

Richtplan ESP Langenthal Bahnhof

Revision des Richtplans ESP 2012

Bericht nach Art. 47 RPV
Richtplankarten und Massnahmenblätter

29. Mai 2019



Auftraggeberin:

**Stadt Langenthal
Stadtbauamt**

Jurastrasse 22
4901 Langenthal

Auftragnehmerin:

**Eckhaus AG
Städtebau Raumplanung**

Rousseaustrasse 10
8037 Zürich
+41 44 545 30 10
www.eckhaus.ch

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

Inhalt

	1	Einleitung	5
	1.1	Anlass und Handlungsbedarf	5
	1.2	Ziele und Inhalte der Revision	6
	1.3	Planungssperimeter Richtplan ESP Langenthal Bahnhof	8
	1.4	Entwicklungsabsichten je Teilbereich	10
	2	Ausgangslage	12
	2.1	Siedlungsentwicklung Langenthal	12
	2.2	Städtebaulicher Kontext	13
	3	Grundlagen und Rahmenbedingungen	14
	3.1	ISOS und Denkmalschutz	14
	3.2	Kantonale Planungsebene	16
	3.3	Regionale Planungsebene	17
	3.4	Kommunale Planungsebene	18
	3.5	Grundeigentumsverhältnisse	26
	4	Städtebauliches Zielbild	28
Behördenverbindliche Inhalte	5	Richtplan ESP Langenthal Bahnhof	30
	5.1	Zielsetzungen	30
	5.2	Richtplankarten	30
	5.3	Massnahmenblätter	40
	6	Genehmigungsvermerke	60
	7	Zustimmung der weiteren Partner	61
	8	Abkürzungen und Grundlagenberichte	62
	9	Anhang	63

1 Einleitung

1.1 Anlass und Handlungsbedarf

Das Bahnhofgebiet Langenthal verfügt über ein grosses Entwicklungspotenzial. Die nördlich der Gleisanlagen gelegenen Industrieareale werden heute teilweise nicht mehr genutzt, es bestehen Industrieflächen, die ein grosses Entwicklungs- und Verdichtungspotenzial aufweisen. Eine zukunftsgerichtete Weiterentwicklung speziell des Bahnhofgebiets Nord ist notwendig geworden und stellt für die Entwicklung der Kleinstadt eine grosse Chance dar.

Die Stadt Langenthal führte im Jahr 2008 ein Workshopverfahren über das nördliche Bahnhofgebiet durch als Grundlage der weiteren Planungsschritte im Rahmen des kantonalen Entwicklungsschwerpunktes (ESP) Langenthal Bahnhof. Gestützt auf das Entwicklungskonzept aus dem Workshopverfahren sowie den Aussagen im Agglomerationsprogramm Langenthal der 2. Generation wurde 2011 mit dem Richtplan ESP Langenthal Bahnhof ein Planwerk erarbeitet, welches den Orientierungsrahmen für die zukünftige Entwicklung des Bahnhofquartiers bildet und für die Stadt Langenthal behördenverbindlich ist.

Der Richtplan ESP Langenthal Bahnhof 2012 formuliert Entwicklungsstrategien für die Belange des Verkehrs, definiert ein gültiges und für das Bahnhofgebiet charakteristisches Raster des öffentlichen Aussenraumes und enthält Bebauungsspielregeln für die dazwischen liegenden Baubereiche. Die städtebaulichen Prinzipien werden ebenso aufgezeigt wie die städtebaulich verträglichen Bauvolumen und die Erschliessung.

Infolge wesentlicher neuer Planungsbegehren und Rahmenbedingungen um den Bahnhof SBB hat der Gemeinderat im Juni 2016 das Stadtbauamt beauftragt, den vom Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) im Jahr 2012 genehmigten Richtplan ESP Langenthal Bahnhof zu revidieren.

Die Stadt Langenthal hat unterdessen den Kommunalen Siedlungsrichtplan auf der Basis eines räumlichen Entwicklungskonzepts erstellt (2017). Dieser bildet eine zentrale Plangrundlage für die vorliegende Revision des Richtplans ESP Langenthal Bahnhof.

Ein wesentlicher Baustein im Gesamtperimeter stellt das «Geiser Areal» dar, auf dem die Firma Mobimo AG im Auftrag der Grundeigentümerin GEISER agro.com ag eine Überbauung mit hoher Dichte vorsieht. Der Bahnhof Langenthal erfährt derzeit die Umsetzung der Planung aus dem Jahr 2011 für den Bahnhofplatz Süd und die Personen- und Velounterführung. Im Rahmen einer gesamtstädtischen Betrachtung der Hochhausthematik wurde das Areal Geiser als geeignetes Gebiet für Hochhäuser definiert. Für den gesamten Perimeter ESP wurden darüber hinaus Aussagen zu Städtebau und Nutzung gemacht, die in den neuen Richtplan einfließen.

Übersicht der bisherigen Planungsschritte

2008	Workshop Planer und Stadt mit allen Grundeigentümern, Entwicklungskonzept
2010	Erarbeitung Richtplankonzept ESP Langenthal Bahnhof
2011	Projektstudien für Öffentliche Räume Bahnhofplatz Nord, Bahnhofplatz Süd und Personen- und Velounterführung
2011	Erarbeitung Richtplan ESP Langenthal Bahnhof
2012	Genehmigung Richtplan ESP Langenthal Bahnhof durch das AGR
2013-15	Studienaufträge Stadt und Private
2014-16	Erarbeitung kommunaler Siedlungsrichtplan auf Basis Räumliches Entwicklungskonzept
2017	Erlass Kommunalen Siedlungsrichtplan durch den Gemeinderat
2017	Erarbeitung Hochhauskonzept Langenthal
2016-19	Revision Richtplan ESP Langenthal Bahnhof

1.2 Ziele und Inhalte der Revision

Ziele

Mit der Revision des Richtplans ESP Langenthal Bahnhof werden folgende Ziele verfolgt:

- Kontinuität: Fortführung der beständigen Inhalte aus dem Richtplan 2012. Präzisierung der Inhalte aufgrund neuer Rahmenbedingungen.
- Städtische Dichte: Aktivierung der inneren Reserven und Schaffung von zusätzlichem Potenzial. Etablierung von städtebaulichen Qualitäten.
- Qualitätssicherung: Festlegung von Verfahren je Teilbereich zur Sicherung der angestrebten räumlichen Qualität.

Inhalte

Der Richtplan 2012 erfährt aufgrund wesentlicher neuer Rahmenbedingungen eine Revision. Die unterschiedlichen Ausgangslagen der Teilbereiche im Perimeter veranlassen die Stadt Langenthal, den Aufbau der behördenverbindlichen Inhalte des Richtplans neu auszurichten. Die Richtplankarte mit Teilbereichen wird den neuen räumlichen und thematischen Gegebenheiten angepasst. Für die einzelnen Teilbereiche wird ein Massnahmenblatt erstellt, welches die dort zu ergreifenden Massnahmen festhält.

Mit der vorliegenden Revision werden folgende Elemente des Richtplans 2012 angepasst:

- Richtplankarten Städtebau, Verkehr, Nutzungen
- Massnahmenblätter Teilbereiche (ehem. „Objektblätter Teilbereiche“)
- Bericht gemäss Art. 47 RPV

Bezug zum Richtplan 2012

Der Richtplan ESP Langenthal Bahnhof von 2012 wird durch den vorliegenden Richtplan abgelöst und tritt ausser Kraft.

Abb. 1: Luftbild Stadt Langenthal mit neuem Perimeter ESP Langenthal Bahnhof, städtischen Landmarks und prägenden Gleisanlagen (Mst. 1:10000).



