum vorwiegend Ackerbau betrieben. Der Anteil an extensiv genutzten Flächen ist eher gering.

Mitte (Langenthal – Herzogenbuchsee)

Beschreibung/ Geologie

Die Landschaft ist glazial geprägt, Zeugen der Vergletscherung sind Moränen, erratische Blöcke und Drumlins sowie die Seen hinter Stirnmoränen (Burgäschisee, Inkwilersee). Der Untergrund besteht aus Moränen und Schotter verschiedenster Ausprägung. Das weite Trockental zwischen Riedtwil, Bleienbach und Langenthal ist auf eine Umleitung der Emme zur Zeit der Vergletscherung zurückzuführen. Prägend sind zudem die Täler der Langete, Rot und Önz mit den Wässermatten.

Lebensräume/ Ökologie

Ökologisch wertvoll sind in der Umgebung von Langenthal die Naturschutzgebiete Bleienbacher Torfsee und Sängeliweiher, sowie Mumenthaler-Weiher und die Wässermatten (vgl. Landschaftsraum Täler). Die Landschaft östlich von Herzogenbuchsee ist weitgehend strukturenarm (Defizitgebiete, Aufwertungspotential). Zudem ist die Landschaft durch die vielen Verkehrsachsen zerschnitten.

Nördlich und westlich von Herzogenbuchsee sind die Naturschutzgebiete Burgäschisee und Önztäli (auch Wässermatten im Önztal, vgl. Landschaftsraum Täler). Weitere ökologisch wertvolle Gebiete liegen um den Inkwilersee und bei Steinenberg - Steinhof (Hänge). Auch hier sind im übrigen

ausgeräumte, intensiv landwirtschaftlich genutzte Landschaftsräume vorherrschend (Defizitgebiete).

Östlich von Herzogenbuchsee sowie westlich und östlich von Langenthal verläuft ein abwechslungsreiches Mosaik von bewaldeten Kuppen mit landschaftlich reizvollen, intakten Tälchen, welche sowohl die Siedlungszentren räumlich fassen, wie auch bedeutende Wildwechsel zwischen dem Hügelland und dem Aareraum darstellen (vgl. Sachplan Biodiversität Kanton Bern).

Erholung

Regional bedeutsame Anziehungspunkte sind die Endmoränenlandschaft Steinhof - Steinenberg - Burgäschisee und die Umgebung des Inkwilersees. Von der lokalen Bevölkerung werden die Landschaft Thunstetten-Forst und die an die Siedlungszentren grenzenden Wälder und Tälchen intensiv für die Nächsterholung genutzt (Spaziergänge, Velofahren, Joggen, Reiten, OL-Lauf).

Landwirtschaft

Die Böden sind grösstenteils tiefgründig und fruchtbar. Folglich wird in diesem Gebiet intensiver Ackerbau betrieben. Der Anteil an extensiv genutzten Flächen ist eher gering. Lokal, insbesondere bei Steinberg und Steinhof, bestehen steilere, flachgründigere Hänge, welche als Wies- und Weideland genutzt werden.

Täler der Önz, Langete und Rot

Beschreibung/ Geologie

Die Landschaftskammer umfasst die weitenteils breiten flachen Täler der Hauptgewässer Önz, Langete und Rot. Diese quellen in der Molasselandschaft (Hügelland, Napfvorland) und münden in der Aare. Der Untergrund besteht meist aus durchlässigen Kiesschichten. Im Rottal führen Stauschichten teilweise zu vernässten Randbereichen.

Lebensräume/ Ökologie

Ausserhalb der Siedlungen ist die Landschaft strukturreich, mit Ufergehölzen, Hecken und Einzelbäumen. Die Täler sind weitgehend waldfrei. Die parkähnliche Landschaft ist auf die Bewirtschaftungsform der Wässermatten zurückzuführen und stellt eine besonders schützenswerte Landschaft dar (BLN-Gebiete).

Wenn gleich der kulturgeschichtliche und landschaftsästhetische Wert der Landschaft den ökologischen überwiegt, stellt diese Landschaft durch die Dichte an Fliessgewässern, Gräben und Gehölzstrukturen auch ein ökologisch sehr wertvolles Gebiet dar. Ein regional bedeutender Wildwechsel quert das Tal der Langete zwischen Madiswil und Kleindietwil.

Erholung

Die Täler werden von der lokalen Bevölkerung als Nächsterholungsgebiet genutzt. In Zusammenhang mit dem Erholungsgebiet Hohwacht ist das Tal der Rot (mit dem Kloster St. Urban und dem Pilgerweg/Grenzpfad Napfbergland) wegen der intakteren Landschaft ein beliebtes Wandergebiet.

Landwirtschaft

Obwohl die Böden tiefgründig sind, überwiegt in den Tälern die Grünlandnutzung, welche durch die Wässermatten tradiert ist. Der Anteil an extensiv genutzten Flächen ist hier verhältnismässig hoch (Vereinbarungen mit der Wässermattenstiftung). In meliorierten Gebieten wie dem oberen Önztal dagegen wird vorwiegend Ackerbau betrieben und extensiv genutzte Flächen sind rar.

Hügelland

Beschreibung/ Geologie

Der Untergrund besteht aus Molassegestein (vor allem Sandstein). Die Landschaftskammer wird im Norden durch das Trockental (Önz / Altache) und das Quertal des Weiherbächlis, im Süden durch die Quertäler des Rotbachs und Ibachs begrenzt. Die sanfte Hügellandschaft ist das Einzugsgebiet vieler Nebengewässer von Rot, Langete, Önz und Altache.

Lebensräume/ Ökologie

Der Waldanteil ist hoch, besonders östlich der Langete. Räumlich wird die Kulturlandschaft durch den Wald gefasst und gliedert (Wald-Kulturland-Mosaik). Das Offenland wird weiter strukturiert durch Obstgärten, Einzelbäume, Ufergehölze und Hecken. Die Landschaftskammer kann daher noch als weitgehend vernetzt bezeichnet werden. Dass solche Landschaftsstrukturen aufgrund der begrenzten Möglichkeiten zur Intensivierung teils noch vorhanden sind, darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass diese Strukturen vielerorts verschwunden sind bzw. reduziert wurden (Obstgärten).

Erholung

Aufgrund der landschaftlichen Attraktivität ist das Hügelland ein beliebtes Wander- und Erholungsgebiet (Naherholung), insbesondere das Gebiet Buchsiberge mit dem Mutzgraben und Stauffenbach sowie das dünn besiedelte Gebiet zwischen Langete und Rot mit dem Aussichtsturm Hohwacht.

Landwirtschaft

Die Böden sind meist mittel- bis tiefgründig. Aufgrund der weitenteils produktiven Böden überwiegt der Ackerbau. Der Anteil an extensiv genutzten Flächen ist eher tief. Gebietsweise bestehen Erosionsprobleme.

Napfvorland

Beschreibung/ Geologie

Der Untergrund besteht aus Molassegestein (Nagelfluh, Sandsteine). Die Landschaftskammer wird im Norden durch das Quertal des Rotbachs, im Süden durch die Regionsgrenze begrenzt (Wasserscheide Ahorn-Fritzeflue-Hornbachegg). Die Landschaft wird geprägt durch tiefausgeschnittene Täler, die Topographie ist bewegter, das Gelände tendenziell steiler als im Hügelland.

Lebensräume/ Ökologie

Grössere Wälder sind in der Kammregion (Süden und Osten) und im Norden gegen den Rotbach (Rotwald, Huttwilwald) vorhanden, welche die Landschaftskammer grossräumig fassen. Dazwischen wird die Landschaft durch kleinere Wälder, Ufergehölze, Hecken, Obstgärten und Einzelbäume gegliedert und strukturiert. Bezüglich Intensivierung und Verarmung der Landschaft und der Artenvielfalt gilt in etwas reduziertem Ausmass gleiches, wie im Hügelland.

Erholung	Das ganze Napfvorland ist ein beliebtes Wander- und Erholungsgebiet (Naherholung).
Landwirtschaft	Aufgrund des steileren Geländes und der höheren Lagen ist der Anteil an Wies- und Weideland höher als im hügligen Gebiet, Ackerbau ist jedoch noch weit verbreitet. Ackerbaulich genutzt werden vor allem Terrassen, Mulden und Tälchen. Der Anteil an extensiv genutzten Flächen ist eher tief. Gebietsweise bestehen Erosionsprobleme.

3.4 Verkehr

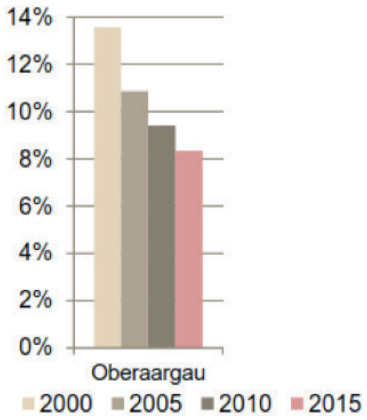
3.4.1 Situationsanalyse Gesamtverkehr

Gesamtverkehr

Gemäss Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 (BVE) zeigen sich für den Oberaargau beim Modal Split nach Distanz im Vergleich hohe MIV- und tiefe ÖV-Anteile und Langsamverkehrsanteile:

- MIV: 72%
- ÖV: 20%
- Velo: 2%
- Fuss: 5%

Damit hat sich der Anteil im MIV im Vergleich mit der letzten Auswertung von 2010 sogar geringfügig erhöht (2010: 70%), zum Nachteil des Fuss- und Veloverkehrs.



Tab. 9 Durchschnittliche Veloanteile an den täglichen Etappen im Oberaargau von 2000 bis 2015 (Quelle: TBA, 2018; Mikrozensus Mobilität und Verkehr. Velonutzung 2000 – 2015 im Kanton Bern)

Von den Wegzwecken her entfällt der grösste Teil des Verkehrs im Oberaargau auf Arbeitswege. Im Oberaargau liegt die Anzahl verfügbarer Auto- und Veloabstellplätze zu Hause am zweithöchsten von allen Regionen des Kantons Bern. Ein sehr hoher Anteil der Autoabstellplätze ist gratis nutzbar. Andererseits ist die zurückgelegte Tagesdistanz (km pro Person) im Oberaargau am kürzesten von allen Regionen. Entsprechend kurz fällt im Oberaargau die Unterwegszeit (Min. pro Person pro Tag) aus.

Als Region der kurzen Wege besteht also ein grosses Verlagerungspotenzial hin zum Umweltverbund, um dem Trend seit 2010 einer Erhöhung des MIV-Anteils entgegenzuwirken, wie es nun in der aktuellen vorgeschlagenen Fassung des Sachplan Velo vorgesehen ist.

3.4.2 Trendanalyse Gesamtverkehr

Digitalisierung

Digitalisierung

Aus gesamtverkehrlicher Perspektive spielt die Digitalisierung zukünftig eine massgebliche Rolle. Nach bisherigem Wissensstand beeinflusst sie den Verkehr in verschiedenen Bereichen:

- Vereinfachte Nutzung des öffentlichen Verkehrs durch individualisierte Tickets
- Multimodale Mobilität als Verkehrsleistung von Tür zu Tür
- Erhöhung der Auslastung von Privatfahrzeugen für einen breiteren Nutzerkreis (Sharing Economy, Pooling-Angebote)
- Selbstfahrende Fahrzeuge
- Die Grenzen zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr verschmelzen

Allerdings braucht es für eine sinnvolle Ausnutzung der Potenziale der Digitalisierung im Verkehr die notwendigen Rahmenbedingungen – diese werden vor allem auf nationaler Ebene gesetzt, z.B. zu finanziellen und ordnungspolitischen bzw. rechtlichen Aspekten.

3.4.3 Situationsanalyse Motorisierter Individualverkehr

Grundlagen

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 zudem auf das kantonale Gesamtverkehrsmodell (GVM). Es stehen Aggregationen für die Zustände 2016 (Ist-Zustand) und 2040 (Prognose) zur Verfügung.

Strassennetz

Strassennetz

Das übergeordnete Strassennetz (Kantons- und Nationalstrassen) ist aus Abb. 14 ersichtlich.

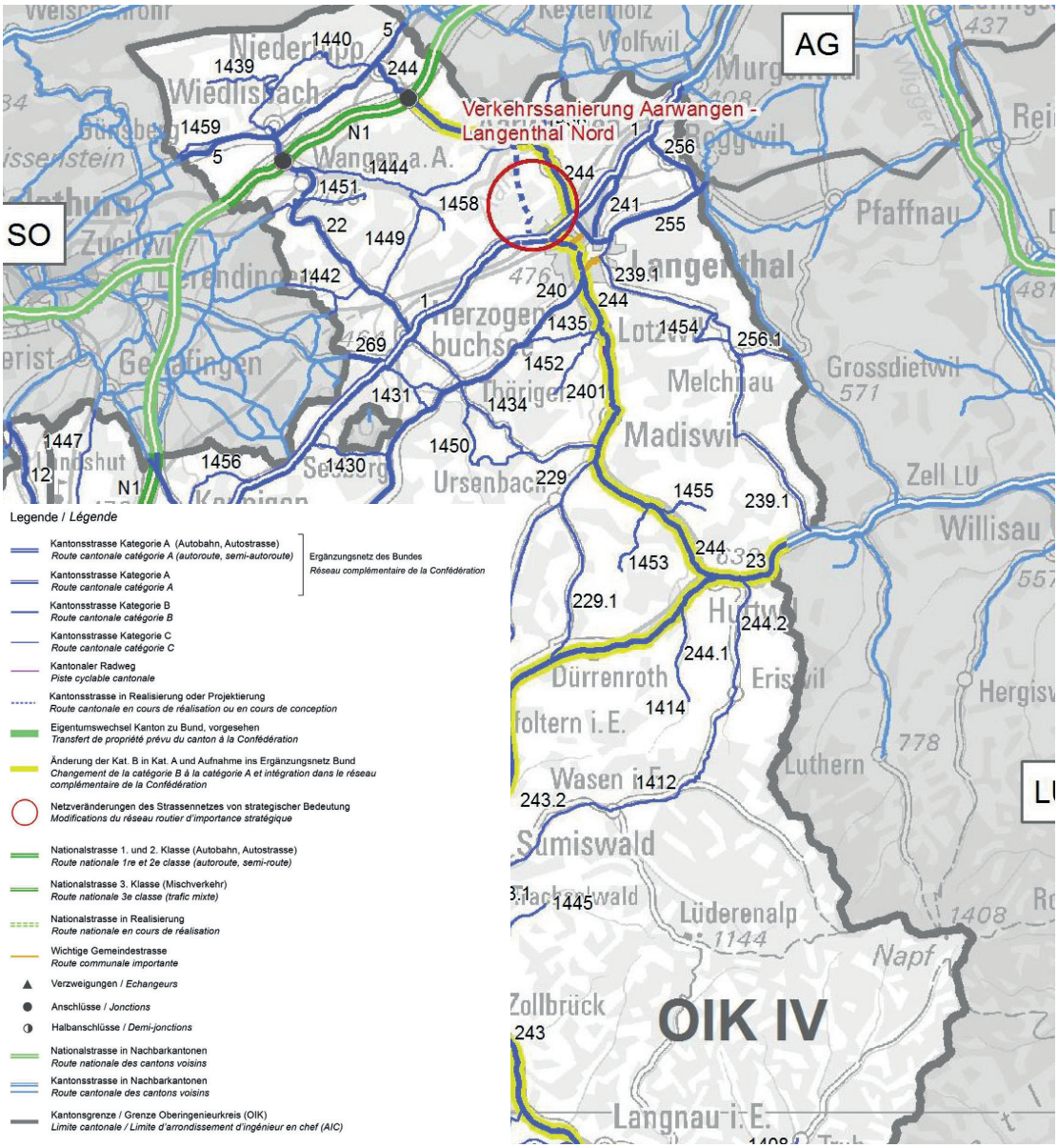


Abb. 14 Strassennetzplan - Oberaargau (Quelle: Geoportal Kanton Bern, abgerufen am 8.10.2019)[1]

1 Im Oberaargau ist im Prognosenetz die Umfahrung Aarwangen als Neubau / Umfahrung mit Tempo 80 ergänzt und als kantonsübergreifende Massnahme der 6-Spur-Ausbau auf der A1 Härkingen - Luterbach hinterlegt. Vgl. AÖV, 2019: GVM Kanton Bern - Netze Prognose 2040.

Die Region Oberaargau ist im Norden mit den Anschlüssen «Niederbipp», «Wangen a. A.», «Rothrist» und Oensingen 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 den Kantonen Aargau und Solothurn (u.a. Rothrist, Aarburg, Olten). In Richtung Südwesten mündet die Kantonstrasse 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 – Kaltenherberge
- Nr. 244 Niederbipp – Langenthal – Huttwil
- Nr. 255 Langenthal – St. Urban (LU)

Mit dem SNP 2014-29 sollen die Kantonsstrassen Nr. 23 und Nr. 244 aufklassiert werden zur Kategorie A bzw. Ergänzungsnetz des Bundes[1].

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 Melchnaustrasse – 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.

1 Dabei ist die besondere Lage an der interkantonalen Schnittstelle im Zusammenhang mit der Solothurner Kantonsstrasse zu berücksichtigen.

Verkehrssanierung Aarwangen VSA

Verkehrssanierung Aarwangen (VSA)

Das Verkehrssystem von Langenthal und den Nachbargemeinden wird durch die Verkehrssanierung Aarwangen (VSA) massgeblich beeinflusst.

Ausgangslage, Zielsetzung und Projektträgerschaft
Die Eröffnung der Autobahn A1 in den Sechzigerjahren bewirkte, dass Aarwangen auf der direkten Route zwischen dem Grossraum Langenthal mit seinen vielen Industriebetrieben und dem Autobahnanschluss Niederbipp liegt. Dies brachte eine hohe Verkehrsbelastung mit einem grossen Anteil an Schwerverkehr (bis zu 160 Lastwagen pro Stunde) für den Ort mit sich.

Mit dem Ausbau der A1 Luterbach – Härkingen auf sechs Streifen im Rahmen der Engpassbeseitigung ist zu erwarten, dass die Verkehrsbelastung auf dieser Zubringerroute noch stärker zunehmen wird als bereits sowieso durch das generelle prognostizierte Verkehrswachstum.

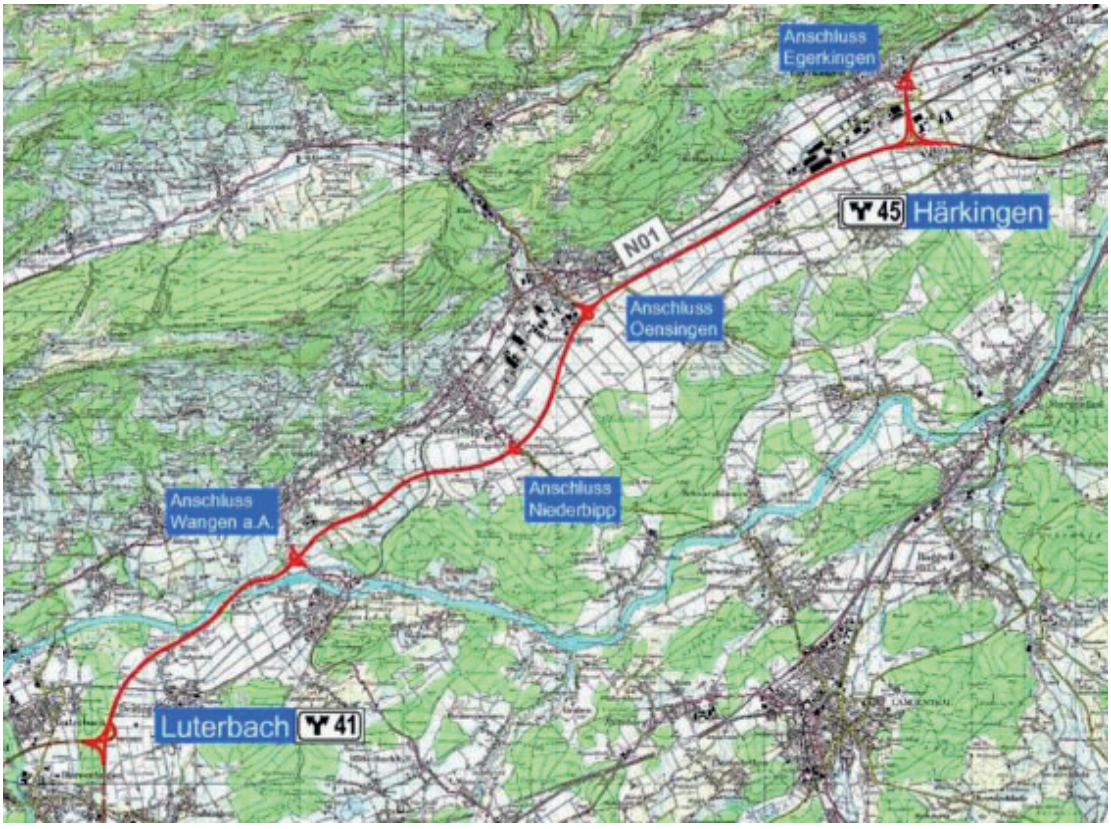


Abb. 15 Geplanter Ausbau Luterbach bis Härkingen

Es wird damit gerechnet, dass die Bauphase für den Ausbau A1 frühestens 2022 gestartet werden kann, die Bauzeit wird ca. 8 Jahre betragen. Im technischen Bericht zum Ausbau der A1 wird in diesem Sinne explizit Stellung zur Verkehrssanierung Aarwangen genommen: «Das angrenzende regionale Strassennetz wird nach Inbetriebnahme des Ausbaus grösstenteils entlastet, stellenweise aber auch mehr belastet, weshalb flankierende

Massnahmen nötig werden. Dies ist insbesondere auf der K244 Aarwangen – Niederbipp der Fall. Deshalb hat sich das ASTRA bereit erklärt, die vom Kanton geplante Umfahrung Aarwangen mitzufinanzieren.»

Für den Ausbau der Autobahn A1 (Bern-Zürich) zwischen Luterbach und Härkingen auf sechs Streifen sind verkehrlich flankierende Massnahmen notwendig, die vom Bund mitfinanziert werden. Die Verkehrssanierung Aarwangen (Umfahrung) ist ein Bestandteil dieser Massnahmen. Die Beitragshöhe wird mit der Plangenehmigung des Autobahnprojekts auf 45 Mio. CHF festgelegt. Die Finanzierung erfolgt ausserhalb des Infrastrukturfonds für die Agglomerationsprogramme.

Projekt Umfahrung VSA

Projekt Umfahrungsstrasse
Als Lösung für die Entlastung Aarwangens vom Durchgangsverkehr, aber auch für eine bessere Anbindung des Wirtschaftsraums Oberaargau ans nationale Strassennetz wurde 2006 / 2007 das Projekt für eine Umfahrung Aarwangen erarbeitet. Die Bevölkerung nahm im Mai 2017 den Projektierungskredit an.

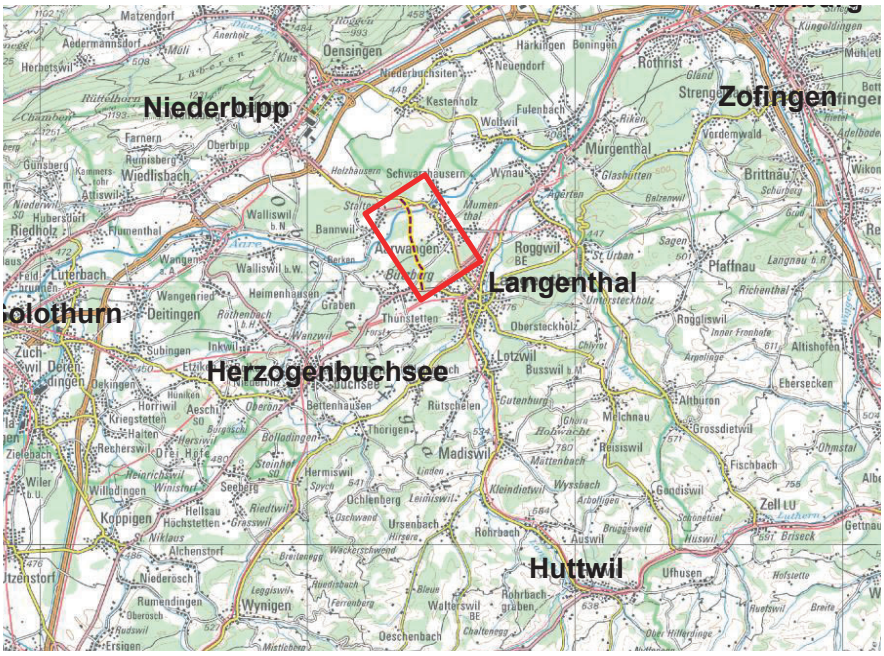


Abb. 16 Projekt Umfahrungsstrasse (Quelle: Kanton Bern)

Das Projekt umfasst neben der 3.6 km langen zweispurigen Strasse mit einem 500 Meter langen Tunnel und einer 480 Meter langen Aarebrücke folgende Elemente:

Abb. 17 Überblick Gesamtprojekt (Quelle: Kanton Bern; aare seeland mobil asm)

Ortsdurchfahrt Aarwangen: entsprechend der prognostizierten Halbierung der Verkehrsmenge im Ortskern von Aarwangen und der Reduktion von Durchgangs- und Schwerverkehr sind Massnahmen der folgenden Kategorien geplant:

- Massnahmen für den Velo- und Fussverkehr, z.B. Entschärfung der kritischen Stellen entlang der Trasse der Bahnlinie Solothurn – Langenthal
- Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, z.B. werden die Haltestellen «Aarwangen Vorstadt» und «Hard Mumenthal» auf der Höhe des Lerchenweges zur Haltestelle «Aarwangen Hard» zusammengelegt
- Sanierung Bahnhof Aarwangen: hindernisfreie Gestaltung des Bahnhofs mit neuen Perrons, die auf der ganzen Länge der Züge den Zugang mit Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen oder schweren Gepäckstücken ermöglichen, Aufhebung aller ungesicherten Geleise-Überquerungen, geringeres Verspätungsrisiko aufgrund der nach Norden verschobenen Weiche
- Massnahmen für den Autoverkehr (z.B. Knoten Schwarzhäusern)

Ortsdurchfahrt Thunstetten:

- Evaluierung Mehrverkehr infolge Umfahrung. Prüfung Massnahmen zur Vermeidung von Mehrverkehr, wie z.B. Schleichverkehr durch die Gemeinde Thunstetten bei Überlastung der Bützbergstrasse in Langenthal.

