

Agglomeration Langenthal

Agglomerationsprogramm 4. Generation



Mitwirkungsbericht

10. Juli 2020

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--------------------------------------|---|
| Ausgangslage | 4 |
| Mitwirkende | 5 |
| Schwerpunkte der Mitwirkungseingaben | 6 |
| Kommentierte Mitwirkungseingaben | 7 |

Region Oberaargau

Jurastrasse 29 PF 1164

4901 Langenthal

T 062 922 77 21

region@oberaargau.ch | oberaargau.ch

1. Ausgangslage

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr (PAV) fördert der Bund eine kohärente Verkehrs- und Siedlungsplanung in den Agglomerationen und ermöglicht damit die grossen Herausforderungen des Verkehrs und Siedlungswachstums zu meistern und mitzufinanzieren. Von Bundesbeiträgen profitieren Agglomerationen, die mit ihren Agglomerationsprogrammen (AP) die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmen. Die Gemeinde Langenthal ist in der Region Oberaargau vom Bund als beitragsberechtigter Stadt und Agglomeration (sog. «BeSA») ausgewiesen.

Langenthal bildet ein wichtiges Zentrum der Region Oberaargau (Kernstadt der Region Oberaargau). Die Stadt liegt zwischen den Agglomerationen Solothurn im Westen und Olten/Zofingen im Osten. Das Agglomerationsprogramm Langenthal ist nicht nur für die Stadt Langenthal selber, sondern auch für die gesamte Region von zentraler Bedeutung. Denn nur eine gut funktionierende Kernstadt – mit den notwendigen Verkehrsinfrastrukturen, einem guten ÖV-Angebot und einer zukunftsorientierten Siedlungsstruktur – ist in der Lage, auf die gesamte Region auszustrahlen und wichtige Impulse zu geben.

Das Agglomerationsprogramm ist ein langfristiges Planungsinstrument, das periodisch alle vier Jahre erneuert wird. Das vorliegende Agglomerationsprogramm der 4. Generation baut auf der vorhergehenden Generation auf. Im Fokus des Agglomerationsprogramms der 4. Generation steht die Erarbeitung eines überkommunalen Zukunftsbilds. Ziel ist es, den Nutzen des Agglomerationsprogramms für den Raum Langenthal und die Nachbargemeinden aufzuzeigen. Mit der Eingabe der 4. Generation soll beispiel-/pionierhaft dargestellt werden, wie die Agglomeration Langenthal neu, statt des bisherigen Begriffs der Einzelstadt, erweitert im Kontext von Siedlung-Landschaft-Verkehr verstanden und weiterentwickelt werden kann.

Das Agglomerationsprogramm der 4. Generation ist als «Übergangsprogramm» hin zu einem überkommunalen Planungsinstrument zu verstehen. Nebst dem neuen Zukunftsbild stellen die Verkehrssanierung Aarwangen (VSA) und der kantonale Entwicklungsschwerpunkt (ESP)/strategische Arbeitszone (SAZ) Oberhard-Wolfhusenfeld Schlüsselmassnahmen der 4. Generation dar.

Das Agglomerationsprogramm der 4. Generation befand sich vom 3. Januar bis am 31. März 2020 in der Mitwirkung. Die Stellungnahmen wurden in diesem Bericht zusammengefasst und beantwortet.

2. Mitwirkende

Gemeinden

Folgende Gemeinden haben eine Stellungnahme abgegeben:

- Aarwangen
- Bannwil
- Bettenhausen
- Bleienbach
- Busswil b. Melchnau
- Eriswil
- Graben
- Inkwil
- Langenthal
- Lotzwil
- Obersteckholz
- Ochlenberg
- Roggwil
- Rütshelen
- Seeberg
- Thunstetten
- Wynau

Verbände, Parteien, weitere Institutionen, Firmen

- Aare Seeland Mobil
- AGZ Ziegeleien
- BLS AG, Bern
- FDP
- VCS Oberaargau-Emmental
- Verein für Vogelkunde und Vogelschutz Langenthal

3. Schwerpunkte der Mitwirkungseingaben

Im Ganzen gingen während der Mitwirkung 23 Stellungnahmen ein. Dabei äussersten sich 17 Gemeinden, 1 Parteien, 3 Verbände, 2 Transportunternehmen zum Agglomerationsprogramm. Die nachfolgenden drei Themen wurden hauptsächlich in den Stellungnahmen angesprochen.

Das Agglomerationsprogramm der 4. Generation wird im Grundsatz begrüsst und unterstützt. Mit der Vision der **Gartenagglomeration** die benachbarten Gemeinden miteinzubeziehen, ist nachvollziehbar.

Da der **Verkehrsrichtplan der Stadt Langenthal** zurzeit noch in Bearbeitung ist, ist die konzeptionelle Einbindung der vorgeschlagenen Massnahmen Verkehr im Agglomerationsprogramm in Bezug auf die kommunale Abstimmung für die Transportunternehmungen noch nicht vollständig nachvollziehbar.

Von den Umwelt- und Naturschutzverbänden wird eine Konkretisierung zur Landschaft verlangt. Insbesondere wird die fachliche Auseinandersetzung mit der **Biodiversität** vermisst. Die Stadt Langenthal hat 2019 mit den umliegenden Gemeinden das Modellvorhaben «Der Garten der Agglomeration gestalten» beim Bundesamt für Raumentwicklung eingegeben. Der Projektstart erfolgte anfangs 2020. Ergebnisse dazu liegen noch nicht vor.

Im Weiteren erfolgten detaillierte Rückmeldungen zu Strategien, den vorgeschlagenen Massnahmen und deren Umsetzung durch die Transportunternehmungen.

