

Stadt Langenthal: Bahnhofplatz Süd

Bericht zur Mitwirkung

Herausgeberin:
Stadt Langenthal
Stadtbauamt

Bezugsquelle:
Stadtverwaltung Langenthal
Stadtbauamt
Jurastrasse 22
4901 Langenthal
Telefon 032 916 22 50

Der Einfachheit und besseren Lesbarkeit wegen wird teilweise der männlichen Schreibweise der Vorzug gegeben. Die weibliche Form ist selbstverständlich immer mit eingeschlossen.

Langenthal, 3. Dezember 2019

1. Inhaltsverzeichnis

1.	Inhaltsverzeichnis	2
2.	Überblick über das Mitwirkungsverfahren	3
2.1.	Gegenstand und Verfahren der Mitwirkung	3
2.2.	Durchführung der Mitwirkung	4
2.3.	Berichterstattung in den lokalen Medien	5
2.4.	Eingaben und Stellungnahmen	5
2.5.	Zur Lesbarkeit und zum Verständnis des Dokuments	5
3.	Mitwirkende	8
4.	Auswertung der Stellungnahmen zum Teilprojekt Bahnhofplatz Süd	9
4.1.	Quantitative Auswertung	9
4.2.	Qualitative Auswertung	14
5.	Anpassungen des Teilprojekt Bahnhofplatz Süd	29

2. Überblick über das Mitwirkungsverfahren

2.1. Gegenstand und Verfahren der Mitwirkung

Auflagefrist und Bestandteile	<p>Die öffentliche Mitwirkung zum Bahnhofplatz Süd fand vom 6. September 2019 bis zum 11. Oktober 2019 statt. Die untenstehenden Dokumente waren Gegenstand der öffentlichen Mitwirkung; diese sind im genannten Zeitraum zur Information und Einsichtnahme bei der Stadtverwaltung aufgelegt und waren zusätzlich auf der Website (online) verfügbar.</p> <ul style="list-style-type: none">• Technischer Bericht Bahnhofplatz Süd• Landerwerbsplan Bahnhofplatz Süd• Gestaltungsplan EG und UG• Plan mit Zonenänderungen• Beiblatt mit Informationen zur Mitwirkung / Daten / Fristen sowie kurze Begründung zur Mitwirkung• Fragebogen
Ziel der Mitwirkung	<p>Die Stimmberechtigten der Stadt Langenthal haben sich am 19. Mai 2019 mit grosser Mehrheit (85 % Ja-Stimmen) für das Projekt ESP Bahnhof ausgesprochen. Damit hat der Gemeinderat von Langenthal den politischen Auftrag, das Projekt zur Umsetzung zu führen.</p> <p>Mit der öffentlichen Mitwirkung zum Bahnhofplatz Süd will der Gemeinderat nun die Verfahrensvorgaben des kantonalen Baugesetzes (BauG, Art. 58) umsetzen und Hinweise für die weitere Projektbearbeitung des Bahnhofplatzes Süd entgegennehmen.</p>
Rechtliche Vorgaben und Wirksamkeit der Mitwirkung	<p>Der Hintergrund ist die grundlegende Bewilligungsstruktur des «ESP Bahnhof – öffentlicher Raum». Das Projekt ESP Bahnhof wird in mehreren, separaten Verfahren zur Bewilligung gebracht:</p> <p>Für den Bahnhofplatz Süd ist ein kommunales Verfahren vorgesehen. Gemäss Vorabklärungen ist dabei von einer Überbauungsordnung auszugehen. Im weiteren Verlauf wurde geklärt, dass sinnvollerweise ein koordiniertes Verfahren (Überbauungsordnung / Baubewilligung im gleichen Schritt) angestrebt wird, wie dies beim analogen kantonalen Verfahren für Tiefbauprojekte üblich ist (sog. Strassenplan). Das Bewilligungsverfahren Bahnhofplatz Süd richtet sich entsprechend nach den Vorgaben des Baugesetzes des Kantons Bern. Gemäss diesem ist eine Mitwirkung durchzuführen.</p> <p>Mit einer frühzeitigen Einbindung der Öffentlichkeit soll demnach gewährleistet werden, dass das Vorhaben einem breit abgestützten</p>

demokratischen Meinungsbildungsprozess entspricht. Daher ist es wichtig, dass die Interessen und Befindlichkeiten möglichst aller Anspruchsgruppen aus der Langenthaler Wirtschaft und Gesellschaft mit einbezogen werden.

Legitimation und Form der Vernehmlassung Die Langenthaler Bevölkerung, alle ansässigen Körperschaften des öffentlichen und des privaten Rechts konnten im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zum Bahnhofplatz Süd Stellung beziehen. Den Projektverfassern war es ein Anliegen, dass die Stellungnahmen sich möglichst auf konkrete Inhalte der Planungsdokumentation beziehen und mit einer entsprechenden Begründung gefestigt werden. Die Stellungnahmen konnten jedoch auch formlos erfolgen.

2.2. Durchführung der Mitwirkung

Publikation im amtlichen Anzeiger Langenthal und Umgebung Der Gemeinderat hat die Durchführung des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens sowie die stattfindenden beiden Sprechstunden am Donnerstag, 05. September 2019 im amtlichen Anzeiger Langenthal publiziert. Die während der Mitwirkung stattfindenden Anlässe wurden zudem auf der städtischen Homepage unter der Rubrik «Aktuelles» publiziert. Die Planungsdokumente lagen während 36 Tagen im bei der Stadtverwaltung Langenthal zur Einsicht auf. Zudem waren die Dokumente auf der städtischen Homepage aufgeschaltet.

Sprechstunden Der Gemeinderat bot den Stadratsmitgliedern sowie den direkten Anwohnenden die Möglichkeit, sich im Rahmen von zwei Sprechstunden im Verwaltungszentrum individuell zur Mitwirkung zu informieren und Fragen zu stellen. Diese fanden am Mittwoch, 18. September 2019 zwischen 19:00 Uhr und 21:00 Uhr und am Donnerstag 19. September 2019 zwischen 17:30 Uhr und 19:00 Uhr statt. Falls jemand keinen der beiden Termine wahrnehmen konnte, waren die Projektverantwortlichen auch bereit, ausserhalb der vorgesehenen Daten ein Besprechungstermin zu vereinbaren.

Einladungsschreiben Folgende Adressaten wurden – ergänzend zur Publikation - als direkte Anstösser mittels eines gemeinderätlichen Schreibens zur öffentlichen Mitwirkung sowie den Sprechstunden informiert (vgl. Übersichtskarte Anhang 1).
Den Stadratsmitgliedern wurden ergänzend, eine E-Mail am 06.09.2019 zugestellt.

Direkt begrüßte Adressaten zur Mitwirkung	<ul style="list-style-type: none"> • Eisenbahnstrasse 25, Parzellen 413, 646, 1055, 1544, 1694, 3783 • Eisenbahnstrasse 9, Parzelle 955 • Eisenbahnstrasse, Parzelle 2319, 4578 • Jurastrasse 44, Parzelle 1542 • Murgenthalstrasse 13, Parzelle 3475 • Eisenbahnstrasse 1, Parzelle 1023 • Eisenbahnstrasse 7, Parzelle 1460 • Jurastrasse 39, Parzelle 1614 • Jurastrasse 41, Parzelle 3234 • Jurastrasse 40(a), Parzelle 509, 5107 • Bahnhofstrasse 45, Parzelle 1296
---	---

2.3. Berichterstattung in den lokalen Medien

Berner Zeitung	<p>Am 13.09.2019 wurde ein Artikel in der BZ publiziert mit Hinweisen zur Mitwirkung sowie Informationen zum Projekt.</p> <p>Voranehend haben 2019 auch grössere Berichterstattungen im Umfeld der kommunalen Volksabstimmung stattgefunden.</p>
Oberaargauer Anzeiger	<p>Auch im Oberaargauer Anzeiger wurde ein Artikel zur Mitwirkung veröffentlicht.</p>

2.4. Eingaben und Stellungnahmen

Sinn und Zweck einer Mitwirkung	<p>Der Sinn und Zweck der Vernehmlassung liegt darin begründet, die Problempunkte, welche in einer späteren Planungsphase zu Rechtsbegehren führen könnten, rechtzeitig zu eruieren und das behördenverbindliche Planungsinstrument entsprechend anzupassen und zu konkretisieren.</p>
Beratung in den politischen Gremien	<p>Die im Rahmen der Mitwirkung eingegangenen Stellungnahmen wurden erfasst, bewertet und durch das Planungsteam und die Gesamtprojektleitung eingehend beraten. Nach der fachlichen und politischen Auseinandersetzung wurde festgelegt, ob und in welcher Form eine Anpassung am Projekt vorgenommen wird.</p>

2.5. Zur Lesbarkeit und zum Verständnis des Dokuments

Eingaben fortlaufend nummeriert	<p>Sämtliche Stellungnahmen zum Bahnhofplatz Süd wurden erfasst, fortlaufend nummeriert und nach Ablauf der Auflagefrist in einem</p>
---------------------------------	---

separaten Dokument zusammengestellt. Die Stellungnehmenden wurden in eine von vier Beteiligungsgruppen zugewiesen.