Die Umfahrungsstrasse soll ab 2028 in Betrieb genommen werden.

Eine Umfahrungsstrasse, ein Ausbau des Bahnhofs und ein Umbau der Ortsdurchfahrt sollen das Ortszentrum und die Umgebung von Aarwangen verkehrssicher machen und mehr Lebensqualität schaffen. Gleichzeitig

soll die Verkehrsanbindung für die Wirtschaft in der Region verbessert werden. Die Kosten teilen sich der Kanton (152 Mio. Franken, abzüglich voraussichtlicher Bundesbeiträge von 45 Mio. Franken), die asm (40 Mio. Franken) und die Gemeinde Aarwangen (4 Mio. Franken) sowie die Werkleitungseigentümer, die gleichzeitig ihre Leitungen sanieren bzw. ausbauen.

Bei der Projektierung wird auf eine landschafts- und umweltverträgliche Gestaltung geachtet. Eines der deklarierten Projektziele ist, beim Bau Rücksicht auf das Smaragdgebiet Oberaargau zu nehmen, etwa mit Renaturierungsmassnahmen. Die Architektur wird die Eigenschaften der Landschaft berücksichtigen, indem z.B. den natürlichen Waldbegrenzungen gefolgt wird und die Brücke ohne massive Pfeiler auskommt.

Auswirkungen VSA

Auswirkungen

Die folgende Abbildung zeigt die erwarteten relativen Veränderungen der Verkehrsbelastungen im bestehenden Strassennetz:

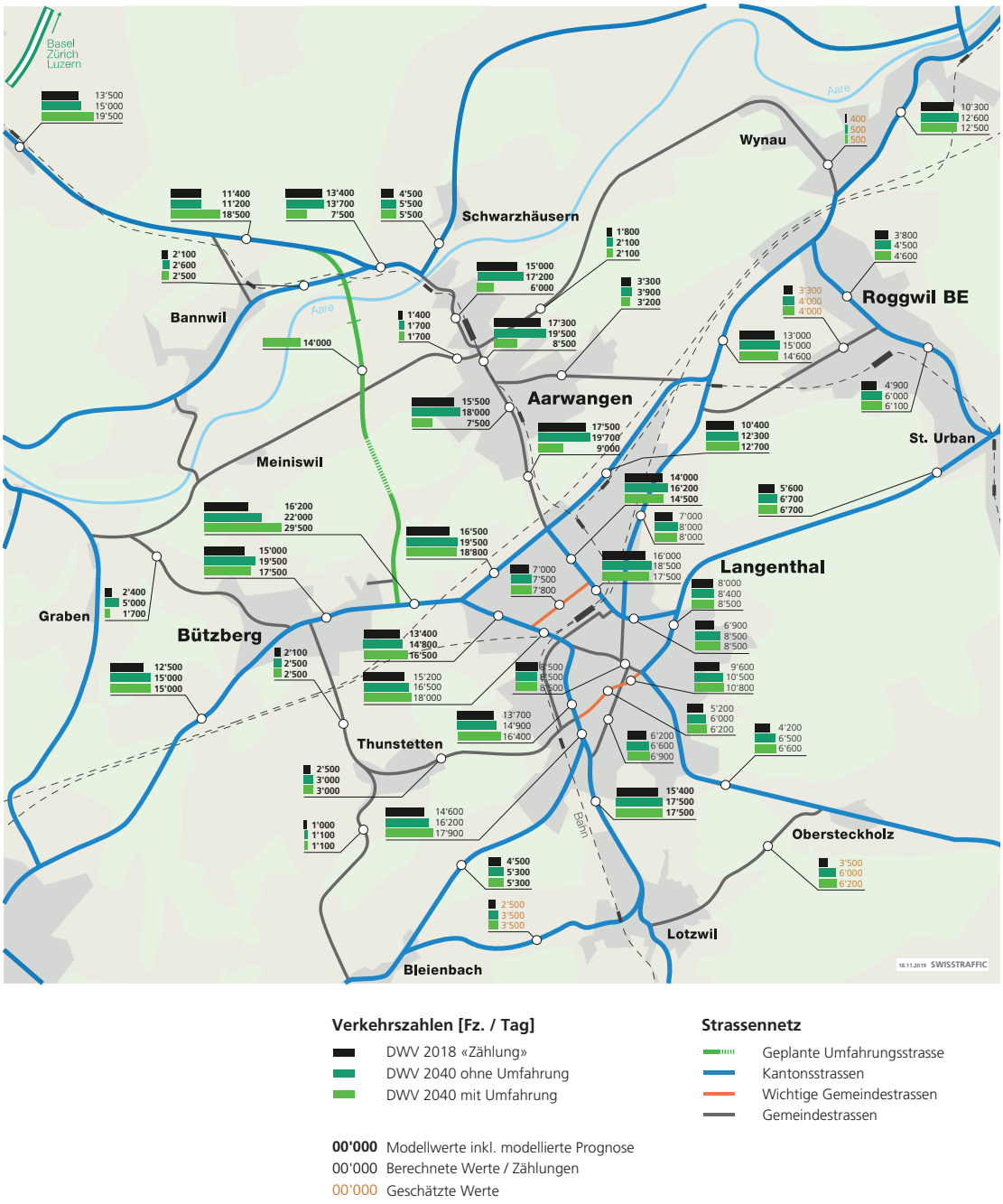


Abb. 18 ENTWURFSTAND Verkehrszahlen Nov. 2019 (Quelle: Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis IV)

Es zeigt sich die Verlagerung der Verkehrsströme mit Mehrverkehr auf der Bützbergstrasse als Einfallsroute nach Langenthal. Die Ortsdurchfahrt Aarwangen und die heute in Langenthal stark belastete Aarwangentrasse werden dagegen deutlich entlastet. Verkehrsabnahmen sind auch auf anderen Strecken in Langenthal und weiteren Gemeinden z.B. Achse Bützberg - Berken zu verzeichnen. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass mit dem Ausbau der A1 und der Verkehrssanierung der Parallelverkehr zur Autobahn auf der Bern-Zürich-Strasse (KS1) reduziert wird.

Verkehrsbelastung / Siedlungsverträglichkeit

Verkehrsbelastung / Siedlungsverträglichkeit

Die Abb. 19 sowie die Abb. 20 geben eine Übersicht über die Verkehrsbelastungen auf dem Strassennetz. Die Angaben basieren auf dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern und zeigen den durchschnittlichen Werktagsverkehr (DWV) im Zustand 2016 (Abb. 19) bzw. sie beruhen auf Zählstellen und zeigen den DTV 2018 (Abb. 20). Es zeigt sich, dass über weite Teile des Strassennetzes noch Kapazitätsreserven bestehen. Allerdings weisen gemäss der Datengrundlage GVM 2016 die Ortsdurchfahrten Wynau (DWV: 11’200 Fz./Tag [GVM 2012: 11'600]) und Aarwangen (DWV: 15'900 [GVM 2012: 13’400] Fz./Tag) hohe Belastungen mit kritischer Siedlungsverträglichkeit auf. Folgende Ortsdurchfahrten weisen zudem kritische Belastungsverhältnisse resp. Siedlungsverträglichkeiten auf: Niederbipp, Huttwil, Lotzwil und Herzogenbuchsee. Für die Ortsdurchfahrten Niederbipp und Aarwangen kommt hinzu, dass sie stark durch Lastwagen frequentiert und bei Stau auf der Nationalstrasse als Ausweichroute genutzt werden.

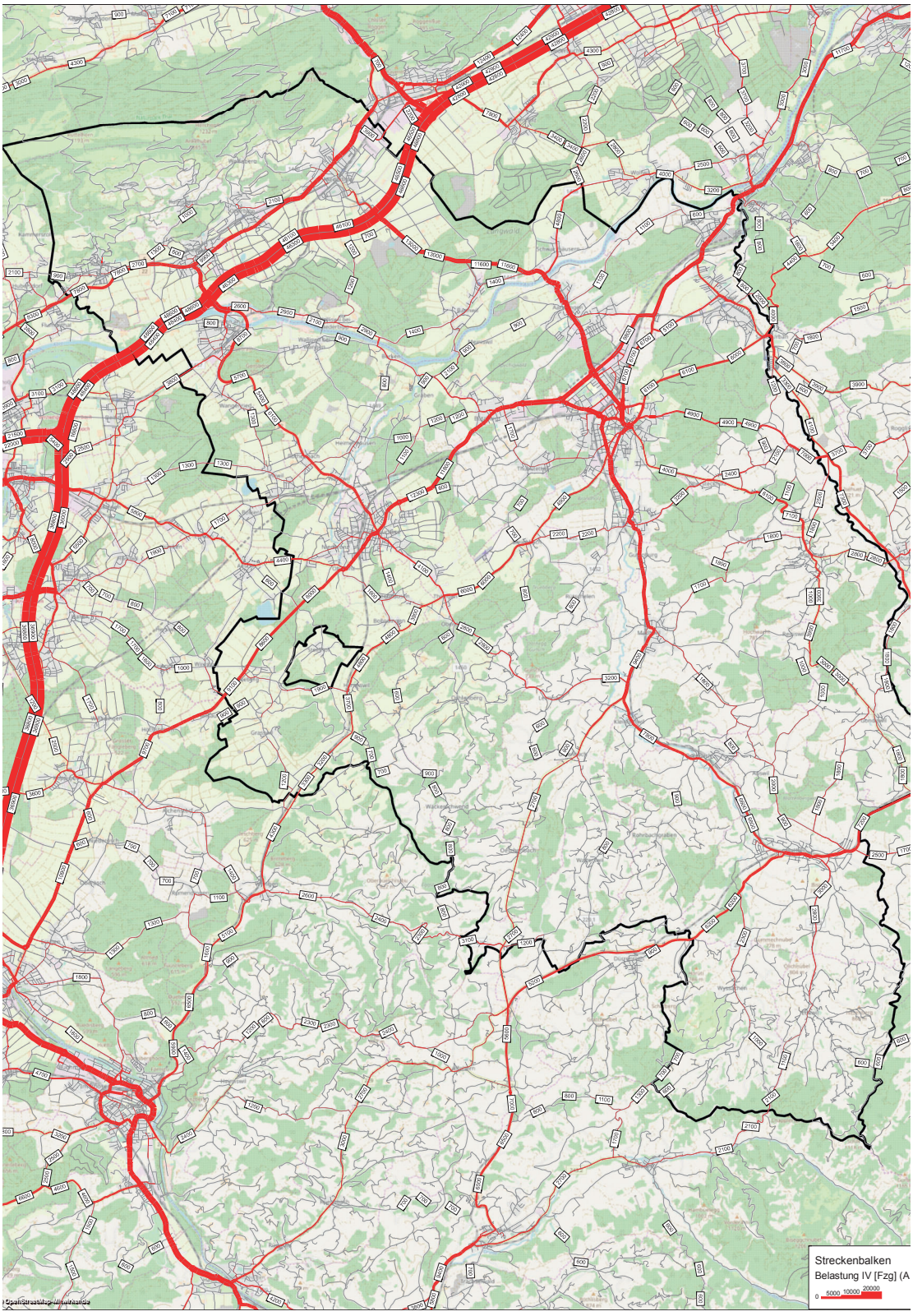


Abb. 19 Belastung MIV (DWV) 2016 gemäss GVM (Quelle: Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern (GVM); Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Stand 2019)

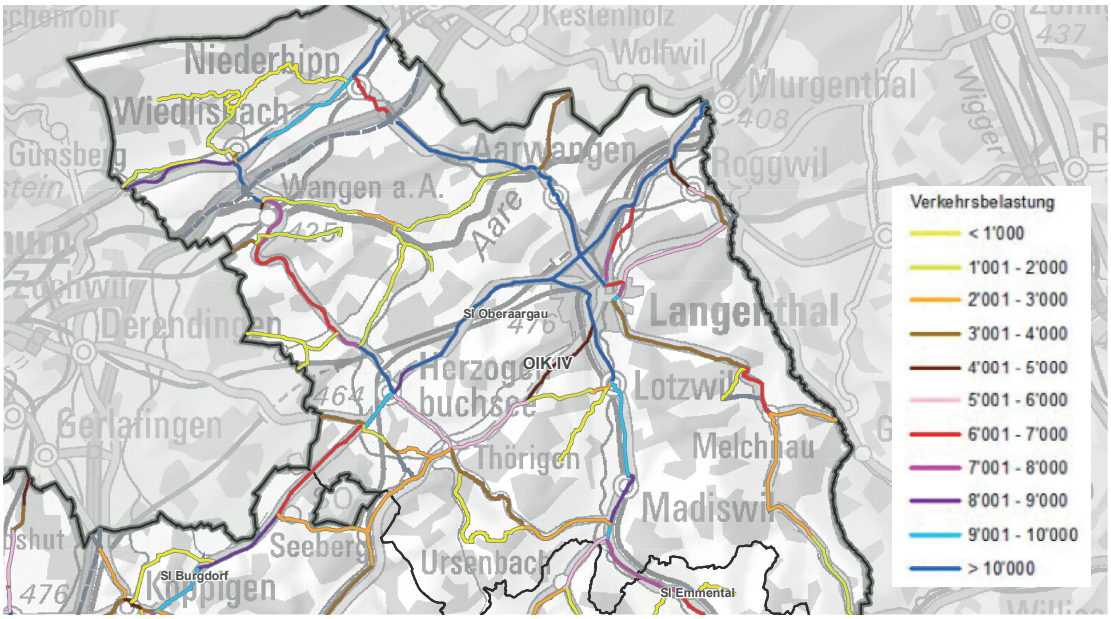


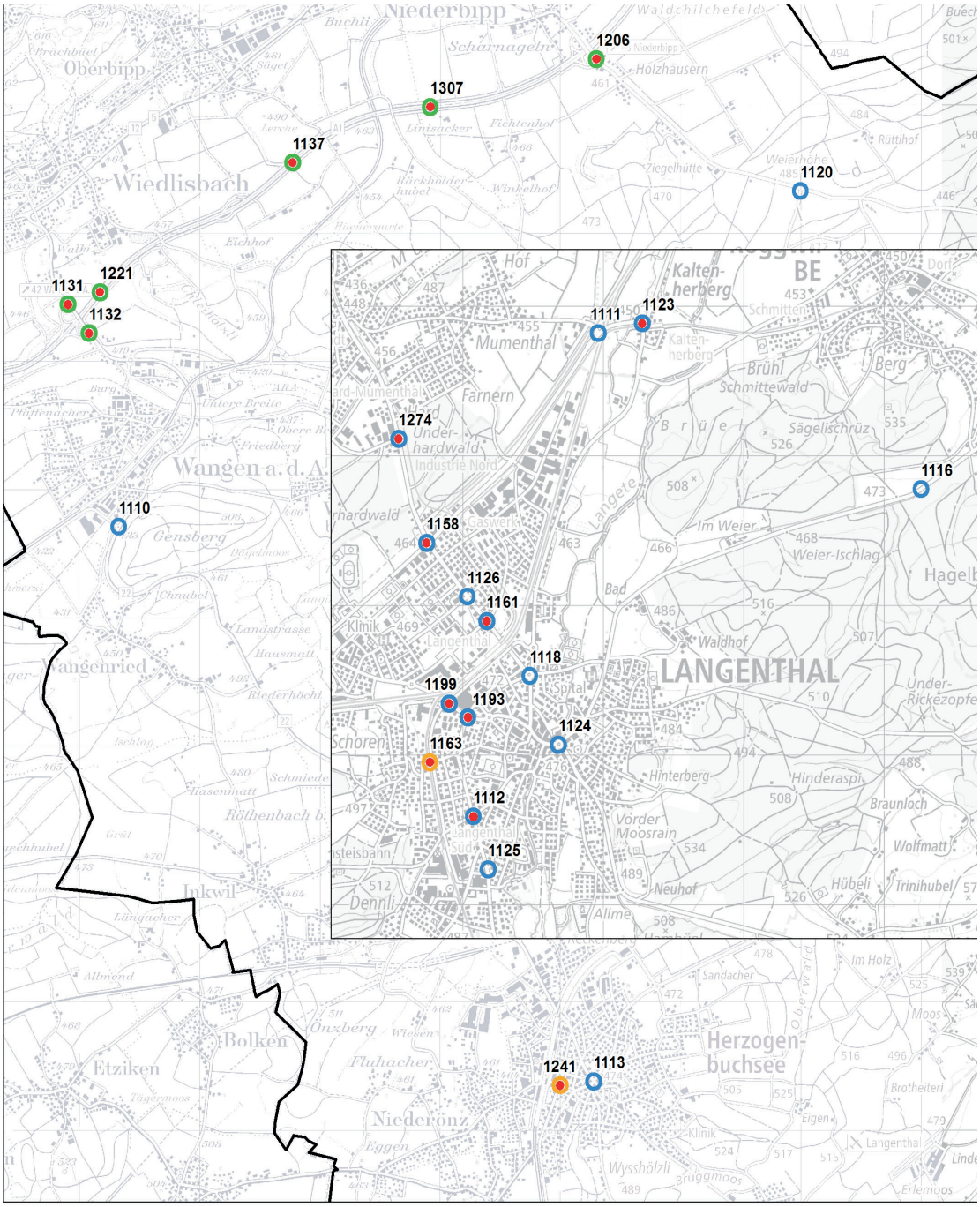
Abb. 20 Strassennetzplan Oberaargau; DTV 2018 (Quelle: Geoportal Kanton Bern, abgerufen am 8.10.2019)

Unfallschwerpunkte

Unfallschwerpunkte

In der Region Oberaargau wurden die folgenden Unfallschwerpunkte[1] identifiziert (vgl. Abb. 21):

1 gemäss VSS SNR 641 724



Legende:

Regionsgrenze

mit Prio.	ohne Prio.	
●	○	Unfallschwerpunkt Bund
●	○	Unfallschwerpunkt Kanton
●	○	Unfallschwerpunkt Gemeinde

N

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern; Tiefbauamt
Datum: 04.06.2019

Abb. 21 Unfallschwerpunkte Oberaargau (Quelle: TBA Kanton Bern, 2019)

Die folgende Liste fasst den Stand in der Suche und systematischen Beseitigung der Unfallschwerpunkte dar. Das Vorgehen gliedert sich in vier verschiedenen Stufen, die Behandlung erfolgt mit sieben Meilensteinen.

Unfallschwerpunkt (vgl. Karte)	Bezeichnung / Lokalität	Region	Agglomeration	Gemeinde	Zuständiger Strasseneigentümer	Berechnungswert[1]	Anz. Grenzwertüberschreitungen[2]	Priorität	Meilensteine gemäss BSM oder Hinweis auf Massnahmen bei Sanierung im Rahmen eines Strassenprojekts						
									Identifiziert	Analysiert	Massnahmenvorschlag	Projektierung	Ausführung	In Wirkungskontrolle	Erfolgreich saniert
	RGSK-Perimeter														
1131	Wiedlisbach, Autobahnausfahrt Wangen an der Aare Nord-Knoten - KS 22	OA	üG	Wiedlisbach	B	4	3	Ja	X	X	X	X			
1132	Wiedlisbach, Autobahnausfahrt Wangen an der Aare Süd-Knoten - KS 22	OA	üG	Wiedlisbach	B	8	5	Ja	X	X	X	X			
1137	Oberbipp, Autobahn A1 Wangen an der Aare - Niederbipp	OA	üG	Oberbipp	B	23	5	Ja	X	X	X	X			
1206	Niederbipp, Autobahnausfahrt Niederbipp - Holzhäusernstrasse (KS 244)	OA	üG	Niederbipp	B	10	4	Ja	X	X	X	X			
1221	Wiedlisbach, Autobahn A1 Wiedlisbachmoos	OA	üG	Wiedlisbach	B	20	5	Ja	X	X	X	X			
1307	Niederbipp, A1 Linisacher	OA	üG	Niederbipp	B	18	4	Ja	X	X	X	X			
1110	Wangen an der Aare, Umfahrungsstrasse - Deitingenstrasse	OA	üG	Wangen an der Aare	K	3	2	Nein	X	X	X				
1120	Niederbipp, Holzhäusernstrasse	OA	üG	Niederbipp	K	0	0	Nein	X	X	X	X	X	X	
1113	Herzogenbuchsee, Bernstrasse - Zürichstrasse - Wangenstrasse - Kirchgasse	OA	üG	Herzogenbuchsee	K	4	0	Nein	X	X	X	X			
1241	Herzogenbuchsee, Bahnhofstrasse - Oberstrasse	OA	üG	Herzogenbuchsee	G	4	3	Ja	X						
	AP Perimeter														
1112	Langenthal, Thunstettenstrasse - Ringstrasse	OA	La	Langenthal	K	7	5	X	X	X	X	X			

1 Berechnungswert im Auswertezeitraum 2016-2018.

2 Anzahl Grenzwertüberschreitungen in den letzten fünf Auswertezeiträumen (von 2011-2013 bis 2016-2018). Prioritär zu behandeln sind die Unfallschwerpunkte mit drei oder mehr Grenzwertüberschreitungen in den letzten fünf Auswertezeiträumen.

Unfallschwerpunkt (vgl. Karte)	Bezeichnung / Lokalität	Region	Agglomeration	Gemeinde	Zuständiger Strasseneigentümer	Berechnungswert[1]	Anz.Grenzwertüberschreitungen[2]	Priorität	Meilensteine gemäss BSM oder Hinweis auf Massnahmen bei Sanierung im Rahmen eines Strassenprojekts						
									Identifiziert	Analysiert	Massnahmenvorschlag	Projektierung	Ausführung	In Wirkungskontrolle	Erfolgreich saniert
1118	Langenthal, Aarwangenstrasse - Waldhofstrasse - Murgenthalstrasse	OA	La	Langenthal	K	3	0	Nein	X	X	X	X	X	X	
1124	Langenthal, Bahnhofstrasse - Melchnaustrasse - Sankt Urbanstrasse - Spitalgasse	OA	La	Langenthal	K	1	1	Nein	X	X	X	X			
1125	Langenthal, Lotzwilstrasse - Mittelstrasse	OA	La	Langenthal	K	1	0	Nein	X	X	X				
1126	Langenthal, Aarwangenstrasse - Bäreggstrasse	OA	La	Langenthal	K	2	0	Nein	X	X	X	X	X	X	
1158	Langenthal, Kreisel Hard / Studen	OA	La	Langenthal	K	5	5	Ja	X	X	X	X	X	X	
1161	Langenthal, Aarwangenstrasse - Hasenmattstrasse - Grubenstrasse	OA	La	Langenthal	K	2	4	Ja	X	X					
1193	Langenthal, Bützbergstrasse - Ringstrasse	OA	La	Langenthal	K	0	3	Ja	X						
1199	Langenthal, Bützbergstrasse (KS 244) - Eisenbahnstrasse	OA	La	Langenthal	K	13	5	Ja	X	X	X	X			
1163	Langenthal, Eisenbahnstrasse - Schorenstrasse	OA	La	Langenthal	G	3	4	Ja	X						
	Gartenagglo-Perimeter														
1111	Roggwil, Landstrasse - Mumenthalstrasse	OA	üG	Roggwil (BE)	K	2	0	Nein	X	X	X	X			
1116	Roggwil, Moosstrasse (Moos)	OA	üG	Roggwil (BE)	K	2	0	Nein	X	X	X	X	X	X	
1123	Roggwil, Landstrasse - Langenthalstrasse	OA	üG	Roggwil (BE)	K	3	4	Ja	X	X	X	X			
1274	Aarwangen, Langenthalstrasse - Industriestrasse	OA	üG	Aarwangen	K	3	3	Ja	X	X	X	X			

Das Unfallschwerpunkt-Management ist hinsichtlich der Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum relevant und schlägt sich entsprechend in den RGSK-Massnahmen nieder. Massgeblich für die Priorisierung sind die Grenzwertüberschreitungen in den letzten fünf Auswertezeiträumen: Liegen diese bei bzw. über drei, gelten die Unfallschwerpunkte als prioritär.

3.4.4 Trendanalyse motorisierter Individualverkehr

Das Referenzszenario 2040 berücksichtigt nebst dem Verkehrsangebot im Ist-Zustand (Strassennetz und ÖV-Angebot 2016) nur diejenigen Massnahmen bei MIV, ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr, welche verbindlich beschlossen sind und deren Finanzierung sichergestellt ist. Dazu werden auch die Massnahmen der A-Liste der Agglomerationsprogramme gezählt.

Als wichtigste Grundlagen für die Prognosen werden genannt:

- Strukturdatenset 2040 NPVM
- BFS Bevölkerungsprognosen bzw. regionalisierte Bevölkerungsprojektion für den Kanton Bern, Wohn- und Arbeitsschwerpunkte aus dem RGSK

Im Prognosenetz MIV 2040 ist insbesondere die Umfahrung Aarwangen zu nennen.

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. Im Zuge der Verkehrssanierung Aarwangen - Langenthal Nord soll auch die K 244 vor der K1 bis zur Verzweigung K1449 an die Gemeinde abgetreten werden. Der Zeitpunkt für diesen Eigentumswechsel ist noch nicht definiert.