4. Kommentierte Mitwirkungseingaben

Kategorien/Legende

- A Kenntnisnahme
- B ergänzende Erläuterungen dazu im MW-Bericht
- C Anpassen, ergänzen AP Langenthal
- D Neues zusätzliches Thema
- E Nicht Gegenstand des AP Langenthal

Gesamteindruck

| Nr. | Eingaben / Anträge | Kat. | Stellungnahme Projektleitung RGSK |
|-----|---|------|--|
| 1 | <u>asm</u> : Die Nachvollziehbarkeit ist aufgrund der Anzahl und Fülle der vorliegenden Dokumente sowie dem noch nicht vorliegenden Verkehrsrichtplan der Stadt Langenthal nicht gegeben. | B | Kenntnisnahme. Mit dem AP 4. Generation erfolgte eine Gesamtüberarbeitung mit Neuausrichtung der Agglomeration unter Einbezug der Nachbargemeinden (Gartenagglo), daher wurde auf eine Korrex-Version verzichtet (Grundlegende Überarbeitung des APs); Die Überarbeitung der Dokumente soll künftig, um die Mitwirkung zu vereinfachen, besser ersichtlich und erkennbar gemacht werden. Der Verkehrsrichtplan befindet sich noch in Ausarbeitung, die Mitwirkung ist im 4. Quartal 2020 vorgesehen. Die Abstimmung des APs auf den Verkehrsrichtplan ist vor Eingabe des APs beim Bund (15. Sept. 2021) vorzunehmen. |
| 2 | <u>asm</u> : Die Einbindung der Dokumente «Gartenagglo» und deren Einbindung ins RGSK und AP ist unklar. | A | Behördenverbindliche Teile des APs (Zukunftsbild, Strategien und Massnahmen) wurden vor der kantonalen Vorprüfung ins RGSK integriert. Das Entwicklungsleitbild der Region OA stellt die Gartenagglo ebenfalls dar. |
| 3 | <u>asm</u> : Aus den Gründen unter Laufnr. 1 und 2 beschränkt sich die asm in ihrer Stellungnahme auf Verkehrsthemen. | A | Kenntnisnahme. |

Region Oberaargau

Jurastrasse 29 PF 1164

4901 Langenthal

T 062 922 77 21

region@oberaargau.ch | oberaargau.ch



| Nr. | Eingaben / Anträge | Kat. | Stellungnahme Projektleitung RGSK |
|-----|--|------|---|
| 4 | <p><u>Grüne:</u> Grundsätzlich begrüssen wir die Neuausrichtung des AP Langenthal mit Einbezug der umliegenden Gemeinden in die sogenannte «Gartenagglo» und wir sind mit den Stossrichtungen des AP einverstanden. Absolut zwingend ist, dass Langenthal den Status als 'Agglomeration' behält, da viele Fragestellungen (vor allem im Bereich Siedlung + Verkehr) nur in diesem Zusammenhang sinnvoll behandelt werden können. Hierbei ist auch die Koordination mit bzw. die Abgrenzung zum RGSK 2021 sehr wichtig.</p> | A | Kenntnisnahmen. Vgl. auch Laufnr. 2. |
| 5 | <p><u>Rütschelen:</u> Der Gemeinderat Rütschelen unterstützt die die Neuausrichtung. Er sieht die Gemeinde Rütschelen ebenfalls in dieser «Gartenagglo» und wünscht sich in Zukunft eine Integration.</p> | A | Kenntnisnahme. Die Agglomerationen werden vom Bund definiert, wobei die beitragsberechtigten Agglomerationsgemeinden im Anhang 4 der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV) bezeichnet werden. Im Oberaargau gilt nur die Stadt Langenthal als beitragsberechtigte Gemeinde. Mit dem AP 4. Generation soll erstmals dem Bund die Neuausrichtung der Agglomeration Langenthal unter Berücksichtigung der Nachbargemeinden aufgezeigt werden. |
| 6 | <p><u>VCS:</u> Aus Sicht der Verkehrsthematik ist eine grossräumige Betrachtung der Thematik zwingend. Das Problem des Pendlerverkehrs kann nur in grösserem Zusammenhang angegangen werden. Aufzuzeigen, dass ein Agglomerationsprogramm, bestehend nur aus der Stadt Langenthal als Einzelstadt ohne Einbezug der Umgebung, keinen Sinn macht, ist richtig. Das Zukunftsbild der Stadt muss über ihre Grenzen hinaus reichen.</p> | A | Kenntnisnahme. |
| 7 | <p><u>Vogelschutz:</u> Leider wird mit Gemeinde- statt naturräumlichen Grenzen gearbeitet.</p> | A | Kenntnisnahme. Vgl. auch Laufnr. 5. |



| Nr. | Eingaben / Anträge | Kat. | Stellungnahme Projektleitung RGSK |
|-----|---|------|---|
| 8 | <p><u>Vogelschutz</u>: Es fehlen weitgehend Massnahmen zu den Themenbereichen Umwelt, natürliche Lebensgrundlagen, Biodiversität wie sie die Rechtsgrundlagen als Ziele und Grundsätze erwähnt. (Baugesetz, BauG. Art.54, Abs.2, Bst.a, Raumplanungsgesetz, RPG, Art.1, Abs. 2, Bst. a, Bundesverfassung, Art.75 und 78).</p> | E | <p>Die Agglomerationsprogramme des Bundes bezwecken in erster Linie eine gezielte Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Die Berücksichtigung des Themas Landschaft ist zwar vom Bund gewünscht, kann von den Agglomerationen aber freiwillig vorgenommen werden.</p> <p>Die Themenfelder Landschaft, Biodiversität, Natur und Naherholung spielen für die Agglomeration Langenthal eine wichtige Rolle, können jedoch nicht im Rahmen des Agglomerationsprogrammes vertieft angegangen werden. Deshalb haben die am Agglomerationsprogramm beteiligten Gemeinden im Jahre 2019 einen Projektantrag für ein Modellvorhaben nachhaltige Raumentwicklung unter dem Titel «Den Garten der Agglomeration gestalten» beim Bundesamt für Raumentwicklung eingegeben, der bewilligt wurde. Damit stehen Mittel für die Erarbeitung eines Umsetzungsprogramms der Massnahmen im Bereich Natur und Landschaft sowie für erste Pilotmassnahmen zur Verfügung. Die Projektlaufzeit ist 2020–2023. Anfang 2020 wurden Projektorganisation, Grundlagenermittlung und Vorgehen aufgebaut.</p> |