Zuweisung zu einer Beteiligungsgruppe

- 1.1 Privatperson
- 2.1 Partei
- 3.1 Verband
- 4.1 Unternehmen

Die erste Zahl zeigt auf, welcher Beteiligungsgruppe der/die Stellungnehmende angehört. Die zweite Ziffer macht deutlich, um welche spezifische Eingabe es sich handelt. Und die letzte Nummer zeigt die einzelnen, gegliederten Anträge auf.

Die einzelnen Mitwirkungsbegehren sind aufgenommen unter Angabe folgender Informationen:

Nr.	Anliegen / Antrag	Stellungnahme Stadt Langenthal	Einstufung
x.x.x	Eingegangene Stellungnahme	Fachliche und politische Stellungnahme	Einstufung gem. unten

Der Ziffer aus der ersten Spalte ist die Beurteilungsgruppe, die Mitwirkungseingabe sowie die Nummerierung der einzelnen Anregungen und Begehren zu entnehmen. Die zweite Spalte umfasst die einzelnen Mitwirkungseingaben. Die Stellungnahme zu den Anliegen durch die Stadt Langenthal erfolgt in der dritten Spalte. Bei gleichlautenden oder ähnlichen Stellungnahmen erfolgten die Erläuterungen am Ort der Erstnennung und werden in der Regel nicht wiederholt. Die Beurteilung der Anregungen und Begehren wird in Form eines Buchstabes in der letzten Spalte wiedergegeben. Diese werden wie folgt umschrieben:

Übersicht zur gewählten Einstufung

- | | | |
|-------|---------------------------|--|
| A | Kenntnisnahme | Bemerkungen und Meinungsäußerungen sowie politische Statements werden zur Kenntnis genommen. |
| <hr/> | | |
| B | Berücksichtigt | Das gestellte Begehren wurde berücksichtigt. Im Feld Stellungnahme wird dargestellt, wo bzw. wie dies geschehen ist. |
| <hr/> | | |
| C | Hinweis für die Umsetzung | Das Begehren kann gegebenenfalls im Rahmen der Umsetzung der Massnahmen behandelt und berücksichtigt werden. |

D	Nicht Gegenstand des Teilprojektes Bahnhofplatz Süd	Eingabe, die entweder für andere Planungen relevant sind oder nicht den Themenbereich bzw. Perimeter des TP Bahnhofplatz Süd betreffen. Diese werden daher nicht behandelt.
E	Nicht berücksichtigt	Das Begehren kann aus bestimmten Gründen nicht berücksichtigt werden. Eine kurze Begründung ist dem Feld Stellungnahmen zu entnehmen.

Bei der Beurteilung ist zu beachten, dass eine gewisse Unschärfe möglich ist, insbesondere wenn in einer Aussage zu verschiedenen Themen Stellung genommen wird.

3. Mitwirkende

Gliederung der
Stellungnahmen

Im Rahmen der Mitwirkung haben sich sieben Privatpersonen (darunter ein Anrainer), zwei Ortsparteien, zwei Verbände und ein Unternehmen geäussert. Diese sind in der nachfolgenden Übersicht in vier Kategorien gegliedert.

Privatpersonen

- 1.1 Person 1, Langenthal (Fragebogen)
- 1.2 Person 2, Langenthal (Fragebogen)
- 1.3 Person 3, Langenthal (Fragebogen)
- 1.4 Person 4, Langenthal (Fragebogen)
- 1.5 Person 5, Langenthal (Fragebogen)
- 1.6 Person 6, Langenthal (Fragebogen)
- 1.7 Person 7, Langenthal (E-Mail)

Parteien

- 2.1 Grüne Oberaargau & Langenthal (Brief und Fragebogen)
- 2.2 FDP Langenthal (Brief)

Verbände

- 3.1 Pro Velo Oberaargau (Fragebogen)
- 3.2 VCS Regionalgruppe Oberaargau-Emmental (Brief und Fragebogen)

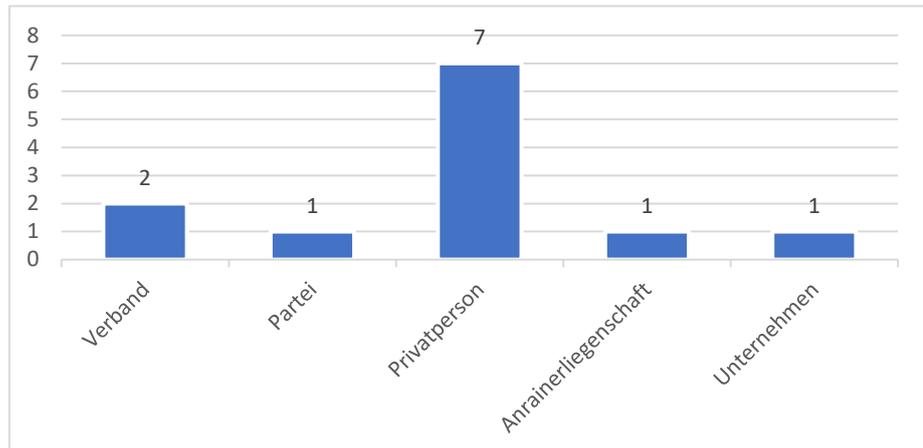
Unternehmen

- 4.1 Genossenschaft Migros Aare (Brief)

4. Auswertung der Stellungnahmen zum Teilprojekt Bahnhofplatz Süd

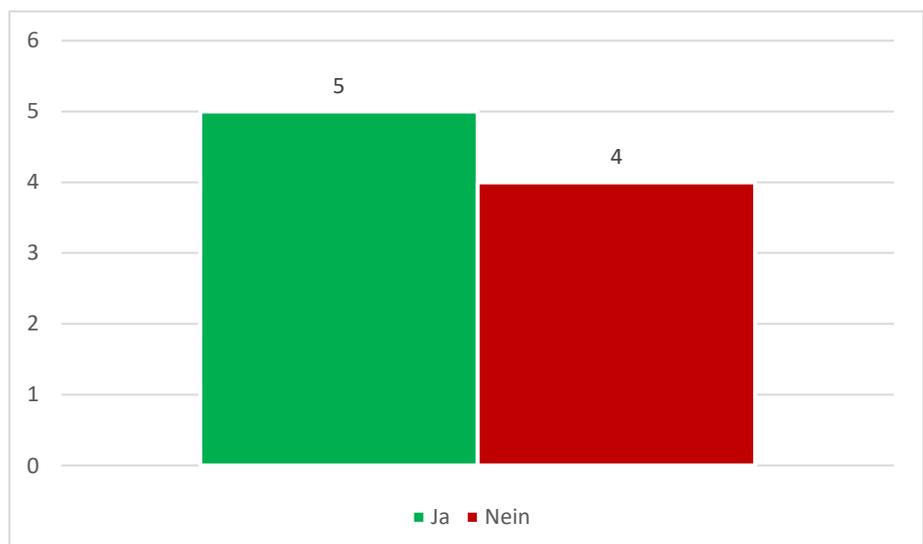
4.1. Quantitative Auswertung

1. Bezeichnung

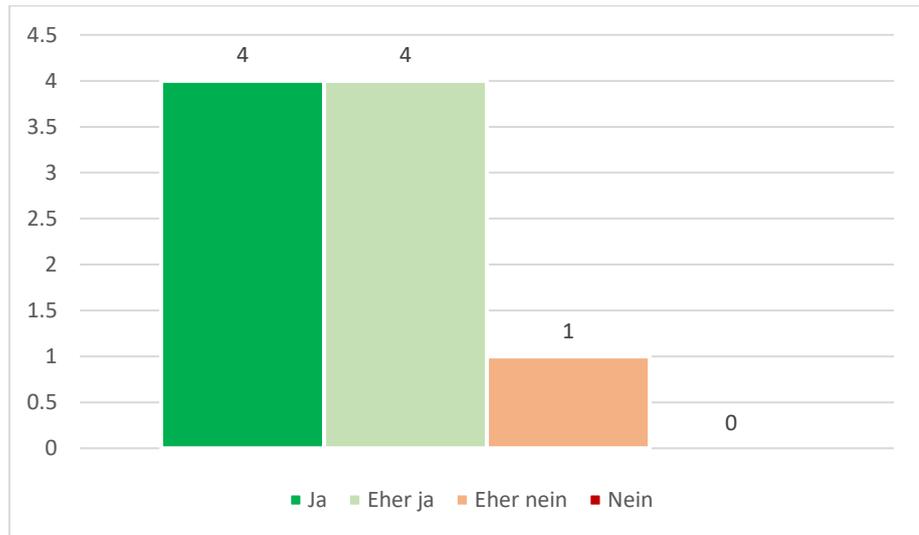


Insgesamt sind im Verlauf des Mitwirkungsverfahrens 12 Eingaben eingegangen. Diese konnten per Brief oder per Fragebogen / Online-Umfrage eingereicht werden. In der folgenden quantitativen Auswertung sind nur diejenigen 9 von insgesamt 12 Mitwirkenden repräsentiert, welche den Fragebogen / die Online-Umfrage ausgefüllt haben. Bei den Fragen 4, 5 und 7 waren Mehrfachantworten möglich.