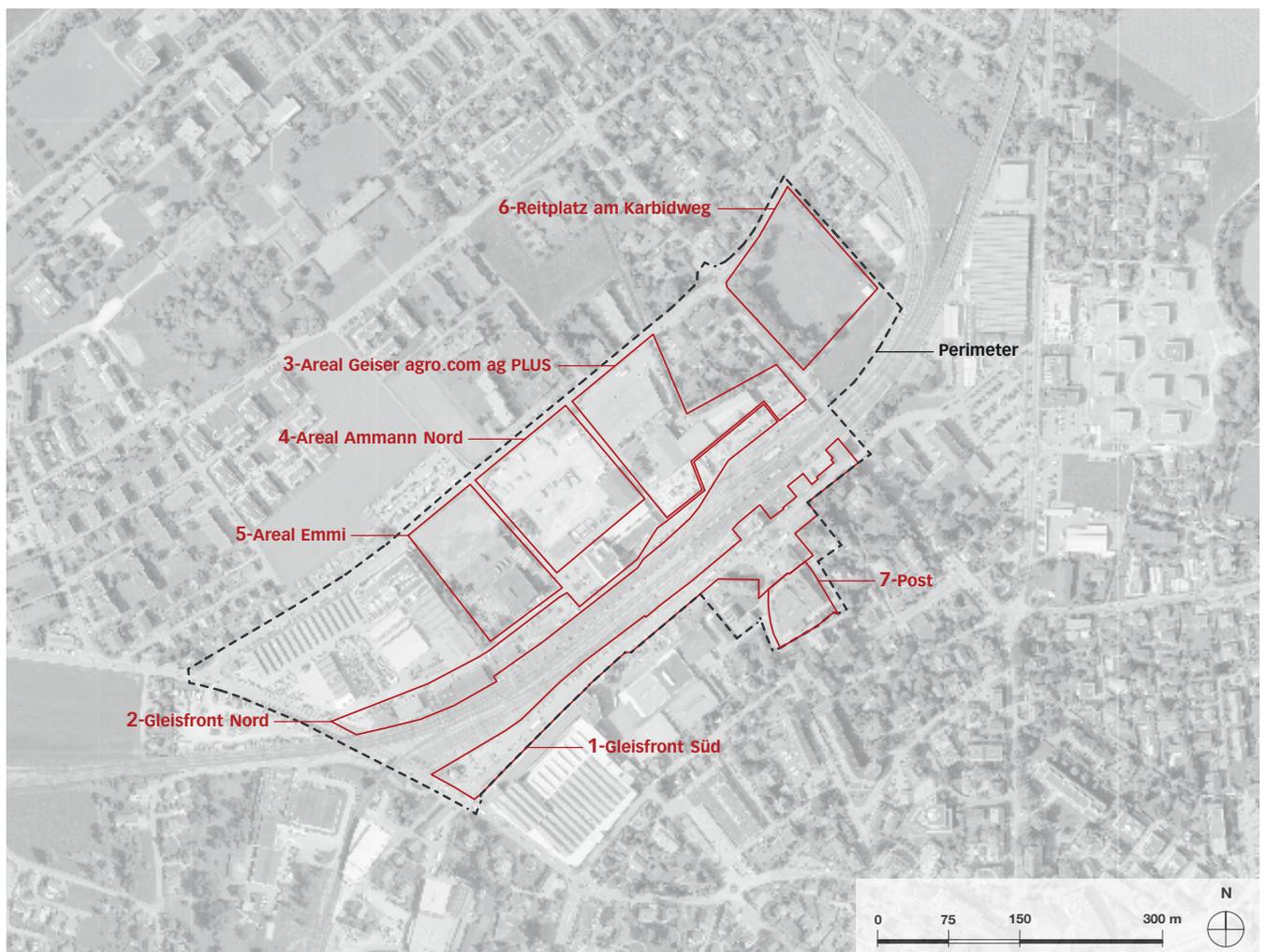
1.3 Planungsperimeter Richtplan ESP Langenthal Bahnhof

Der ESP-Planungsperimeter umfasst das Bahnhofgebiet nördlich und südlich der Gleisanlagen. Dazu gehören die Industriearale zwischen Bützbergstrasse, Hasenmattstrasse und dem Depotgebäude der Aare Seeland mobil AG sowie südlich der SBB-Stammlinie die Eisenbahnstrasse und den Bahnhofsvorplatz und dem Areal der Post.

Der Perimeter wird gegenüber dem Richtplan 2012 in folgenden Bereichen angepasst:

- Entlassung der Villa Garraux (Jurastrasse 46).
Begründung: Der spätklassizistische Bau (erhaltenswert kantonale) bildet den Auftakt zur Baugruppe Jurastrasse und bildet mit diesen eine räumliche Einheit.
- Entlassung des ehemaligen Amtshaus (Eisenbahnstrasse 9) und des Geschäftshauses (Eisenbahnstrasse 11).
Begründung: Die Stadt Langenthal beabsichtigt keine Umstrukturierung der beiden schützenswerten Bauten (kantonale Denkmalschutzobjekte).
- Erweiterung um das asm-Areal (Aare Seeland mobil AG) neben dem Reitplatz auf der Nordseite bis zu den Gleisen.
Begründung: Die Entwicklungsabsichten der Stadt und der Aare Seeland mobil AG müssen aufeinander abgestimmt werden.

Abb. 2: Alter Perimeter Richtplan ESP Langenthal Bahnhof (RP 2012), mit sieben Teilbereichen (Mst. 1:7500).

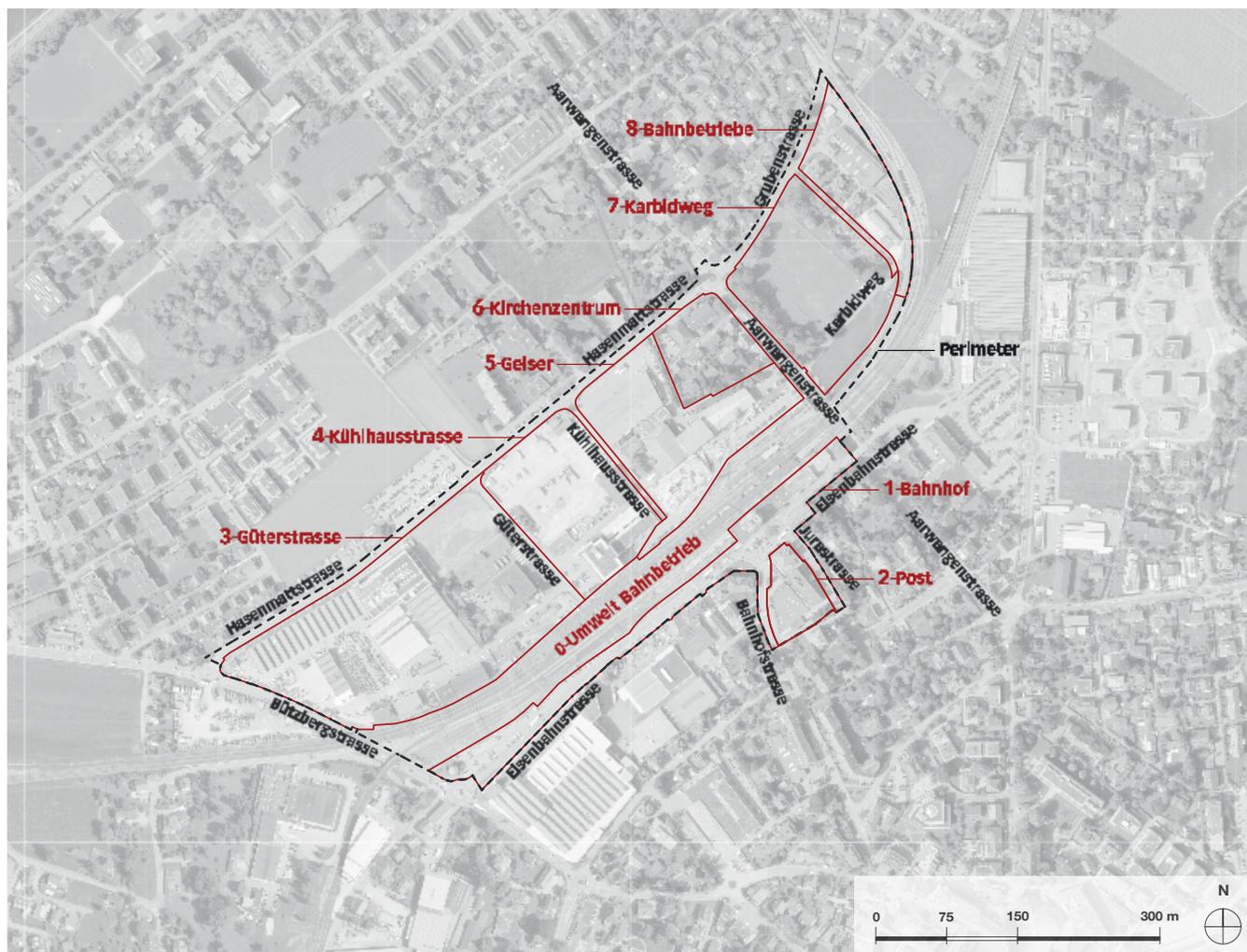


- Bereich "Umwelt Bahnbetrieb" wird als Immissionsfeld für Anrainer neu behandelt.
Begründung: Frühzeitige Erwähnung von wesentlichen Umwelt-Rahmenbedingungen.

Die Parzellen der Ammann AG südlich der Eisenbahnstrasse werden dem Perimeter nicht zugeschlagen, da sie eine eigene räumliche Einheit bilden und in einem separaten Verfahren dann zumal behandelt werden. Das Wolfhusenfeld, auf der Westseite zwischen Bahnlinie und Bützbergstrasse, ist im Siedlungsrichtplan (2016) als Umstrukturierungsgebiet Bützbergstrasse West definiert und bildet somit eine eigene räumlich und funktionale Einheit. Das Wolfhusenfeld ist deshalb nicht Teil des neu festgelegten Perimeters.

Der neue Perimeter Richtplan umfasst acht Teilbereiche. Die Teilbereiche unterscheiden sich in Lage und Bezeichnung vom Richtplan 2012. Die Teilbereiche sind neu über sämtliche Areale gelegt (ausser Infrastruktur Gleisfeld). Die Strassen wurden gezielt dort miteingeschlossen, wo eine funktionale und gestalterische Abhängigkeit zum jeweiligen Teilbereich besteht.

Abb. 3: Neuer Perimeter Richtplan ESP Langenthal Bahnhof (RP 2019), mit dem Bereich 0-Umwelt Bahnbetrieb und acht Teilbereichen (Mst. 1:7500).