Zu 1. Einleitung

| Nr. | Eingaben / Anträge | Kat. | Stellungnahme Projektleitung RGSK |
|-----|--|------|--|
| 9 | <u>asm</u> : Kapitel 1.3 / Seite 12: Wann ist die Mitwirkung zum gleichzeitig mit dem AP erarbeiteten Verkehrsrichtplan geplant? | B | Der Verkehrsrichtplan ist zurzeit in Erarbeitung; die Mitwirkung ist im 4. Quartal 2020 geplant. |
| 10 | <u>asm</u> : Kapitel 2.3 / Seite 27: Ist der Entwurf des Verkehrsrichtplans öffentlich einsehbar? | A | Vgl. Laufnr. 10. |
| 11 | <u>asm</u> : Kapitel 2.1.1 Abb. 4: Das Rückgrat des regionalen Verkehrsnetzes zeigt Lücken auf. Wie ist vorgesehen, diese Lücke zu schliessen? Kann eine wichtige Gemeindestrasse nachhaltig und verträglich umgesetzt werden? | B | Die Schliessung von Netzlücken war bereits Teil des AP der 3. Generation, wobei sich die Massnahmen noch in der Umsetzung befinden. Vgl. auch Laufnr. 12. |
| 12 | <u>asm</u> : Kapitel 2.1.2. / Seite 16: Verkehr: Ist es korrekt, dass Massnahmen aus den AP 2 und 3 grösstenteils umgesetzt sind? Die Veloparkierung im Stadtkern hat keine spürbaren Verbesserungen gebracht. | B | Im Mitwirkungsentwurf wurden die Massnahmen, welche sich noch in Umsetzung befinden, als «Pendent im Zeitplan» bezeichnet. Gestützt auf die definitiven Richtlinien des Bundes zu den Agglomerationsprogrammen vom Februar 2020 wurde das Umsetzungsreporting überarbeitet. Da sich viele der Verkehrsmassnahmen in Langenthal noch in Umsetzung befinden, wurde durch die Stadt Langenthal im Frühling 2020 eine Umsetzungsstrategie erarbeitet. Ziel ist es, damit die mit dem Bund bereits vereinbarten Massnahmen aus dem AP 2. und 3. Generation gezielt voranzutreiben und umzusetzen. |

Zu 2. Stand der Umsetzung

| Nr. | Eingaben / Anträge | Kat. | Stellungnahme Projektleitung RGSK |
|-----|--|------|-------------------------------------|
| 13 | <u>VCS</u> : Der Umsetzungsstand wird detailliert für die einzelnen Massnahmen aufgezeigt und ist nachvollziehbar. Gerade im Bereich Verkehr zeigt sich, dass man mehrheitlich auf Kurs ist und die Massnahmen | A | Kenntnisnahme. Vgl. auch Laufnr. 12 |

| Nr. | Eingaben / Anträge | Kat. | Stellungnahme Projektleitung RGSK |
|-----|---|------|---|
| | auch umgesetzt werden (was aber noch nichts über die Qualität der Massnahmen aussagt). Einverstanden sind wir mit den daraus abgeleiteten Folgerungen für den Verkehr. | | |
| 14 | <u>Vogelschutz</u> : Das Zukunftsbild mit den Themen «Siedlung, Landschaft, Verkehr» ist um den Begriff «Natürliche Lebensgrundlagen, Schutz der Biodiversität» zu erweitern und zu bearbeiten. | E | Das Thema Landschaft wird im Agglomerationsprogramm der 4. Generation zwar berücksichtigt, eine vertiefte Bearbeitung der Themenfelder Landschaft, Biodiversität, Natur erfolgt aber im Rahmen des Modellvorhabens «Den Garten der Agglomeration gestalten». Das Modellvorhaben soll dabei die Umsetzung staatsebenen-, grenz- und fachübergreifend koordinieren und anstossen. |

Zu 3. Situations- und Trendanalyse

| Nr. | Eingaben / Anträge | Kat. | Stellungnahme Projektleitung RGSK |
|-----|--|------|--|
| 15 | <u>asm</u> : Es ist unklar, welche Anpassungen in diesem Kapitel vorgenommen worden sind. Ein Korrekturmodus/Vergleich alte Version wäre hilfreich. | A | Kenntnisnahme. Vgl. Laufnr. 1. |
| 16 | <u>asm</u> : Kapitel 3.1.2 / Seite 30: Der Begriff Stadtbahn für die Bahnlinien 413 und 414 scheint aufgrund des 30' Takts nicht korrekt. | C | Der Begriff wurde im AP-Bericht auf «Regionalbahn» angepasst. |
| 17 | <u>asm</u> : Kapitel 3.2.6, Abbildung 22, Seite 48: Worin liegt die Begründung, dass an der Wiesenstrasse ein ViV liegt, nicht aber an anderen Standorten von Grossverteilern? | B | Mit dem RGSK 2021 werden verkehrsentensive Vorhaben ViV auf regionaler Stufe bezeichnet (Standorte mit > 2000 bis 5000 Fahrten). In Langenthal weisen die Migros an der Wiesenstrasse und das Spital ein Fahrtenaufkommen von > 2000 bis max. 5000 Fahrten pro Tag auf (bestehender ViV). Die im RGSK 2021 bezeichneten ViV wurden in das Agglomerationsprogramm übernommen (Abstimmung RGSK 2021 und AP 4. Generation). |