Gemäss Prognosezustand 2040 des GVM nehmen die zurückgelegten Personenkilometer des MIV stark zu. Die modellierten Verkehrsbelastungen bzw. die Veränderungen bis 2040 sind in der nachfolgenden Abb. 22 dargestellt. Direkt ersichtlich ist der erwartete Effekt aus der Verkehrssanierung Aarwangen - Langenthal Nord sowie auch aus dem Spurausbau auf der A1.

Mit der Verkehrssanierung Aarwangen - Langenthal Nord, die im SNP als strategisches Projekt aufgeführt ist, wird im Oberaargau eine zusätzliche Aarequerung für den motorisierten Individualverkehr zur Verfügung gestellt werden.

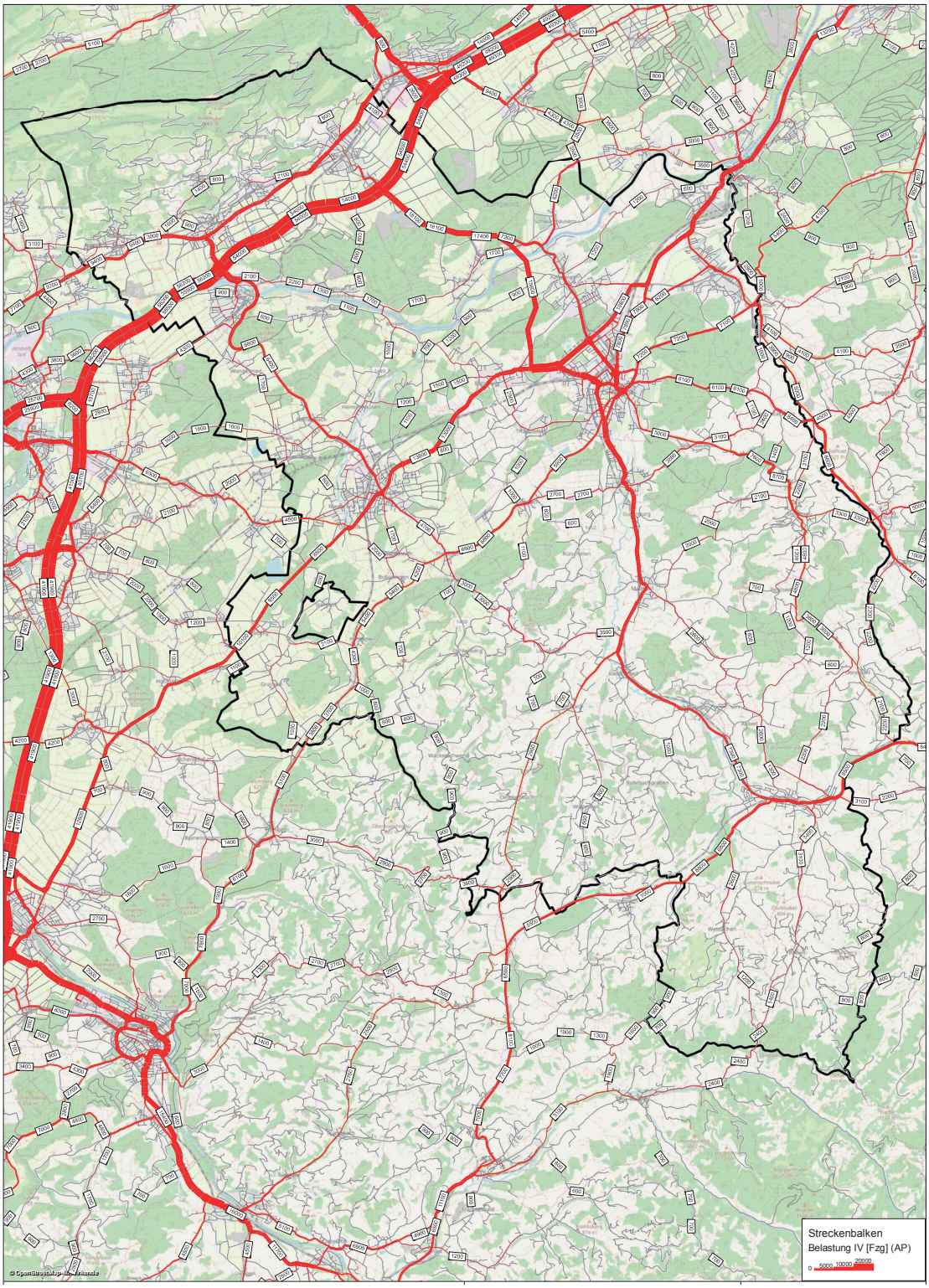


Abb. 22 Belastung MIV für die Region Oberaargau 2040[1] (Quelle: Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern (GVM); Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Stand 2019)

1 Die Abbildung weist eine andere Belastung auf der Verkehrssanierung Aarwangen auf als in der Abb. (29 Fassung Mitwirkung, wurde verschoben), obwohl beide Abbildungen den DWV ausweisen. Der DWV von 14'000 für das Jahr 2040 ist korrekt. Infolge des Wegfalls des Industrieanschlusses Aarwangen (Änderung gegenüber dem Vorprojekt) ergibt sich diese Differenz.

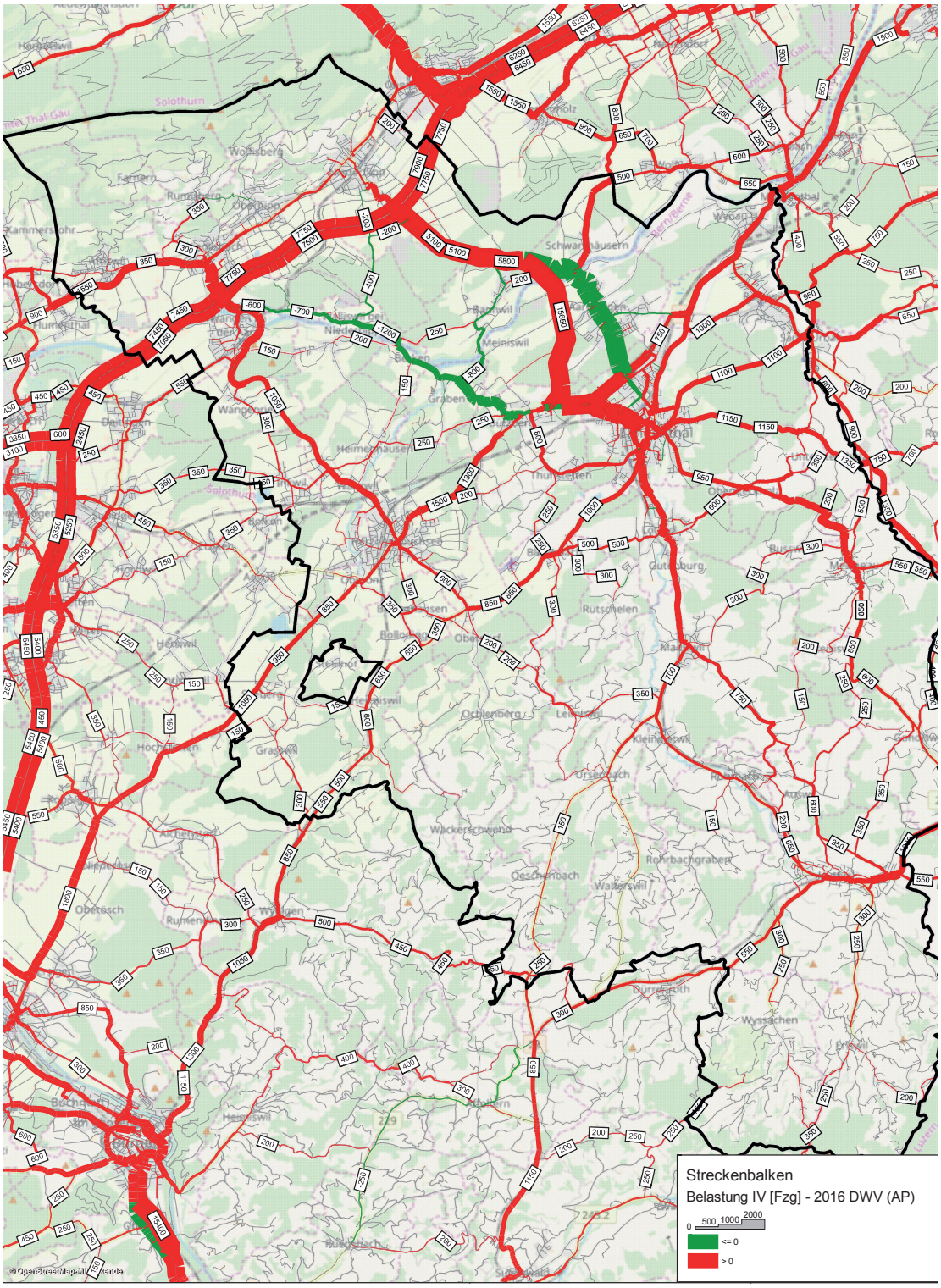


Abb. 23 Differenzplot MIV für die Region Oberaargau 2016 - 2040 (Quelle: Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern (GVM); Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Stand 2019; Basis: BFS-Szenario «AR-00-2015» zur Bevölkerungsentwicklung)

3.4.5 Situationsanalyse Öffentlicher Verkehr

Grundlagen

Grundlagen

Die Darstellung des heutigen ÖV-Netzes beruht auf den Angaben des AÖV bzw. der RVK2. Basis bildet der Fahrplan 2018.
Für die Aussagen zur ÖV-Nachfrage und -Auslastung dienen das Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern und aktuelle Auswertungen des AÖV als Grundlage für das kantonale Angebotskonzept 2018-2021.

Die Daten zur Erschliessungsgüte basieren auf einer Auswertung des AÖV. Die darin enthaltenen Angaben beziehen sich auf das Fahrplanjahr 2016 und bezüglich der Einwohnerzahlen auf die Werte der Bevölkerungsstatistik 2018. Die Gliederung der Gemeinden baut auf den Raumtypen gemäss kantonalem Richtplan 2030 auf. Die Definition der ÖV-Erschliessungsgüte erfolgt im kantonalen Richtplan (Massnahmenblatt B_10).

Netzstruktur und Angebot

Netzstruktur und Angebot

Das ÖV-Netz gestaltet sich wie aus nachstehender Abbildung (vgl. Abb. 24) ersichtlich.

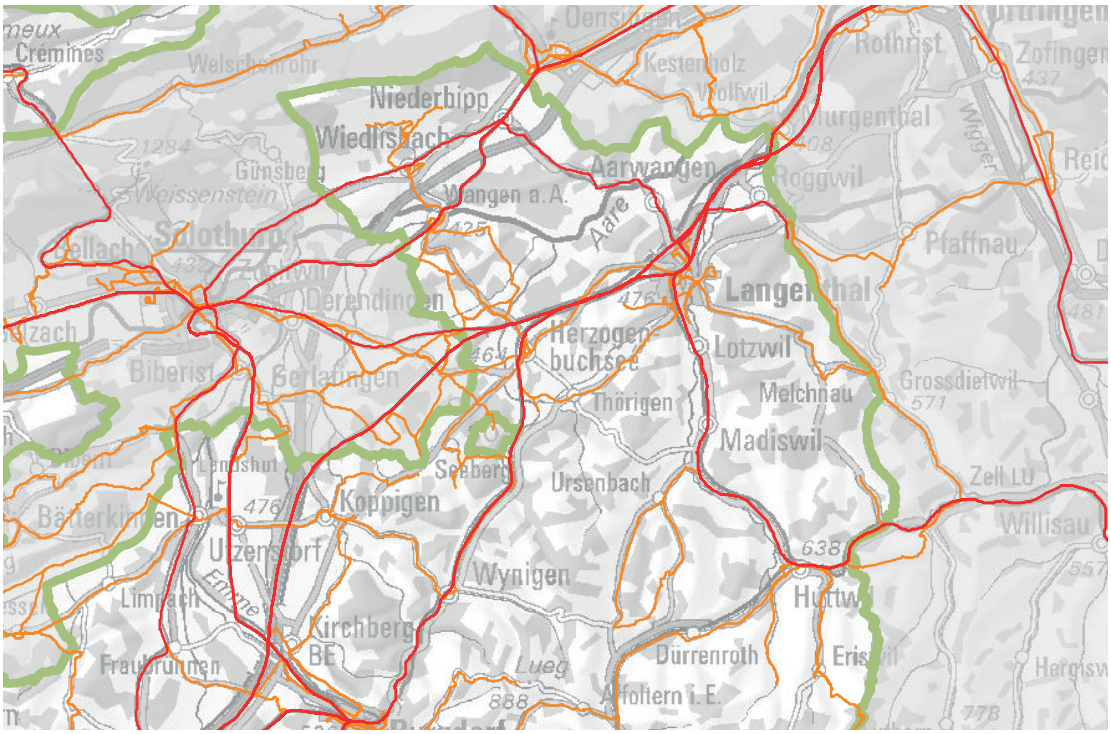


Abb. 24 ÖV-Liniennetz Region Oberaargau 2019 - in rot werden die Bahnlinien, in orange die Buslinien dargestellt. (Quelle: Geoportal Kanton Bern, abgefragt am 8.10.2019)

Die Angebotsverordnung des Kantons Bern legt in Artikel 5 vier Angebotsstufen fest (vgl. auch Abb. 25), welche die Qualität des Angebots charakterisieren.

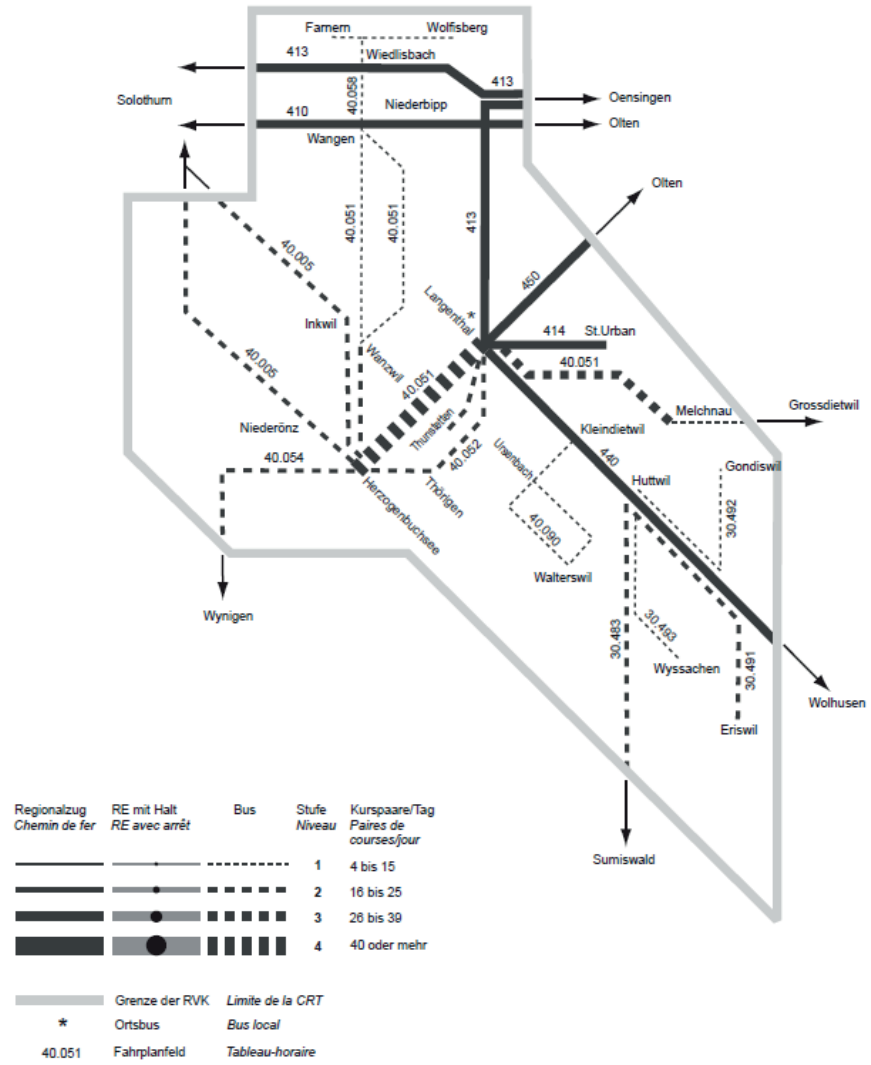


Abb. 25 Soll-Zustand des ÖV-Liniennetzes Region Oberaargau gemäss kantonalem Angebotskonzept 2018-21

Die Region Oberaargau wird durch mehrere Linien des Schienenverkehrs bedient (vgl. Abb. 25). 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 seit 2012 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. Die Planungsarbeiten für eine Optimierung der Endhaltestelle der Linie 414 St. Urban Ziegelei laufen.

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 der Angebotsstufe 3 zugeordnet.

Nebst dem Bahnangebot verfügt die Region über ein Busnetz, welches einen Grossteil der Bevölkerung an Orte mit Zentrumsfunktionen anschliesst (insbesondere an Langenthal und an 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 (63 und 64), der Linie Wangen a.A. – Langenthal - Grossdietwil (51) und der Linie 5 Solothurn - Niederönz - Herzogenbuchsee den Angebotsstufen 1 oder 2 zugeordnet.

Als Angebotsanpassungen für die Jahre 2018 - 2021 wird im kantonalen Angebotskonzept 2018-2021 beschrieben:

Bahnlinien:
- Linie 413: Schliessung der Taktlücken zwischen Oensingen und Langenthal vormittags und nachmittags, evtl. Verdichtung zum Halbstundentakt zwischen 20 Uhr und 22 Uhr
- Linie 450: ab 2020. durchgehender 30-Min.-Takt zwischen Langenthal und Olten, neue Zuteilung in Angebotsstufe 3

Buslinien:
- 51 Wangen - Herzogenbuchsee - Bützberg - Langenthal: Verdichtung zum Viertelstundentakt in den Hauptverkehrszeiten, Angebotsstufe 4
- Langenthal: Linie 64 Viertelstundentakt mit angepasstem Fahrweg zwischen Bahnhof und Lotzwil

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.

Umsteigebeziehungen

Umsteigebeziehungen

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. Wichtig sind für die Region auch die Umsteigezeiten in Oensingen und Solothurn. Die Region Oberaargau unterstützt daher den IC-Halt in Oensingen, der bedeutend für die Erschliessung des Jurasüdfusses ist.

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.

Nachfrage / Auslastung

Nachfrage / Auslastung

Die Abb. 26 gibt, basierend auf dem Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern (GVM), eine Übersicht über die Werktagsbelastungen auf dem ÖV-Netz der Region Oberaargau (Zustand 2016).

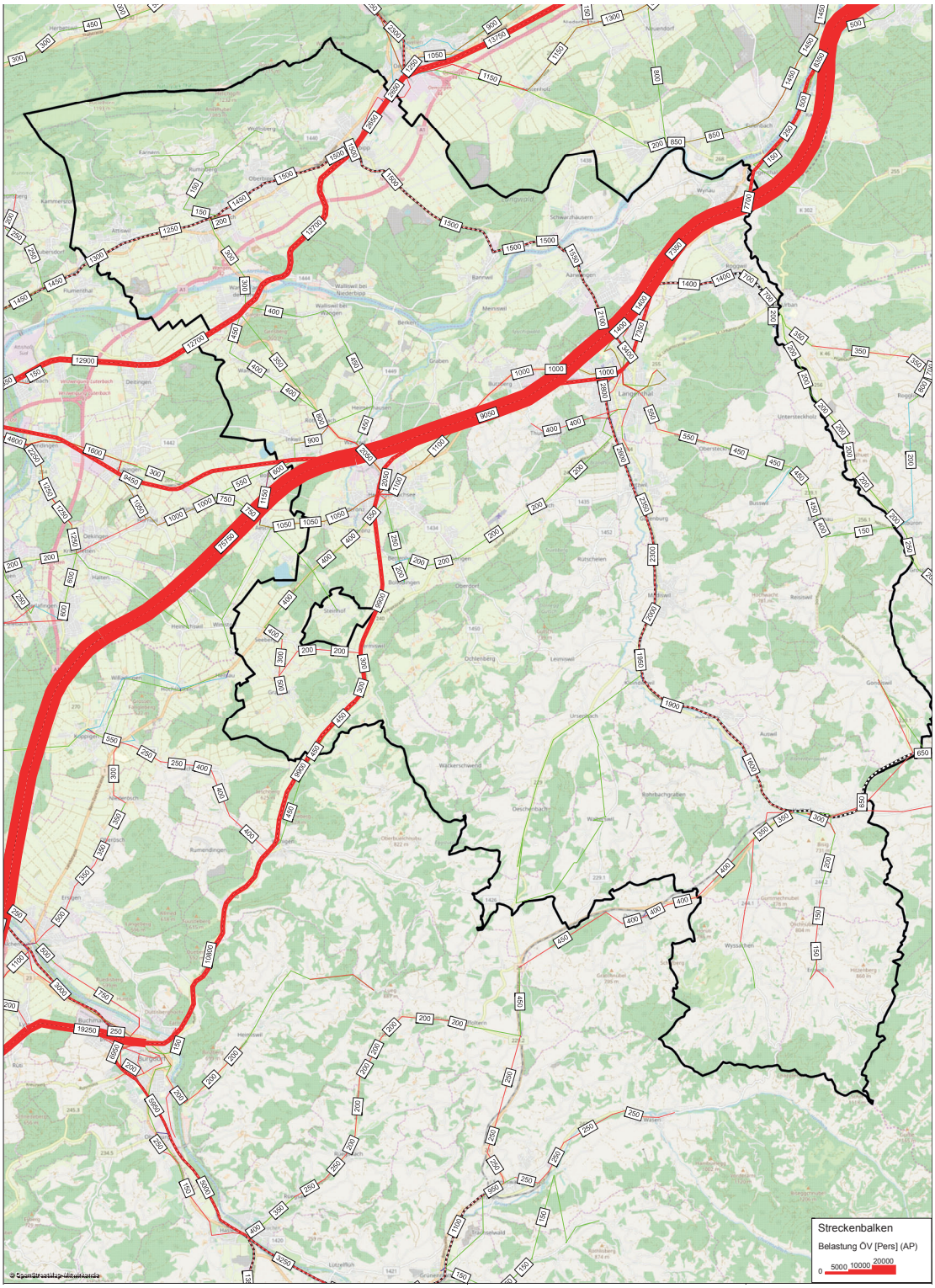


Abb. 26 Belastung ÖV 2016 gemäss GVM (Quelle: Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern (GVM); Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Stand 2019)

Im kantonalen Angebotskonzept 2018 - 2021 wird festgehalten, dass in der Region Oberaargau die Entwicklung der Einsteiger bis 2015 mit einer Zunahme von knapp 20% am zweitstärksten innerhalb des Kantons Bern ausgefallen ist - ohne dass mit dem Angebotsbeschluss 2014 - 2017 relevante Angebotsverbesserungen realisiert werden konnten. Treiber dieser Entwicklung sind die Bahnlinien 410 Biel - Solothurn - Olten und die neu bis Oensingen verlängerte Bahnlinie 413, in Langenthal ist es die Stadtbuslinie 63.

Im regionalen Angebotskonzept 2022-2025 der Region Oberaargau wird die Erfolgskontrolle 2018-2021 vorgenommen und die Entwicklung 2014-2018 folgendermassen gewürdigt:

Auslastung:
- Bahnen: keine Veränderung
- Buslinien: auf jeweils zwei Linien Verbesserung der Auslastungen (493 Huttwil - Wyssachen, 52 Linienast Langenthal - Thunstetten) bzw. Verschlechterung (63 Stadtbuslinie Langenthal, 51 Linienabschnitt Langenthal-Herzogenbuchsee)

Kostendeckung:
- Drei Verbesserungen (Bahnlinie 410; Buslinien 491 Huttwil - Eriswil, 54 Herzogenbuchsee - Wynigen), eine Verschlechterung (51 Langenthal - Wangen a.d.Aare)

Schwachstellen / Behinderungen

Schwachstellen / Behinderungen

In den beiden grössten Gemeinden der Region (Langenthal, Herzogenbuchsee) treten nach wie vor während der Spitzenstunden Behinderungen des strassengebundenen ÖVs auf. In Herzogenbuchsee liegen die Problempunkte beim Knoten Bahnhofstrasse / Bernstrasse auf der Ortsdurchfahrt im Zentrum. In Langenthal ist vor allem die Bützbergstrasse, aber teilweise auch andere Strassenabschnitte und Knoten betroffen.

Erschliessungsqualität

Erschliessungsqualität

Die EinwohnerInnen 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 EinwohnerInnen überhaupt nicht durch den ÖV erschlossen werden. Um die EinwohnerInnen 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.