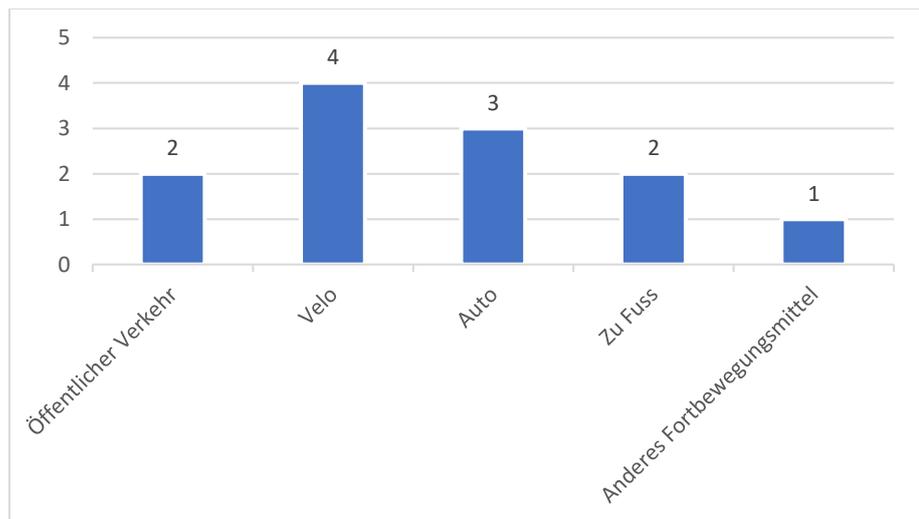
2. Haben Sie bereits vergangene Veranstaltungen zum Projekt besucht?



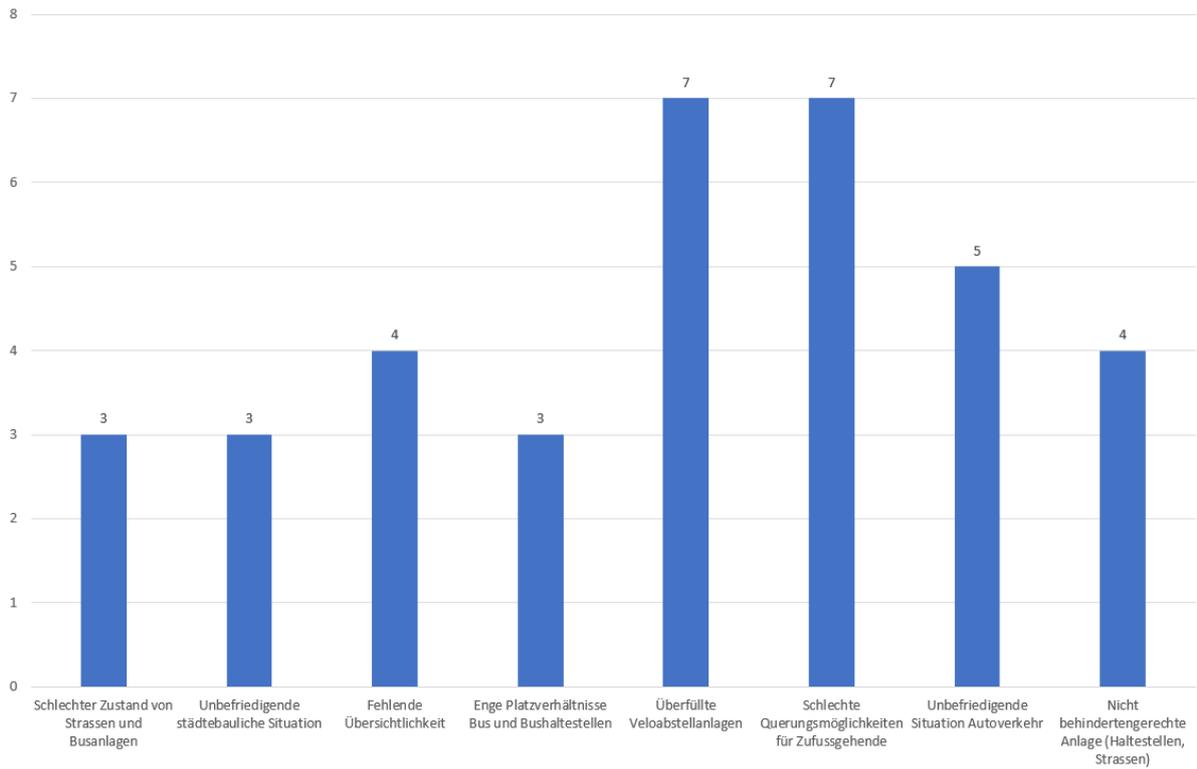
3. Ist für Sie nachvollziehbar, weshalb die Mitwirkung zum Bahnhofplatz Süd (und nicht zum Gesamtprojekt) stattfindet (Erläuterungen zur Bewilligungsstruktur)?



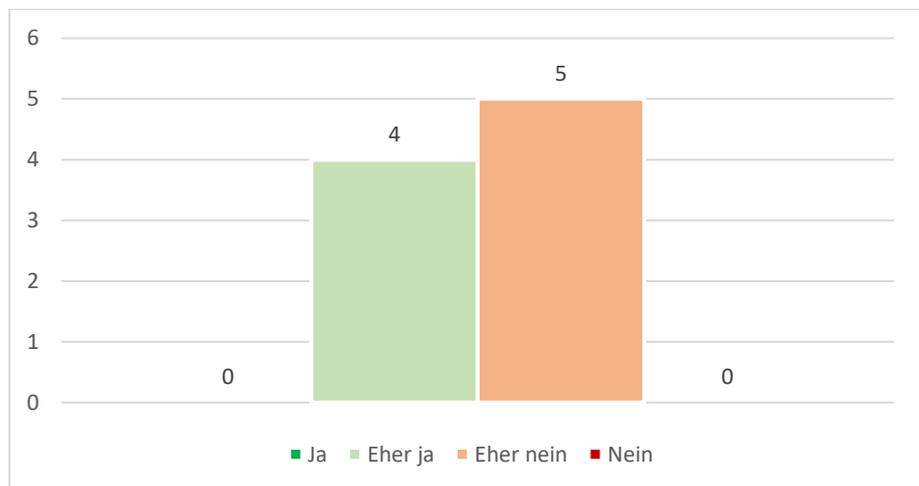
4. Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie am häufigsten unterwegs?