1.4 Entwicklungsabsichten je Teilbereich

Bereich 0: «Umwelt Bahnbetrieb»

Der Bereich "Umwelt Bahnbetrieb" umschreibt Rahmenbedingungen, die durch diejenigen Teilbereiche in der Planung zu berücksichtigen sind, welche angrenzend der Bahnbetriebe/Gleisanlagen liegen (Anrainer). Die Bahnbetriebe (Streckengleise) selbst folgen übergeordnetem Recht, weshalb sie im Richtplan ESP nicht als eigener Teilbereich ausgewiesen sind.

Teilbereich 1: «Bahnhof»

Umsetzung Projekt Bahnhof Langenthal mit Neugestaltung öffentlicher Räume Bahnhofplatz Süd und Personen- und Velounterführung (Stand Vorprojekt).

Es bestehen seitens SBB keine Entwicklungsabsichten ihres Gebäudebestands. Die SBB AG hat Bedarf an den Gleisanlagen im südwestlichen Teil des Perimeters (Gleisfeld, Parz.-Nr. 2319) angemeldet.

Teilbereich 2: «Post»

Laufendes Workshopverfahren zu Städtebau und Nutzung (2017) als Basis für den anstehenden Architekturwettbewerb. Die Resultate des Workshopverfahrens fliessen in den Richtplan ESP Langenthal Bahnhof ein.

Teilbereich 3: «Güterstrasse»

Die Avesco AG beabsichtigt am Hauptsitz Langenthal festzuhalten und langfristig an diesem Standort Industrie zu betreiben. Die Stadt Langenthal unterstützt diese Absichten und ist mit den GrundeigentümerInnen in regelmässigem Austausch zu allfälligen Entwicklungsabsichten.

Teilbereich 4: «Kühlhausstrasse»

Die Grundeigentümerin beabsichtigt das Gelände weiterhin als Arbeitszone mit Industrie, Gewerbe und Dienstleistung zu benutzen. Die Stadt Langenthal unterstützt diese Absichten und ist mit der Grundeigentümerin in regelmässigem Austausch zu allfälligen Entwicklungsabsichten.

Teilbereich 5: «Geiser»

Die Mobimo AG beabsichtigt das Areal einer Überbauung mit hoher Dichte mit mehrheitlich Wohnnutzung zuzuführen. Zur Erarbeitung der städtebaulichen Setzung und der architektonischen Ausformulierung ist ein Wettbewerbsverfahren vorgesehen. Seitens Stadt wird dabei besondere Beachtung dem öffentlichen Raum als Rückgrat der neuen Stadtverbindung und den damit verbundenen Schnittstellen in diesem Gebiet gegeben.

Teilbereich 6: «Kirchenzentrum»

Die Stadt Langenthal sieht Potential für eine urbane Umstrukturierung des Gebiets, insbesondere der Wohnsiedlung. Das Kirchenzentrum soll erhalten und weiterhin als ZÖN für Kultische Bauten definiert bleiben. Entwicklungspotentiale sind zum Rückgrat öffentlicher Raum zu prüfen. Das gesamte Gebiet soll im Dialog mit den Grundeigentümer neu gedacht werden.

Teilbereich 7: «Karbidweg»

Die Stadt Langenthal beabsichtigt das Areal Reitplatz (inkl. Parzelle südlich Karbidweg) einer urbanen Nutzung zuzuführen. Eine Überbauung mit Nutzungsfokus Sport, Wohnen und Dienstleistung wird angestrebt. Es ist vorgesehen, den belasteten Standort Reitplatz (Ablagerung Siedlungsabfälle) im Falle einer Überbauung zu sanieren.

Die Angestelltenhäuser sind als Baugruppe im ISOS mit dem Erhaltungsziel A und als erhaltenswerte Objekte gemäss Bauinventar Kanton Bern vermerkt. Diese Ausgangslage verlangt nach einer abgestimmten Planung zwischen den Interessen der Sportinfrastruktur, der öffentlichen Hand und des Denkmalschutzes.

Teilbereich 8: «Bahnbetriebe»

Die asm AG beabsichtigt eine Erweiterung ihrer Bahnwerkstätte am Standort Langenthal, was eine Erweiterung um drei Hallengleise südwestlich der bestehenden Halle bedeutet. Dies würde einen (Teil-)Abbruch der unter Denkmalschutz stehenden Angestelltenhäuser der Elektrizitätswerke Wynau (1926) bedingen. Das Bahn-Depot und die Angestelltenhäuser sind als Baugruppe im ISOS mit dem Erhaltungsziel A vermerkt. Diese Ausgangslage bedingt eine Interessenabwägung zwischen Infrastruktur und Denkmalschutz.

2 Ausgangslage

2.1 Siedlungsentwicklung Langenthal

Die Siedlungsentwicklung von Langenthal hat über die Jahrhunderte prägende Veränderungen erfahren, welche im Folgenden schematisch im Zeitraster dargestellt ist (Darstellung ohne Ortsteil Untersteckholz).

Mit dem Anschluss an die Bahnlinie Bern-Olten Mitte des 19. Jahrhunderts erfolgt die Siedlungs- und Industrieentwicklung Langenthals in mehreren Wachstumsschüben:

1857 erhält Langenthal im Norden den Bahnanschluss an die Linie Olten-Herzogenbuchsee. Damit setzt eine dynamische Entwicklung ein. Als Bahnhof vor der Stadt gebaut, wird das Bahnhofgebiet im Zuge der Industrialisierung Anfang des 20. Jahrhunderts zum Industriestandort.

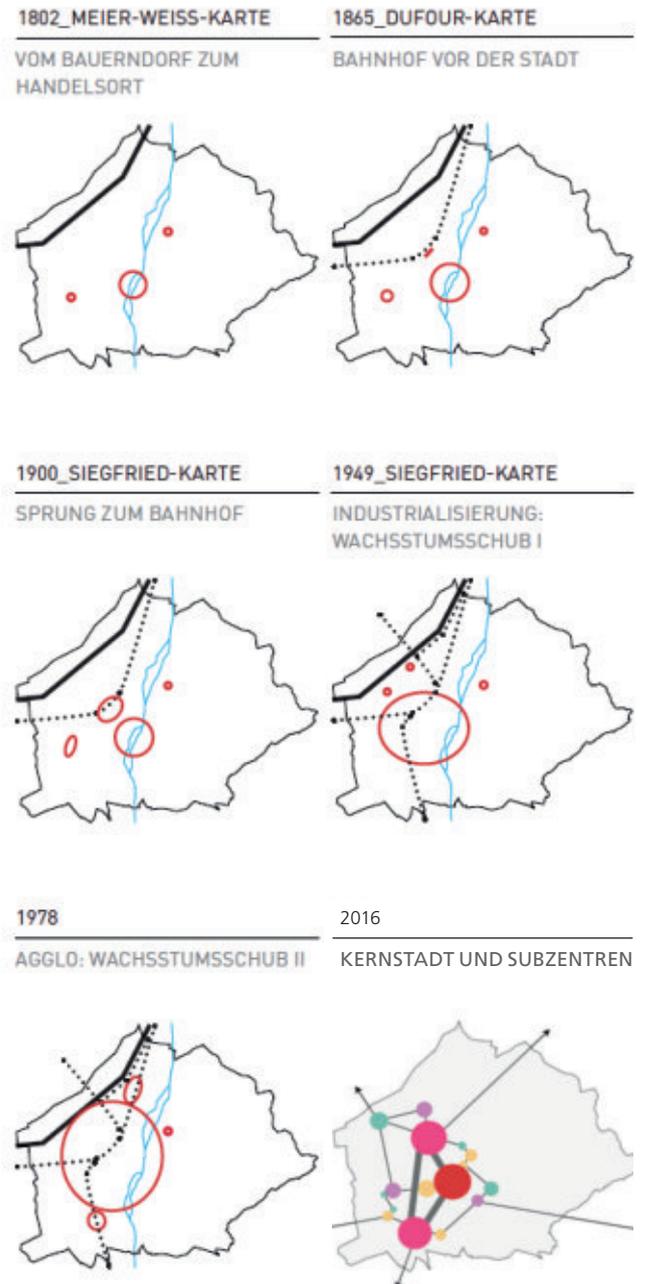
Danach wächst die Stadt rasant weiter. Zwischen 1910 und 1957 verdoppelt sich die Einwohnerzahl. Entlang der Bahnlinien siedeln sich weitere Industriestandorte an.

Bereits vor den 50er Jahren entstehen die ersten Wohnsiedlungen nördlich der Gleise. Ende der 70er Jahre ist bereits der Grossteil der Fläche zwischen den Gleisanlagen und der Zürich-Bern-Strasse bebaut.

Inzwischen sind die stadtstrukturellen Grenzen, bestehend aus Feld- und Waldlandschaften im Westen, Osten und Süden sowie der Bern-Zürich-Strasse im Norden, nahezu erreicht und die maximale Siedlungsfläche der Stadt beinahe ausgeschöpft.

Das Raumentwicklungskonzept definiert die bestehenden Zentralitäten und die potentiellen Gebiete für neue Zentralitäten. Im Zuge der Innenentwicklung sind insbesondere die Kernstadt und die zwei Subzentren Bahnhof und Porzi zu stärken und zu fördern.

Abb. 4: Siedlungsentwicklung im Zeitraster schematisch dargestellt (RP 2012, mit Ergänzung 2016 REK).