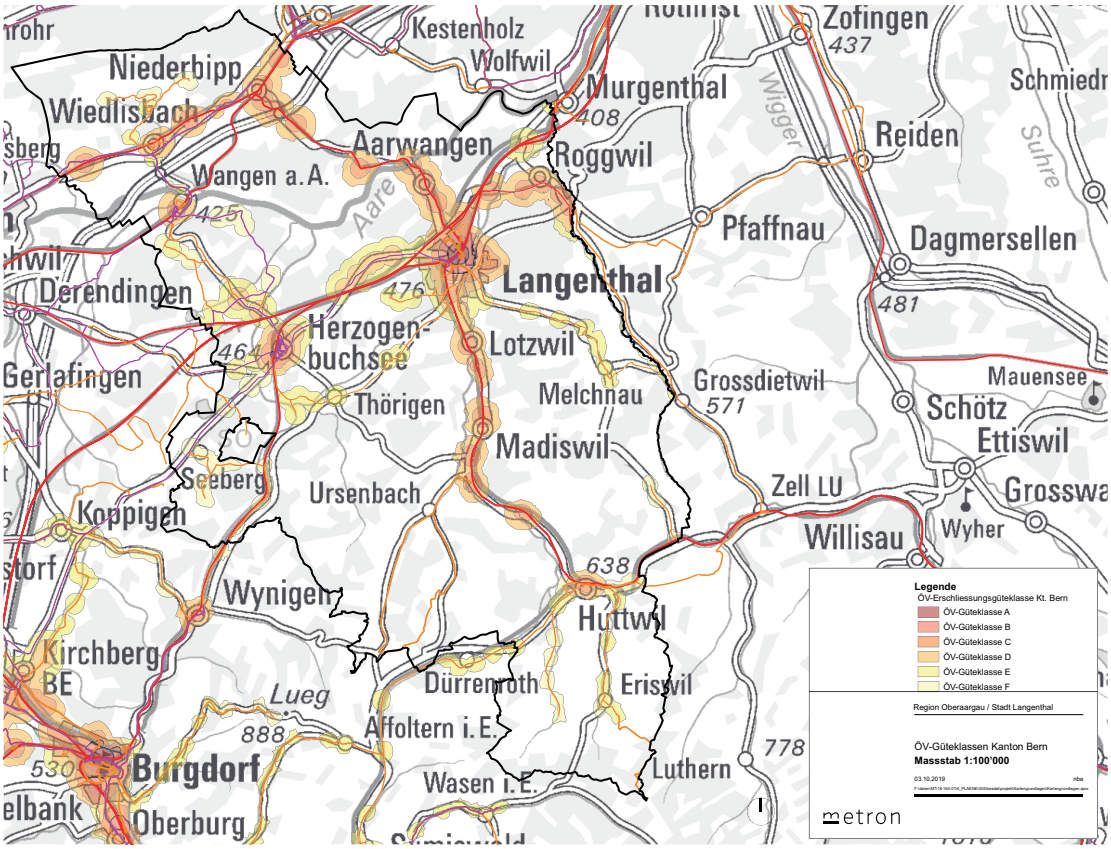


Abb. 27 ÖV-Güteklassen (Quelle: Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern, Stand 2019)

In den nachfolgenden Tabellen sind die Erschliessungsgüteklassen (EGK)[1] nach Raumtypen und erschlossenen Einwohnern differenziert. Als erschlossen gelten Einwohner, die innerhalb eines Radius von 750 m um eine Bahnstation oder 400 m um eine Busstation wohnen.

1 Die Kategorisierung hat sich im Vergleich zum RGSK II leicht verändert: Neu werden Zentren 3. + 4. Stufe zusammengefasst. Die Gemeinde Niederönz wird vollumfänglich dem Raumtyp «Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachse mit Zentralität 3. und 4. Stufe» zugeordnet.

Einwohnende	Erschliessungsgüte							Total
	A	B	C	D	E	F	Keine	
Kernstadt	758	3'618	6'316	3'705	642		443	15'482
	4.9%	23.4%	40.8%	23.9%	4.1%		2.9%	100%
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen mit Zentralität (Zentren 3. und 4. Stufen)		878	5'813	5'537	2'566	1'153	2'619	18'566
		4.7%	31.3%	29.8%	13.8%	6.2%	14.1%	100%
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen ohne Zentralität			2'077	3'005	292	11	1'071	6'456
			32.2%	46.5%	4.5%	0.2%	16.6%	100%
zentrumsnahe ländliche Räume			7'126	9'304	5'506	2'254	9'273	33'463
			21.3%	27.8%	16.5%	6.7%	27.7%	100%
Hügel- und Berggebiete				20	1046	1'208	6'094	8'368
				0.2%	12.5%	14.4%	72.8%	100%
Region Oberaargau	**758**	**4'496**	**21'332**	**21'571**	**10'052**	**4'626**	**19'500**	**82'335**
	0.9%	**5.5%**	**25.9%**	**26.2%**	**12.2%**	**5.6%**	**23.7%**	**100%**

Tab. 10 Erschliessungsgüte nach Raumtypen: Einwohnende 2018 (nur Gebiete im Kanton Bern) (Quelle: Amt für öffentlichen Verkehr, 2019)

Generell zeigt sich, dass ein Drittel der EinwohnerInnen im Perimeter der Region Oberaargau gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind (EGK A, B, C). Ein Viertel der EinwohnerInnen befinden sich in der EGK D. Fast ein Fünftel der EinwohnerInnen liegen in den niedrigen EGK E und F. Knapp ein Viertel der Bevölkerung verfügt über keine oder nur eine marginale Anbindung an den öffentlichen Verkehr.

Die Auswertung nach den Raumtypen ergibt, dass fast alle EinwohnerInnen (93%; RGSK 2016: 98.4%) im urbanen Kerngebiet sehr gut bis befriedigend (EGK A bis D) mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Bei den Zentren 3. und 4. Stufe befinden sich rund 66% (RGSK 2016: 72%) der EinwohnerInnen in diesen ÖV-Güteklassen. Im Raumtyp Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen verfügen über ca. 79 % (RGSK 2016: 84%) über einen solchen ÖV-Anschluss. In den zentrumsnahen ländlichen Gebieten werden 49 % (RGSK 2016: 52%) der EinwohnerInnen zumindest

gut bis befriedigend (EGK B bis D) durch den ÖV erschlossen. Beinahe alle EinwohnerInnen der Hügel- und Berggebiete wohnen in einer Güteklasse schlechter als D oder in Gebieten ohne Güteklasse.

Im Vergleich zum Ist-Zustand des RGSK 2016 ist damit der Anteil der Einwohnenden in den Erschliessungsgüteklassen A bis D pro Raumtyp - mit Ausnahme des Raumtyps Hügel- und Berggebiete - jeweils leicht zurückgegangen.

Bei einer teilräumlichen Betrachtung weisen Langenthal (Kernstadt), Herzogenbuchsee (Zentrum 4. Stufe) und die Entwicklungsachse Jurasüdfuss die beste ÖV-Erschliessungsqualität der Region auf (vgl. Abb. 27). 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.

3.4.6 Trendanalyse öffentlicher Verkehr

Dem Referenzszenario 2040 liegen der STEP-Ausbauschritt 2025 Referenzfall für das übergeordnete Angebot sowie ausgewählte kantonale Projekte zugrunde. Für die Region Oberaargau ergeben sich daraus keine Veränderungen des ÖV-Angebots gegenüber dem Ist-Zustand (2016).

Gemäss Prognosezustand 2040 des GVM nehmen die zurückgelegten Personenkilometer des MIV tark zu. Die prognostizierten Werktags-Belastungen auf dem ÖV-Netz sowie die Veränderungen im Vergleich zu 2016 sind aus der nachfolgenden Abbildung ersichtlich.

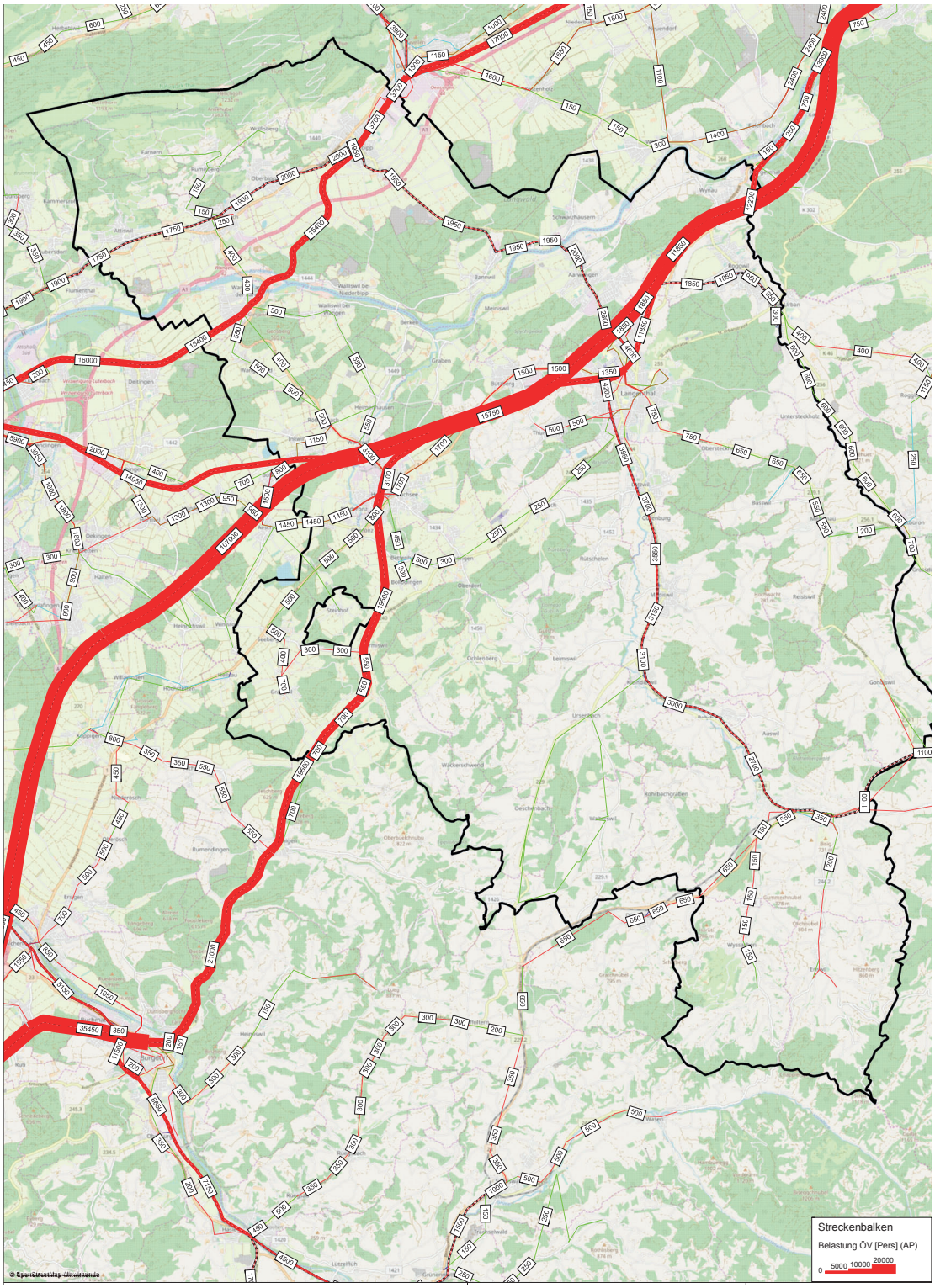


Abb. 28 Belastung ÖV 2040 gemäss GVM (Quelle: Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern (GVM); Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Stand 2019)

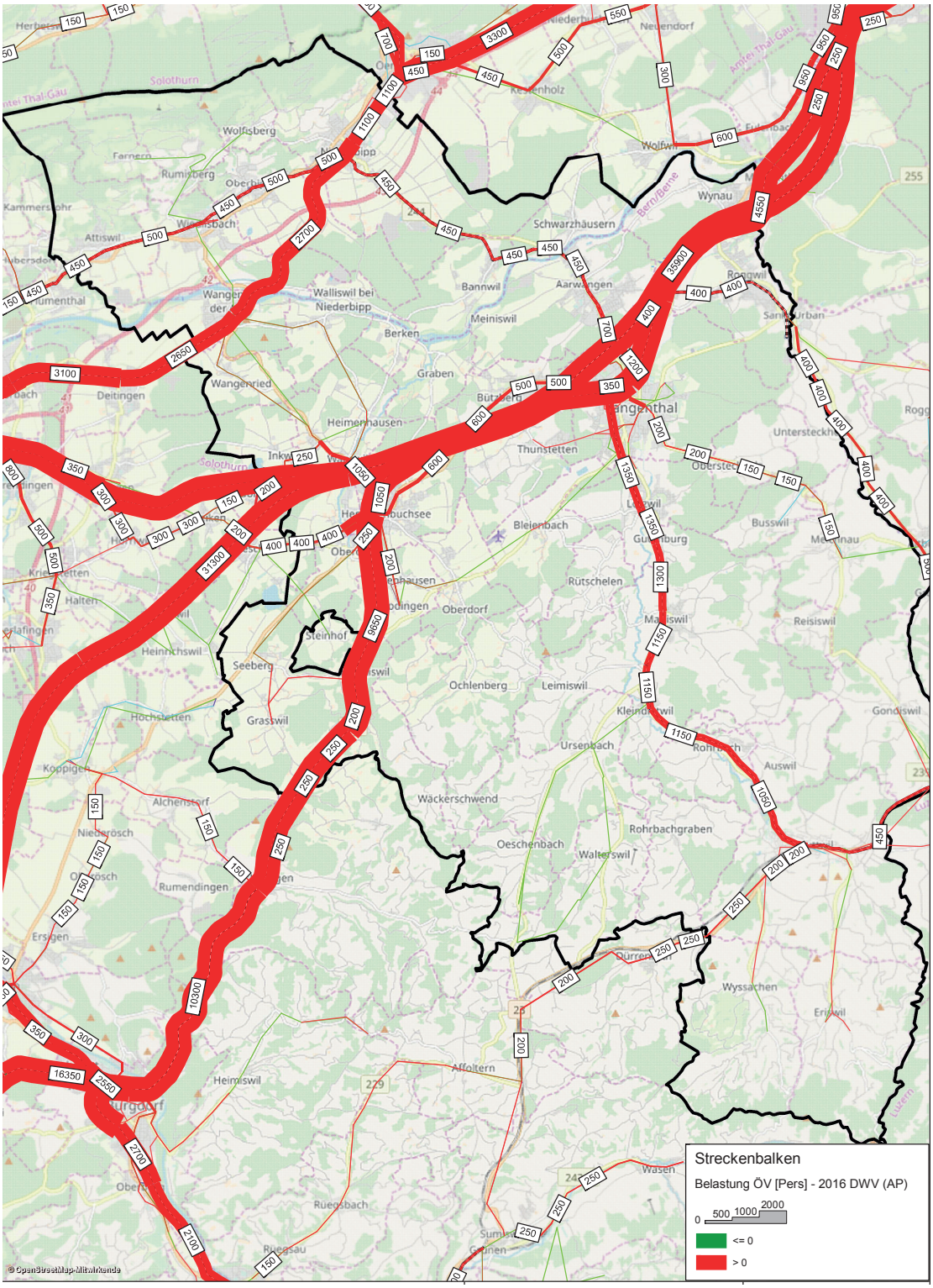


Abb. 29 Differenzplot Belastung ÖV 2016 - 2040 gemäss GVM (Quelle: Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern (GVM); Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Stand 2019; Basis: BFS-Szenario «AR-00-2015» zur Bevölkerungsentwicklung)

3.4.7 Situationsanalyse Fuss- und Veloverkehr

Veloverkehr

Veloverkehr

Der kantonale Sachplan Veloverkehr (RRB Nr. 1436 vom 3. Dezember 2014) definiert verschiedene Netzkategorien (Hauptverbindungen und Basisnetz), jeweils unterteilt nach Strassenklasse (Nationalstrasse 3. Klasse, Kantonsstrasse, kant. Radweg, Gemeinde-/Privatstrasse). Gemäss diesem Sachplan verlaufen entlang der wichtigen Strassenzüge des Kantons- und Gemeindestrassennetzes Hauptverbindungen des Velonetzes für den Alltagsverkehr. Der Sachplan ist in Überarbeitung und liegt ab Ende Mai 2020 vor.

Pendenz: Der Sachplan weist auch verschiedene Netzlücken aus, die als Massnahmen im RGSK aufgenommen werden.

Mit dem E-Bike als neuem Verkehrsmittel hat sich der Einzugsbereich des Velos massiv vergrössert. Bisher wurde davon ausgegangen, dass das Velo grundsätzlich für Distanzen bis zu 5 km bzw. bis zu 20 Minuten Wegzeit gut geeignet ist. Das beachtliche Potenzial der Ausdehnung dieses Radius auf 10 bis 15 km ist in Verbindung mit den günstigen topographischen Verhältnissen in Langenthal und den umliegenden Gemeinden zu nutzen.

Auf kantonaler Ebene wurde im Sachplan Veloverkehr der Ansatz von Vorrangrouten aufgenommen. Diese sollen als hochwertige Verbindungen dem Pendlerverkehr (Arbeit und Ausbildung) zur Verfügung gestellt werden. Sie verknüpfen wichtige Ziele mit hohen Pendlerpotenzialen und liegen daher im Agglomerationsgürtel, den Vororten und städtischen Quartieren[1].

1 gemäss SVI Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten, 2018: SVI Merkblat 2018/02. Hinweis für die Planung von Veloschnellrouten (Velobahnen).

In der Region Oberaargau enthält der Sachplan folgende Vorrangrouten:

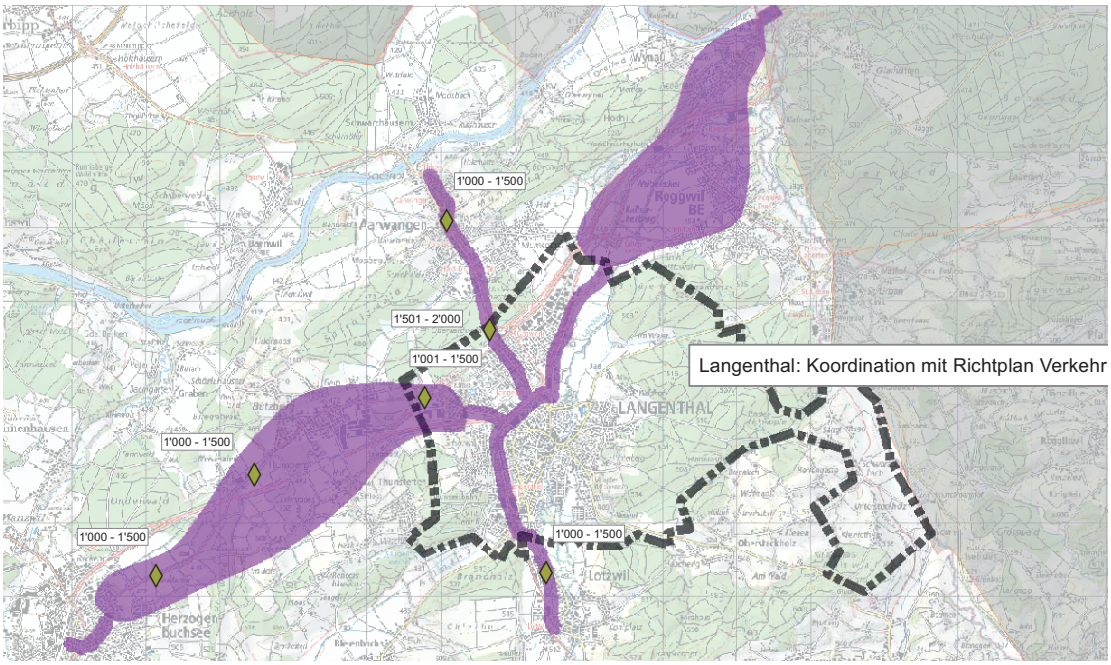


Abb. 30 Vorrangrouten Velo Oberaargau

Für den Alltagsverkehr besteht ein fein gegliedertes Wegnetz.

Im Freizeitveloverkehr verlaufen die weiteren Velorouten (Abb. 27) zwei nationale (Routen 5, 8), sechs regionale (Routen 34, 50, 71, 84, 94, 99) und zwei lokale Velolandrouten (Routen 386 Napf Rundroute, 388 Emmental-Oberaargau-Tour) von Schweiz-Mobil zum grössten Teil abseits der Kantonsstrassen. Die beiden nationalen Routen verlaufen hauptsächlich entlang der Aare.

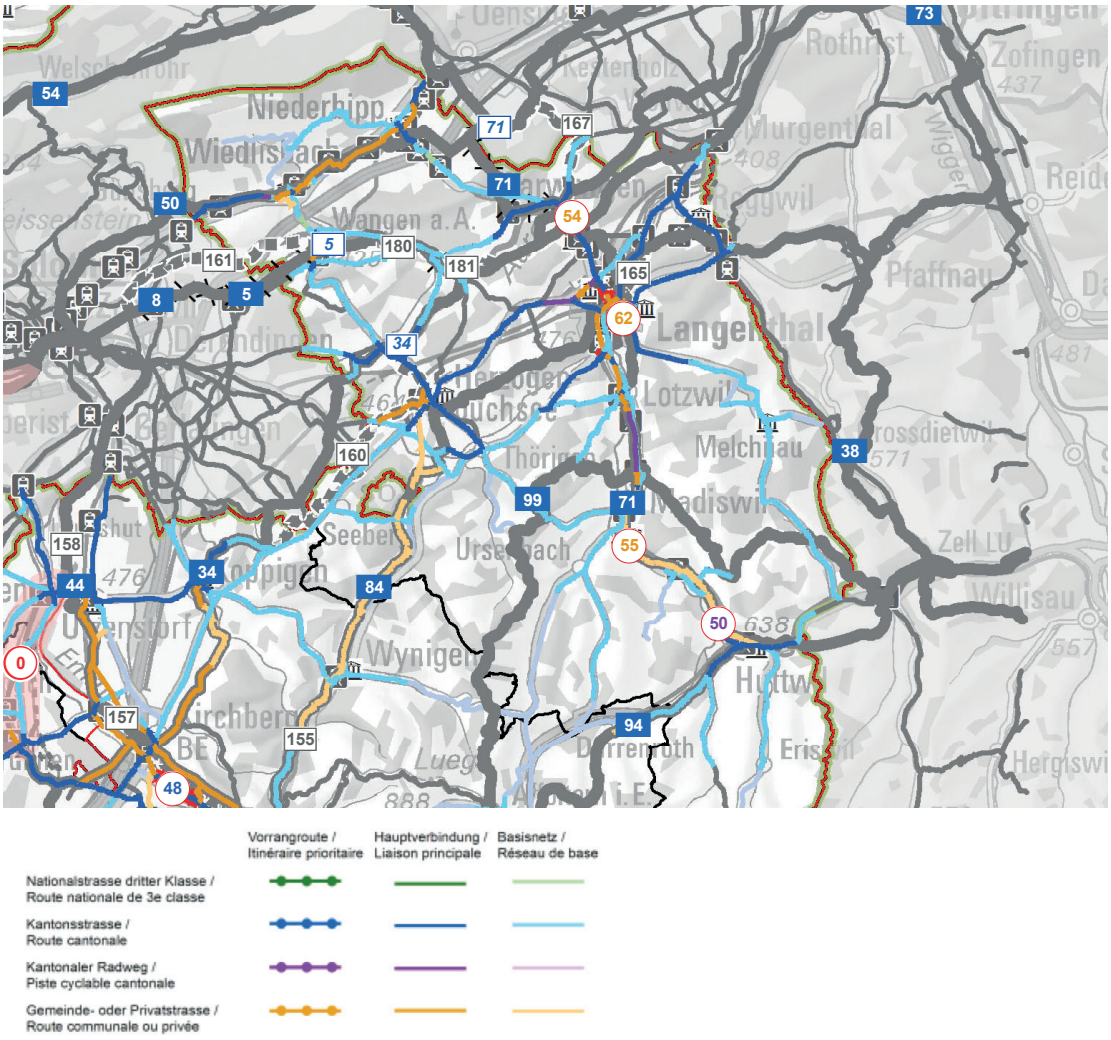


Abb. 31 Nationale und regionale Velorouten (Quelle: Geoportal Kanton Bern, abgerufen am 8.10.2019)

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).

Fussverkehr

Fussverkehr

Der Kanton erstellt gemäss Strassengesetz (Art. 44 Abs. 1) einen Sachplan Wanderroutennetz (RRB Nr. 1212 vom 22. August 2012, angepasst am 6. Februar 2019), worin die Hauptwanderrouten sowie die Ergänzungsrouten dargestellt werden.

In der Region Oberaargau besteht ein weit verzweigtes Netz an Hauptwanderrouten und Ergänzungswanderrouten (vgl. Abb. 32).

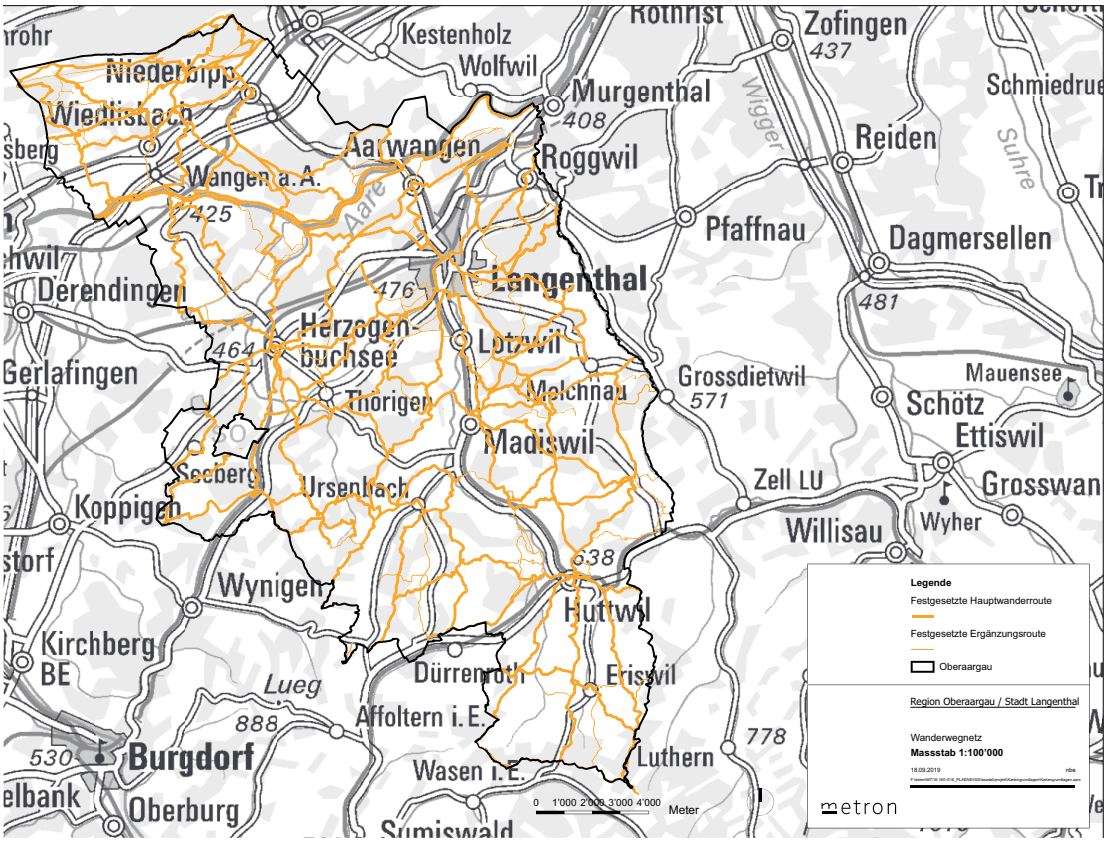


Abb. 32 Wanderroutennetz der Region Oberaargau (Quelle: Metron Verkehrsplanung, TBA, Stand 2019)

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, zu bauen und zu unterhalten. Die Fuss- und Wanderwege sind durch die Gemeinden in ihren Richt- oder Nutzungsplanungen im Rahmen der Ortsplanung festzulegen.