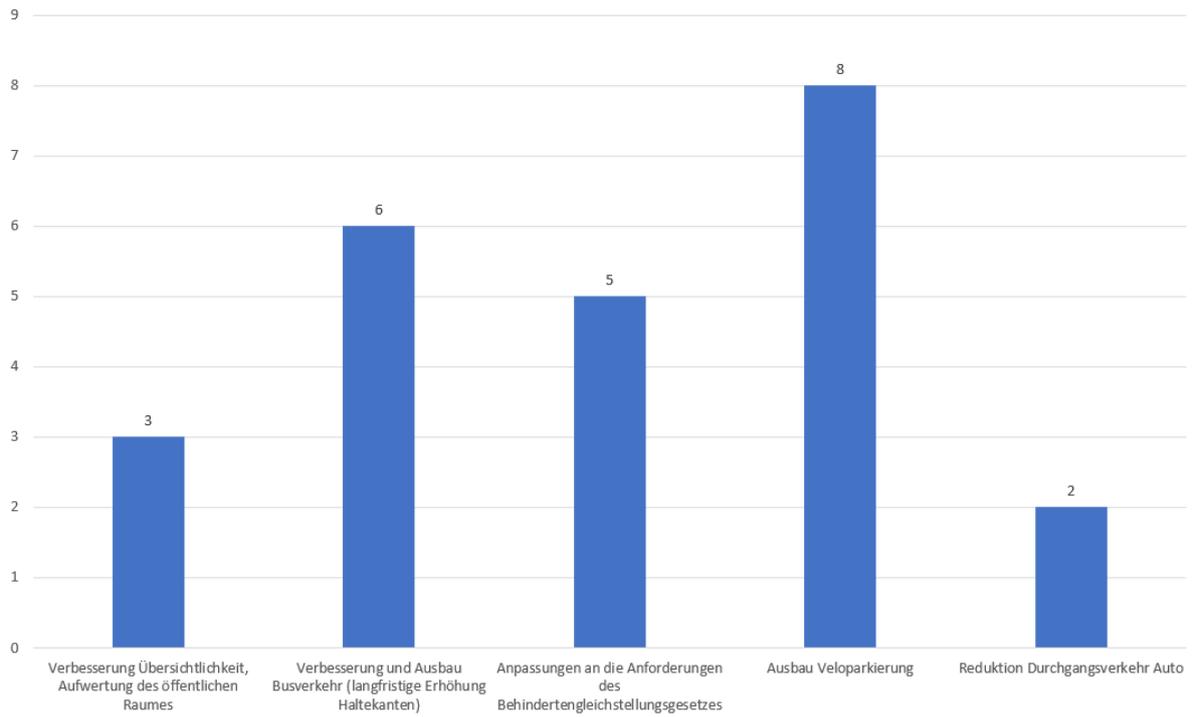
5. Was sind aus Ihrer Sicht heute die zentralen / dringlichsten Probleme?



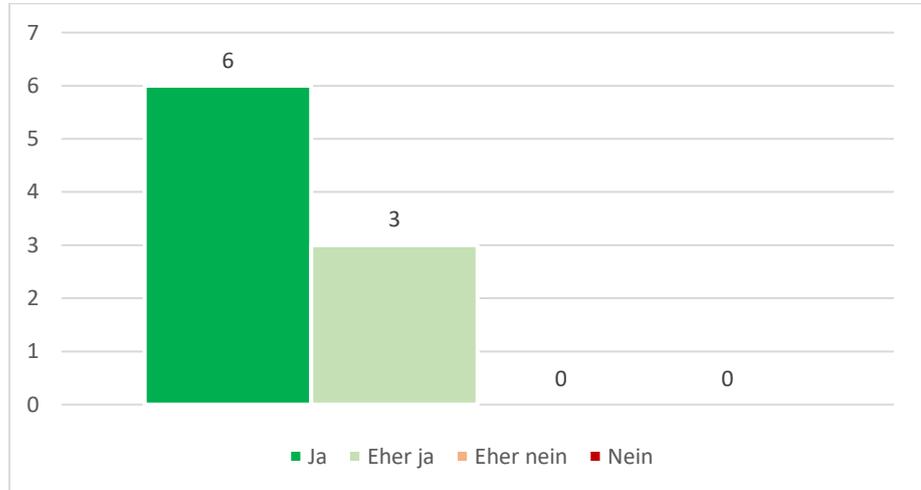
6. Werden die aus Ihrer Sicht heute zentralen Probleme im Raum Bahnhofplatz Süd mit dem Projekt angegangen bzw. gelöst?



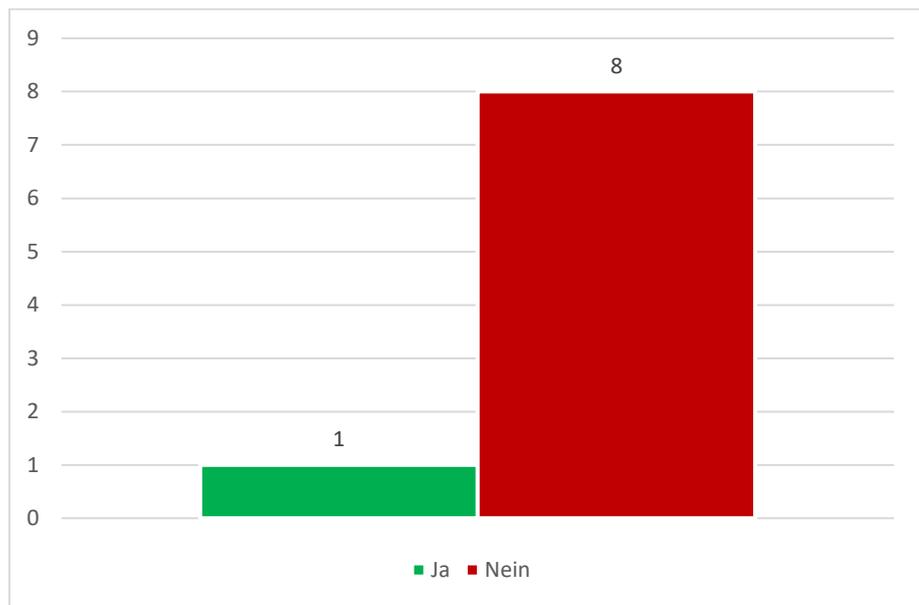
7. Was sind aus Ihrer Sicht die zentralen Verbesserungen mit dem Projekt?



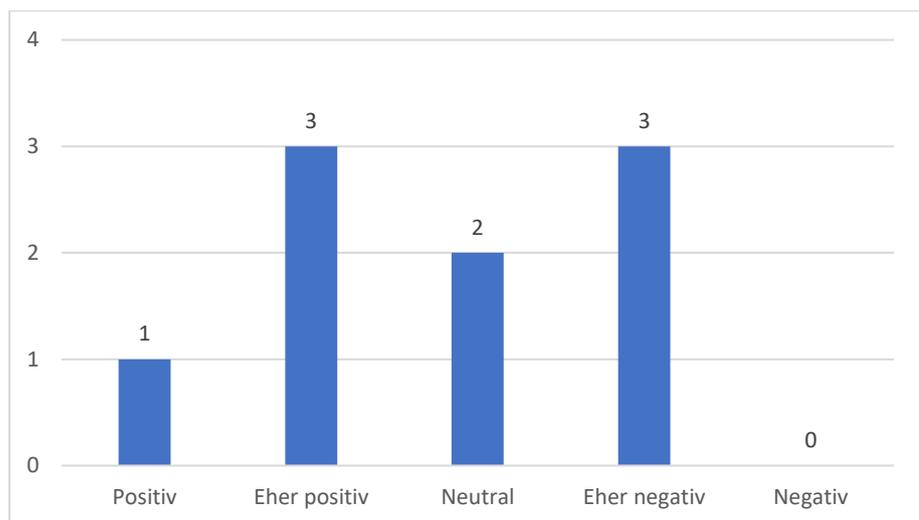
8. Haben Sie sich mit den vorliegenden Unterlagen ein Bild zum Projekt Bahnhofplatz Süd verschaffen können?



9. Fehlen Ihnen weitere Informationen oder Unterlagen zum Bahnhofplatz Süd?



10. Wie beurteilen Sie das Projekt am Bahnhofplatz Süd im Grundsatz?



4.2. Qualitative Auswertung

Privatpersonen

Nr.	Anliegen / Antrag	Stellungnahme Stadt Langenthal	Ein- stufung
1.1	<i>keine Anliegen genannt</i>	-	-
1.2.1	Mit modernen Veloparkanlagen von Bike-Loft (regionaler Anbieter) oder Abach könnten die Veloabstellplätze sicherer, aufgeräumter (Bahnhofplatz bleibt Visitenkarte für die Stadt) und innovativer erscheinen.	Wird zur Kenntnis genommen, geprüft und ggf. berücksichtigt.	A, C
1.3	<i>keine Anliegen genannt</i>	-	-
1.4.1	Orientierung Richtplan ESP Bahnhof 27. März 2018 verpasst, infolge kurzer und schlechter Information zum Termin, nachträglich persönliche Information erhalten. – Mitwirkung Richtplan ESP Bahnhof Langenthal 2018. – Orientierung ESP Bhf-Langenthal 22.10.2018.	Wird zur Kenntnis genommen.	A
1.4.2	Im Süden planen, wenn man noch nicht sicher ist, wie es im Norden weiter geht, wie, Überbauung, Zufahrt, Rad- und Fussweg und dessen Fortsetzungen mit der Querung der Hasenmattstrasse, einer zukünftigen zentralen Achse mit viel Verkehr.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Eingabe ist nicht relevant für das Teilprojekt Bahnhof Platz Süd. Langfristig ist aber vorgesehen, dass Zufussgehende und Velofahrende ab dem Bahnhofplatz über die Hasenmattstrasse in Richtung Bäregg weitergehen resp. fahren können (vergleiche Richtplanung ESP Bahnhof). Diese Fortsetzungsetappe hat jedoch einen anderen Realisierungszeitraum. Zurzeit erarbeitet die Stadt als erster Schritt eine Lösung für die Querung der Hasenmattstrasse ab	A, D