Region Oberaargau

Jurastrasse 29 PF 1164

4901 Langenthal

T 062 922 77 21

region@oberaargau.ch | oberaargau.ch



| Nr. | Eingaben / Anträge | Kat. | Stellungnahme Projektleitung RGSK |
|-----|--|------|--|
| 18 | <u>asm</u> : Kapitel 3.5.2., Seite 67: Die Regionalbuslinie 40.051 führt von Wangen a.A. nach Melchnau (Grossdietwil). Die Fahrlage des SBB-Fernverkehrs bietet Erschwernisse bei der Anschlusssituation im Bus- und Bahnverkehr. | C | Präzisierung im AP-Bericht: «Die Anbindung der Regionalbuslinie 40.051 an verschiedene Bahnhöfe (Langenthal, Herzogenbuchsee, Wangen a.A.) bringt die Herausforderung mit sich, dass nicht alle Bahnanschlüsse optimal gewährleistet werden können.» |
| 19 | <u>asm</u> : Kapitel 3.5.4, Seite 87: Die Verbindung Lotzwilstrasse ist als Teil zur Stadtkernumfahrung vorgesehen. Die Einmündung in den Kreisel Lotzwilstrasse/Ringstrasse ist gleichzeitig ein Unfallschwerpunkt. Welche Massnahmen sind vorgesehen? In den Massnahmenblättern finden sich keine Massnahmen. | B | Für die Sanierung der Ringstrasse liegt ein Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK vom Kanton vor. Deshalb muss eine weitere Massnahme nicht vorgesehen werden. |
| 20 | <u>asm</u> : Für die Einfädelung von Bussen der Verkehrslinien 40.052 (neu 40.064) von der Bleichenstrasse in die Lotzwilstrasse sind Bevorzugungsmassnahmen vorzusehen. | A | Kenntnisnahme. Hat in Abstimmung auf den VRP zu erfolgen. |
| 21 | <u>FDP</u> : Die Anpassungen können nicht beurteilt werden, da sie nicht ausgewiesen sind. Mit dem Inhalt von Kapitel 3 prinzipiell einverstanden. | A | Kenntnisnahme. Vgl. auch Laufnr. 1. |
| 22 | <u>VCS</u> : Es ist nicht nachvollziehbar, wieso die Anpassungen im Text nicht sichtbar gemacht worden sind. Eine konkrete Beurteilung der Anpassungen ist so kaum machbar. Dass dies anders möglich wäre, zeigt das RGSK Emmental, wo die Anpassungen alle im Text farbig hinterlegt sind, was die Lesbarkeit wesentlich erhöht. Inhaltlich sind wir mit dem Kapitel in den meisten Teilen einverstanden. Die Verkehrsfragen haben einen grossen Stellenwert, Probleme wie der schlechte Modalsplit in der Region und damit verbunden die schlechten Werte beim Pendlerverkehr werden erkannt. Diesen schlechten Modalsplit zu relativieren mit dem Hinweis, dass er in den angrenzenden Kantonen noch höher liegt, ist nicht hilfreich. Der Modalsplit der Stadt Langenthal, der wesentlich tiefer liegt, zeigt, dass | A | Kenntnisnahme. Vgl. auch Laufnr. 1. |

| Nr. | Eingaben / Anträge | Kat. | Stellungnahme Projektleitung RGSK |
|-----|---|------|-----------------------------------|
| | hier offensichtlich die Impulse aus der Stadt in die Region kommen müssen, da sich das Interesse der Region an einer Verbesserung in engen Grenzen hält (siehe unsere Mitwirkung zum RGSK). Aus diesen Gründen (siehe auch Pendlerverkehr) halten wir die Ausdehnung des Perimeters auf die «Gartenagglo» für zwingend. | | |
| 23 | <u>Vogelschutz</u> : Landschaft = Lebensraum = Biodiversität | A | Kenntnisnahme |

Zu 4. Zukunftsbild

| Nr. | Eingaben / Anträge | Kat. | Stellungnahme Projektleitung RGSK |
|-----|---|------|---|
| 24 | <p><u>asm</u>: Unstimmigkeiten bei der Teilkarte Verkehr, Seite 33:</p> <ol style="list-style-type: none"> Die im RAK 22–25 enthaltene Linienverlängerung von Thunstetten nach Bützberg ist eingezeichnet. Diese Verlängerung ist jedoch nur umsetzbar, wenn gleichzeitig Linienführungsanpassungen im Stadtnetz Langenthal umgesetzt werden. Die im RAK enthaltenen wichtigen Linienführungen der Stadt Langenthal sind abzubilden. Mit der Massnahme OA. ÖV-Str. 3 wird im RGSK eine neue Buslinie Wynau–Langenthal gefordert. Die Planung einer ÖV-Linie ist nicht die Aufgabe von RGSK/AP. Potential und Machbarkeit müsste über RVK abgeklärt werden. | C | <p>Punkt 1 und 2: Kenntnisnahme.</p> <p>Punkt 3: Überarbeitung der Massnahme OA.ÖV-Str.3: Neu ist im RGSK 2021 der Region die Prüfung der Angebotsverbesserung Wynau – Roggwil (Langenthal / St. Urban) vorgesehen.</p> |
| 25 | <p><u>asm</u>: Zukunftsbild Gartenagglo, Synthesekarte S. 31: In Aarwangen ist nicht die aktuelle Anzahl Bushaltestellen abzubilden, sondern diejenigen, welche mit der VSALN umgesetzt werden. Die beiden Haltestellen Vorstadt/Hard-Mummenthal werden zu einer einzigen, zentralen Haltestelle zusammengelegt.</p> | C | Anpassung im Zukunftsbild und Strategiekarten. |