3.4.8 Trendanalyse Fuss- und Veloverkehr

Die dem Referenzszenario 2040 zugrunde gelegten Netze für den Fuss- und Veloverkehr entsprechen im Wesentlichen denjenigen im Ist-Zustand (2016). Der Fuss- und Veloverkehr wird im GVM nicht abgebildet.

3.4.9 Situationsanalyse Kombinierte Mobilität

Der aktuelle Strassennetzplan 014 - 2029 (RRB Nr. 0761 vom 12. Juni 2013, angepasst am 31. Mai 2017) beschreibt in den Anhängen 4 - 6 die Park+Ride-Anlagen, Bike+Ride-Anlagen und Velostationen. Als wichtigstes Ziel wird die Substitution von längeren Autofahrten aus Gebieten, die mit dem öffentlichen Verkehr schlecht erschlossen sind, genannt. Für Korridore werden basierend auf der Bevölkerungsverteilung beitragsberechtigte P+R-Anlagen ermittelt, die von den Regionen auf Bahnhöfe und Haltestel-

len aufgeteilt werden. Bike+Ride-Anlagen sollen den öffentlichen Verkehr auf kurzen Strecken entlasten und vor allem den Einzugsbereich der ÖV-Haltepunkte ausdehnen. Beitragsberechtigte Velostationen werden im SNP örtlich festgelegt.

Für die Region Oberaargau werden Park+Ride-Anlagen mit einer Gesamtkapazität von 375 Abstellplätzen aufgeführt. Davon liegen 200 Plätze in Langenthal und 60 in Herzogenbuchsee.

Bike+Ride-Anlagen sind an vielen Bahn- und Bushaltestellen verfügbar. Velostationen gibt es in Langenthal mit 80 Plätzen und in Herzogenbuchsee mit 60 Plätzen. Die Gesamtkapazität an Veloabstellplätzen ist an beiden Bahnhöfen rund zehnmal höher.

3.4.10 Fazit

Insgesamt ist aus der Situations- und Trendanalyse ersichtlich, dass die Bewältigung des Verkehrsaufkommens bereits im aktuellen Zustand teilweise kritisch ist. In Zukunft werden sich Engpässe unter Berücksichtigung des prognostizierten Wachstums akzentuieren zudem werden sich die Engpässe ausdehnen.

Als strategisches Projekt wird die Realisierung der Verkehrssanieurng Aarwangen - Langenthal Nord eine grosse Wirkung im Raum haben. Diese Wirkung im Sinne einer Entlastung der heute hoch belasteten Ortsdurchfahrten, die zur Zeit teilweise die Funktion eines Autobahnzubringers übernehmen, ist langfristig wie folgt zu stützen:
- Flankierende Massnahmen im Ortszentrum zur Erhöhung der Siedlungsverträglichkeit und Verkehrssicherheit
- Stärkung des Velonetzes mit den Vorrangrouten zur Verbesserung des Modal Split
- Unterstützende Angebote im Sinne der kombinierten Mobilität
- Aufrechterhaltung oder Verbesserung der Erschliessungsqualität in allen Raumtypen

Grundsätzlich sind jedoch die vielfältigen Funktionen der Ortsdurchfahrten mittels adäquater Gestaltung und Betriebsformen stärker zu stützen. Eine ausgewogene Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer und -mittel sowie der städtebaulichen Funktionalitäten ist bei der Konzeption der Anlagen wichtig.

Die Netze für Fuss- und Veloverkehr weisen Lücken und Gefahrenstellen auf. Attraktive Netze für diese Verkehrsmittel sind eine zentrale Voraussetzung für das Erreichen der Zielsetzungen hinsichtlich Modal Split und Entlastung der Strassen vom motorisierten Verkehr.

Beim ÖV ist neben der Erschliessungsqualität, welche sich durch die Lage und Bedienungshäufigkeit der Haltestellen ergibt, die Zuverlässigkeit ein wichtiges Merkmal und eine Voraussetzung für die Frequentierung. Diese

ist im heutigen Zustand an verschiedenen Orten nicht in ausreichendem Masse gegeben und mit geeigneten Massnahmen zur Priorisierung des strassengebundenen ÖV zu gewährleisten.

4. Entwicklungsleitbild und Zielsetzung (BEHÖRDENVERBINDLICH)

4.1 Ausgangslage

Das Entwicklungsleitbild der Region beschreibt den langfristigen Soll-Zustand in der Zukunft (Zeithorizont 2030). Es stützt sich auf den kantonalen Richtplan und den Bericht «Regionale räumliche Schwerpunkte Oberaargau». 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

4.2 Entwicklungsziele der Region

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.

4.2.1 Überregionale und gesamtregionale Zielsetzungen

Ein wichtiges Ziel der Region ist die Optimierung der innerregionalen Siedlungsstruktur respektive die Siedlungsqualität.

Es wird zudem eine gezielte Lenkung des Siedlungsdrucks von der Jurasüdfuss-Achse in die regionalen Zentren Ost und West mit den umliegenden Gemeinden und bis in die Subregion Süd 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. 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.

4.2.2 Zielsetzung nach Raumtypen Siedlung und Verkehr

Kernstadt Langenthal mit Umlandgemeinden

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. Insbesondere 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

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 Zentrumsgemeinden 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

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. In den zentrumsnahen ländlichen Gebieten wird der Siedlungsdruck auf wenige, gut erschlossene Stand-

orte 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 Wirtschaftraum 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 Strukturerhaltung (Wohnbevölkerung und Arbeitsplätze).

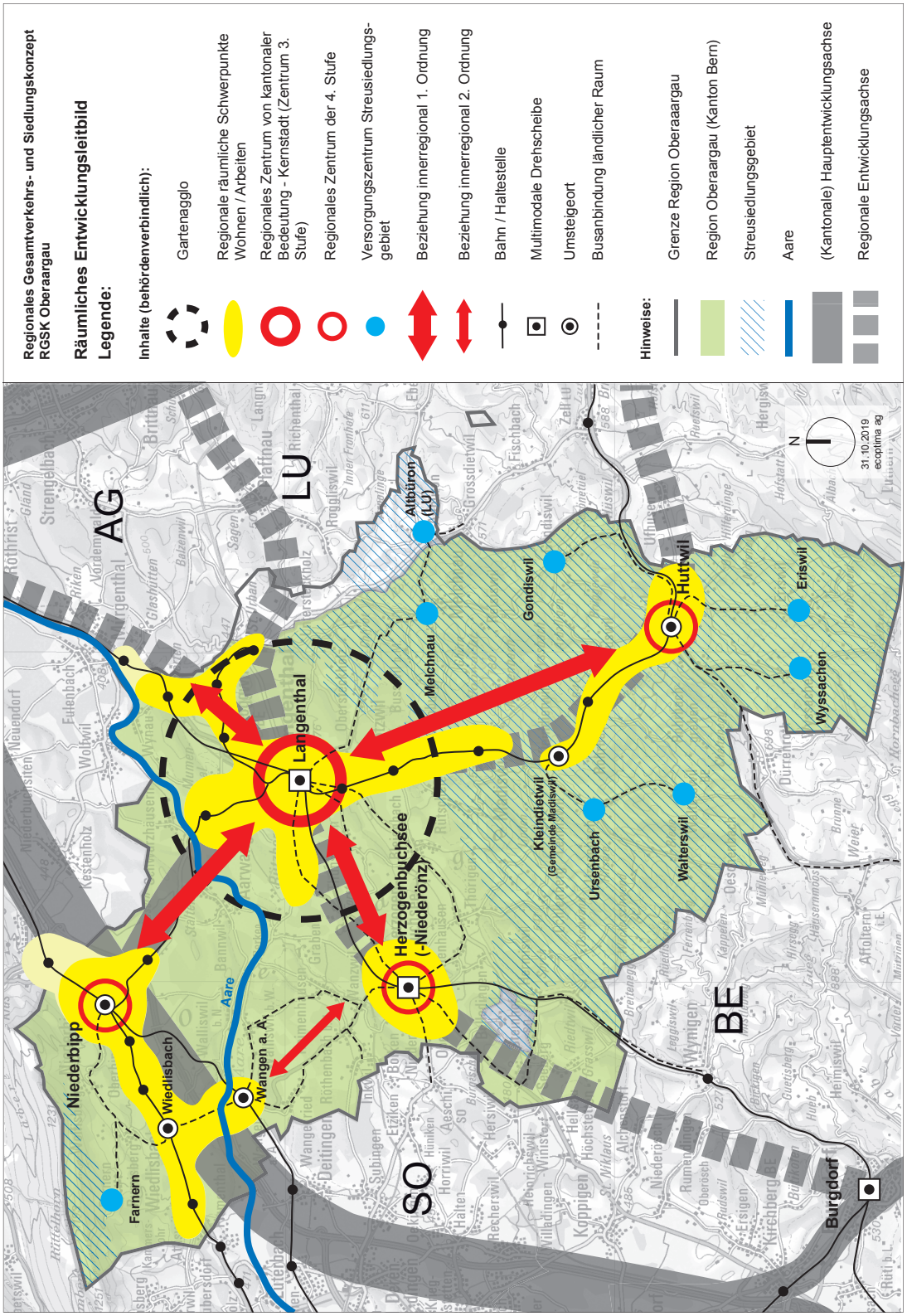
Der Fokus im Bereich Verkehr liegt in den ländlichen Gebieten auf der Sicherstellung einer Grundversorgung durch den ÖV. Eine gute Auslastung der bestehenden ÖV-Angebote steht dabei im Vordergrund (u.a. Umsteigeeffekte mittels Park+Ride und Bike+Ride bestmöglich nutzen). Die Nutzung des MIV wird im ländlichen Raum weiterhin im Vordergrund stehen.

4.2.3 Zielsetzungen nach Landschaftsteilräumen

Bipper Jura	Die intakte Juralandschaft mit ihrer Vielfalt und Dichte an naturnahen Strukturelementen bleibt erhalten. Sie bietet ein Optimum an Natur- und Erholungswerte. Nutzungskonflikte werden gezielt koordiniert und die Pflege der Landschaft ist sichergestellt.
Bipper Ebene	Korridore zwischen dem Jurasüdfuss und dem Aareraum sind für den Fuss- und Veloverkehr (Erholung), als Siedlungstrennung und als Wildwechsel gesichert. Die landschaftsprägenden Gehölzstrukturen bleiben erhalten und Aufwertungspotenziale sind ausgenützt.
Aareraum	Das regional bedeutende Erholungsgebiet entlang der Aare ist gestärkt und regional bekannt. Die landwirtschaftliche Nutzung und die Landschaftspflege ist sichergestellt. Bestehende Störungen sind wenn immer möglich landschaftsverträglich gestaltet.
Mitte (Langenthal-Herzogenbuchsee)	Im Teilraum stehen attraktive Nächsterholungsgebiete in der Umgebung der Siedlungszentren zur Verfügung, die zu Fuss oder mit dem Velo erreicht werden können. Es sind Landschaftsschutzgebiete ausgeschieden, die nebst einer Erhohlungsfunktion auch die Siedlungenstrennung und den Wildwechsel sicherstellen. Die Ausscheidung und Nutzung der Landschaftsschutzgebiete ist koordiniert und bestehende Naturwerte sind gesichert.

Täler der Önz, Langete und Rot	Die offene, weitenteils parkähnliche Landschaften der Sohlentäler bleiben mit ihren Elementen erhalten. Ergänzungen zur Attraktivierung der Erholungsnutzung sind realisiert/definiert. Die Wässermatten werden wo möglich gemäss der traditionellen Nutzung bewirtschaftet (vgl. kantonale UeO Wässermatten 2019). Die Besonderheiten der Wässermatten sind bekannt.
Hügelland und Napfvorland	Landschaftsschutzgebiete zur Erhaltung der Hügellandschaften mit seinem charakteristischen Siedlungsmuster (Streusiedlung) sind ausgeschieden und die Landschaftspflege, mit der Erhaltung der typischen Gehölzstrukturen, ist sichergestellt. Der Teilraum als regional bedeutendes Wandergebiet wird von der Bevölkerung als Erholungsgebiet genutzt und ist als solches attraktiviert. Bauten und Anlagen ordnen sich in die Landschaft ein.
Bezug Landwirtschaft	Die Landwirtschaft spielt bei der Nahrungsmittelproduktion, Pflege, Erhaltung und (Weiter-)Entwicklung der (Kultur-)Landschaft eine wichtige Rolle. Die Erfüllung der Aufgaben der Landwirtschaft ist auch künftig sichergestellt.

4.3 Entwicklungsleitbild



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 Zugslinien.

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 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.

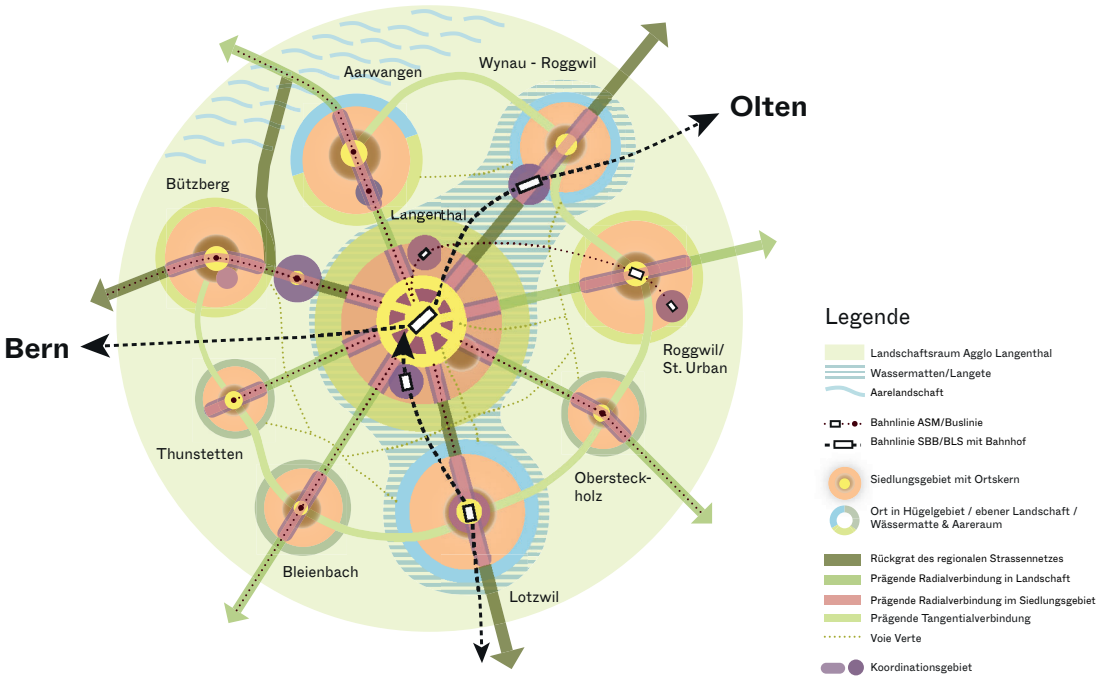
Im ländlichen Raum sollen die vorhandenen Potenziale (z.B. als Naherholungsraum) im Rahmen der definierten Zielsetzungen genutzt werden.

4.4 Agglomeration: Zukunftsbild Gartenagglo

Mit dem Agglomerationsprogramm der 4. Generation wird ein neues Zukunftsbild gezeichnet, das nebst Langenthal die Gemeinden Aarwangen, Bleienbach, Lotzwil, Obersteckholz, Roggwil, Thunstetten und Wynau berücksichtigt. Mit der Erarbeitung des neuen Zukunftsbild wird der Begriff der Gartenagglo für den Raum herausgerarbeitet.

4.4.1 Schematisches Zukunftsbild Gartenagglo

Mit dem schematischen Zukunftsbild (Quelle: VdW, 2019) werden die Vernetzungen und Verflechtungen im Raum ins Zentrum gerückt und dargestellt. Zu jedem Legendepunkt werden die Entwicklungsvorstellungen erläutert. Die Entwicklungsvorstellungen beschreiben den Zielzustand im Jahre 2040.



Siedlungsgebiet mit Ortskern

Siedlung

Langenthal bildet im Jahre 2040 eine starke Kernstadt der Gartenagglo mit überkommunaler Bedeutung. Die Stadt besitzt ein umtriebiges und durchmischtes Zentrum mit entsprechenden öffentlichen Räumen, das im Hinblick auf die Infrastrukturanlagen, das Versorgungsangebot sowie im kulturellen Bereich für die Bevölkerung der Gartenagglo von Bedeutung ist. Das Stadtbild und die Baustruktur wird bewusst gepflegt.

Die Nachbargemeinden liegen kreisförmig um die Stadt Langenthal und bilden eigenständige Dörfer mit einer hohen Vernetzung zur Kernstadt. Die Gartenagglo kennzeichnet sich durch ihre durchgrünten Siedlungsräume.

Die öffentlichen Flächen in den Dorfkernen der Nachbargemeinden von Langenthal sind gestärkt (z. B. Dorfplatz und Strassenraum). Mit den historischen Ortsbilder/Baustrukturen wird bewusst umgegangen.

Ort in Hügelgebiet / ebener Landschaft / Wässermatte und Aareraum

Die Siedlungsgebiete werden 2040 durch hochwertige Übergangsbereiche gesäumt, welche die Aspekte von Erholung und Ökologie abdecken. Entsprechend der räumlichen Lage der Gemeinden sind die Übergangsbereiche durch die Landschaftselemente «Wässermatten und Aare», «Ebener Landschaftsraum» und «Hügelgebiet» geprägt und ausgestaltet.

Koordinationsgebiete

In den «Koordinationsgebieten» soll die massgebliche Entwicklung der Arbeitsplätze der Gartenagglo konzentriert, koordiniert und wo erforderlich überkommunal abgestimmt, stattfinden. Die Gebiete weisen 2040 eine hohe Dichte mit einer Arbeits- oder einer Arbeits- und Wohnfunktion an gut erschlossenen Lagen auf. Mit dem Gebiet Oberhard-Wolfhusenfeld (Gemeinden Langenthal und Thunstetten) sind für die Agglomeration wichtige Arbeitsflächen für die Ansiedelung von neuen Industrie- und Gewerbebetrieben für die Zukunft gesichert.

Öffentlicher Verkehr

asm/BLS und SBB mit Bahnhöfen

Die Haltestellen der Bahnen und die strukturierenden Buslinien bilden als das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs der Agglomeration. Den Haltestellen kommen aufgrund der Lage und Nutzung unterschiedliche Funktionen zu und sie sind entsprechend ausgestaltet (z. B. ÖV-Drehscheibe, Ausgangs- und Ankunftspunkte für Erholung und Freizeit). Das ÖV-Angebot kann in der Gartenagglo gehalten werden.

Strassennetz: Radialverbindungen

Durch die radial angeordneten Hauptstrassen ist die Kernstadt Langenthal mit den Nachbargemeinden vernetzt. Aufgrund der Strassenfunktion und der räumlichen Lage wird zwischen dem «Rückgrat des Strassennetz», den «prägenden Radialverbindungen im Siedlungsgebiet» und den «prägenden Radialverbindungen in der Landschaft» unterschieden.

Rückgrat Strassennetz

Dem «Rückgrat des Strassennetz» kommt bezogen auf seine verkehrliche Funktion eine übergeordnete Rolle zu. Durch die Verkehrssanierung Aarwangen (VSA) besteht 2040 ein direkter Anschluss der Agglomeration an das nationale Strassennetz und die Ortszentren und Quartiere sind dadurch vom Durchgangsverkehr entlastet.

Prägende Radialverbindungen im Siedlungsgebiet

Die Radialverbindungen im Siedlungsgebiet weisen vielfältige Funktionen auf und dienen nebst dem Verkehr (strassengebundener ÖV, MIV, Velo- und Fussverkehr) auch dem Aufenthalt. Sie sind unter Berücksichtigung der Aspekte Nutzung, Sicherheit, Baustruktur, Frei- und Grünräume, Adressbildung, etc. ausgestaltet und in Wert gesetzt.

Prägende Radialverbindungen in der Landschaft

Die Radialverbindungen zwischen den Siedlungsgebieten im Landschaftsraum sind für alle Verkehrsträger gestärkt und sicher gestaltet. Dazu sind z. B. sichere Wegführungen für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen. Ökologisch wertvolle Saumbereiche sind aufgewertet (z. B. Bäume, Baumreihen, Hecken, Magerwiesen, etc.) und prägen das Erscheinungsbild der Radialverbindungen im Landschaftsraum.

Prägende Tangentialverbindungen

Strassennetz: Tangentialverbindungen

Die Landstrassen verbinden die Gemeinden tangential. Sie sind im Jahre 2040 für alle Verkehrsteilnehmenden sicher und attraktiv in Wert gesetzt.

Voie Verte

Freizeitnetz: Voie Verte (Fussverkehr)

Die Voie Vertes erschliessen als Freizeitnetz die Landschaftsräume zwischen den Gemeinden. Durch eine optimale Anbindung der Voie Verte an das öffentliche Verkehrsnetz wird ein zusätzlicher Freizeitverkehr verhindert.

Landschaftsraum

Landschaftsraum

Die unterschiedlichen Landschaftsräume der Gartenagglo sind erhalten und für die Bevölkerung erlebbar. Das Smaragdgebiet bildet ein bedeutender Bestandteil der Agglomeration. Wichtige Natur- und Landschaftsräume, in denen die Schutzinteressen überwiegen, sind 2040 durch eine gezielte Lenkung vom Nutzungsdruck entlastet.

Wasserlandschaften

Die charakteristischen Wasserlandschaften prägen die Gartenagglo und haben für die Erholung und Ökologie eine besondere Bedeutung.

Wässermatten / Langete

Die Kulturlandschaft der Wässermatten ist als ortspezifisches Landschaftselement gestärkt. Die Langete ist Naherholungsraum für die Bevölkerung und als Lebensraum für Tier und Pflanzen vernetzt, aufgewertet und geschützt.

Aarelandschaft und Langete

Das räumlich spürbare Tal der Aare begrenzt die Agglomeration gegen Norden. Die Aare stellt ein wichtiger Erholungsort für die Bevölkerung dar und ist als solcher erlebbar und zugänglich. Nutzungskonflikte (Schutzinteressen, Erholungsfunktion, Landwirtschaft, etc.) sind koordiniert.

5. Handlungsbedarf (NICHT BEHÖRDENVERBINDLICH)

5.1 Siedlung

5.1.1 Stärken-Schwächen-Analyse

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

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

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. Mit der Verkehrssanierung Aarwangen (VSA) soll diese Schwäche behoben werden. Der Baustart ist frühestens ab 2022 geplant. 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 «aussen» 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 respekitve 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.

5.1.2 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

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. 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 aktuell und es müssen verschiedene Strategien angedacht und umgesetzt 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.

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 folgich in der Beeinträchtigung des oben genannten Eigenwerts für das Wohnen (Landschaft, attraktive Siedlungen).

Arbeiten

Arbeiten

Prognosen bezüglich des Baulandbedarfs für das Arbeiten sind kaum möglich und hängen von den wirtschaftlichen Entwicklungen der Region ab.

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. Die Gemeinde Niederbipp beabsichtigt das Gebiet Stockmatte weiterzuentwickeln. Die Planungsarbeiten laufen und es sind verkehrliche Anpassungen erforderlich.

In der Subregion West läuft die Entwicklung des ESP Bahnhof Herzogenbuchsee, welchem nebst der wichtigen Arbeitsfunktion (Fokus Dienstleistungen) auch eine Wohnfunktion zukommt. Im Jahre 2019 konnte die Gemeinde Herzogenbuchsee eine Masterplanung für das Bahnhofgebiet erarbeiten.

Für die Entwicklung der Agglomeration Langenthal ist die Bereitstellung von zusätzlichen Flächen für Arbeitsgebiete entscheidend. Die Verkehrssanierung Aarwangen könnte insbesondere dem Raum Langenthal/Herzogenbuchsee zusätzliche Impulse verschaffen. Grosses Potential für zusätzliche Arbeitsplätze bietet das Gebiet Oberhard-Wolfhusenfeld auf dem Gemeindegebiet von Langenthal und Thunstetten. In diesem Gebiet ist eine Startegische Arbeitszone (SAZ) und ein kantonaler Entwicklungsschwerpunkt (ESP) vorgesehen.

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 beim Ziel einer nachhaltigen Bodennutzung. Hier sind gemeinsam Lösungen zu finden.