2.2 Städtebaulicher Kontext

Die Talsituation Langenthals wurde von drei eiszeitlichen Schmelzwasserrinnen begründet. Offene Felder und sanft ansteigende Waldflächen bestimmen die umliegende Kulisse.

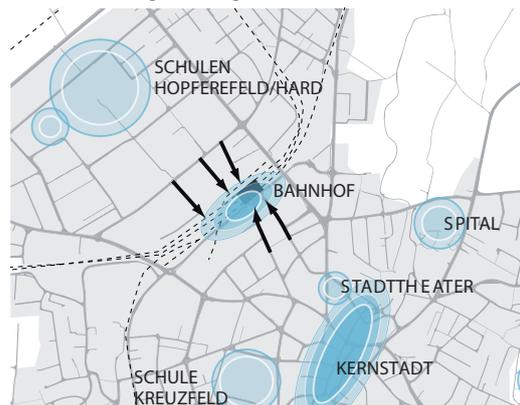
Die Siedlungsstruktur Langenthals besteht aus dem kompakten historischen Zentrum rund um die Marktgasse (Stadtkern), den beiden Subzentren Bahnhof und Porzi sowie einer durchgehend offenen und eher kleinteiligen Bauweise mit hohem Grünanteil, die im Bahnhofgebiet und an den nordöstlichen und südwestlichen Rändern von grossflächigen Gewerbe- und Industriegebieten begrenzt wird. Geprägt wird das Stadtbild Langenthals von dem Flusslauf der Langete, des Sagi-bachs sowie des Schulbächlis. Im Zentrumsgebiet sind die Fliessgewässer teilweise überdeckelt. Ein typisches stadtbildprägendes Element in Langenthal sind die Hochtrottoirs aufgrund der regelmässig auftretenden Hochwasser. Als Folge der Hochwasser wurde 1992 ein Hochwasser-Entlastungskanal erstellt. Dieser bildet sich im Bahnhofgebiet Nord deutlich als überdeckter Kanal ab und ist Teil der städtebaulichen Struktur.

Die Bahninfrastruktur hat eine starke Präsenz. Durch die stetigen Siedlungserweiterungen befinden sich die Gleisanlagen heute nicht mehr am Rande der Stadt, sondern mittendrin. Sie durchziehen den Siedlungskörper in vier Richtungen (Bern, Luzern, Oensingen und Olten) und bilden eine Zäsur im Stadtgebiet. Der Siedlungsverknüpfung über die Gleise in verkehrlicher, funktionaler oder räumlich-struktureller Hinsicht kommt deshalb künftig eine wichtige Bedeutung zu.

Das Bahnhofgebiet ist beidseitig geprägt von Gewerbenutzungen. Industriegebäude und -hallen sowie grosszügige Lagerflächen beherrschen das Stadtbild an dieser Stelle. Mit seinen Industriearealen stellt das Bahnhofgebiet somit eine räumliche Trennung zwischen Stadtzentrum im Süden und den Wohngebieten und Schulstandorten im Norden dar. Dies ist einerseits durch die Monofunktionalität des nördlichen Gewerbegebiets, andererseits aber auch durch den kaum gestalteten öffentlichen Raum vor dem Bahnhof Südseite und durch fehlende attraktive Wegverbindungen verursacht. Den Aussenräumen nördlich und südlich der Gleise mangelt es heute an Aufenthaltsqualität, Orientierbarkeit und adressbildender Gestaltung im Sinne einer „Visitenkarte“ der Stadt. Es fehlt auch eine deutliche wahrnehmbare Anbindung an die Kernstadt, wodurch die Orientierung erschwert wird.

Die mittel- und langfristige Umstrukturierung des Gewerbegebiets Nord in ein gemischt genutztes Stadtquartier bietet im Rahmen des ESP Langenthal Bahnhof die Chance einer umfassenden Aufwertung und Adressbildung. Mittels neuer Wegverbindungen kann der Standort zudem wesentlich besser im Stadtkontext integriert werden.

Abb. 5: Stadträumlichen Zäsur der Gleisanlagen und des Bahnhofs im Stadtgebiet Langenthal (RP 2012).



3 Grundlagen und Rahmenbedingungen

3.1 ISOS und Denkmalschutz

Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS)

Das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) wurde für die Stadt Langenthal per 1. November 2007 aktualisiert.

Das Inventar gliedert aufgrund seiner Methodik die Inhalte in die Kategorien: Gebiete (G), Baugruppen (B), Umgebungszone (UZ), Umgebungsrichtung (U-Ri), Einzelelement (E). Diesen sind unterschiedliche Erhaltungsziele zugeordnet. Für ein Gebiet oder eine Baugruppe: Erhalt der Substanz (A), Erhalt der Struktur (B) und Erhalt des Charakters (C). Für eine Umgebungszone: Erhalt der Beschaffenheit (a) und Erhalt der Eigenschaften (b).

Im Perimeter ESP Langenthal Bahnhof sind folgende Einträge mit dem Erhaltungsziel A/a vermerkt:

- B 0.8 Bahn-Depot und Angestelltenhäuser der Elektrizitätswerke Wynau, 1909 und 1926 (A)
(Depotgebäude der Langenthal–Oensingen-Bahn, vermutlich 1907)
- UZ XII Wiesen als Trennbereiche (a)
- G 2 Repräsentative Entwicklungsachse und Villenquartier mit herrschaftlichen Wohnhäusern, 2. Hälfte 19. Jh., ehem. Zoll- und Lagerhaus des 18. Jh. (A)
Das Postgebäude, im Perimeter ESP Langenthal Bahnhof, ist Teil des ISOS-Gebiets G 2.
Das restliche Gebiet G 2 liegt ausserhalb des Perimeters ESP.

Im Perimeter ESP Langenthal Bahnhof ist folgender Eintrag mit dem Erhaltungsziel C vermerkt:

- G 11 Bahnhof- und Industriequartier, Fabrik- und Verwaltungsbauten des 19. und 20. Jahrhunderts (C)

Im Rahmen der Nutzungsplanung bzw. bei Vorliegen eines konkreten Bauprojektes ist das ISOS zu behandeln und eine Interessenabwägung zwischen den Anliegen des Denkmalschutzes und der geplanten Nutzung durchzuführen. Aufgrund des Erhaltungsziels A/a ist für die obengenannten Einträge ein qualitätssicherndes Verfahren mit mehreren Teilnehmern zwingend erforderlich.

Liste historischer Gärten und Anlagen der Schweiz (ICOMOS)

Die Liste historischer Gärten und Anlagen der Schweiz ist eine systematische Erfassung der potentiell schutzwürdigen Freiräumen, die vor 1960 entstanden sind. Im Perimeter ESP Langenthal Bahnhof sind folgende Einträge vermerkt:

Reitplatz:

Einzelobjekt, Gartentyp Parkanlage. Kein Schutzstatus.

Grubenstrasse 4, 5, 6 (Gärten der Angestelltenhäuser):

Ensemble gleicher Objekte, Gartentyp Freiraum Mehrfamilienhaus/Siedlung. Geometrischer Garten mit grosszügigen Pflanzgärten und Hecken. Schutzstatus erhaltenswert.

Im Rahmen der Nutzungsplanung bzw. bei Vorliegen eines konkreten Bauprojektes ist das ICOMOS zu behandeln und eine Interessenabwägung zwischen den Anliegen des schützenswürdigen Freiraums und der geplanten Nutzung durchzuführen

Kantonale und kommunale Denkmalschutzobjekte

Im Bauinventar des Kantons Bern sind im Perimeter ESP folgende Einträge enthalten:

Grubenstrasse 10 (Beamtenwohnhaus):

Mehrfamilienhaus von 1909. Schutzstatus erhaltenswert.