Region Oberaargau

Jurastrasse 29 PF 1164

4901 Langenthal

T 062 922 77 21

region@oberaargau.ch | oberaargau.ch



| Nr. | Eingaben / Anträge | Kat. | Stellungnahme Projektleitung RGSK |
|-----|--|------|--|
| 26 | <u>asm</u> : Kapitel 4.6, Übersichtskarte, Seite 31: Die Massnahme kann nicht umgesetzt werden. Neue Kreuzungen zwischen Bahn und Strassen sind gemäss EBG Art. 24 in der Regel als Über- oder Unterführung zu erstellen. | B | Kenntnisnahme. Die Eingabe bezieht sich auf die im Rahmen des neuen Zukunftsbildes erarbeiteten Grundlagenberichte. Diese Dokumente stellen zwar eine Grundlage, jedoch nicht das eigentliche AP dar. Die erwähnte Massnahme ist nicht in das AP Langenthal eingeflossen und hat daher auch keine Verbindlichkeit. |
| 27 | <u>AGZ Ziegeleien</u> : Beim Langsam Verkehr entlang der Rot und Ziegelwerk Roggwil besteht mit der Nutzung des ehemaligen Trassees zwischen Roggwil und Melchnau bei einer schnellen und direkten Linienführung ein gewisses Konfliktpotential. | C | Die Massnahme zum Bahntrasse zwischen Roggwil und Melchnau wurde in die Massnahme OA.LV-Ü2 (Machbarkeitsstudie Vorrangrouten gemäss 2019 angepasstem Sachplan Veloverkehr) integriert. Die Linienführung ist in diesem Rahmen zu prüfen und konkretisieren. |
| 28 | <u>FDP</u> : Keine Strassen ohne Seiten- und Mittellinie. Paradiesische Visionen sind schön, aber als «Zielvorstellungen» nur bedingt geeignet. Wir möchten als Programm realistische und realisierbare Ziele. Visionen sollten auch als solche betitelt werden. | A | Kenntnisnahme. Das Zukunftsbild zeigt den Zielzustand 2040 dar und ist daher als eine Vision der Agglomeration zu verstehen. |
| 29 | <u>Seeberg</u> : Siehe Ausführungen zum RGSK unter Punkt 4 des Fragebogens RGSK. | E | Nicht Teil des Agglomerationsprogramms. Vgl. Mitwirkungsbericht RGSK 2021. |
| 30 | <u>VCS</u> : Die Bezugnahme auf Gartenstadt nach Ebenezer Howard ist kritisch. Howards Planung zeigt, dass sie für die heutigen Probleme keine Lösung bietet. Eine Teillösung ist unmöglich; nur voraussehendes und integrierendes Planen in einem Massstab, der die gesamte Struktur des modernen Lebens in all seinen Verästelungen erfasst, kann die Aufgabe erfüllen, die Ebenezer Howard im Sinne hatte. (S. Gideon, Raum, Zeit und Architektur). In diesem Sinn macht die Wortschöpfung «Gartenagglo» durchaus Sinn. Die Parallelen zur Gartenstadt sind durchaus zu sehen (vgl. Ab. S.96 im Bericht mit dem Konzept der Gartenstadt von Howard), doch ist zu berücksichtigen, dass es sich beim vorgelegten Szenario um gewachsene Strukturen | A | Kenntnisnahme. Die Begriffsdefinition der «Gartenagglo» wurde lediglich an die «Gartenstadt» angelehnt. |

| Nr. | Eingaben / Anträge | Kat. | Stellungnahme Projektleitung RGSK |
|-----|---|------|--|
| | handelt und ein Zukunftsbild «Gartenagglo» auf diesen Strukturen gründet. | | |
| 31 | <u>Vogelschutz</u> : Weitgehendes Fehlen ökologischer Themen und «Objektblätter mit Planungsvorschlägen» ohne jede Realisierungsmöglichkeit. Hat einzelne falsche Ortsbezeichnungen. Insgesamt von zweifelhafter Qualität. | B | Die Eingabe bezieht sich auf die im Rahmen des Zukunftsbildes erarbeiteten Grundlagendokumente. Diese Dokumente stellen zwar eine Grundlage, jedoch nicht das eigentliche AP dar. Die erwähnte Massnahme ist nicht in das AP Langenthal eingeflossen und hat daher auch keine Verbindlichkeit. |
| 32 | <u>Vogelschutz</u> : Beim Objektblatt Nr. 8: «stillgelegte Bahnstrecke nach Obersteckholz(!)», bestehen weder touristische noch raumplanerische Gründe die Projektidee weiter zu verfolgen. Die Trasse ist auf die Bedeutung und Funktion als Lebensraum und Vernetzungselement zu untersuchen. | A | Kenntnisnahme. |
| 33 | <u>Vogelschutz</u> : Erweiterung der Leitideen mit biologischen Aspekten. | E | Vgl. Stellungnahme Laufnr. 8 und 14. |
| 34 | <u>Vogelschutz</u> : Im Teilbereich Landschaft sind Standorte geschützter oder regional seltener Lebensräume und Arten zu integrieren. | E | Vgl. Stellungnahme Laufnr. 8 und 14. |

Zu 5. Handlungsbedarf

| Nr. | Eingaben / Anträge | Kat. | Stellungnahme Projektleitung RGSK |
|-----|--|------|--|
| 35 | <u>asm</u> : Kapitel 5.4.2, Seite 118: Der zweimal aufgeführte Handlungsbedarf «Gewährleistung Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV» ist bei der in Kapitel 4.4.4 aufgeführten Zielsetzung nach definierten ÖV-Achsen, in welchen der ÖV behinderungsfrei zirkulieren kann und Sperrungen ausgeschlossen sind zu ergänzen. | B | Kenntnisnahme. In Kap. 5.4.2 wurde zwischen dem Handlungsbedarf für die Stadt Langenthal und der (gesamten) «Gartenagglo» unterschieden. Da die Gewährleistung der Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV sowohl für die Stadt Langenthal wie auch die Nachbargemeinden von Bedeutung ist, ist der Handlungsbedarf zweimal aufgeführt. |