		dem Kanal. Bis der Übergang neugestaltet werden kann, ist ein Anschluss an die bestehende Strasse und deshalb zur Verkehrslenkung ein Geländer vorgesehen.	
1.4.3	<i>Anderes Fortbewegungsmittel:</i> Rollstuhl	Wird zur Kenntnis genommen.	A
1.4.4	Immer noch Unfall gefährdeter Bahnhofvorplatz trotz Fussgängerzone.	Wird zur Kenntnis genommen.	A
1.4.5	Baulich leerer Bahnhofplatz, mit zirkulierendem ÖV, IFV, Taxi, Velofahrer und dazwischen viele Fussgänger die quer von einer zur anderen Buskante eilen.	Wird zur Kenntnis genommen.	A
1.4.6	Wenn tatsächlich ein Lift eingebaut wird mit 90° versetztem Ein- und Ausgang ist das ein gewaltiger Rückschritt und birgt grosse Unfallgefahr, dies würde ich Ihnen gerne einmal vorführen warum.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Planung des Lifts ist nicht Bestandteil des Perimeters Bahnhofplatz Süd.	A, D
1.4.7	Wo gibt es heute einen solchen Lift, ausser der im Stadttheater L' thal, der sowieso zu klein ist?	Wird zur Kenntnis genommen. Vgl. Ziff. 1.4.6	A, D
1.4.8	Veloverbindung aus der Unterführung führt direkt über das Trottoir, Probleme vorprogrammiert!	Für die Ausfahrt und die Ausgestaltung Querungen wurden in der Planungsphase verschiedene Varianten geprüft und mit den entsprechenden Fachstellen abgestimmt. Die vorliegende Lösung ist die beste Variante mit dem geringsten Konfliktpotential in Bezug auf Landerwerb und Verkehrsführung. Die technische Lösung wird so optimiert, dass klare Vortrittsregeln erkennbar sind.	C
1.4.9	Der Radweg hat auf der Süd- und Nord Seite keine Fortsetzung.	Vgl. 1.4.2	D

1.4.10	Wo ist der Gehweg, vom Bahnhof zur Unterführung, um in die Aarwangenstrasse oder ins Gugelmann Areal zu kommen, auf der Strasse wo Busse und Autos zirkulieren? ÖV, IFV, Taxi, Velofahrer, alles durch die enge Bahnhofstrasse was auch kein Radweganschluss ist.	Der Gehweg ist nicht Bestandteil des Perimeters des Bahnhofplatz Süd.	D
1.4.11	Die Westunterführung bekommt eine neue Treppe, aber keine Rampe.	Die Westunterführung ist nicht Bestandteil des Perimeters Bahnhofplatz Süd. Das BehiG sieht vor, den Hauptzugang behindertengerecht auszuführen. Dieser Anforderung werden die Partner im Projekt gerecht. Der Platz für Rampenbereiche bei der PU West steht im Konflikt mit anderen Platzbedürfnissen (Parkplätze, Busse, Veloabstellplätze).	D
1.4.12	Statt dass man ostseitig eine neue Treppe baut, die auch teuer ist, statt eine Rampe erstellen, der Platz wäre vorhanden.	Vgl. 1.4.11	D
1.4.13	Von der Wiedereröffnung der Wiesenstrasse ist leider nicht mehr die Rede.	Die Wiesenstrasse ist nicht Teil des Perimeters Bahnhofplatz Süd. Im genehmigten Richtplan ESP Bahnhof ist die Strasse als Verbindung vorgesehen.	D
1.4.14	Busse müssen über die einmal noch stärker befahrene Bützbergstrasse fahren.	Das langfristige Buskonzept ist nicht Bestandteil der Mitwirkung zum Perimeter Bahnhofplatz Süd.	D
1.4.15	Auch der Langsamverkehr vom Oberhard muss weiter über die Bützbergstrasse ins Dorf gelangen.	Die Langsamverkehrsführung Oberhard ist nicht Bestandteil der Mitwirkung Bahnhofplatz Süd	D
1.4.16	Es zentralisiert sich alles auf eine zu schmale Unterführung, trotz weiterer intensiver Überbauungsplanung im Hard	Wird zur Kenntnis genommen.	A
1.4.17	Im Detail liegt der Wurm und die sind zu wenig ersichtlich.	Wird zur Kenntnis genommen.	A

1.4.18	<i>Fehlende Unterlagen zum Bahnhofplatz Süd:</i> Masszeichnung vom geplanten Lift. Vermassung der Situation um UG.	Wird zur Kenntnis genommen.	A
1.4.19	Für all das was auf der Südseite realisiert werden sollte, sind die Platzverhältnisse zu klein, zu eng, für eine gute optimale Lösung. So werden überall Einschränkungen und Abstriche in Kauf genommen. So glaube ich kaum, dass es eine Verbesserung sein wird, geschweige in 15, 20 Jahren.	Wird zur Kenntnis genommen.	A
1.5	<i>keine Anliegen genannt</i>	-	-
1.6.1	Die geplante Änderung der Verkehrsführung in der Ringstrasse / Rütchelengässchen (Richtung der Einbahn wird gedreht) wird begrüsst. Da die Strassen Ringstrasse, Gartenstrasse und Rütchelengässchen, der Schulweg einer Vielzahl von Schülern ist und sehr enge Platzverhältnisse herrschen, wünsche ich noch folgende Korrektur: Auf der Gartenstrasse Einbahnregime mit erlaubter Fahrtrichtung vom Rütchelengässchen in Richtung Ringstrasse (ausgenommen Velo). Zudem ist im Bereich Ringstrasse – Gartenstrasse – Rütchelengässchen TEMPO 30 umzusetzen.	Besten Dank für den Hinweis, welcher geprüft und ggf. berücksichtigt werden kann.	C
1.7.1	In Bezug auf die gestrige Sprechstunde zur Mitwirkung des Teilprojektes Bahnhofplatz Süd möchte ich meine Anregung, im Bereich Bahnhofstrasse die 20-er Zone bis nach der Einmündung	Besten Dank für den Hinweis, welcher geprüft und ggf. berücksichtigt werden kann.	C

	der Privatstrasse auf der Höhe Bahnhofstrasse 45 zu erweitern, kurz festhalten.		
--	---	--	--

Partei

Nr.	Anliegen / Antrag	Stellungnahme Stadt Langenthal	Ein- stufung
2.1.1	Leider beinhaltet die vorgeschlagene Lösung keinen zentralen Busbahnhof. Insgesamt handelt es sich um eine relativ unübersichtliche Ansammlung von Haltekanten, verstreut auf dem ganzen Areal des Bahnhofplatz Süd (vgl. Abb.8 im Erläuterungsbericht). Die Distanzen zu einzelnen Haltekanten sind z.T. erheblich länger als heute, ein rasches und gezieltes Umsteigen wird insbesondere für Ortsunkundige oder Personen mit Handicap kaum möglich sein.	<p>Eine Variante mit Abbruch des Da Luca wurde im Rahmen der Projektierung studiert und aus den folgenden Gründen verworfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trotz Abbruch da Luca reicht der Platz auf dem Bahnhofplatz Süd nicht aus, um ein zentralen Bushof zu realisieren mit autonomem Ein- / Ausstieg (Vorgabe BehiG / VböV). - Ein zentraler Busbahnhof hätte auch grössere Kosten verursacht, insb. durch Landerwerb und einer Verlängerung des UG Bahnhofplatz Süd. Die Verhältnismässigkeit des notwendigen Landkaufs / einer allfälligen Enteignung ist fraglich. - Mit der jetzigen Lösung können 6 von 8 Haltestellen mit autonomem (niveaugleichem) Einstieg realisiert werden. Gleichzeitig besteht eine durchlässige Verbindung für Zufussgehende über den Platz. - Aus gestalterischer Sicht (insb. auch aufgrund des ISOS-Perimeters) wird eine Situation an die historische Situation bevorzugt. 	E
2.1.2	Eine ausserordentlich gute Beschriftung der Haltekanten ist absolut zwingend.	Danke für den Hinweis. Dies wird geprüft und ggf. berücksichtigt.	C