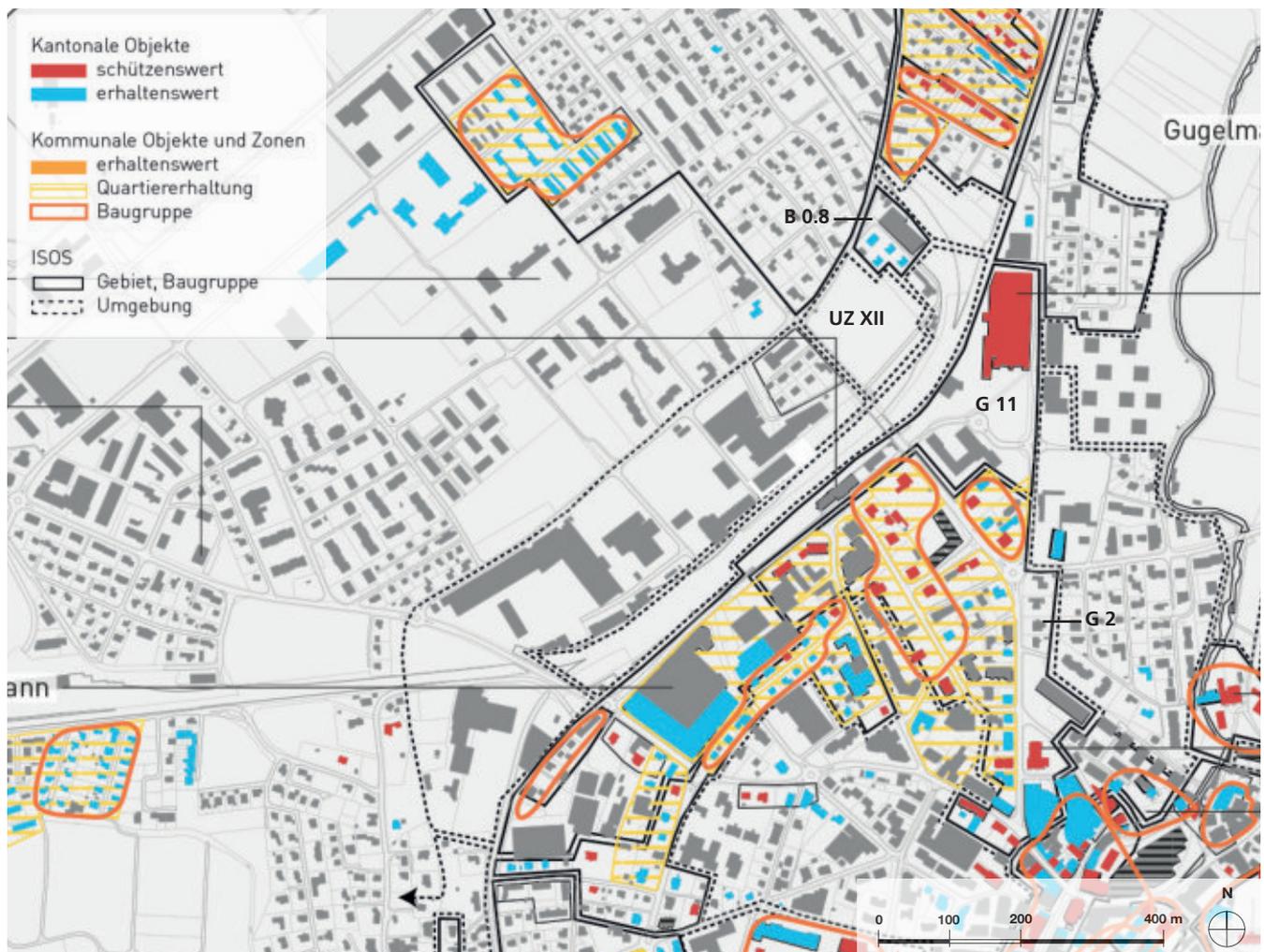
Grubenstrasse 4, 5, 6 (Angestelltenhäuser):

Doppeleinfamilienhäuser von 1926. Schutzstatus erhaltenswert.

Im Rahmen der Nutzungsplanung bzw. bei Vorliegen eines konkreten Bauprojektes ist eine Interessenabwägung zwischen den Anliegen des Denkmalschutzes und der geplanten Nutzung durchzuführen. Für eine Überprüfung des Inventarstatus kann der Eigentümer für sein Objekt eine offizielle Anfrage an die Kantonale Denkmalpflege einreichen.

Im Kommunalen Inventar ist das Postgebäude Teil der Quartiererhaltung. Die Quartiererhaltung ist eine die Bauzone überlagernde Festlegung und umfasst Gruppen von Einzelbauten mit speziellen Qualitäten, deren Eigenart wesentlich zum Wohnwert der Quartiere beiträgt und die deshalb in ihrem Charakter erhalten werden sollen.

Abb. 6: Kantonale und kommunale Schutzobjekte und Zonen sowie ISOS-Einträge mit Erhaltungsziel A/a (Quelle REK 2016) (Mst. 1:10 000).



3.2 Kantonale Planungsebene

Richtplanung des Kantons Bern

Die kantonalen Richtplananpassungen 2016 wurden am 12. Juni 2018 durch den Bund genehmigt.

Kantonale Entwicklungsschwerpunkte (ESP) realisieren

Mit dem Ziel, die Arbeitsplätze konzentriert an ausgesuchten Standorten anzusiedeln, hat der Kanton Bern 1989 das Programm der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) ins Leben gerufen. Das ESP Programm ist Teil der Wirtschaftsstrategie des Kantons Bern und ein wesentlicher Eckpfeiler seiner räumlichen und wirtschaftlichen Entwicklung. Die ESP-Standorte sind im Richtplan Kanton Bern verbindlich festgehalten (Massnahmenblatt C_04).

Die im Massnahmenblatt formulierte Zielsetzung zu den ESP lautet wie folgt: In enger Zusammenarbeit mit den Standortgemeinden und weiteren Stakeholdern ist die Bewirtschaftung, Aktualisierung und Realisierung der Standortentwicklung für wirtschaftliche Aktivitäten von kantonaler Bedeutung voranzutreiben. Dabei ist die Abstimmung der Verkehrs-, Umwelt-, Finanz- und Wirtschaftspolitik sicherzustellen, unter Berücksichtigung der Siedlungsqualität (Freiräume, öffentliche Räume, gestalterische Bauqualität etc.).

ESP Langenthal Bahnhof: Entwicklungsschwerpunkt Dienstleistung

Der ESP Langenthal Bahnhof ist als aktiv bewirtschafteter ESP vermerkt (Festsetzung). Seine Planung ist fortgeschritten, es besteht aber nach wie vor Koordinationsbedarf.

Der ESP Langenthal Bahnhof gehört dem Typ «Entwicklungsschwerpunkt Dienstleistung» (ESP-D) an, dessen Schwerpunktnutzungen Dienstleistung, Freizeit und Detailhandel darstellen. Zusätzlich ist vermerkt, dass sich der ESP Langenthal Bahnhof auch für Wohnnutzungen eignet. Für ESP-Standorte, die sich für Wohnnutzung eignen, sind zusätzliche Anforderungen im Massnahmenblatt formuliert.

Der ESP Langenthal Bahnhof ist zentral gelegen und verfügt über eine optimale ÖV-Erschliessung (EGK B/C1).

Der ESP dient in erster Linie der Ansiedlung von Arbeitsplätzen mit einer hohen Wertschöpfung. Aufgrund der zentralörtlichen, wirtschaftlich attraktiven Lage am Bahnhof Langenthal und die Eignung für eine verdichtete, qualitativ hochstehende Nutzungsweise sind neben Arbeitsnutzungen auch Wohnnutzungen möglich und sinnvoll. Insbesondere im nördlichen Bereich des Bahnhofs soll eine Nutzungsdurchmischung zugelassen werden: Mischnutzung Wohnen und Dienstleistung, inkl. publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss entlang der prägenden öffentlichen Räume.

Abb. 7: ESP Langenthal Bahnhof mit der Festsetzung Entwicklungsschwerpunkt Dienstleistung (Massnahmenblatt C_04, Richtplan Kanton Bern 5.7.2017).

Schwerpunkt Nutzung	Verkehrerserschliessung
ESP-D Entwicklungsschwerpunkt Dienstleistung	
<ul style="list-style-type: none">- Dienstleistung- Freizeit- Detailhandel	<ul style="list-style-type: none">- Zentral gelegen- Optimale Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr- EGK B/C1)

3.3 Regionale Planungsebene

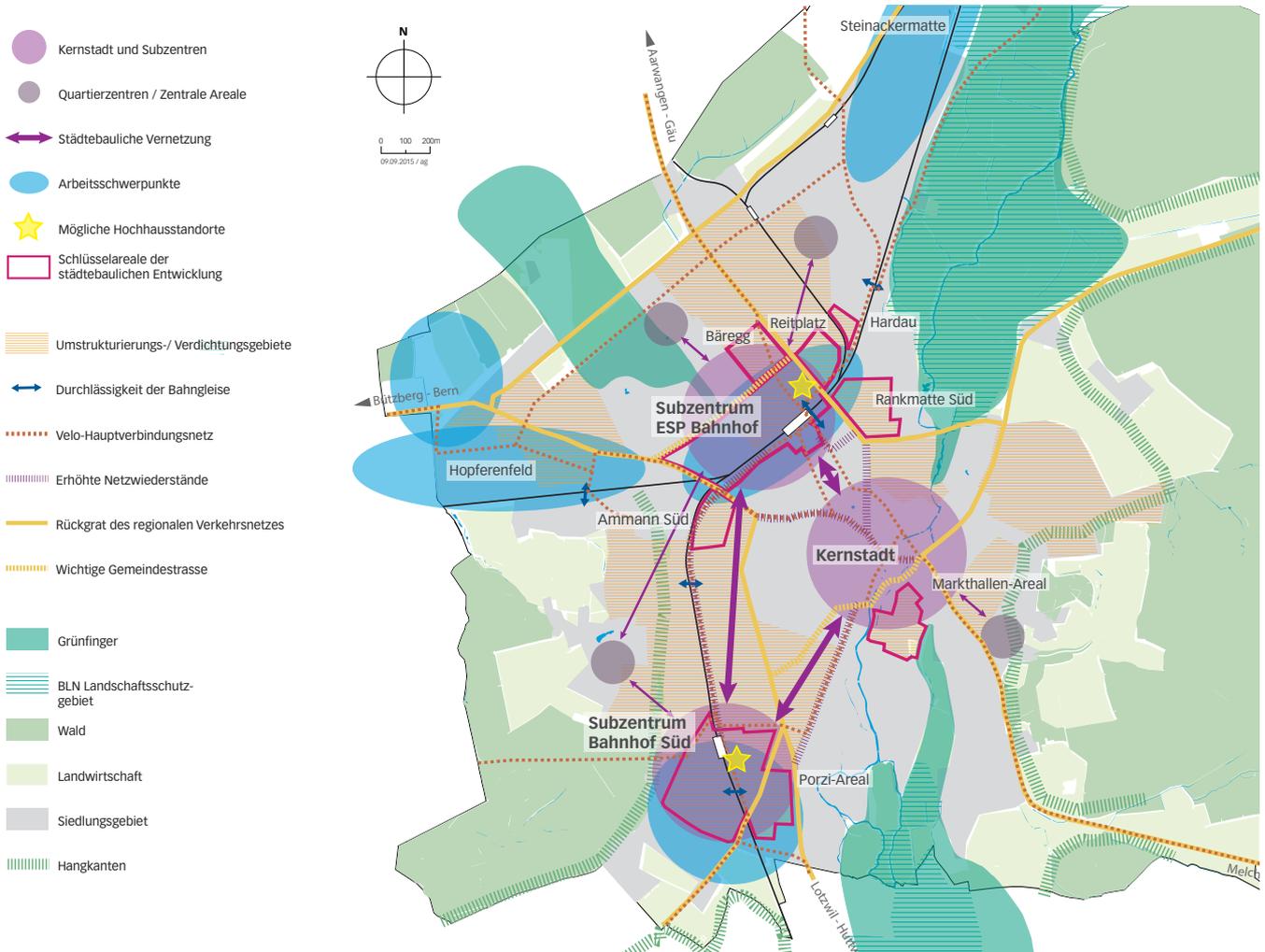
Agglomerationsprogramm (2016)