| Nr. | Eingaben / Anträge | Kat. | Stellungnahme Projektleitung RGSK |
|-----|---|------|---|
| | | | Kapitel 4.4.4 wurde, um das Agglomertionsprogramm zu straffen, mit der Überarbeitung nach der Mitwirkung aufgehoben. |
| 36 | <u>asm</u> : Hinweise zu Kapitel 5.2.1., S.113: Der Satz, dass Langenthal über historische Gebäude verfügt, ist doppelt aufgeführt. | C | Anpassung im AP-Bericht. |
| 37 | <u>FDP</u> : Insbesondere im Bereich Verkehr sind Schwächen vielleicht richtig ausgewiesen, der eruierte Handlungsbedarf wird aber nicht zielführend für die Problemlösung sein. Bei viel Verkehr braucht es mehr Durchsatz. Das erreicht man nicht mit gesperrten oder schmälere Strassen – im Gegenteil. Will man den Durchgangsverkehr aus Langenthal entfernen, muss man alternative Routen schaffen, z.B. die Tangentialverbindungen. | D | Die Stadt Langenthal weist mit ihrem grossräumigen MiV-Lenkungskonzept und den darauf abstützenden Massnahmen eine Strategie der integral abgestimmten Führung des Verkehrsflusses aus, wie diese bereits in der Prüfung seitens Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms der letzten Generation als zielführend anerkannt worden ist. Die bisherige AP 3-Massnahme Mittelstrasse wird im AP4 weitergeführt. |
| 38 | <u>Ochlenberg</u> : Es ist einzubeziehen, dass entlang der Lindenstrasse (Verbindung Madiswil–Ochlenberg–Thörigen ein Fahrradstreifen einzusetzen ist. Die Verkehrssicherheit ist entlang der Lindenstrasse (Querung Schulweg von Schulkindern, Übersicht, Tempo und Fahrrad) zu wenig berücksichtigt. | B | Nicht Teil des Agglomerationsprogrammes und im Rahmen des RGSK zu behandeln. |
| 39 | <u>Seeberg</u> : Siehe Ausführungen zum RGSK unter Punkt 4 des Fragebogens RGSK. | E | Nicht Teil des Agglomerationsprogramms. Vgl. Mitwirkungsbericht RGSK 2021. |
| 40 | <u>VCS</u> : Es wäre zu wünschen, wenn der Handlungsbedarf in der Gartenagglo auch stärkere Auswirkungen auf das RGSK der gesamten Region hätte, z.B. im Bereich «gezielte Lenkung des MiV, Beeinflussung des Verkehrsverhaltens». Der Modalsplit in der Region muss zwingend verbessert werden. | A | Kenntnisnahme. |
| 41 | <u>Vogelschutz</u> : Kaum vollständig. Es fehlen Massnahmen zur Erhaltung und Förderung unter dem Begriff «Biodiversität». | B | Vgl. Stellungnahme zur Eingabe 8 und 14. |

Zu 6. Strategien

| Nr. | Eingaben / Anträge | Kat. | Stellungnahme Projektleitung RGSK |
|-----|---|------|--|
| 42 | <u>asm</u> : Kapitel SV 2, S. 131: Der ÖV ist nicht nur zu erhalten, sondern gezielt zu optimieren (siehe Bemerkung zu Kapitel 4.4.4) und auszubauen (durch Forderung im RAK 22–25 mit dem 15'Takt der Linie 40.064. | C | Präzisierung der Strategie SV.2 durch die Einführung von Unterstrategien im AP-Bericht. |
| 43 | <u>asm</u> : Kapitel SV 2: Gestaltungsgrundsätze, S. 132: Für strassengebundenen ÖV sind Achsen zu definieren. Behinderungsfreie Ausgestaltung und keine Sperrungen dieser Achse. | B | In den Gestaltungsgrundsätzen sind Bevorzugungsmassnahmen nach Bedarf aufgeführt. Hinsichtlich der Achsen wird auf das langfristige ÖV-Konzept Bezug genommen. (Karte S. 134). |
| 44 | <u>asm</u> : Kapitel Gestaltungsgrundsätze, S. 132: Für den strassengebundenen ÖV sind Komforteinrichtungen an Haltestellen Sache der Einwohnergemeinden. Einladende Haltestellen sind für die Akzeptanz wichtig und fördern die Attraktivität des ÖV. Dieser Aspekt soll als zusätzliches Ziel aufgenommen werden. | B | Für Langenthal liegt bereits ein Konzeptpapiervor, das aufzeigt, wie die Bushaltestellen aussehen sollen. Das Thema wird im Verkehrsrichtplan aufgenommen. |
| 45 | <u>asm</u> : SV2/Allgemein: Die asm erachtet es als sehr wichtig, dass eine Strassenzug-genaue Karte für den ÖV erstellt wird. Die schematische Abbildung 65 ist für den Zweck der Schwachstellen ungenügend. Die Haltestellenorte sollen eingezeichnet werden. Aufgrund des BehiG werden Buslinien statischer und können nicht mehr so einfach geändert werden. Problematik des noch nicht vorhandenen Verkehrsrichtplan der Stadt Langenthal. | C | Neue Strategiekarten wurden erarbeitet. Das AP ist bis zur Eingabe beim Bund noch auf den VRP abzustimmen. |
| 46 | <u>asm</u> : Kapitel SV. 3, Abbildung 66: Es fehlen Fusswegverbindungen von der Allmengasse in den Fliederweg in die Melchnaustrasse. Verschiebung Bushaltestelle Neuhaus stadtauswärts auf die gleiche Höhe der Einfahrt stadteinwärts (= bessere Erschliessung des Quartiers). | C | Vgl. Laufnr. 45. |
| 47 | <u>asm</u> : Kapitel SV. 4: Zuverlässigkeit des ÖV, Seite 142: Für den strassengebundenen ÖV sind Achsen zu definieren. | C | Vgl. Laufnr. 45. |