2.1.3	Eine perfekte Lösung in diesem Bereich wäre gewesen, das wenig attraktive 'Da Luca'-Gebäude abzureissen. Dies hätte es ermöglicht, einen zeitgemässen, übersichtlichen Busbahnhof zu erstellen.	Die Parzelle Da Luca liegt ausserhalb des Projektperimeters; ein allfälliger Verkauf obliegt der privaten Eigentümerschaft. Das vorliegende Projekt ist aufwärtskompatibel für eine allfällige spätere Platzerweiterung, z.B. im Zusammenhang mit einer Arealentwicklung auf den Privatparzellen.	D
2.1.4	Wenig mutig und kaum zweckmässig ist die vorgeschlagene Lösung für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Zwar wird der Bahnhofplatz vom reinen Durchgangsverkehr befreit, was eine Verbesserung gegenüber dem heutigen Zustand bedeutet. Leider ermöglicht die Lösung aber immer noch periphere Fahrten auf dem Platz. Hier wäre aus unserer Sicht mehr möglich.	Wird zur Kenntnis genommen.	A
2.1.5	Mit der vorgeschlagenen Unterbindung des Durchgangsverkehrs für den MIV ist die Zufahrt zum Bahnhof zum reinen Zubringer geworden. Wer zum Bahnhof fährt, tut dies um eine Person auf die Bahn zu bringen oder zu holen, ev. nutzt er/sie das Angebot der Verkaufsstellen oder ist PostkundIn. Es ist für diese Zubringer aber zumutbar, entweder im U-Turn wieder dorthin zurückzufahren, wo man hergekommen ist (Eisenbahnstrasse Ost- und West-Seiten), resp. via Durchfahrt hinter dem Postgebäude von Bahnhofstrasse zu Jurastrasse durchzufahren. Baulich vorgegebene U-Turns könnten eingerichtet werden und das Aus- und Einsteigen lassen von Personen nahe den Unterführungen ermöglichen. Bei der vorgeschlagenen Lösung befürchten wir ein unkoordiniertes Anhalten des MIV auf dem	Eine komplette Sperrung des Bahnhofplatzes Süd wurde geprüft und aus folgenden Gründen verworfen: <ul style="list-style-type: none"> - Die künftigen Strassenquerschnitte in Eisenbahnstrasse Ost, West und in der Bahnhofstrasse mit den geplanten Bushaltekanten für Gegenverkehr zu eng sind. - Die notwendigen Wendemanöver würden den Verkehrsfluss erheblich stören 	E

	Bahnhofplatz, was zwangsläufig zu Konfliktsituationen mit dem Bus- und Langsamverkehr führen wird.		
2.1.6	<p>Ein MIV-freier Bahnhofplatz hätte einige klare Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sicheres Überqueren des Bahnhofplatzes, insbesondere auch für ältere Personen oder solche mit Handicap (der Blindenweg ist recht lang über den Platz). Wir fragen uns auch, wie die vorgeschlagene Variante in einem Verkehrs-Audit (VSS) beurteilt würde. - Vermeidung gefährlicher Situationen beim Überholen stehender Busse. - Vermeidung von Konflikten von ausfahrenden Velofahrenden aus Unterführung mit MIV (Bahnhofstrasse). - Allenfalls wäre sogar die Erstellung einer grünen Insel in der Mitte des Platzes möglich (Auflockerung, Abkühlung!). <p>Letztlich wäre es einfach ein schönerer Platz!</p>	<p>Zu diesem Punkt liegen unterschiedliche Stellungnahmen vor; sowohl Eingabe, welche weitergehende Unterbindung des MIV fordern wie auch solche, welche weitergehende Berücksichtigung des MIV fordern. Der GR hält dazu fest, dass mit vorliegendem Projekt ein Kompromiss besteht, welcher mit der erfolgten Volksabstimmung auch eine politische Legitimation hat.</p> <p>Die Platzsituation ist aufwärtskompatibel für allfällige weitergehende Anpassungen im Falle einer Arealentwicklung im Bereich Post / Da Luca oder im Falle weiterer Angebotsänderungen. Eine grüne Insel ist aufgrund der Schleppkurven der Busse nicht möglich.</p>	E
2.1.7	MIV ist nach wie vor unbefriedigend gelöst,	Wird zur Kenntnis genommen.	A
2.1.8	Übersichtlichkeit bei Buskanten wird schwieriger.	Wird zur Kenntnis genommen.	A
2.1.9	Insgesamt mehr VAP, aber ungedeckte VAP vor EB als Verschlechterung zum Ist-Zustand	Gedekte Plätze werden beim Bahnhofgebäude und im Bereich der PU West angeboten sowie in der optimal gelegenen Velostation unter dem Platz Süd. Insgesamt stehen damit knapp 1600 gedeckte Abstellplätze im gesamten Perimeter zur Verfügung und damit doppelt so viele gedeckte Abstellplätze wie bisher. Im Bereich vor der Erziehungsberatung soll ein	E

		attraktiver, parkähnlicher Raum entstehen, weshalb aus gestalterischen Überlegungen auf gedeckte Veloständer verzichtet wurde.	
2.1.10	Zu den Überdachungen bei den Buskanten waren die Pläne (für Laien?) zu wenig aussagekräftig.	Besten Dank für den Hinweis. Die Pläne werden im Rahmen der Auflage überarbeitet. Bereits vorhandene überdeckte Wartemöglichkeiten bietet das Perrondach beim Ankunftsgebäude der SBB. Für die Haltekanten A, B und C gibt es damit bereits eine Überdachung. Im Bereich der Haltekanten F und G (vor dem Amtshaus) ist ein Unterstand / Wartedach für die Fahrgäste vorgesehen. Im Bereich der Jurastrasse besteht die Möglichkeit für geschütztes Warten im Bereich des Aufgangs / Abgangs Velostation.	C, E
2.1.11	Grundsätzlich begrüßen wir natürlich die Verbesserung der Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr und dessen Aufwertung.	Wird zur Kenntnis genommen.	A
2.1.12	VAP bei Eisenbahnstr./Jurastr. müssen gedeckt sein.	Vgl. Stellungnahme unter Ziff. 2.1.9	E
2.1.13	Velo-Auffahrt (Ausfahrt) mit zu knappem Platz.	Vgl. Stellungnahme unter Ziff. 1.4.8	C
2.1.14	Wirksames Velo-Pp-Management setzen wir voraus	Hinweis wird aufgenommen.	C
2.1.15	VAP im UG mit Ladestationen für E-Bikes	Besten Dank für den Hinweis, welcher geprüft und ggf. berücksichtigt werden kann.	C
2.1.16	Klare Markierungen zeigen Begegnungszone (falls doch kein MIV-freier Platz)	Besten Dank für den Hinweis, welcher geprüft und ggf. berücksichtigt werden kann.	C
2.1.17	genügend überdachte Wartemöglichkeiten an allen Buskanten	Vgl. Stellungnahme unter Ziff. 2.1.10	B
2.1.18	Grundsätzlich begrüßen wir natürlich die Verbesserung der Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr und dessen Aufwertung. Ausführlicherer Kommentar im Mail / Begleitschreiben.	Wird zur Kenntnis genommen.	A

<p>2.2.1</p>	<p>Wir hatten im Vorfeld der Volksabstimmung im Rahmen der Orientierungsveranstaltungen für die Mitglieder des Stadtrates darauf hingewiesen, dass im Süden (namentlich für die Anfahrt aus Westen) zu wenig Parkplätze angeboten werden. Es wurde uns damals zugesichert, dass im Rahmen der Detailplanung diesem Aspekt Rechnung getragen werde.</p> <p>Gemäss den vorliegenden Mitwirkungsunterlagen sollen nur 41 (davon drei für Taxis reservierte) Autoparkfelder realisiert werden. Laut dem Technischen Bericht werden sogar nur 28 öffentliche Parkfelder und drei Taxistandplätze ausgewiesen. Bei einer Zufahrt aus dem Westen werden nur noch sechs Parkplätze zur Verfügung stehen. Die ca. 35 Parkplätze, die gemäss der Planung auf dem Grundstück der Ammobilien AG temporär realisiert werden sollen, helfen diesbezüglich nicht, da sie einerseits nur für wenige Jahre zur Verfügung stehen werden und andererseits für Langezeitparkplätze vorgesehen sind.</p> <p>Aus unserer Sicht ist die Parkplatzsituation im Süden daher unbefriedigend gelöst. Dies betrifft insbesondere die für den Abhol- und Zubringerverkehr notwendige Zahl von Kurzzeitparkplätze u.a. benötigt, damit</p> <ul style="list-style-type: none"> - Auswärtige Gäste, die mit dem ÖV anreisen, abholt werden können, 	<p>Im Süden können im aktuellen Projektstand die Parkplätze nicht vollständig ersetzt werden (circa 23 Parkplätze fallen weg). Deshalb haben die Projektbeteiligten hierzu Gespräche aufgenommen für eine zusätzliche Mietfläche: Aktuell sind in Rücksprache mit einer Privateigentümerschaft temporäre Ersatzflächen (Miete) vorgesehen bis zum Entscheid über die Realisierung eines grösseren P+R im Norden im UG der Arealentwicklung (in Vorbereitung). Damit ist die Parkplatzbilanz bereits leicht positiv.</p> <p>In Bezug auf die Kurzzeitparkplätze im Süden liegen unterschiedliche Stellungnahmen vor; sowohl Eingaben, welche weitergehende Unterbindung des MIV fordern wie auch solche, welche weitergehende Berücksichtigung des MIV fordern. Der GR hält dazu fest, dass mit vorliegendem Projekt ein Kompromiss besteht, welcher mit der erfolgten Volksabstimmung auch eine politische legitimiert ist.</p>	<p>E</p>
--------------	---	---	----------