Im Agglomerationsprogramm 3. Generation von 2016 werden für die nächsten Jahre Strategien und Massnahmen für die Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftsentwicklung festgelegt. Das erarbeitete räumliche Zukunftsbild zeigt die Entwicklungsvorstellung der Agglomeration Langenthal auf (Siedlungs-, Verkehrs- und Freiraumstruktur). Das «Subzentrum ESP Langenthal Bahnhof» ist ein Schlüsselprojekt des Agglomerationsprogramms.

Mit einer qualifizierten Entwicklung und Gestaltung des Bahnhofgebiets soll die heutige Zäsur im Stadtraum optisch und funktional aufgehoben werden. Ziel ist es, das Subzentrum Bahnhof SBB durch Verdichtung und Umstrukturierung einer optimalen und verträglichen Nutzung zuzuführen und somit einen Beitrag zur Stärkung und Weiterentwicklung des zentralen Stadtgebiets zu leisten.

Die vorliegende Planung berücksichtigt die Inhalte inkl. Massnahmenblätter des Agglomerationsprogramms.

Abb. 8: Räumliches Zukunftsbild Agglomerationsprogramm Langenthal 3. Generation (2016).



3.4 Kommunale Planungsebene

Bau- und Zonenordnung (2004)

Die rechtskräftige Bau- und Zonenordnung der Stadt Langenthal stammt aus 2004 und wurde seither kleineren Teilrevisionen unterzogen.

Auf der Nordseite des Bahnareals liegen die Grundstücke an der Hasenmatt-/ Bützbergstrasse, diese sind gemäss rechtsgültigem Zonenplan alle der Arbeitszone Aa zugeteilt. Die Liegenschaften an der Ecke Hasenmatt-/ Aarwangenstrasse sind als Zone für öffentliche Nutzungen (ZöN) sowie als Mischzone MZ 2 ausgewiesen, zu diesen Arealen wurden bisher im Richtplan 2012 keine Aussagen gemacht. Sie sind neu ebenfalls Teil der städtebaulichen Festlegungen des Richtplans, wie auch das Areal der asm (heute Bahnareal).

Südseitig des Bahnhofs ist im Zonenplan nebst einer ausgedehnten Arbeitszone Aa, eine Mischzone MZ 3 ausgeschieden.

Legende

Wohnzonen

	Wohnzone W2/ A
	Wohnzone W2/ B
	Wohnzone W2/ C
	Wohnzone W3
	Wohnzone W4

Mischzonen

	Mischzone MZ 2
	Mischzone MZ 3
	Kernzone

Endgeschossnutzung Läden und publikumsorientierten Dienstleistungen vorbehalten

Arbeitszonen

	Arbeitszone Aa
	Arbeitszone Ab
	Arbeitszone Ac

besondere Zonen

	Zone für öffentliche Nutzung ZöN Art. 77 BauG
	Zone für Sport und Freizeit ZSF Art. 78 BauG
	Grünzone
	Landwirtschaftszone

Spezielle Ordnungen / Auflagen

	Überbauungsordnung mit vorwiegend Wohnnutzung, nach 1985
	Überbauungsordnung mit Kernnutzungen
	Überbauungsordnung mit vorw. öffentl. Nutzung, nach 1985
	Überbauungsordnung für Arbeitsplätze und DL, nach 1985
	Zone mit Planungspflicht Art. 92 BauG
	Eisenbahnareale
	Tunnel NBS Bahn 2000

(Für diesen Bereich bestehen privatrechtliche Vereinbarungen über Bau- und Pflanzbeschränkungen)

Überlagernde Schutzperimeter

	Quartierhaltung 	<small>(Die schutzwürdigen Objekte sind dem Bauinventar der Stadt Langenthal vom 30.12.1988 zu entnehmen)</small>
	Landschaftsschutzgebiet LSG Art. 86 BauG	
	Archäologisches Schutzgebiet ASG	
	Aufgestuftes Gebiet gem. Art. 43 Lärmschutzverordnung LSV	
	Bereits durch ÜO aufgestuftes Gebiet (Hinweis)	

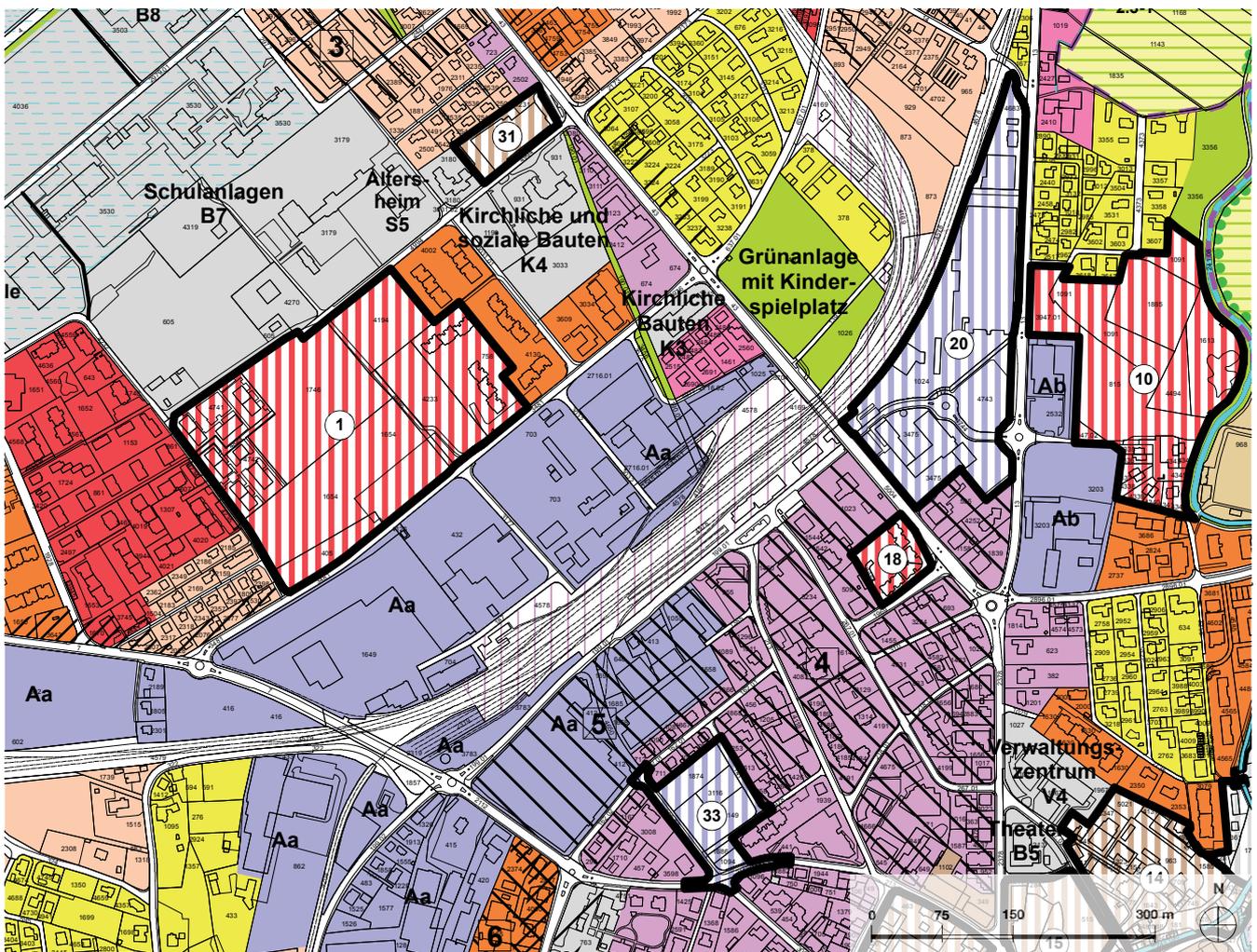
Naturobjekte

	Feldabgrenzung
	Feldbezeichnung
	Typ
	Nummer
	Bach/Graben mit Krautsaum/Gehölz
	Obstgärten/Einzelobjekt
	Hecken/Gehölzgruppen
	Feuchtwiesen/Dauergrünland/Magerwiesen/Brachflächen/Gruben/Bösch

Übergeordnetes Recht / Hinweise

	Wald
	Verkehrsflächen
	Grund- und Quellwasserschutzzonen SI und SII / SIII
	Gewässer
	Naturdenkmal
	verbindliche Waldgrenze gem. Waldfeststellung nach Art. 10 WaG

Abb. 9: Ausschnitt Zonenplan, 2004 (Mst. 1:7500 abgebildet, original 1:5000).