| Nr. | Eingaben / Anträge | Kat. | Stellungnahme Projektleitung RGSK |
|-----|---|------|---|
| 48 | <u>FDP</u> : Unter SV. 1: Gesamtverkehrst stipuliert als Grundsatz die Sicherstellung der Mobilität. Das ist im Grundsatz richtig – liest man allerdings weiter, so sieht man, was darunter zu verstehen ist: Kapazitätserweiterungen nicht möglich, Langsamverkehr und ÖV sollen gepusht werden. olge daraus ist, dass der MIV offenbar gezielt behindert werden soll. Damit sind wir nicht einverstanden | A | Kenntnisnahme |
| 49 | <u>FDP</u> : SV.3: Fuss- und Veloverkehr: Dass die bestehenden Begegnungszonen und Temp-30-Zonen ergänzt und erweitert und zu einem konsistenten Gesamtnetz verbunden werden sollen, widerspricht dem Volkswillen gemäss Gemeindeabstimmung. | A | Kenntnisnahme |
| 50 | <u>FDP</u> : SV.4: Strassennetz, motorisierter Individualverkehr: «Verbesserung der Koexistenz-Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr (u.a. durch Dominanzabbau beim MIV) stehen im Vordergrund.» Wir sind gegen eine ideologische Steuerung der Verkehrsträger. Massnahmen im Zentrum sind erst nach Sicherstellung von adäquatem Ersatz, sprich Umfahrungsmöglichkeiten, möglich – kein Abwürgen der Geschäfte im Zentrum. | A | Kenntnisnahme |
| 51 | <u>Seeberg</u> : Siehe Ausführungen zum RGSK unter Punkt 4 des Fragebogens RGSK. | E | Nicht Teil des Agglomerationsprogramms. Vgl. Mitwirkungsbericht RGSK 2021. |
| 52 | <u>Vogelschutz</u> : Im Siedlungsraum ist der Grünbereich bezüglich Unterhalts (extensivieren) und Bepflanzung (einheimische) zu entwickeln. | E | Nicht Teil des Agglomerationsprogramms; ist auf Ebene der Gemeinden umzusetzen. |

Zu 7. Massnahmen

| Nr. | Eingaben / Anträge | Kat. | Stellungnahme Projektleitung RGSK |
|-----|---|------|--|
| 53 | <u>asm</u> : Kapitel 7.1. Regionaler Wohnschwerpunkt Hardau, Seite 149: | B | Kenntnisnahme. Im Kap. 7.1 wird auf eine bereits beschlossene Massnahme aus dem AP der 3. Generation Bezug genommen. |



| Nr. | Eingaben / Anträge | Kat. | Stellungnahme Projektleitung RGSK |
|-----|--|------|--|
| | Zur Erschliessung dieses Konzeptes soll eine neue Langsamverkehrs- verbindung die Bahnlinie der asm queren. Die asm plant die Gleisanla- gen zu erweitern, womit eine Über- oder Unterführung notwendig wird. Die Zweckmässigkeit wird in Frage gestellt. Stattdessen könnten die baufälligen Querungen Grubenstrasse / vordere Hardaustasse aufgewertet werden. | | |
| 54 | <u>asm</u> : Kapitel 7.1.: Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten, Ge- biet Steinacker. Die Massnahme OA.ÖV-Ort 31 kann nicht umgesetzt werden. Alternativ: Erschliessung mit dem Bus (40.063) mit einer Wendeschlaufe in der Gaswerkstrasse. | C | Die Massnahme wurde im RGSK 2021 so angepasst, dass die Er- schliessung Unterhard mit dem öffentlichen Verkehr zu prüfen ist (vgl. OA.ÖV-Ü.2.2). |
| 55 | <u>asm</u> : Massnahme OA-ÖV Str. 1 wird sehr begrüsst. Das langfristige Buskonzept sowie die BehiG-Umsetzung sind mitzubedenken. | A | Kenntnisnahme |
| 56 | <u>asm</u> : Bei Massnahme OA-MIV Auf. 1 ist die Buslinienführung aus dem Buslinienkonzept zu berücksichtigen. Bei MIV Auf 2. Ist die Haltestelle Neuhof mitzubedenken. | A | Kenntnisnahme. Die Hinweise sind bei der Ausarbeitung und Umset- zung der Massnahmen zu berücksichtigen. |
| 57 | <u>asm</u> : In der Massnahme OA-LV-V4. fehlt eine neue Fussverbindung von der Allmengasse (ca. Baumgartenstrasse) in den Fliederweg. | D | Wird ergänzt, danke für den Hinweis |
| 58 | <u>asm</u> : Massnahme OA-NM VM.1: Langfristig ist die Ausdehnung des Verkehrsmanagements auf alle Einfallsachsen (Aarwangenstrasse, Bern-Zürich-Strasse, Murgenthalstrasse, St.-Urbanstrasse, Melchnau- strasse, Langenthalstrasse und Bleienbachstrasse) auszurollen. An al- len Standorten von Pfortneranlagen ist der notwendige Raum zur Ein- richtung einer genügend langen Busspur zu sichern. | B | Eine Ausweitung des Verkehrsmanagement auf alle Achsen ist im Ver- kehrsrichtplan bzw. im RVK/RAK nicht vorgesehen. Inwieweit an Standorten von Pfortneranlagen die Errichtung einer ge- nügen langen Busspur nötig und möglich ist, wird im Rahmen der entsprechenden kantonalen Strassenplanvorhaben (betrifft aus- schliesslich Kantonsstrassen) zu beurteilen und zu planen sein. |
| 59 | <u>Langenthal</u> : OA.S-SÜ.3 Zentrum Langenthal – Stärkung des Kernstadt- gebiets von Langenthal: Umsetzung Punkt 2 (Farbidentitätsanalyse) und Punkt 3 (Farb- und Materialkonzept) sollen gestrichen werden. | C | Massnahmenblatt wird entsprechend angepasst. |