	<ul style="list-style-type: none"> - Personen, die mit Unterstützung einer Drittperson in öffentliche Verkehrsmittel einsteigen oder aussteigen möchten (bspw. Kinder, Menschen mit eingeschränkten Bewegungsmöglichkeiten, Menschen, die ihr Gepäck nicht alleine tragen können, betagte Menschen, etc.) mit einem Privatauto zum Bahnhof gebracht werden können, - Post-, Apotheken-, Bahnschalterkunden (aber auch Kunden der anderen Unternehmen, die sich in Bahnhofnähe befinden), für ihre Besorgungen mit dem Auto anreisen können. <p>Wir sind der Auffassung, dass die im aktuellen Planungsstand im Süden (namentlich bei einer Zufahrt aus dem Westen) angebotene Zahl an Kurzzeitparkplätzen nicht genügt, um die Bedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft zu befriedigen. Dies ist umso bedauerlicher, als es sich beim ESP Bahnhof um das bedeutendsten Bauprojekt unserer Generation handelt.</p>		
2.2.2	<p>Im Weiteren erkennen wir die gestalterischen Absichten nicht, die zur Definition des Beginns und des Endes des betonierten Bahnhofplatzes führten. Die Linie des Überganges von Beton zu Asphalt liegt beispielsweise direkt unter den optionalen Haltestellen H und I. Wir freuen uns über eine Klärung der Situation.</p>	<p>Grundsätzlich wird der Platz als Betonfläche ausgebildet, um diesen auch als Platz wahrnehmbar zu machen. Die Fläche, welche durch die Busse stark belastet wird (Wendemanöver und Bushaltestellen), ist voll als Betonfläche ausgebildet. Im Anschlussbereich, d.h. unmittelbar nach den Bushaltestellen, wo die Belastung weniger hoch ist, sind Asphaltflächen vorgesehen (dies auch im Sinne einer Kostenoptimierung).</p>	C

		In der detaillierten Ausarbeitung des Projekts werden die Übergänge zwischen Asphalt und Betonflächen nochmals im Detail geprüft	
--	--	--	--

Verbände

Nr.	Anliegen / Antrag	Stellungnahme Stadt Langenthal	Ein- stufung
3.1.1	Die Präsenz des MIV auf dem Bahnhofplatz ist grundsätzlich unbefriedigend	Wird zur Kenntnis genommen. Vgl. Stellungnahme unter Ziff. 2.1.6	A
3.1.2	Ausgang Velorampe ist für hinausfahrende Velos sehr gefährlich.	Vgl. Stellungnahme unter Ziff. 1.4.8	C
3.1.3	Keine Führung der Velofahrer über den Platz (Kinder und ortsfremde Personen können sich schlecht orientieren)	Die Markierung und Signalisation werden derzeit vertieft untersucht. Im Grundsatz wird bei einer Begegnungszone auf Markierungen verzichtet. Zur Führung des Veloverkehrs sind aber Signalisationen für die Hauptroutenverbindung (kantonale Velorouten) vorgesehen.	C
3.1.4	Für sehbehinderte Personen und für ältere zu Fuss gehende Personen gibt es keine Verbesserung. Velofahrende müssen zusätzlich auf diese Personen Acht geben.	Im Rahmen des Projekts ist eine deutliche Verbesserung der Sicherheit vorgesehen durch bauliche Massnahmen (Verbesserung Übersichtlichkeit, Begegnungszone ohne Parkplätze in der Mitte) und durch eine Verringerung des Durchgangsverkehrs.	B
3.1.5	Alle Veloabstellplätze gedeckt ausführen, speziell vor Erziehungsberatung, das erachten wir als Muss	Vgl. Stellungnahme unter Ziff. 2.1.9	E
3.1.6	Querverbindung zwischen Jurastrasse und Bahnhofstrasse (vor bestehender Post) fehlt. Zusätzliche Querung ist notwendig.	Vgl. Stellungnahme unter Ziff. 3.1.1	D

3.1.7	Zudem müssen die Velofahrenden das neue Trottoir überqueren; Fussgänger haben Vortritt, Rampe von unten, Sichtweiten eingeschränkt, sehr kleiner Warteraum	Vgl. Stellungnahme unter Ziff. 1.4.8	C
3.2.1	In Punkto MiV ist zwar durch das Einbahnregime eine Verbesserung erreicht, die Situation ist aber immer noch ungenügend. Es stellt sich die Frage, ob die Kiss-and-Ride-Angebote nicht nur auf der Nordseite angeboten werden sollten. Weitere Bemerkungen dazu im Mail.	Zu diesem Punkt liegen unterschiedliche Stellungnahmen vor; sowohl Eingabe, welche weitergehende Unterbindung des MIV fordern wie auch solche, welche weitergehende Berücksichtigung des MIV fordern. Der GR hält dazu fest, dass mit vorliegendem Projekt ein Kompromiss besteht, welcher mit der erfolgten Volksabstimmung auch eine politisch legitimiert ist.	E
3.2.2	Es ist nicht ersichtlich, wieso die Velo-PP bei der Erziehungsberatung nicht mehr gedeckt werden sollen. Ästhetische Gründe dürfen nicht zu einer Verschlechterung des Angebots führen.	Vgl. Stellungnahme unter Ziff. 2.1.9	E
3.2.3	Als gefährlich stufen wir die Ausfahrt für Velofahrende aus der Velorampe ein, hier sind Verbesserungen angebracht.	Vgl. Stellungnahme unter Ziff. 1.4.8	C
3.2.4	Die Reduktion des Durchgangsverkehrs ist an sich zu begrüßen, mit der vorgeschlagenen Lösung allerdings nur halbherzig.	Vgl. Stellungnahme unter Ziff. 3.2.1	E
3.2.5	Situation Überdachung/Unterstände bei den Buskanten ist unklar (Haltekante D, Lage Unterstände etc.).	Vgl. Stellungnahme unter Ziff. 2.1.10	B
3.2.6	Grundsätzlich sind Verbesserungen zum Ist-Zustand erkennbar, die Situation MiV aber nicht genügend. Es fehlt der grosse Wurf, resp. ein wirklich MiV-freier Bahnhofplatz.	Vgl. Stellungnahme unter Ziff. 3.2.1	E

3.2.7	Fragwürdig ist auch die gesamte Bussituation. Die Haltestellen sind verstreut, es braucht grossen Informationsaufwand, um die Orientierung der Buspassagiere zu gewährleisten. Ein zentraler Busbahnhof wäre wünschenswert. Auch hier fehlt der grosse Wurf.	Vgl. Stellungnahme unter Ziff. 2.1.1	E
3.2.8	Überprüfung MiV-Führung (siehe Begleit-Mail) mit Sicht auf wirklich autofreien Bahnhofplatz	Vgl. Stellungnahme unter Ziff. 3.2.1	E
3.2.9	nur gedeckte Veloabstellplätze mit PP-Management und Ladestationen (diese zumindest sicher im UG)	Vgl. Stellungnahme unter Ziff. 2.1.9 und 2.1.15	E, C
3.2.10	Klärung gedeckte Buskanten und Unterstände, gedeckte Wartemöglichkeiten bei allen Buskanten	Vgl. Stellungnahme unter Ziff. 2.1.10	B
3.2.11	Klärung Ausfahrt Velorampe (siehe auch Eingabe Pro Velo)	Vgl. Stellungnahme unter Ziff. 1.4.8	C
3.2.12	Die vorgeschlagene Lösung für die Bushaltestellen krankt, wie schon der Name sagt, daran, dass es sich um relativ weit verstreute Bushaltestellen (siehe Abb.8 im Erläuterungsbericht) und nicht um einen Busbahnhof handelt. Einer Stadt wie Langenthal würde es gut anstehen, hier mit einem übersichtlichen, zentralen Busbahnhof die mit dem Zug anreisenden Besucher/Pendler zu begrüßen. Es ist uns klar, dass dem grosse Hindernisse (z.B. Abriss Liegenschaft Eisenbahnstrasse 7) gegenüber stehen, aber ein Versuch wäre es wert.	Vgl. Stellungnahme unter Ziff. 2.1.1	E