Räumliches Entwicklungskonzept (2017)

Langenthal hat sich im Rahmen der anstehenden Revision der baurechtlichen Grundordnung (Zonenplan und Baureglement) entschieden, in einer ersten Stufe ein Räumliches Entwicklungskonzept (REK) zu erarbeiten als Basis für den Kommunalen Siedlungsrichtplan (SRP).

Das Gebiet Bahnhof SBB ist eines der vier Entwicklungsgebiete, die in den nächsten Jahren aktiv thematisiert und in ihrer Entwicklung vorangetrieben werden. Für das Bahnhofgebiet werden folgende Entwicklungsabsichten mit Relevanz zum Richtplan ESP festgehalten:

- Städtebauliche Entwicklung: Als sogenanntes Umstrukturierungsgebiet soll das Gebiet Bahnhof SBB zu einem gemischt genutzten (Wohnen und Arbeiten) und baulich verdichteten Gebiet entwickelt werden. Das Bahnhofsgebiet ist als urban geprägte Zentralität (Subzentrum) zu stärken, zu verdichten und aufzuwerten.
Das Versorgungsangebot soll erweitert werden. Zwischen Aarwangenstrasse und dem asm-Trasse ist eine teilweise Umnutzung anzustreben. Der Reitplatz bietet grosses Entwicklungspotenzial.
- Hotspots: Der Bereich zwischen Bahnhof SBB bis zum Coop im Quartier Bäregg wird als neue Zentralität entlang vorhandenen, jedoch zu stärkenden öffentlichen Räumen gesehen und soll in diesem Sinne zu einem „Subzentrum“ entwickelt werden.
Die Kernstadt sowie die Subzentren Bahnhof und Porzi sollen mit übergeordneten wichtigen Wegnetzen und Quartierverbindungsachsen verbunden werden, entlang deren ein vielfältiges öffentliches Leben gefördert wird.
- Freiraum und Identität: Der Grünfinger entlang des Schwingfestwegs verbindet den Bahnhof SBB mit den grosszügigen Sport und Freizeitanlagen im Bereich der Hard-Schulen bis hin zum Tannwäldli. Die Freiräume in diesem Bereich sollen erhalten und wo notwendig aufgewertet werden. Der Schwingfestweg soll gestalterisch aufgewertet werden und als grünraumgeprägte Verbindung via Güterstrasse möglichst bis an den Bahnhof SBB herangeführt werden. Der Hochwasser-Entlastungskanal soll als LV-Verbindung ausgebaut und aufgewertet werden.
- Wirtschaft: Im Umstrukturierungsgebiet Bahnhof SBB soll eine differenzierte und spezialisierte Arbeitsplatzentwicklung erfolgen.
- Verkehrsräume: Der Ausbau der Bahnhofunterführung zur velofreundlichen Passage, und die Verlängerung der LV-Verbindung über den Hochwasser-Entlastungskanal sollen die transversale Nord-Süd Verbindung am Bahnhof aufwerten. Die Anbindung zum Quartier Hard soll mit grünen Elementen verbessert werden.

Die vorliegende Planung berücksichtigt die Nachhaltigkeitsleitsätze und die Entwicklungsstrategie des Räumlichen Entwicklungskonzepts.

Abb. 10: Ausgewählte Schemakarten des REK zur künftigen Siedlungsentwicklung (REK 2017).

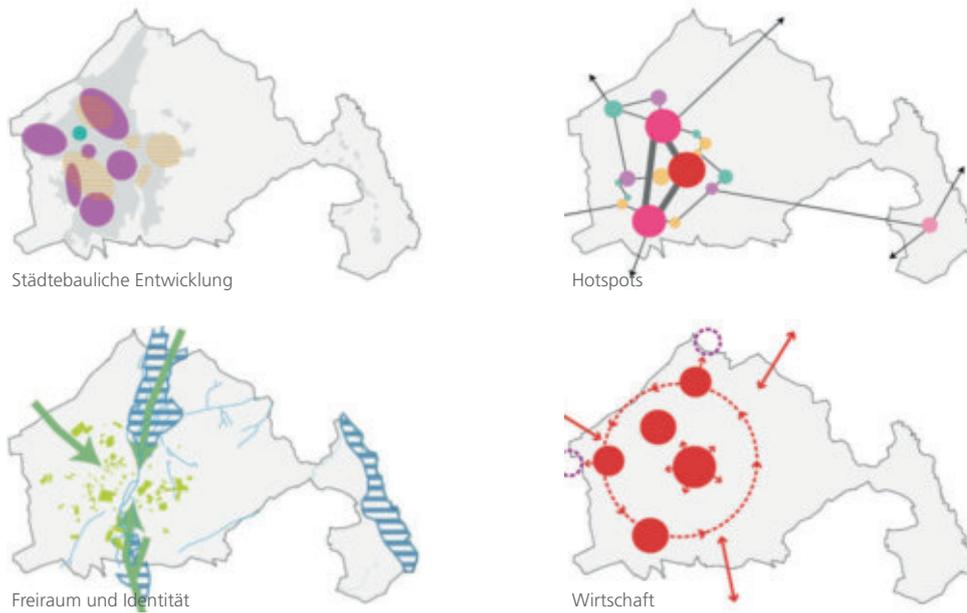


Abb. 11: Entwicklungsleitbild Langenthal: Ausschnitt Entwicklungsgebiet Bahnhof SBB (Mst. 1:10000).



Kommunaler Siedlungsrichtplan (2017)

Für den kommunalen Siedlungsrichtplan (SRP) sind die Aussagen des Räumlichen Entwicklungskonzepts (REK) wegweisend. Diese werden im SRP in Form von behördenverbindlichen Festlegungen verankert. Der SRP zeigt für das Bahnhofgebiet die planungsrelevanten Aspekte der künftigen Entwicklung, verortet diese im Plan und konkretisiert sie in den zugehörigen Massnahmenblättern.

Für das Bahnhofgebiet sind insbesondere folgende Massnahmenblätter relevant:

- Subzentren (S.1.3.3)
- Hochhausstandortgebiet (S.1.4.2)
- Gebiet für höhere Häuser (S.1.4.3)
- Umstrukturierungsgebiet Bahnhof SBB (S.2.2.1)
- Umstrukturierungsgebiet Aarwangenstrasse (S.2.2.9)
- Sport- und Freizeitanlagen, Reitsportanlage (S.3.4.6)
- Quartierverbindungsachse (S.4.1.5)
- Rückgrat öffentlicher Raum (S.4.1.6)
- Publikumsintensive Einrichtungen (S.6.1.2)
- Lebensraumvernetzung und Grünkorridor (L.2.2)
- Grünfinger (L.2.3)
- Bäume und Hecken im Strassenraum (L.2.5)
- Aufwertung Gleisquerungen (V.2.1)

Nachfolgend sind die zentralen Elemente der Massnahmenblätter zusammengefasst.

Das Bahnhofgebiet (ESP Langenthal Bahnhof) inkl. Bäreggquartier ist zum Subzentrum zu entwickeln. Das Gebiet gilt für Hochhäuser und höhere Häuser als geeignet (vgl. Hochhauskonzept 2017). Das Umstrukturierungsgebiet Bahnhof SBB ist einer arbeitsplatzintensiven Nutzung zuzuführen, baulich zu verdichten und durch Wohnnutzungen mit hoher Dichte zu mischen. Das Subzentrum bietet publikumsintensive Einrichtungen an. Der heutige Reitplatz ist einer baulichen Nutzung zuzuführen. Bei einer Umzonung des Reitplatzes ist das Gebiet auf Altlasten zu untersuchen. Das Bäreggquartier soll mit zentrumsbildenden Nutzungen gestärkt und die Verbindung zum Bahnhofgebiet aufgewertet werden. Der Rückgrat öffentlicher Raum und die Quartierverbindungsachsen erfahren eine Aufwertung und Akzentuierung.

Grünkorridore und Vernetzungselemente entlang von Fuss- oder Velowegen dienen der Durchgrünung des Siedlungsgebiets und sind zu konkretisieren und zu sichern. Dem Grünfinger „Schwingfestweg“ vom Bahnhof SBB zum Tannwäldli ist im Rahmen von Planverfahren genügend Rechnung zu tragen.

Mit der Erweiterung der Personenunterführung zur Bahnhofspassage wird eine velogängige Stadtverbindung ausgestaltet sowie die neuen Bahnhofplätze südlich und nördlich des Bahnhofs miteinander verbunden. Die Quartiere sind an diese aufgewertete Gleisquerung anzubinden.