| Nr. | Eingaben / Anträge | Kat. | Stellungnahme Projektleitung RGSK |
|-----|---|------|--|
| 60 | <u>Langenthal</u> : OA.LV-V.1 .1 Bern-Zürichstrasse/Chasseralstrasse/neu: Klusstrasse; (C, VO): neu als A, FS. | C | Massnahmenblatt wird entsprechend angepasst. |
| 61 | <u>FDP</u> : Insbesondere die Massnahme «Erhöhung MIV-Netzwideerstand Mittelstrasse» ist völlig widersinnig: Eine relativ kürzlich ausgebaute und sichere Strasse «kastrieren», damit der Verkehr auf Ring-/Lotzwilstrasse konzentriert wird und das Schulgelände Kreuzfeld tangiert. | A | Kenntnisnahme |
| 62 | <u>FDP</u> : Schon die vorgeschlagenen Massnahmen sind zu viel, und sie werden auch niemals finanzierbar sein – insbesondere nicht nach den aktuellen Staatsausgaben im Zusammenhang mit der ausserordentlichen Lage im Sinne des Epidemiengesetzes und den zu erwartenden Steuerausfälle der Gemeinwesen auf allen Stufen. | A | Kenntnisnahme |
| 63 | <u>VCS</u> : Die Beschränkung auf Massnahmen im Gemeindegebiet ist einerseits verständlich, andererseits wäre es wünschenswert, wenn auch Massnahmen im Bereich der Gartenagglo definiert würden. Die Inhalte des Agglomerationsprogramms werden in das RGSK integriert. Massnahmen im Agglomerationsprogramm, die die Gartenagglo betreffen, erhielten so im RGSK ein grösseres Gewicht, eine bessere Abstimmung des RGSK auf das Agglomerationsprogramm resp. auf das Szenario der Gartenagglo wäre wohl möglich. | B | Im Entwurf für die Mitwirkung wurden die beiden Dokumente RGSK 2021 und AP Langenthal 4. Generation separat zur Mitwirkung gebracht. Die behördenverbindlichen Teile des APs (Zukunftsbild, Strategien und Massnahmen) sind aber in das RGSK 2021 zu integrieren, um die Verbindlichkeit sicherzustellen. Dies erfolgte vor der kantonalen Vorprüfung. |
| 64 | <u>Vogelschutz</u> : Kann ergänzt werden. Im Siedlungsraum ist ein Konzept mit Massnahmenplan zur Qualität und Quantität der Biodiversität zu erstellen. | B | Kenntnisnahme. Vgl. Stellungnahme zur Eingabe 8 und 14 Die Erarbeitung eines Massnahmenplans zur Qualität und Quantität der Biodiversität erfolgt nicht im Rahmen des Agglomerationsprogramms, sondern ist auf kommunaler Stufe zu bearbeiten (kommunale Richt- und Landschaftsplanungen). Das Agglomerationsprogramm 4. Generation sowie das Modellvorhaben («Den Garten der |

| Nr. | Eingaben / Anträge | Kat. | Stellungnahme Projektleitung RGSK |
|-----|--------------------|------|---|
| | | | Agglomeration gestalten») zeigen aber die Wichtigkeit der Themengebiete Landschaft und Natur/Biodiversität für die Agglomeration auf. |

Zu 8. Allgemeine Rückmeldungen

| Nr. | Eingaben / Anträge | Kat. | Stellungnahme Projektleitung RGSK |
|-----|---|------|---|
| 65 | <u>asm</u> : asm wird als Abkürzung klein geschrieben. | C | Anpassung im AP-Bericht. |
| 66 | <u>FDP</u> : Dass nach der Kritik des Bundes und zur weiteren Generierung von Unterstützungsgeldern eine Agglomeration «geschaffen» werden musste, verstehen und begrüssen wir. Und auch, dass im Moment noch keine Massnahmen ausserhalb des Perimeters Langenthal eingegeben werden können. Aber wir vermissen die Vision einer tatsächlichen Agglomeration. Da müssen doch Siedlungen auch zusammenwachsen (dürfen) und die breit dargelegten Tangentialstrassen als äusserer Ring müssten doch gefördert werden für den Durchgangsverkehr, den man gerne aus Langenthal raushätte. Zudem sollte man sich auch wieder Gedanken zu einem inneren Ring machen – mindestens als Vision. | B | Text SC → Schwerpunkt Vision mit neuen ESP/SAZ (kantonale Bedeutung) |
| 67 | <u>VCS</u> : Grundsätzlich machen das Agglomerationsprogramm und im speziellen das Zukunftsbild Gartenagglo (trotz des etwas gewöhnungsbedürftigen Begriffs) einen, aus Sicht der Verkehrsthematik, guten Eindruck. Die vorangegangenen Programme wurden entscheidend weiterentwickelt und auch an der Umsetzung der Massnahmen wird gearbeitet. Die Probleme in der Mobilität (Modalsplit in der Region resp. der Gartenagglo, Pendlerverkehr etc.) sind erfasst und auch die | B | Kenntnisnahme. Auch für die Region ist eine Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Veloverkehrs durch die Massnahme OA.LV-Ü.2 (Machbarkeitsstudie Vorrangrouten gemäss 2019 angepasstem Sachplan Veloverkehr) vorgesehen. |

Region Oberaargau

Jurastrasse 29 PF 1164

4901 Langenthal

T 062 922 77 21

region@oberaargau.ch | oberaargau.ch

| Nr. | Eingaben / Anträge | Kat. | Stellungnahme Projektleitung RGSK |
|-----|--|------|-----------------------------------|
| | entsprechenden Zielvorgaben sind klar formuliert. Es wäre zu wünschen, wenn diese Zielvorgaben auch vermehrt im RGSK Einzug halten würden. | | |
| 68 | <u>Vogelschutz</u> : Landschaften können verschiedene Funktionen und Bedeutungen einnehmen. Wir betrachten sie ausschliesslich als ein Mosaik von Lebensräumen für Flora und Fauna und Bezug auf die rechtlichen Grundlagen der raumplanerischen Grundsätze und Ziele. | A | Kenntnisnahme. |