5.1.3 Gesamtregionaler Handlungsbedarf Siedlung

Im Bereich Siedlung besteht aufgrund der Stärken und Schwächen folgender regionale Handlungsbedarf:

- Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen (Siedlungsverdichtung), Aktivierung der Innenentwicklungspotenziale
- Lenken der Siedlungsentwicklung an ÖV-erschlossene Standorte
- 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

5.1.4 Handlungsbedarf nach Raumtypen

Ergänzend zum gesamtregionalen 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

– Halten des ÖV (Bus-) Angebot

5.2 Landschaft

Die Landschaftsräume weisen unterschiedliche Stärken und Schwächen auf, die nachfolgend pro Teilraum erläutert werden. Der Handlungsbedarf wird aus der Situations- und Trendanalyse sowie den Stärken und Schwächen abgeleitet.

5.2.1 Stärken–Schwächen–Analyse

Teilräume	Stärken	Schwächen
Bipper Jura	– Feine Gliederung (Wald-Kulturland-Mosaik) – Teilraum umfasst nahezu alle Trockenstandorte, trockene Laubwälder und Felsformationen der Region – Beliebtes Naherholungsgebiet für die lokale und regionale Bevölkerung	– Konflikte zwischen Landschaftsschutz und den Nutzfunktionen aufgrund der ökologische Sensibiltät und den Erholungswerten (bspw. Wildruhezonen vs. Erholungsgebiete) – Probleme mit dem motorisierten Individualverkehr (wilde Parkierung, Suchverkehr, etc.) – Erhöhung des Nutzungsdrucks durch Trendsportarten (Biken, Klettern etc.)
Bipper Ebene	– Einzelne vorhandenen natürliche Strukturen wie Seiten- und Endmoränen sowie landschaftsprägende Gehölzstrukturen	– Offene Ebene zwischen Jurasüdfuss und dem Längwald bildet ein grossräumiges Defizitgebiet. Die Ebene ist kaum gegliedert und weist nur noch wenige naturnahe Elemente auf. – Zerschneidung der Landschaft durch die Autobahn und zunehmende Barrierewirkung entlang des Jurasüdfusses durch die Kantonsstrasse und die Siedlungsentwicklung – Der Wildwechsel wird durch die Verkehrsachsen und Infrastrukturanlagen teilweise verunmöglicht. – Intensiv genutzte Landwirtschaftsflächen (Konfliktpotenzial zwischen Intensivlandwirtschaft und Artenvielfalt/Ökologie)
Aareraum	– Wald-Kulturland-Mosaik – Aare fliesst zwischen Wolfwil und Wynau frei und weist eine hohe Strömungsvielfalt mit weiten Schlaufen auf. – Weitgehende Bezeichnung der Landschaftsschutzgebiete entlang der Aare vorhanden. – Besonders attraktiver Erholungsraum	– Vereinzelte offene Ackerbaugebiete westlich von Wangen und westlich von Aarewangen, Aarechehr bei Wynau und Trockental Schwarzhäusern (Defizitgebiet) können zur ökologischen Verarmung führen. – Konfliktpotenziale zwischen Kiesabbau / Landschaftsschutz resp. Erholungsnutzung / Landschaftsschutz.

Mitte (Langenthal –Herzogenbuch-see)	– Sanfte Hügellandschaft mit eingebetteten, grösseren Siedlungen auf dem Talboden. Die Hangrücken sind grossmehrheitlich bewaldet und dienen der lokalen Bevölkerung als Naherholungsgebiete. – Wichtige Naturschutzgebiete sind ausgeschieden (Bleienbacher Torfsee, Sängeliweiher, Mumenthaler-Weiher, Wässermatten, Burgäschisee und Önztäli) – Weitere ökologische wertvolle Gebiete: Inkwilersee und Steinberg - Steinhof	– Verkehrsachsen als Grundbelastung und Zerschneidung der Landschaft – Wo intensive Landwirtschaft betrieben wird, sind ausgeräumte Landschaftsräume vorhanden. – Konfliktpotenziale bestehen zwischen den Nutz- und Schutzfunktionen des Landschaftsraumes (z.B. Verkehr vs. Wildwechsel; Siedlungsentwicklung vs. Landschaftsschutz/Erholung; Kiesabbau vs. Landschaftsschutz/ Erholung; Intensivlandwirtschaft vs. Artenvielfalt)
Täler der Önz, Langete und Rot	– Parkähnliche Landschaft, die z. T. strukturreich ist (Ufergehölze, Hecken, Einzelbäume). Ökologisch wertvolles Gebiet. – Erholungsgebiet für die lokale Bevölkerung – Hoher Anteil an extensiv genutzten Landwirtschafsflächen – Önz: Revitalisierungen/Renaturierungen auf rund 1.2 km erfolgt (Gemeindegebiet Bettenhausen)	– Das Aufgeben von der traditionellen Bewirtschaftungsform der Wässermatten kann zu einer Verarmung des Landschaftsraums führen. – Konfliktpotenziale zwischen Siedlungs- und Erholungsdruck und Landschaftsschutz sowie dem Verkehr/ Mehrverkehr und einem Wildwechsel.
Hügelland	– Gegliederte Kulturlandschaft (Wald-Kulturland-Mosiak). – z. T. noch kleinräumige Strukturen durch Obstgärten, Einzelbäume, Ufergehölze und Hecken, welche einen hohen ökologischen Wert aufweisen, vorhanden – Attraktives Wander- und Erholungsgebiet (Naherholung) mit landschaftsästhetischem Wert.	– (Zunehmender) Rückgang der Landschaftsstrukturen (z. B. Obstgärten) und schleichende Verarmung der Landschafts- und der Artenvielfalt durch Intensivierung – Verlust der Weidewirtschaft und Gefährdung von landschaftsästhetischen Aspekten durch die Intensivierung der Landwirtschaft (z. B. landwirtschaftliche Hochbauten). – Konfliktpotenziale durch den Erholungsdruck (z. B. Erschliessung, Parkierung, etc.)
Napfvorland	– Landschaftsästhetischer Wert durch kleinräumige Reliefstrukturen mit besonders sensiblen Hanglagen, Kuppen und Tälchen. – Landschaft teilweise durch Wälder, Ufergehölze, Hecken, Obstgärten und Einzelbäume gegliedert und strukturiert.	– Schleichende Verarmung der Landschafts- und der Artenvielfalt durch Intensivierung – Steile Hanglagen werden oftmals nur noch im geringen Masse bewirtschaftet und neigen zur Vergandung.

5.2.2 Gesamtregionaler Handlungsbedarf Landschaft

Im Bereich Landschaft besteht aufgrund der Stärken und Schwächen folgender Handlungsbedarf für alle Teilräume:

- Erhalten von bestehenden Naturschutz- und Landschaftsschutzgebieten

- Naturnahe und landschaftstypische Elemente wie Hecken, Gehölzestrukturen, Einzel- und Hochstammbäume, Baumreihen, lichte Wälder, Trockenstandorte, Trockenmauern, Findlinge, etc. erhalten und fördern

- Vielfältige landwirtschaftliche Flächen fördern und Defizitgebiete aufwerten

- Attraktivierung der Naherholungsgebiete sowie Sicherstellung eines attraktiven Fuss- und Velonetz zur Erschliessung

- Gestaltung der Siedlungsränder mit Beachtung des jeweiligen Siedlungstyps sowie Berücksichtigung der gewachsenen Bebauungsmuster und der ökologischen Aspekte bei einer inneren Vedichtung und Siedlungserweiterung

5.2.3 Handlungsbedarf nach Landschaftsteilräumen

Folgender Handlungsbedarf gilt für den Bipper Jura und das Hügelgebiet/ Napfvorland:

- Hanglagen, Kuppen und Tälchen sowie besonders einsehbare Gebiete in den Jurahöhen, am Jurasüdfuss und im Hügelland/Napfvorland vor Beeinträchtigungen schützen (insbesondere Berücksichtigung der Dachlandschaften, Volumen, Höhenentwicklung und bestehende Bebauungsstruktur).

- Arrondierung, Vernetzung und Aufwertung der Trockenstandorte

Folgender Handlungsbedarf gilt für den Aareraum und die Täler der Önz, Langete und Rot:

- Aufwertung der bestehenden Fliessgewässer (z. B. Extensivierung der Gewässerbereiche, Erhalt der Ufergehölze, Schaffen von gepflegten, ansprechenden und zugänglichen Uferzonen, Aufwertung Fischgängigkeit) sowie Revitalisierung der Gewässer (z. B. Einmündungen Seitengewässer in die Aare)

- Erhalt und Aufwertung der Feuchtgebiete

- Bewusste Gestaltung der Siedlungsränder (insbesondere bei Einsehbarkeit gegen die Aare, bei Erholungsgebieten und offenen Tallandschaften wie die Wässermatten)

5.3 Verkehr

5.3.1 Stärken-Schwächen-Analyse

Für den motorisierten Individualverkehr verfügt die Region Oberaargau über ein dichtes Kantonsstrassennetz, welches gute Verbindungen unter den einzelnen Gemeinden ermöglicht und die Region mit den umliegenden Kantonen verbindet. Wird die Verkehrssanierung Aarwangen realisiert, so kommt ein zusätzlicher Aareübergang zu den beiden bestehenden auf den Kantonsstrassen Nr. 22 (Wiedlisbach – Herzogenbuchsee) und Nr. 244 (Niederbipp – Langenthal) zwischen dem Regionsgebiet am Jurasüdfuss und den übrigen Regionsteilen hinzu.

Schwachstellen auf dem regionalen Strassennetz sind die Unfallschwerpunkte gemäss Abb. 21.

Die Region Oberaargau kann im öffentlichen Verkehr grundsätzlich ein gut ausgebautes Netz an Bahn- und Buslinien ausweisen. In den grossen Gemeinden treten in den Spitzenstunden allerdings Behinderungen auf. Die ÖV-Erschliessungssqualität ist hoch, es ist aber darauf zu achten, dass diese mit der Siedlungsentwicklung einhergeht und sich nicht verschlechtert.

Im Rahmen des Verkehrssicherheitskonzepts für Langenthal und die umliegenden Gemeinden innerhalb des erweiterten Aggloprogrammperimeters wurden Schwachstellen für den Fuss- und Veloverkehr systematisch erhoben und aufgezeigt.

An den wichtigsten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs definiert der SNP die Park + Ride- Anlagen sowie Bike + Ride - Anlagen und Velostationen.

5.3.2 Referenzszenario 2030

Hinsichtlich des motorisierten Individualverkehrs sind die Erwartungen an die Verkehrssanierung, dass die heute ungenügende Anbindung des Regionszentrums Langenthal mit der Entwicklungsachse Richtung Huttwil an die Nationalstrasse A1 und im gleichen Zug die Umwelt- und Siedlungsverträglichkeit der Ortsdurchfahrt Aarwangen sowie die Koexistenzbedingungen für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert werden. Allerdings ist - auch vor dem Hintergrund der prognostizierten Verkehrszunahmen - bei der Realisierung darauf zu achten, dass sich negative Auswirkungen auf die Ortsdurchfahrten Bützberg und Herzogenbuchsee, die bereits heute stark belastet sind, vermeiden lassen. Schliesslich ist das Augenmerk auf

die heute wie zukünftig stark belasteten Ortsdurchfahrten von Niederbipp und Wynau sowie Lotzwil, Madiswil, Huttwil und Wiedlisbach zu richten (vgl. auch Abb. 18)

Dem öffentlichen Verkehr kommt in der Bewältigung der Verkehrsnachfrage eine wichtige Bedeutung zu. Diese wird - im Sinne einer Region der kurzen Wege - ergänzt durch den Fuss- und Veloverkehr sowie mit der kombinierten Mobilität.

5.3.3 Handlungsbedarf Verkehr

Mit der Realisierung der Umfahrung Aarwangen (Verkehrssanierung Aarwangen) besteht kein weiterer Handlungsbedarf für eine Netzergänzung für den motorisierten Verkehr. Es ist davon auszugehen, dass mit den im SNP vorgesehenen Massnahmen und der Vorplanung mit Schwachstellenanalyse durch den Oberingenieurkreis IV die genannten Schwachstellen zum grossen Teil abgedeckt werden.

Der Handlungsbedarf im ÖV liegt primär in den folgenden Bereichen:

- Punktuell Verbesserung der Erschliessungsqualität, namentlich an Orten, welche eine dynamische Entwicklung aufweisen und an denen eine solche in Zukunft geplant ist (Entwicklungsschwerpunkte).
- Sicherstellung der Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV zur Gewährleistung von dessen Attraktivität und Verbesserung der Kosteneffizienz.
- Optimierung der Systemkohärenz hinsichtlich der Abstimmung von Anschlüssen zwischen Buslinien sowie zwischen Bahn und Bus insbesondere an den Bahnhöfen Langenthal und Herzogenbuchsee.

Die Bahnhöfe Langental und Herzogenbuchsee sind für die kombinierte Mobilität als Multimodale Verkehrsdrehscheiben von grosser Bedeutung. Sie bilden wichtige Schnittstellen sowohl zwischen dem Schienen- und Busverkehr als auch zwischen dem ÖV generell und dem Fuss- und Veloverkehr. Insbesondere am Bahnhof Langenthal bestehen zum Teil lange Umsteigezeiten. Das Angebot an Bike + Ride Anlagen wird zurzeit als genügend beurteilt, muss aber periodisch überprüft und an die Bedürfnisse angepasst werden. Die Zugänglichkeit der Verkehrsdrehscheiben kann durch Optimierungen im Fuss. und Velowegnetz verbessert werden.

Für die Gebiete ausserhalb der Agglomeration Langenthal sind die Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr noch zu erstellen und auf dieser Basis der Handlungsbedarf zu definieren und zu priorisieren. Die Netzlücken und Gefahrenstellen im Fuss- und Veloverkehrsnetz sind dann entsprechend zu schliessen bzw. zu sanieren. Dies betrifft insbesondere einerseits die entlang der Ortsdurchfahrten und innerörtlichen Hauptachsen verlaufenden Wege/Routen inkl. Strassenquerungen, andererseits aber auch Wegverbindungen abseits der Hauptachsen und ausserorts. Besonderes Augenmerk ist jeweils auf die Hindernisfreiheit zu richten.

Bei der kombinierten Mobilität sind hinsichtlich P+R-Anlagen Bestand und Vorgaben gemäss Strassennetzplan gesamthaft in Zusammenhang zu stellen und die einzelnen Potenziale im regionalen Kontext zu definieren. Aufgrund dieser Ergebnisse können der Bedarf ermittelt und Standorte priorisiert werden.

Der Bedarf an Veloabstellplätzen an wichtigen Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs für eine optimale Qualität der ÖV-Erschliessung von Wohn- und Arbeitsplatzgebieten ist zu ermitteln. Auf dieser Grundlage sind entsprechende Anlagen, die bestimmten Qualitätskriterien (Anzahl, Sicherheit) genügen, zu realisieren. Hinsichtlich der Ausstattung erfolgt idealerweise eine Abstufung unter Berücksichtigung unterschiedlicher Nutzerbedürfnisse. An zentralen Bahnhöfen ist die Einrichtung von Velostationen resp. deren Ausbau zu prüfen.

6. Strategien (BEHÖRDENVERBINDLICH)

6.1 Strategischer Überbau

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.

6.2 Teilstrategie Siedlung

- 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, bewusste Gestaltung der Siedlungsränder und schonende Einordnung von Siedlung, Bauten und Anlagen in die Landschaft.

- Die Entwicklung von regional bedeutenden Schwerpunkten Tourismus, Erholung und Freizeit ausserhalb der Bauzone / in Spezialzonen wird in der Region koordiniert angegangen.

6.3 Teilstrategie Landschaft

– Natur und Landschaft schützen: Wertvolle und sensible Natur- und Landschaftsgebiete werden durch Landschaftsschutzgebiete geschützt und erhalten.

– Landschaftlicher Eigenwert des Oberaargaus erhalten: Die Region Oberaargau verfügt über vielfältige, landschaftliche Eigenwerte, die es als Landschaftsperlen zu erhalten und stärken gilt. Die Nutzung der Landschaftsperlen wird koordiniert geregelt (Tourismus, Landschaft, Naturschutz).

– Aussichtspunkte und -lagen sichern: Wichtige, sensible Lagen werden vor Beeinträchtigungen gesichert.

6.4 Teilstrategie Verkehr

Die begrenzte Verfügbarkeit von Raum für die Erweiterung der Kapazitäten, aber auch die zunehmenden Immissionen und der Ressourcenverbrauch legen nahe, dass die Verkehrsentwicklung künftig in eine andere Richtung gelenkt werden muss. Es werden Bestrebungen nötig, das Verkehrsaufkommen insgesamt zu reduzieren, wie auch die verbleibenden Wege mit ressourcenschonenden Verkehrsmitteln und siedlungsverträglich zu bewältigen.

– Vermeiden der Verkehrszunahme (Anzahl Wege und deren Länge), insbesondere durch die Abstimmung der Verkehrs- und der Siedlungsentwicklung (hohe Qualität der ÖV-Erschliessung und gute Erreichbarkeit für Fuss- und Veloverkehr, zweckmässige Nutzungsdichte und durchmischung).

– Verlagern: Der Anteil von ÖV, Fuss- und Veloverkehr am Gesamtverkehr muss sich vergrössern.

– Öffentlichen Verkehr optimieren: Die Beförderungsgeschwindigkeit und die Fahrplanstabilität ist zu verbessern, Verlustzeiten sind zu vermeiden.

– Verträglich abwickeln: Der verbleibende motorisierte Verkehr ist so schonend wie möglich für Mensch und Umwelt abzuwickeln.

– Stärkung der kombinierten Mobilität: Zur Verbesserung der Qualität der Umsteigebeziehungen zwischen den Verkehrsträgern sind Wegeketten zu optimieren. Schlüsselstellen dafür sind wichtige Umsteigepunkte. Hier sind sowohl die Anschlüsse zwischen Fernverkehr, Regionalverkehr und Bus zu optimieren, als auch die Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr laufend zu verbessern.

6.5 Agglomeration: Strategien Gartenagglo

Mit dem Agglomerationsprogramm der 4. Generation werden für die Gartenagglo in den Teilbereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr Haupt- und Unterstrategien (mit entsprechender Nummerierung) formuliert. Die räumliche Verortung ist im Anhang ersichtlich (Strategiekarten Gartenagglo).

6.5.1 Teilstrategie Siedlung

SS.1: Gewachsene Siedlungsstruktur stärken

– SS1.1:Kernstadt Langenthal stärken
– SS1.2: Innentwicklung entlang der Strassendörfer und Dörfer vorantreiben
– SS1.3:Weiler/Hofgruppen im Bestand erhalten

SS.2: Kompakte Siedlungsstruktur durch eine gezielte Priorisierung der Entwicklung schaffen

– SS.2.1: Zentrum und Subzentren von Langenthal aufwerten
– SS.2.2: Entwicklung Eignungsstandorte Bahn/asm/BLS prüfen
– SS.2.4: Achse mit städtebaulicher/ortsbaulicher Prägnanz gestalten
– SS.2.3: Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte realisieren

SS.3: Umstrukturierung und Siedlungsverdichtung vorantreiben

– SS.3.1:Umstrutkturierungs- und Verdichtungsgebiete umsetzen
– SS.3.2:Situative Siedlungsverdichtung in den Quartieren verfolgen

SS.4: Gebiete für die Siedlungserweiterungen Wohnen und Arbeiten sichern

– SS.4.1: Gebiet Oberhard-Wolfhusenfeld als kantonaler Entwicklungsschwerpunnkt ESP/SAZ einzonen und entwickeln
– VSS.4.2:Vorranggebiete Wohnen/Arbeiten bei Bedarf einzonen

6.5.2 Teilstrategie Landschaft

SL.1: Grünfinger erhalten und pflegen

SL.2:Grüner Ring um Langenthal weiterentwickeln und vernetzen

SL.3:Übergangsbereiche strukturieren und gestalten

SL.4: Siedlungsfreiräume bewusst pflegen und akzentuieren

SL.5:Gewässerläufe aufwerten und gestalten

SL.6:Strassenräume und Wegverbindungen «durchgrünen»

6.5.3 Teilstrategie Verkehr

SV.1: Gesamtverkehrliche Mobilität und Attraktivität des Wohn- und Arbeitsstandortes sicherstellen

- SV.1.1: Künftiges Verkehrswachstum durch den Umweltverbund mit ÖV, Fuss- und Veloverkehr aufnehmen
- SV.1.2: Funktionsfähigkeit des MIV und ÖV sicherstellen
- SV.1.3: Wege zwischen den Ortschaften der Gartenagglo mit dem öffentlichen Verkehr und dem Velo zurücklegen, Wege innerhalb des Siedlungsgebiets zu Fuss und mit dem Velo unternehmen

SV.2: ÖV-Angebot gezielt optimieren und Voraussetzungen für kombinierte Mobilität verbessern

- SV.2.1: Busnetz in der Gartenagglo verdichten, Fahrplan stabilisieren und attraktiven Anschluss an das Fernverkehrsnetz erhalten
- SV.2.2: Hohe Nachfrage im ÖV qualitätsvoll aufnehmen und ausbauen

SV.3: Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs erhöhen

- SV.3.1: Nutzerkreis für den Veloverkehr vergrössern
- SV.3.2: Lücken in den Verkehrsnetzen schliessen
- SV.3.3: Verkehrssicherheit erhöhen

SV.4: Siedlungsverträglichkeit auf dem Strassennetz verbessern

- SV.4.1: Durchgangsverkehr aktiv führen
- SV.4.2: Differenzierung der Strassenabschnitte vornehmen

SV.5: Anreize und Angebote für die Bevölkerung für eine nachhaltige Mobilität verbessern

7. Übersicht Massnahmen

7.1 Übersicht Massnahmen

Die Massnahmen in den Teilbereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr sind in den nachfolgenden Tabellen zusammengestellt. Sie umfassen nebst den Massnahmen, welche die gesamte Region betreffen, auch die Massnahmen für die Agglomeration Langenthal (grau hinterlegt).