3.2.13	<p>Die vorgeschlagene Lösung befreit zwar den Bahnhofplatz vom reinen Durchgangsverkehr, ermöglicht aber dennoch, peripher, Fahrten auf dem Platz. Hier wäre aus unserer Sicht mehr möglich. Ideen wie ein Bypass Jurastrasse / Bahnhofstrasse im Bereich hinter der Post einhergehend mit einer Sperrung der Jurastrasse ab Post und der Eisenbahnstrasse Ost bis zur Zufahrt Liegenschaft Eisenbahnstrasse 1 wäre z.B. so eine zu bedenkende Möglichkeit. Die dabei wegfallenden PP und Kiss-and-Ride-Plätze gehören unserer Ansicht nach sowieso auf die Nordseite des Bahnhofs, analog des Park-and-Ride. Auch die Zufahrt über die Eisenbahnstrasse West könnte in einem U-Turn im Bereich zwischen den Liegenschaften Eisenbahnstrasse 9 und 11 enden, dies umso mehr, wenn die Bushaltestellen gemäss Punkt 1 wegfallen würden. Dazu könnte auch die Ausfahrt aus der Velounterführung gefahrlos gestaltet werden, da der MiV erst ab Bypass Post auf der Bahnhofstrasse verkehren würde. So könnte man einen wirklich autofreien Bahnhofplatz und eine entsprechende Visitenkarte für die Stadt Langenthal erreichen.</p>	Vgl. Stellungnahmen unter Ziff. 2.1.1, 2.1.5 und 1.4.8	A
--------	---	--	---

Unternehmen

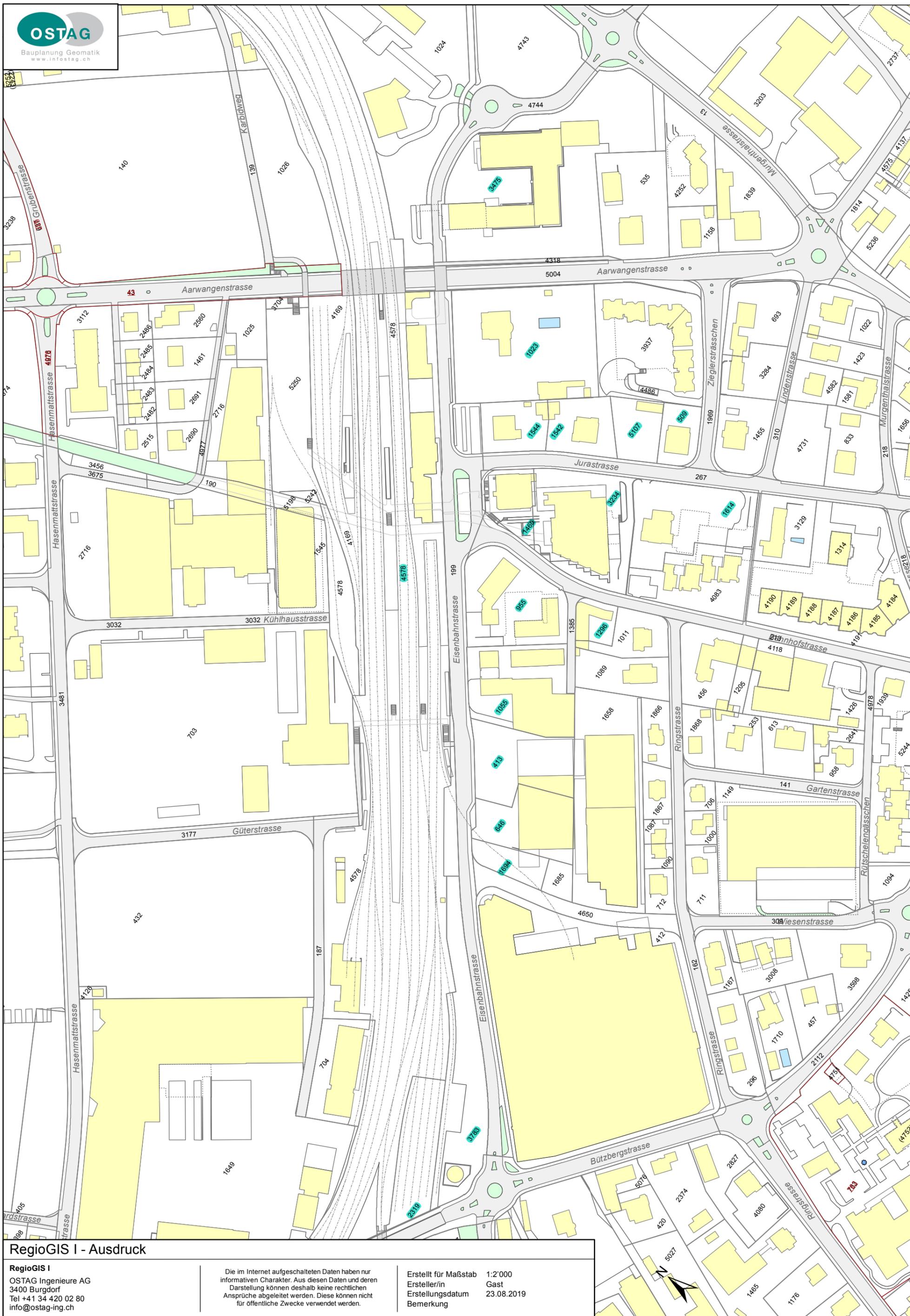
Nr.	Anliegen / Antrag	Stellungnahme Stadt Langenthal	Ein- stufung
4.1.1	<p>Die neue Verkehrsführung sieht vor, dass das Einbahnregime im Rüschelengässchen «gedreht wird», die Zufahrt bleibt gleich und erfolgt über die Wiesenstrasse, die Wegfahrt hingegen muss zwingend über die Bahnhofstrasse erfolgen.</p> <p>Für die Nutzerinnen und Nutzer der oberirdischen Parkierung bedeutet dies, dass sie für die Wegfahrt respektive den Heimweg eine längere Fahrt / Umwege in Kauf nehmen müssen, zumal auch ein neues Einbahnregime in der Bahnhofstrasse vorgesehen ist.</p> <p>Für die Migros Aare ist nicht nachvollziehbar, warum das gesamte Rüschelengässchen neu in einem Einbahnregime zu befahren sein soll. Wir beantragen daher, dass die Erschliessung der oberirdischen Parkierung beim Migros Wiesenstrasse nicht verändert wird und nach wie vor im Gegenverkehr ab der Wiesenstrasse zu erfolgen hat.</p> <p>Wir gehen davon aus, dass die bestehende Anlieferung der Migros Wiesenstrasse von der neuen Verkehrsführung nicht betroffen ist.</p>	Danke für den Hinweis. Dies wird geprüft und ggf. berücksichtigt.	C

5. Anpassungen des Teilprojekt Bahnhofplatz Süd

Resultat der Mitwirkung Die Auswertung der Stellungnahmen zum Teilprojekt Bahnhofplatz Süd zeigt auf, dass das Vorhaben grossmehrheitlich unterstützt wird.

Anpassungen aufgrund der Mitwirkung Im Teilprojekt Bahnhofplatz Süd werden aufgrund der Mitwirkungseingaben die folgenden Punkte im Detail geprüft oder angepasst:

- Die Erschliessung der oberirdischen Parkierung beim Migros Wiesenstrasse wird nicht verändert und kann nach wie vor im Gegenverkehr ab der Wiesenstrasse erfolgen.
- Detailprüfung der Übergänge zwischen Asphalt und Betonflächen auf dem Bahnhofplatz Süd
- Detailprüfung der Signalisations- und Markierungsmassnahmen zur klaren Führung des Velo- und Fussverkehrs, zur Reduktion des Konfliktpotenzials sowie zur allf. Klärung der Vortrittsregeln.
- Prüfung der Haltekantenbeschriftung
- Prüfung der Ausdehnung der 20-Tempo Zone auf dem Bahnhofplatz Süd
- Prüfung Anbieter von Veloparkanlagen



RegioGIS I - Ausdruck

RegioGIS I
 OSTAG Ingenieure AG
 3400 Burgdorf
 Tel +41 34 420 02 80
 info@ostag-ing.ch

Die im Internet aufgeschalteten Daten haben nur informativen Charakter. Aus diesen Daten und deren Darstellung können deshalb keine rechtlichen Ansprüche abgeleitet werden. Diese können nicht für öffentliche Zwecke verwendet werden.

Erstellt für Maßstab 1:2'000
 Ersteller/in Gast
 Erstellungsdatum 23.08.2019
 Bemerkung