Massnahmenblätter Siedlung			
Siedlung	Kantonale Zentren 4. Stufe	OA.S-Ü.1	Gesamte Region
	Räumliches Entwicklungskonzept (REK) Wangen a. A. – Oensingen	OA.S-Ü.2	Raum Wangen a. A. bis Oensingen
	Innerregionaler Ausgleich von Siedlungsflächen	OA.S-Ü.3	Gesamte Region
	Siedlungsentwicklung nach innen in ländlichen Siedlungen	OA.S-Ü.4	Ländliche Siedlungsgebiete
	Entwicklungsgebiet Wangenstrasse	OA.S-SÜ.1	Herzogenbuchsee / Niederönz
	Verkehrsintensive Vorhaben	OA.S-ViV.1	Gesamte Region
	Regionale Wohnschwerpunkte	OA.S-SW.1	Gesamte Region
	Regionale Arbeitsschwerpunkte	OA.S-SA.1	Gesamte Region
	Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung Wohnen	OA.S-VW.1	Gesamte Region
	Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung Arbeiten	OA.S-VA.1	Gesamte Region
	Regionale Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete	OA.S-UV.1	Gesamte Region
	Siedlungsbegrenzungslinien von überörtlicher Bedeutung	OA.S-Bgm.1	Gesamte Region
	Bauliche und soziokulturelle Aufwertung der Quartierzentren von Langenthal	OA.S-Ü.6	AP Langenthal
	Wohnraumangebote für selbständiges Wohnen im Alter in Langenthal	OA.S-Ü.7	AP Langenthal
	Regionale Wohnschwerpunkte in Langenthal	OA.S-SW.2	AP Langenthal
	Regionale Arbeitsschwerpunkte in Langenthal	OA.S-SA.1	AP Langenthal
	Entwicklungsgebiet Oberhard-Wolfhusenfeld (ESP/SAZ)	OA.S-SÜ.2	AP Langenthal / Thunstetten
	(Historisches) Zentrum Langenthal: Stärkung des Zentrums von Langenthal	OA.S-SÜ.3	AP Langenthal

	Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung Arbeiten (Langenthal)	OA.S-VA.2	AP Langenthal
	Umstrukturierungsgebiet Markthallenareal Langenthal	OA.S-UV.2	AP Langenthal
	Umstrukturierungsgebiete Subzentrum Bahnhof SBB Langenthal	OA.S-UV.3	AP Langenthal
	Siedlungsentwicklung in den Quartieren Langenthal	OA.S-UV.4	AP Langenthal

Tab. 11 Übersicht Massnahmen Bereich Siedlung

Massnahmenblätter Tourismus, Freizeit und Erholung			
Tourismus, Freizeit und Erholung	Regionale Schwerpunkte Tourismus, Freizeit und Erholung	OA.T-S.1	Gesamte Region

Tab. 12 Übersicht Massnahme Bereich Tourismus, Freizeit und Erholung

Massnahmenblätter Landschaft			
Landschaft	Regionale Landschaftsschutzgebiete	OA.L-Schu.1	Gesamte Region
	Regionale Landschaftsperlen	OA.L-Ü.1	Gesamte Region
	Regionale Aussichtspunkte und -lagen	OA.L-Ü.2	Gesamte Region
	Überarbeitung der regionalen Landschaftsinhalte	OA.L-Ü.8	Gesamte Region
	Lebensraumvernetzung und Grünkorridore sichern	OA.L-Ü.3	AP Langenthal
	Siedlungsdurchgrünung erhalten und weiterentwickeln	OA.L-Ü.4	AP Langenthal
	Bäume und Hecken in Strassenraum	OA.L-Ü.5	AP Langenthal
	Konzept Grüner Ring erarbeiten	OA.L-Ü.6	AP Langenthal
	Umsetzung Gewässerentwicklungskonzept	OA.L-Ü.7	AP Langenthal
	Zentraler Park Hard	OA.L-Gr.1	AP Langenthal

Tab. 13 Übersicht Massnahme Bereich Landschaft

Massnahmenblätter Verkehr			
Öffentlicher Verkehr			
Strassengebundener ÖV (Bus / Strasse)	Bushaltestelle Wiesenstrasse Verlegung	OA.ÖV-Str.1	AP Langenthal
	Strassengebundener ÖV: Neue Haltestellen	OA.ÖV-Str.2	Gesamte Region
	Erstellung einer neuen Haltestelle "Wolfhusen" (Linie 51) in Zusammenhang mit dem Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten "Wolfhuserfeld"	OA.ÖV-Str.2.1	Gesamte Region
	Angebotsverbesserung: Busverbindung Niederbipp - ESP Stockmatte	OA.ÖV-Str.3	Gesamte Region
Schiene-Ortsverkehr	Verkehrssanierung Aarwangen: Sanierung Bahnanlagen	OA.ÖV-Ort.1	Gesamte Region
Übrige Massnahmen	Angebotsverbesserung: Fern- und Regionalverkehr	OA.ÖV-Ü.1	Gesamte Region
	IC-Verbindung über Langenthal mit Halt in Herzogenbuchsee und Langenthal. Einbau von 4 Schnellfahrweichen in Badwald wischen Herzogenbuchsee und Bützberg.	OA.ÖV-Ü.1.1	Gesamte Region
	Schnellzugverbindung Langenthal - Huttwil	OA.ÖV-Ü.1.2	Gesamte Region
	Angebotsverbesserung Regionalverkehr	OA.ÖV-Ü.2	Gesamte Region
	Potenzialstudie zur Zweckmässigkeit einer neuen Haltestelle "Flugfeld Erlenmoos" an der KS 240 in Zusammenhang mit dem Arbeitsschwerpunkt Mööslimatte / Winkel	OA.ÖV-Ü.2.1	Gesamte Region
	Prüfung Erschliessung Unterhard mit öffentlichem Verkehr	OA.ÖV-Ü.2.2	Gesamte Region
	Angebotsverbesserung: Prüfung Machbarkeit Busverbindung Wynau - Roggwil (Langenthal-St.Urban)	OA.ÖV-Ü.2.3	Gesamte Region
Motorisierter Individualverkehr			
Übrige Massnahmen	Interkantonale Koordination Verkehrskonzept MIV ESP Niederbipp / Oensingen	OA.MIV-Ü.1	Gesamte Region
Umfahrungen	Verkehrssanierung Aarwangen: Umfahrung	OA.MIV-U.1	Gesamte Region
	Umfahrung Herzogenbuchsee: Ostast (abzweigend beim Friedhof von der T1 in die Wangenstrasse), Westast (von der Wangenstrasse in die T1 bei Oberönz)	OA.MIV-U.2	Gesamte Region

	Umfahrung Niederbipp: Bau einer Umfahrungsstrasse zur Entlastung der Verkehrsbeziehug Ost-West (z.B. Ost- und / oder Westumfahrung)	OA.MIV-U.3	Gesamte Region
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	Erhöhung MIV-Netzwiderstand Mittelstrasse	OA.MIV-Auf.1	AP Langenthal
	Sanierung Bleienbachstrasse Langenthal, Ortseinfahrt Dennli	OA.MIV-Auf.2	AP Langenthal
	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung (C-Horizont): Umgestaltung Knoten Hambüelstrasse	OA.MIV-Auf.3	AP Langenthal
	Verkehrsssanierung Aarwangen: Ortsdurchfahrt Aarwangen: Aufwertung	OA.MIV-Auf.4	Gesamte Region
	Sanierung Ortsdurchfahrten: Huttwil, Hermiswil, Thörigen, Ursenbach, Herzogenbuchsee	OA.MIV-Auf.5	Gesamte Region
	Huttwil: Sanierung Langenthalstrasse Verkehrssicherheitsmassnahmen LV-Massnahmen in Längs- und Querrichtung, KS 244	OA.MIV-Auf.5.1	Gesamte Region
	Hermiswil: Sanierung Ortsdurchfahrt Hemmiswil, KS 240	OA.MIV-Auf.5.2	Gesamte Region
	Thörigen: Sanierung Ortsdurchfahrt Bettenhausen - Thörigen, KS 240	OA.MIV-Auf.5.3	Gesamte Region
	Herzogenbuchsee: Sanierung Wangenstrasse Süd: inkl. Veloverkehrssichernde Massnahmen in Längs- und Querrichtung.Konzept Velo Nr He2, Unfallschwerpunkt 1113, Koordination mit Kreisel Landi; KS 22	OA.MIV-Auf.5.4	Gesamte Region
	Ursenbach: Sanierung Ortsdurchfahrt Ursenbach Konzept Velo Nr. Kl2; KS 229	OA.MIV-Auf.5.5	Gesamte Region
	Herzogenbuchsee Sanierung Wangenstrasse Nord: Veloverkehrssichernde Massnahmen in Längs- und Querrichtung, Konzept Velo Nr. He1; KS 22	OA.MIV-Auf.5.6	Gesamte Region
	Sanierung Ortsdurchfahrt Röthenbach: Veloverkehrssichernde Massnahmen in Längs- und Querrichtung. Konzept Velo Nr. Heim1, KS 22	OA.MIV-Auf.6	Gesamte Region
	Sanierung Ortsdurchfahrten Rohrbach, Melchnau, Gondiswil	OA.MIV-Auf.7	Gesamte Region

	Rohrbach: Sanierung Ortsdurchfahrt Rohrbach KS 244: Veloverkehrssichernde Massnahmen in Längs- und Querrichtung, Konzept Velo Nr. Roh 1	OA.MIV-Auf.7.1	Gesamte Region
	Melchnau: Sanierung Ortsdurchfahrt Melchnau KS239.1	OA.MIV-Auf.7.2	Gesamte Region
	Gondiswil: Sanierung Ortsdurchfahrt Gondiswil KS 239.1	OA.MIV-Auf.7.3	Gesamte Region
	Behebung Sicherheitsdefizite: Seeberg, Roggwil, Aarwangen	OA.MIV-Auf.8	Gesamte Region
	Seeberg: Strassenverbreiterung Wynigen - Riedtwil KS 240	OA.MIV-Auf.8.1	Gesamte Region
	Roggwil: Sanierung Mumenthalstrasse - Kaltenherberger, Knoten und Velomassnahmen, Unfallschwerpunkte 1111 / 1123, Konzept Velo NR, Ro4; KS 1	OA.MIV-Auf.8.2	Gesamte Region
	Aarwangen: Knotenumbau Industrie-/ Langenthalstrasse, Unfallschwerpunkt 1119, KS 244	OA.MIV-Auf.8.3	Gesamte Region
	Verbreiterung Gutenburg - Madiswil: Veloverkehrssichernde Massnahmen in Längs- und Querrichtung	OA.MIV-Auf.9	Gesamte Region
	Behebung Sicherheitsdefizite: Wiedlisbach / Niederbipp, Wangen a.A., Gondiswil,Herzogenbuchsee	OA.MIV-Auf.10	Gesamte Region
	Wiedlisbach, Niederbipp KS 5: Sanierung Wiedlisbach – Oberbipp - Niederbipp	OA.MIV-Auf.10.1	Gesamte Region
	Wangen a.A. KS 22, Deitingenstrasse: Sanierung Knoten Allmend (Umfahrungsstrasse / Deitingenstrasse) Unfallschwerpunkt 1110	OA.MIV-Auf.10.2	Gesamte Region
	Gondiswil: KS 239.1: Verbreiterung Gondiswil bis Kantonsgrenze; inkl. Veloverkehrssichernde Massnahmen in Längsrichtung, Konzept Velo Go1	OA.MIV-Auf.10.3	Gesamte Region
	Herzogenbuchsee KS 269: Verbreiterung Aeschistrasse; Verkehrsberuhigende Massnahmen für Fuss- und Veloverkehr, Verbesserung der Kreuzungen, Konzept Velo: Niö 1	OA.MIV-Auf.10.4	Gesamte Region
Langsamverkehr			
Übrige Massnahmen	Machbarkeitsstudie Velo-Vorrangrouten	OA.LV-Ü.1	AP Langenthal
	Machbarkeitsstudie gemäss angepasstem Sachplan Velo 2019	OA.LV-Ü.2	Gesamte Region

Veloverkehr (Netzlücken / Sicherheit)	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Langsamverkehr (A-Horizont): Aufwertung Verbindungen Veloverkehr	OA.LV-V.1	AP Langenthal
	Bern-Zürich-Strasse / Chasseralstrasse: Verbindung als Fuss- und Radweg	OA.LV-V.1.1	AP Langenthal
	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Langsamverkehr (B-Horizont): Aufwertung Verbindungen Veloverkehr	OA.LV-V.2	AP Langenthal
	Verlängerung Radstreifen Kreisel Hard bis Bahnübergang asm	OA.LV-V.2.1	AP Langenthal
	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Langsamverkehr (C-Horizont): Aufwertung Verbindungen Veloverkehr	OA.LV-V.3	
	Aufwertung Verbindung Dorfgasse - Zelglistrasse - Klusstrasse - Bützbergstrasse -Weststrasse für den Fuss- und Radverkehr	OA.LV-V.3.1	AP Langenthal
	Passage Coop (Jurastrasse - Spielplatz) öffnen für den Veloverkehr	OA.LV-V.3.2	AP Langenthal
	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Langsamverkehr (A-Horizont): Verkehrssicherheit: Querungsstellen Ortsdurchfahrten, Veloinfrastruktur, Trottoirs	OA.LV-V.4	AP Langenthal
	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Langsamverkehr (B-Horizont): Verkehrssicherheit: Querungsstellen Ortsdurchfahrten, Veloinfrastruktur, Trottoirs	OA.LV-V.5	AP Langenthal
	Verkehrssanierung Aarwangen: Ortsdurchfahrt Aarwangen: Verbesserungen im Fuss- und Radverkehr	OA.LV-V.6	Gesamte Region
	Netzlücken Veloverkehr schliessen	OA.LV-V.7	Gesamte Region
	Wynau: Rad- und Fusswegverbindung Obermurgenthal / Verbindung zwischen den Velolandrouten 34 und 84 / Koordination mit dem Kanton Aargau, Wy 2	OA.LV-V.7.1	Gesamte Region
	Aarwangen: Verbindung Riedgasse –Friedhofstrasse – Jurastrasse (Velolandoute 71)	OA.LV-V.7.2	Gesamte Region
	Huttwil: Verbindung Kantonsstrasse mit Velolandoute 71	OA.LV-V.7.3	Gesamte Region
	Wynau / Oberwynau: Öffnung des Stauwehrs (Kraftwerk) für Veloverkehr – Verbindung zwischen den Velolandrouten 5/8 und 34, Wy 3	OA.LV-V.7.4	Gesamte Region

	Walliswil b.N.: Verlegung der Velolandroute 5 und 8 an die Aare Walliswil b.N. – Bannwil Wehr	OA.LV-V.7.5	Gesamte Region
	Huttwil / Gondiswil / Hüsli LU: Alternative Führung der Velolandroute 94 (Huttwil – Gondiswil – Hüswil) Neue Route nördlich der Bahnlinie (z.T. heute auf bestehenden Erschliessungsstrassen möglich), Hu 4	OA.LV-V.7.6	Gesamte Region
	Schwachstellen: Aufwertung Verbindungen Veloverkehr Region	OA.LV-V.8	Gesamte Region
	Herzogenbuchsee: Oberönz: Neubau beidseitge Radstreifen KS 1	OA.LV-V.8.1	Gesamte Region
	Madiswil / Kleindietwil: Verbindung Hunzenweg – Zelgweg (Velolandoute 71)	OA.LV-V.8.2	Gesamte Region
	Roggwil: Neubau Radweg Moos Unfallschwerpunkt 1116 Konzept Velo Nr. Ro2; KS 255	OA.LV-V.8.3	Gesamte Region
	Wiedlisbach: Radweg Wiedlisbach - Wangen Unfallschwerpunkte 1131, 1132; KS 22	OA.LV-V.8.4	Gesamte Region
	Niederbipp / Schwarzenhäusern: Neubau Radweg Niederbipp - Schürhof - Schwarzhäusern Unfallschwerpunkt 1120, KS 244	OA.LV-V.8.5	
Kombinierte Mobilität			
P + R / B + R	Kombinierte Mobilität: Park & Ride Anlagen	OA.KM-P.1	Gesamte Region
	Kombinierte Mobilität: Bike & Ride Anlagen	OA.KM-B.1	Gesamte Region
Nachfrageorientierte Mobilität			
PP-Bewirtschaftung	Parkierungskonzept: Parkleitsystem	OA.NM-PP.1	AP Langenthal
Verkehrsmanagement	Verkehrsmanagement	OA.NM-VM.1	AP Langenthal
	Verkehrsmanagement Dreilinden	OA.NM-VM.1.1	AP Langenthal
Übrige Massnahmen	Mobilitätsmanagement	OA.NM-Ü.1	Gesamte Region

Tab. 14 Übersicht Massnahmen Bereich Verkehr

Details zu den einzelnen Massnahmen sind in den Massnahmenblättern ausgeführt.

8. Ausblick

8.1 Siedlung

Mit der Erarbeitung des RGSK 2021 wurden die regionalen Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, die Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung sowie die Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete planerisch überprüft und weiterentwickelt (vgl. auch Anhang 1). Demgegenüber ist die Umsetzung folgender Massnahmen im Bereich Siedlung noch pendent (vgl. auch Kap. 2: Stand der Umsetzung):
– OA.S-Ü.3: Innerregionaler Ausgleich von Siedlungsflächen prüfen
– OA.S-Ü.4: Siedlungsentwicklung nach innen in ländlichen Siedlungen

Mit dem Entwicklungsleitbild der Region und dem Massnahmenblatt OA.S-Ü.1 sind die regionalen Zentren 3. und 4. Stufe im RGSK gut verankert. Mit der Überarbeitung des RGSK 2021 und der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der 4. Generation wurde der Fokus auf Langenthal (Zentrum 3. Stufe) und die umliegenden Gemeinden gelegt (Gartenagglo, vgl. Agglomerationsprogramm 4. Generation). Für die Entwicklung der Region ist von grosser Bedeutung, dass auch die regionalen Zentren 4. Stufe (Zentren der Subregionen) mit ihren Nachbargemeinden angemessen berücksichtigt und gestärkt werden.

Fazit Siedlung
Die Region Oberaargau setzt sich für eine zielgerichtete Umsetzung der Massnahme OA.S-Ü.3 und OA.S-Ü.4 ein. Mit der nächsten Überarbeitung des RGSK sind den Chancen und Herausforderungen der regionalen Zentren 4. Stufe genügend Rechnung zu tragen.

8.2 Landschaft

Das R-LEK wurde 2008 erarbeitet und im Jahre 2010 genehmigt. Mit der Überarbeitung des RGSK 2021 erfolgte eine Integration der Landschaftsinhalte aus dem R-LEK ins RGSK, wobei auf materielle Anpassungen verzichtet wurde. Im Rahmen der Mitwirkung des RGSK 2021 zeigte sich, dass die bereits vor über 10 Jahren erarbeiteten Landschaftsinhalte auch materiell zu überprüfen sind. Weiter ist die Umsetzung folgender Massnahmen im Bereich Landschaft pendent:
– OA.S-Bgm.1: «Siedlungsbegrenzungslinien von überörtlicher Bedeutung»
– OA.L-Ü.1: «Regionale Landschaftsperlen»

Fazit Landschaft
Die Region beabsichtigt, die Landschaftsinhalte zu überprüfen und materiell anzupassen (vgl. Massnahme OA.L-Ü.8). Der Fokus wird auf die regionalen Landschaftsschutzgebiete (Massnahme OA.L-Schu.1), die Siedlungsbegrenzungslinien von überörtlicher Bedeutung (Massnahme OA.S-Bgm.1) sowie die regionalen Landschaftsperlen (Massnahme OA.L-Ü.1) gelegt. Die Überarbeitung der Landschaftsinhalte hat unter Berücksichtigung der Teil-

bereiche Siedlung und Verkehr in einem bereit abgestützten Prozess mit den Gemeinden, Vertreterinnen und Vertreter des Natur- und Landschaftsschutz, Vertreterinnen und Vertreter der Landwirtschaft, u. a. zu erfolgen.

8.3 Verkehr

Im Bereich Verkehr steht für die Region die Umsetzung der regionalen Velonetzplanung im Fokus, die bis 2023 anzugehen ist (vgl. Massnahme OA.LV-Ü.2).

Die Region Oberaargau rechnet durch die Entwicklung neuer Technologien auch künftig mit Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung und mit neuen Angebotsformen im Verkehr (vgl. auch Kap. 3.4.1). Die Region Oberaargau beobachtet die Entwicklungen und wird sie im RGSK der nächsten Generation aufnehmen bzw. auf übergeordneten Ebenen einbringen. Ein Thema wird dabei sein, wie sich das ÖV-Angebot mit neuen Angebotsformen wie Sammeltaxis und anderen linien-, haltestellen- und fahrplanunabhängigen Angeboten entwickeln wird und wie die mit dieser Entwicklung zu erreichende Erschliessungsqualität abgebildet werden kann. Als ein bestehendes Angebot in der Region kann das EBuxi in den Gemeinden Herzogenbuchsee/Niederönz genannt werden.

Weiter sind aufgrund der Entwicklungen im Bereich «Cargo sous terrain» räumliche Auswirkungen zu erwarten, die zum heutigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden können.

Fazit Verkehr
Die Region Oberaargau setzt sich für die Umsetzung der Massnahme OA.LV-Ü.2 ein. Die Region bemüht sich, die Entwicklungen in den Bereichen «Digitalisierung und Verkehr» und «Cargo sous terrain» zu verfolgen und diesen Themen künftig im regionalen Planungsinstrument RGSK Rechnung zu tragen.

9. Genehmigungsvermerke

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau (RGSK)

Mitwirkung vom 03.01.20 bis 31.03.20

Vorprüfung vom ...

Beschlossen durch die Delegiertenversammlung der Region Oberaargau

am ...

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

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

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Langenthal den ...

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

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung

am.....

Hinweis: Mit der kantonalen Genehmigung des RGSK 2021 werden folgende Planungsinstrumente abgelöst und aufgehoben:

- RGSK Oberaargau, 2016
- Regionales Landschaftsentwicklungskonzept (R-LEK, 2010)
- Raumentwicklungskonzept Oberaargau (REK, 2004)
  - davon ausgenommen sind die Ziele und Massnahmen, welche in die ADT-Planung überführt werden. Diese werden erst mit Genehmigung der neuen ADT-Planung aufgehoben. Es handelt sich um die folgenden Ziele und Massnahmen:

Ziele
- Eigenversorgung der Region mit Kies langfristig sicherstellen
- Materialablagerungsstellen: Ordnungsgemäss, volumenschonend betreiben und plangemäss schliessen
- Entsorgung der Region für Inertstoffe langfristig sicherstellen

Massnahmen
– Vollzug des Abbau- und Deponierichtplanes
– Erweiterung der Kiesgrupe Attiswil mittels ÜO sicherstellen und Erchliessung vorher verbessern und neu regelen
– Kiesabbau-Vorranggebiet Attiswil / Wiedlisbach ausscheiden und rechtlich sichern
– Kiesabbau-Vorranggebiet Niederbipp ausscheiden und rechtlich sichern
– Erweiterung Kiesgrube Berken
– Erweiterung Kiesgrupe Heimenhausen
– Die ehemalige Abbaustelle Müliberg Madiswil ist fachgerecht zu rekultivieren
– Schliessung Sekundärstoffproduktion und Rekultivierung Grube Hornacher, Schwarzenhäusern
– Schliessung Deoponie Bruniweid Schwarzhäusern
– Lenkung des unverschmutzten Aushubmaterials zur Schonung der Inertstoffdeponie
– Kleine Erweiterung Nord / Erhöhung Auffüllkote Risi Aarwangen
– Erweiterung Süd Kiesgrube Risi Aarwangen
– Erweiterung Lehm- und Tongrupe Roggwil Richtung Nord
– Erweiterung Lehm- und Tongrube Sonnhalde Pfaffnau
– Interessengebiet Kiesabbau Walliswil b.N / Oberbipp ausscheiden und rechtlich sichern
– Erweiterung Kiesgrupe Walliswil b. N.
– Interessengebiet Kiesabbau Heimenhausen / Berken ausscheiden und rechtlich sichern
– Erhöhung der Auffüllkote Kieswerk Iff AG Niederbipp
– Standortevaluation für unverschmutzten Aushub im Regionsteil Süd (Langenthal - Huttwil)

Anhang

Anhang 1 Änderungen Koordinationsstände gegenüber RGSK 2016

Siedlung

Gemeinde / Bezeichnung	Stand Koordinationsstand RGSK 2016	Stand Koordinationsstand RGSK 2021	Bemerkungen
Schwerpunkte Wohnen (W) / Arbeiten (A)			
Herzogenbuchsee Holzacher (W)	ZE	FS	Umzonung in ZPP rechtskräftig
Lotzwil Chilefeld (A)	ZE	FS	ÖV-Erschliessung genügend (C/D)
Bleienbach Mööslimatt/Winkel (A)	ZE	FS	Verbesserung Erschliessung durch Massnahme OA.ÖV-Ü.2.1 geplant
Huttwil Sonnegg	ZE	– (Standort im RGSK 2021 aufgegeben)	Ungünstige Topographie (Hanglage)
Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete			
Langenthal Porzi-Areal	ZE	FS	Planungsarbeiten laufen
Langenthal Markthallenareal	ZE	FS	Planungsarbeiten laufen
Rohrbach Sagiareal	ZE	FS	Umzonung in ZPP rechtskräftig
Herzogenbuchsee Bahnhof Ost	– (neu im RGSK 2021)	FS	Festsetzung (FS) wird angestrebt und ist auf Perimeterfestlegung ESP Bahnhof abzustimmen; Abklärungen laufen noch
Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen Wohnen (W) / Arbeiten (A)			
Thunstetten Wolfhusenfeld (A)	ZE	FS	Vgl. Bericht «Vorranggebiete für die regionale Siedlungserweiterungen, 2020»
Langenthal Oberhard (A)	ZE	FS	Vgl. Bericht «Vorranggebiete für die regionale Siedlungserweiterungen, 2020»
Oberbipp Siechematt (A)	ZE	FS	Vgl. Bericht «Vorranggebiete für die regionale Siedlungserweiterungen, 2020»

Herzogenbuchsee Gishubel (A)	ZE	FS (vgl. Massnahme Entwicklungsgebiet Wangenstrasse)	Vgl. Bericht «Vorranggebiete für die regionale Siedlungserweiterungen, 2020»
Niederbipp Stockmatte (A)	– (neu im RGSK 2021; aber bestehender ESP)	FS	Vgl. Bericht «Vorranggebiete für die regionale Siedlungserweiterungen, 2020»
Herzogenbuchsee Bärenfeld (W)	VO	FS	Vgl. Bericht «Vorranggebiete für die regionale Siedlungserweiterungen, 2020»
Langenthal Unterhard (A)	– (neu im RGSK 2021)	VO	Vgl. Prüfung der Kriterien im Bericht: «Regionale Schwerpunkte, rev. 2020»
Bleienbach Mööslimatt/Winkel II (A)	– (neu im RGSK 2021)	ZE	Vgl. Prüfung der Kriterien im Bericht: «Regionale Schwerpunkte, rev. 2020»
Langenthal Allmend (W)	VO	– (Standort im RGSK 2021 aufgegeben)	Ungenügende ÖV-Erschliessung
Thunstetten Welschlandstrasse (W)	VO	– (Standort im RGSK 2021 aufgegeben)	Ungenügende ÖV-Erschliessung

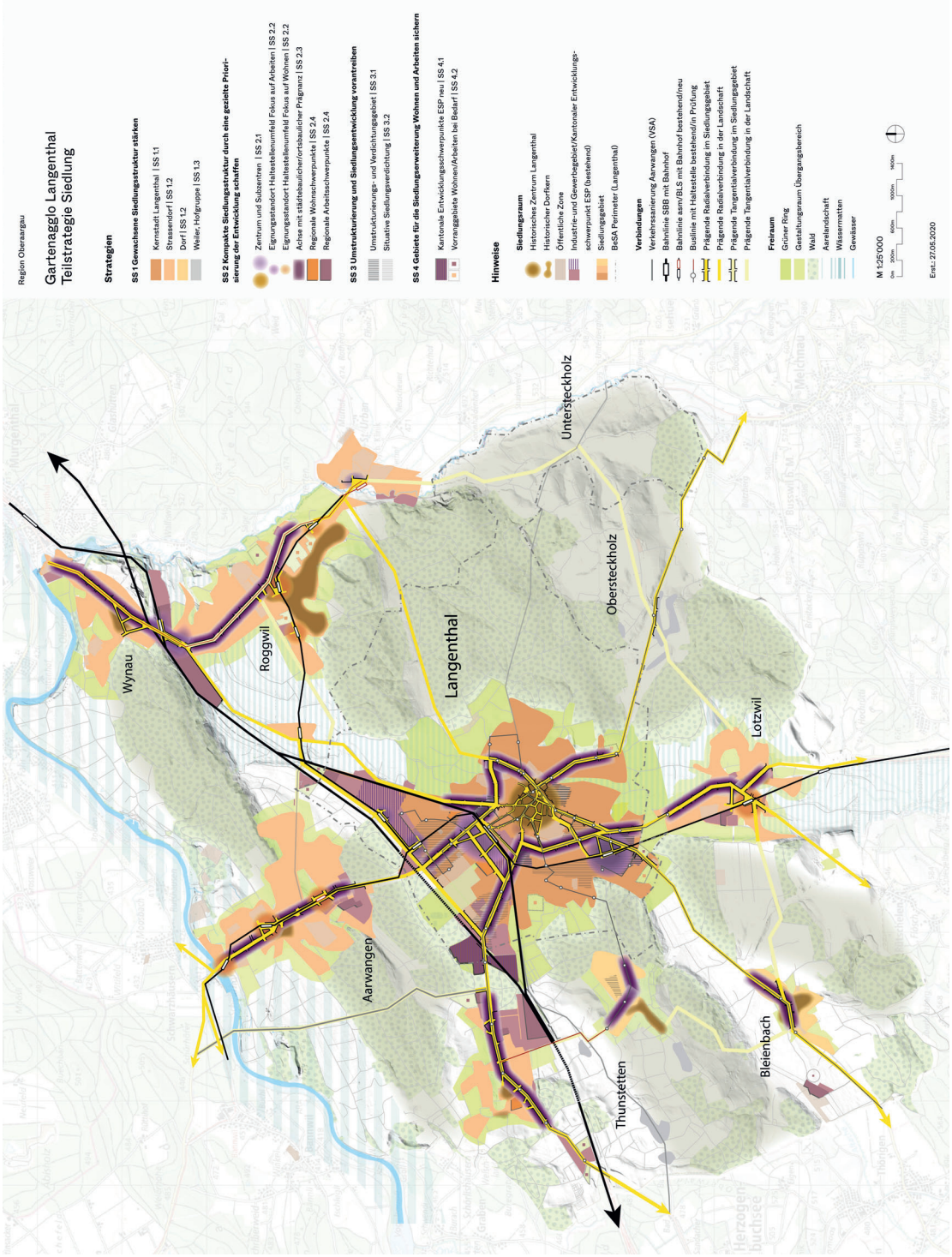
Anpassungen Perimeter:

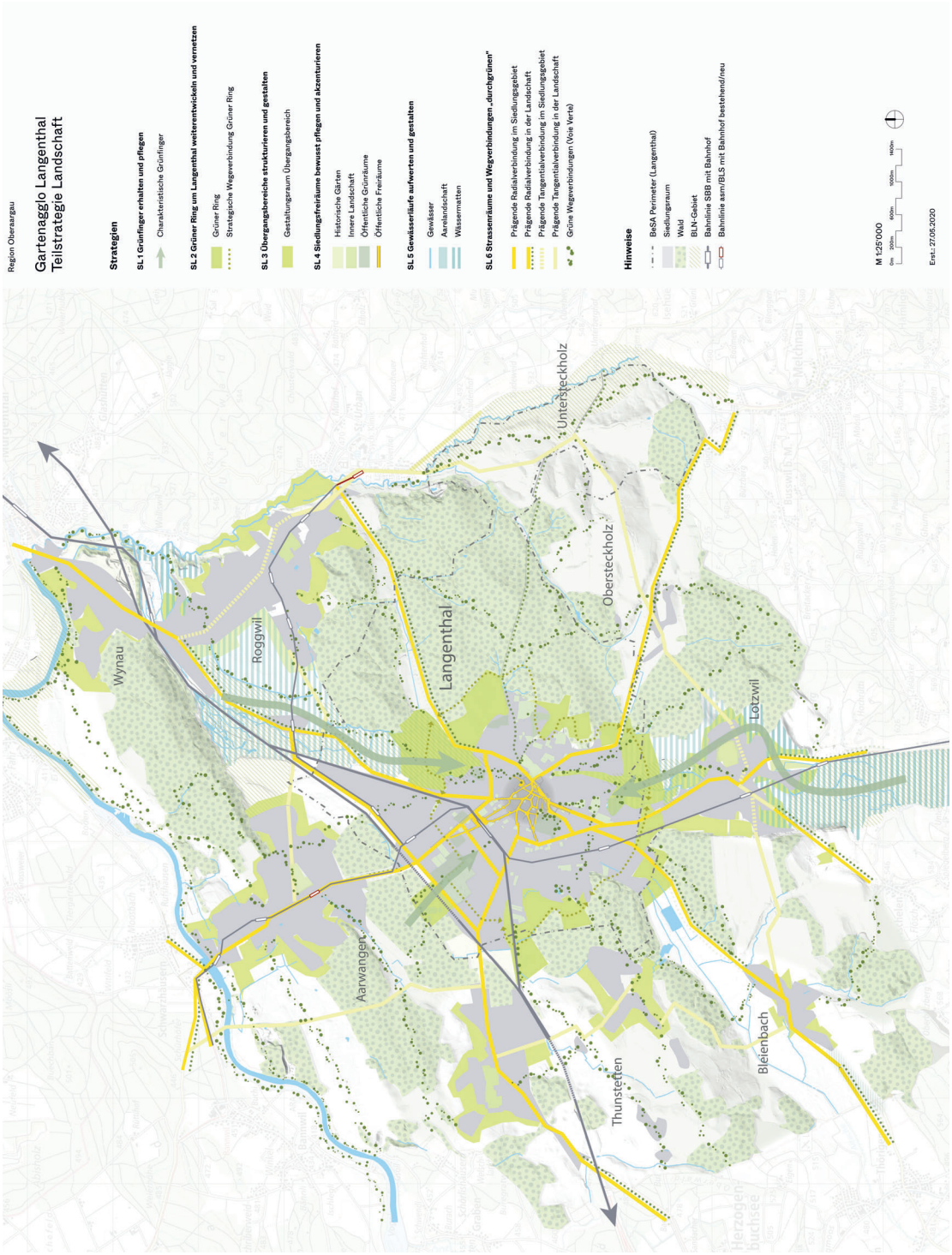
- Roggwil, Brunnmatt: Anpassung Perimeter des regionalen Arbeitsschwerpunktes an die ZPP Brunnmatt (Stand der ZPP-Änderung April 2020: Auflage)
- Herzogenbuchsee, Heimenhausenfeld: Anpassung Perimeter des regionalen Arbeitsschwerpunkt an die UeO Heimenhausenfeld

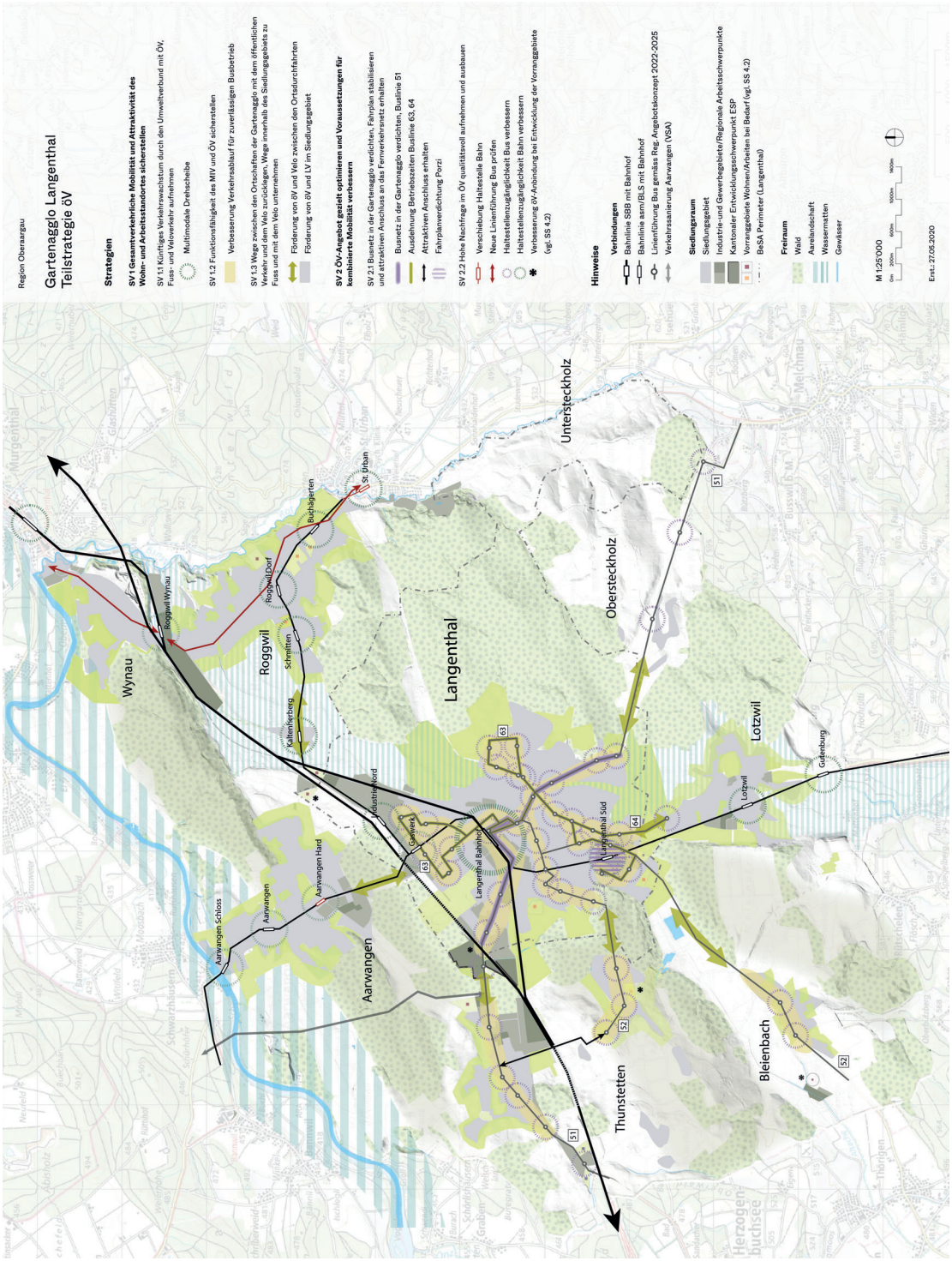
Verkehr

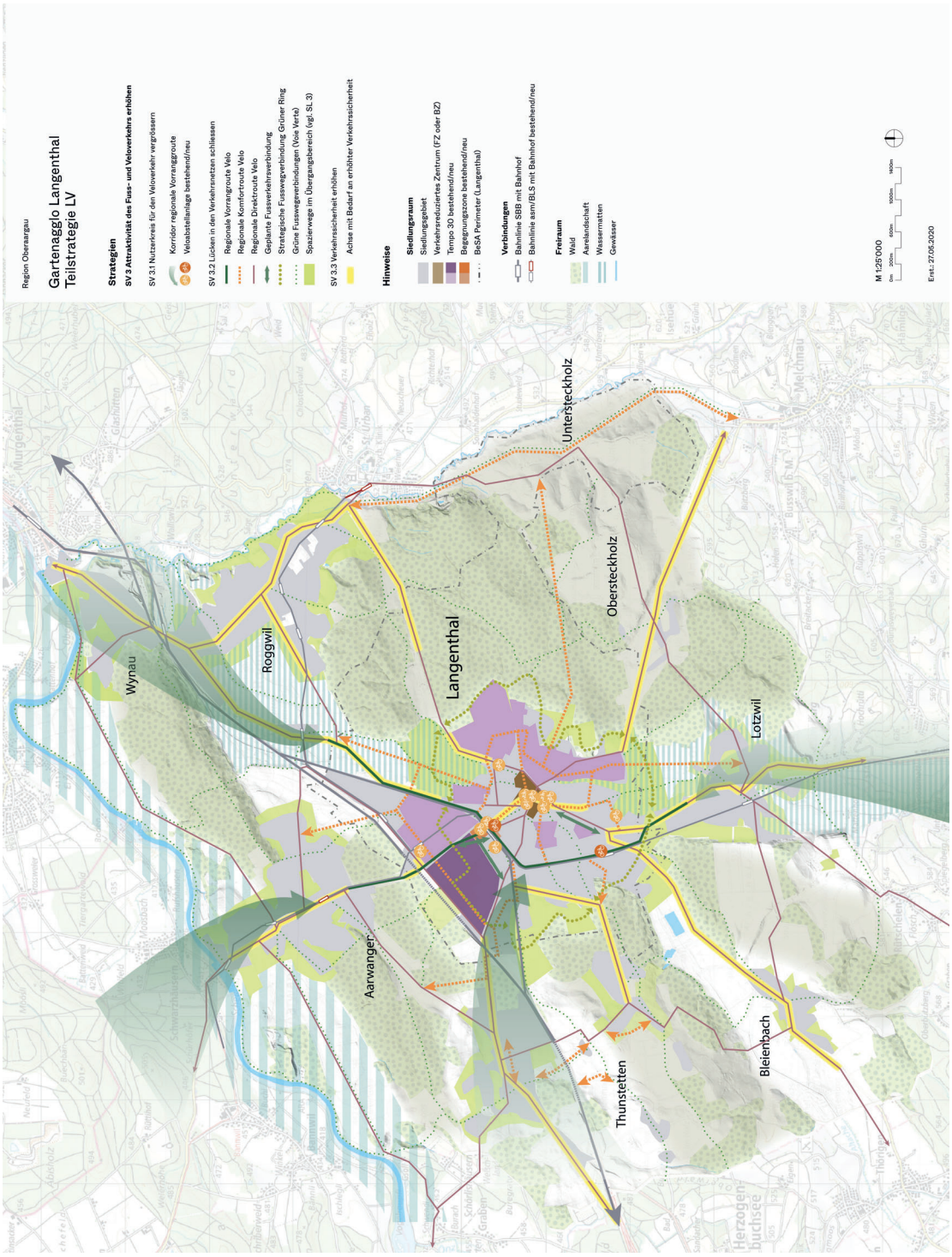
Gemeinde / Bezeichnung	Stand Koordinationsstand RGSK 2016	Stand Koordinationsstand RGSK 2021	Bemerkungen
Aufwertung Strassenraum			
Roggwil: Sanierung Mumenthalstrasse - Kaltenherberger, Knoten und Velomassnahmen, Unfallschwerpunkte 1111 / 1123, Konzept Velo NR, Ro4; KS 1	ZE	FS	Mitwirkungseingabe Roggwil, bestätigt durch OIK IV
Langsamverkehr			
Neubau Radweg Moos Unfallschwerpunkt 1116 Konzept Velo Nr. Ro2; KS 255	ZE	FS	Mitwirkungseingabe Roggwil, bestätigt durch OIK IV
Langenthal, Aufwertung Verbindungen Veloverkehr: – Bern-Zürich-Strasse / Chasseralstrasse: Verbindung als Fuss- und Radweg – Aufwertung Verbindung Dorfgasse - Zelglistrasse - Klusstrasse - Bützbergstrasse -Weststrasse für den Fuss- und Radverkehr – Passage Coop (Jurastrasse - Spielplatz) öffnen für den Veloverkehr (Netzlücke 62 gemäss Sachplan Veloverkehr)	VO	FS	Mitwirkungseingabe Stadt Langenthal, Umsetzungsstrategie Stadt Langenthal
Herzogenbuchsee: Oberönz: Neubau beidseitige Radstreifen KS 1	ZE	FS	bestätigt durch OIK IV

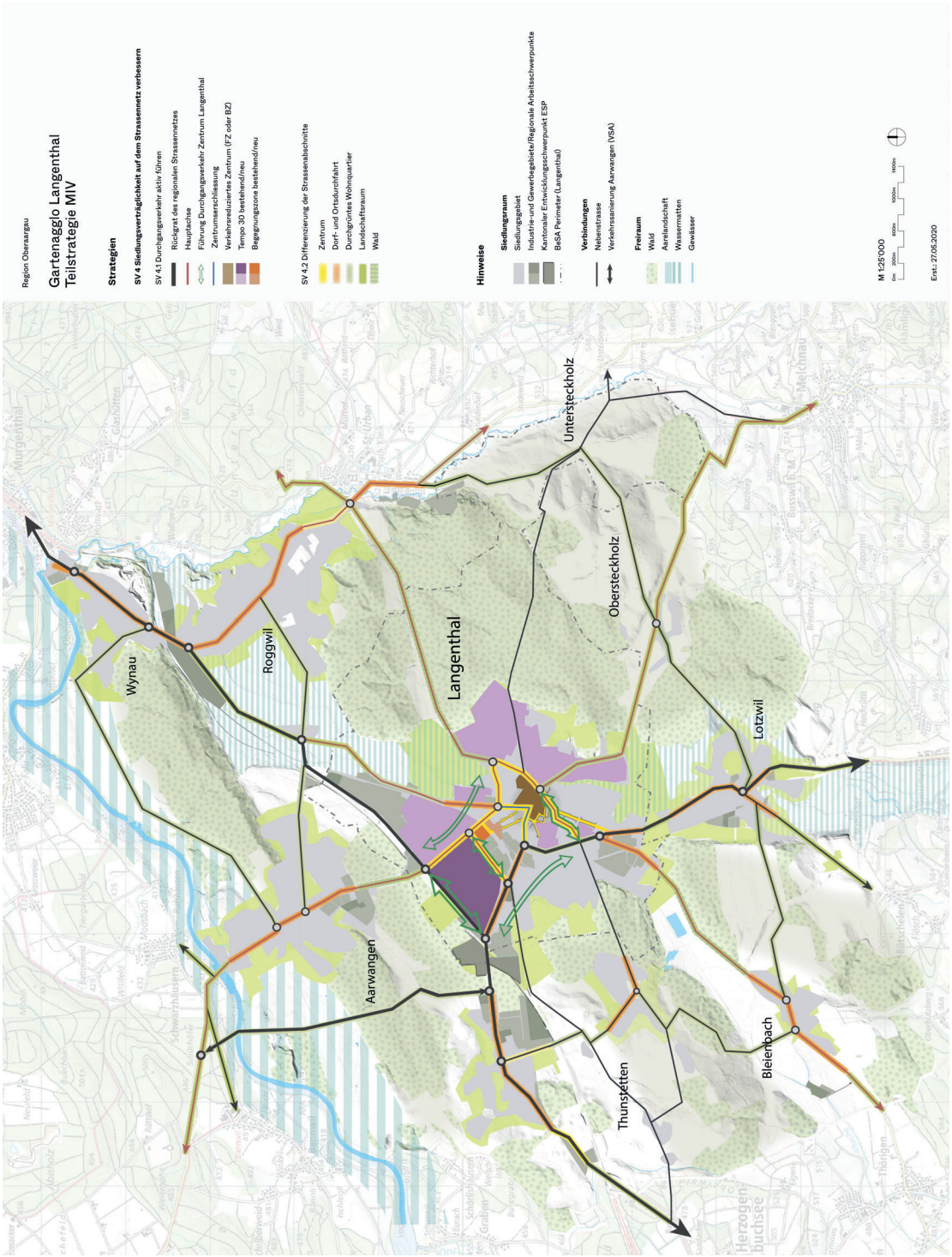
Anhang 2 Strategiekarten Gartenagglo (AP 4. Generation)




Region Oberaargau
Gartenagglo Langenthal
Teilstrategie Landschaft
Strategien
SL 1 Grünfinger erhalten und pflegen
Charakteristische Grünfinger
SL 2 Grüner Ring um Langenthal weiterentwickeln und vernetzen
Grüner Ring
Strategische Wegeverbindung Grüner Ring
SL 3 Übergangsbereiche strukturieren und gestalten
Gestaltungsraum Übergangsbereich
SL 4 Siedlungsfreiräume bewusst pflegen und akzentuieren
Historische Gärten
Innere Landschaft
Öffentliche Grünräume
Öffentliche Freiräume
SL 5 Gewässerläufe aufwerten und gestalten
Gewässer
Aarelandschaft
Wässermatten
SL 6 Strassenräume und Wegverbindungen „durchgrünen"
Prägende Radialverbindung im Siedlungsgebiet
Prägende Radialverbindung in der Landschaft
Prägende Tangentialverbindung im Siedlungsgebiet
Prägende Tangentialverbindung in der Landschaft
Grüne Wegeverbindungen (Voie Verte)
Hinweise
BeSA Perimeter (Langenthal)
Siedlungsraum
Wald
BLN-Gebiet
Bahnlinie SBB mit Bahnhof
Bahnlinie asm/BLS mit Bahnhof bestehend/neu
M 1:25'000
0m 200m 400m 800m 1600m
Erst.: 27.05.2020
Wynau
Roggwil
Langenthal
Untersteckholz
Obersteckholz
Lotzwil
Aarwangen
Thunstetten
Bleienbach


Region Oberaargau
Gartenagglo Langenthal
Teilstrategie öV
Strategien
SV 1 Gesamtverkehrliche Mobilität und Attraktivität des Wohn- und Arbeitsstandortes sichern stellen
SV 1.1 Künftiges Verkehrswachstum durch den Umweltverbund mit ÖV, Fuss- und Veloverkehr aufnehmen
Multimodale Drehscheibe
SV 1.2 Funktionsfähigkeit des MIV und ÖV sicherstellen
Verbesserung Verkehrsabfluss für zuverlässigen Busbetrieb
SV 1.3 Wege zwischen den Ortschaften der Gartenagglo mit dem öffentlichen Verkehr und dem Velo zurücklegen. Wege innerhalb des Siedlungsgebiets zu Fuss und mit dem Velo unternehmen
Förderung von öV und Velo zwischen den Ortsdurchfahrten
Förderung von öV und LV im Siedlungsgebiet
SV 2 ÖV-Angebot gezielt optimieren und Voraussetzungen für kombinierte Mobilität verbessern
SV 2.1 Busnetz in der Gartenagglo verdichten, Fahrplan stabilisieren und attraktiven Anschluss an das Fernverkehrsnetz erhalten
Busnetz in der Gartenagglo verdichten, Buslinie 51
Ausdehnung Betriebszeiten Buslinie 63, 64
Attraktiven Anschluss erhalten
Fahrplanverdichtung Porzi
SV 2.2 Hohe Nachfrage im ÖV qualitätsvoll aufnehmen und ausbauen
Verschiebung Haltestelle Bahn
Neue Linienführung Bus prüfen
Haltestellenzugänglichkeit Bus verbessern
Haltestellenzugänglichkeit Bahn verbessern
Verbesserung öV-Anbindung bei Entwicklung der Vorranggebiete (vgl. SS 4.2)
Hinweise
Verbindungen
Bahnlinie SBB mit Bahnhof
Bahnlinie asm/BLS mit Bahnhof
Linienführung Bus gemäss Reg. Angebotskonzept 2022-2025
Verkehrssanierung Aarwangen (VSA)
Siedlungsraum
Siedlungsgebiet
Industrie- und Gewerbegebiete/Regionale Arbeitsschwerpunkte
Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt ESP
Vorranggebiete Wohnen/Arbeiten bei Bedarf (vgl. SS 4.2)
BeSA Perimeter (Langenthal)
Freiraum
Wald
Aarelandschaft
Wassermatten
Gewässer
M 1:25'000
0m 300m 600m 900m 1200m
Entw.: 27.05.2020
Wynau
Roggwil
Langenthal
Aarwangen
Untersteckholz
Obersteckholz
Lotzwil
Bleienbach
Thunstetten
Roggwil Wynau
Roggwil Dorf
Buchsägerten
St. Urban
Schmitten
Kolmenkreuzung
Industriekreis
Gaswerk
Langenthal Bahnhof
Langenthal Süd
Lotzwil
Gutenburg
Aarwangen Hard
Aarwangen
Aarwangen Schloss
51
52
63
64


Region Oberaargau
Gartenagglo Langenthal
Teilstrategie LV
Strategien
SV 3 Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs erhöhen
SV 3.1 Nutzerkreis für den Veloverkehr vergrössern
Korridor regionale Vorranggroute
Veloabstellanlage bestehend/neu
SV 3.2 Lücken in den Verkehrsnetzen schliessen
Regionale Vorranggroute Velo
Regionale Komfortroute Velo
Regionale Direktroute Velo
Geplante Fussverkehrsverbindung
Strategische Fusswegverbindung Grüner Ring
Grüne Fusswegeverbindungen (Voie Verte)
Spazierwege im Übergangsbereich (vgl. SL 3)
SV 3.3 Verkehrssicherheit erhöhen
Achse mit Bedarf an erhöhter Verkehrssicherheit
Hinweise
Siedlungsraum
Siedlungsgebiet
Verkehrsreduziertes Zentrum (FZ oder BZ)
Tempo 30 bestehend/neu
Begegnungszone bestehend/neu
BeSA Perimeter (Langenthal)
Verbindungen
Bahnlinie SBB mit Bahnhof
Bahnlinie asm/BLS mit Bahnhof bestehend/neu
Freiraum
Wald
Aarelandschaft
Wassermatten
Gewässer
M 1:25'000
Erst.: 27.05.2020
Wynau
Roggwil
Langenthal
Untersteckholz
Obersteckholz
Lotzwil
Aarwangen
Thunstetten
Bleienbach
Melchnau
Busswil
Herzogenbuchsee


Region Oberaargau
Gartenagglo Langenthal
Teilstrategie MIV
Strategien
SV 4 Siedlungsverträglichkeit auf dem Strassennetz verbessern
SV 4.1 Durchgangsverkehr aktiv führen
Rückgrat des regionalen Strassennetzes
Hauptachse
Führung Durchgangsverkehr Zentrum Langenthal
Zentrumserschliessung
Verkehrsreduziertes Zentrum (FZ oder BZ)
Tempo 30 bestehend/neu
Begegnungszone bestehend/neu
SV 4.2 Differenzierung der Strassenabschnitte
Zentrum
Dorf- und Ortsdurchfahrt
Durchgrüntes Wohnquartier
Landschaftsraum
Wald
Hinweise
Siedlungsraum
Siedlungsgebiet
Industrie- und Gewerbegebiete/Regionale Arbeitsschwerpunkte
Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt ESP
BeSA Perimeter (Langenthal)
Verbindungen
Nebenstrasse
Verkehrssanierung Aarwangen (VSA)
Freiraum
Wald
Aurelandschaft
Wassermatten
Gewässer
M 1:25'000
Entw.: 27.05.2020
Wynau
Roggwil
Langenthal
Untersteckholz
Obersteckholz
Lotzwil
Aarwangen
Thunstetten
Bleienbach