Die vorliegende Planung berücksichtigt die Festlegungen des kommunalen Siedlungsrichtplans.

grau hinterlegte Legendenpunkte: Genehmigungsinhalte

nicht hinterlegte Legendenpunkte: Informationsinhalte

bestehend Richtplaninhalt Beschreibung

Siedlung		Landschaft	
	Dorfzone		Landwirtschaft
	Gebiet für Wohnen		Wald
	Gebiet für Mischnutzungen		Lebensraumvernetzung und Grünkorridor
	Gebiet für Arbeiten		Grünfinger
	Grünzone		Bäume und Hecken im Strassenraum
	Kernstadt		Definitiver Siedlungsrand
	Hochhausstandortgebiet		
	Gebiet für höhere Häuser		
	Standort für geschlossene Bauweise		
	Sanierungs- und Verdichtungsgebiet		Kantonsgrenze
	- Wohnen		Gemeindegrenze
	- Mischnutzungen		Kantonale Objekte (K-Objekte)
	- Arbeiten		Einzelmassnahme
	Umstrukturierungsgebiet		Volksschule und Bildung
	Gebiet für öffentliche Bauten und Nutzungen		Kultur und Unterhaltung
	Quartierverbindungsachse		Sport- und Freizeitanlagen
	Rückgrat öffentlicher Raum		Sozial- und Gesundheitswesen
	Stadteingang		Ver- und Entsorgungsanlagen
	Regionales Arbeitsgebiet		

Abb. 12: Ausschnitt Siedlungsrichtplan, 2016 (Mst. 1:7 500 abgebildet, original 1:5000).



Hochhauskonzept (2017)

Im Kommunalen Siedlungsrichtplan sind zwei Hochhausstandortgebiete festgelegt (Bahnhof SBB und Porzi-Areal). Für die Darlegung der Verträglichkeit von Hochhäusern im fein modellierten und kleinteilig bebauten Landschaftsraum sowie einer Plausibilisierung der vorgesehenen Gebiete und der angedachten Höhenentwicklung wurde 2017 ein Hochhauskonzept Langenthal erarbeitet.

Art. 20 des Baugesetzes Kanton Bern regelt, dass Hochhäuser «Gebäude mit einer Gesamthöhe von mehr als 30m» sind. Die vorhandenen Hochhäuser in der Stadt Langenthal mit repräsentativer und/oder öffentlicher Funktion weisen eine Gebäudehöhe um 30m auf.

Die für Langenthal typischen Siedlungsgebiete weisen eine Gebäudehöhe um 9m auf. Legt man als Maximum der Höhenentwicklung 45m fest, ergibt sich ein Faktor 5 im Vergleich zur Regelbauweise. Dieser Faktor ist in etwa der selbe, wie ihn auch Grossstädte in der Schweiz aufweisen. Räumlich entstehen in Langenthal in den urban geprägten Entwicklungsgebieten die interessantesten Situationen bei einer Abstufung der Höhenentwicklung mit 18 m als Regelhöhe und 25 bis 35 m für die Ausbildung von Eck- und Markpunkten.

Das Gebiet Bahnhof SBB ist gemäss Hochhauskonzept ein geeignetes Gebiet für Hochhäuser. Möglich sind zwei Hochhäuser unmittelbar links und rechts angrenzend an den Freiraum entlang dem Hochwasser-Entlastungskanal (zwischen Bahnhof und Hasenmattstrasse) sowie positioniert im unmittelbaren räumlich-funktionalen Zusammenhang mit dem Bahnhofplatz Nord. Die beiden möglichen Hochhäuser sind versetzt zueinander anzuordnen (keine Torwirkung). Die maximale Gebäudehöhe beträgt 45m. Bei zwei Hochhäusern unterschiedlicher Höhe, ist das südlich Liegende im Rahmen der maximalen Gebäudehöhe höher auszubilden als das nördlich Liegende.

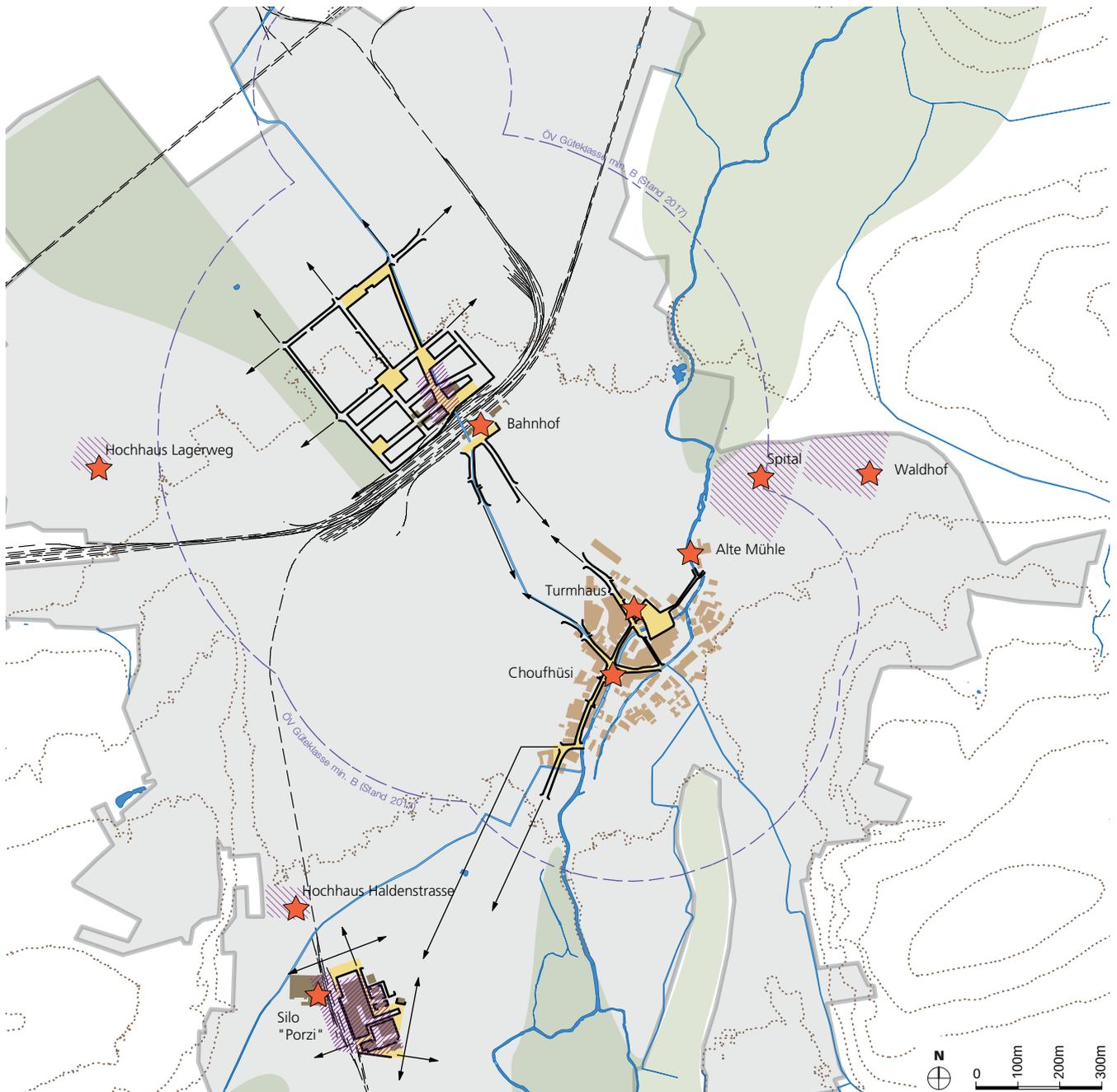
Abb. 13: Strategiekarte Hochhausstandorte mit Bezeichnung geeignetes Gebiet für Hochhäuser (30-45m) beim ESP Langenthal Bahnhof.

Festlegungen

-  Geeignete Gebiete für Hochhäuser (30-45m)
Siehe Kap. 5.2 & 5.3
-  Gebiete mit Hochhausbestand
Siehe Kap. 5.4

Orientierender Inhalt

-  Markante Hangkanten
-  Marktfleck (historisches Zentrum)
-  bedeutende Fließgewässer / Kanäle
-  Grünfinger
-  Eisenbahnlinie
-  Ursprung Industrie
-  Grenze Bauzone / Siedlungsgebiet
-  ÖV Güteklasse min. B (Stand 2017)
-  Rückgrat öffentlicher Raum
Bedeutende Aussenräume
-  Best. Landmarks



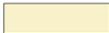
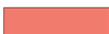
3.5 Grundeigentumsverhältnisse

Die Grundstücke im ESP-Perimeter befinden sich im Besitz einer Vielzahl von GrundeigentümerInnen.

Nebenstehender Plan zeigt die Grundeigentumsverhältnisse im Perimeter (Stand 21.8.2017). Die öffentlichen Räume liegen überwiegend auf Grundstücken von Stadt und SBB, die Entwicklungsbereiche nördlich der Gleisanlagen weitgehend auf privatem Grund. Im südlichen Bahnhofbereich, dem zentralen Ankunftsort und Übergangsbereich ins Stadtzentrum, befinden sich die zwei privaten Grundstücke des «Hotel Bahnhof» und der Post.

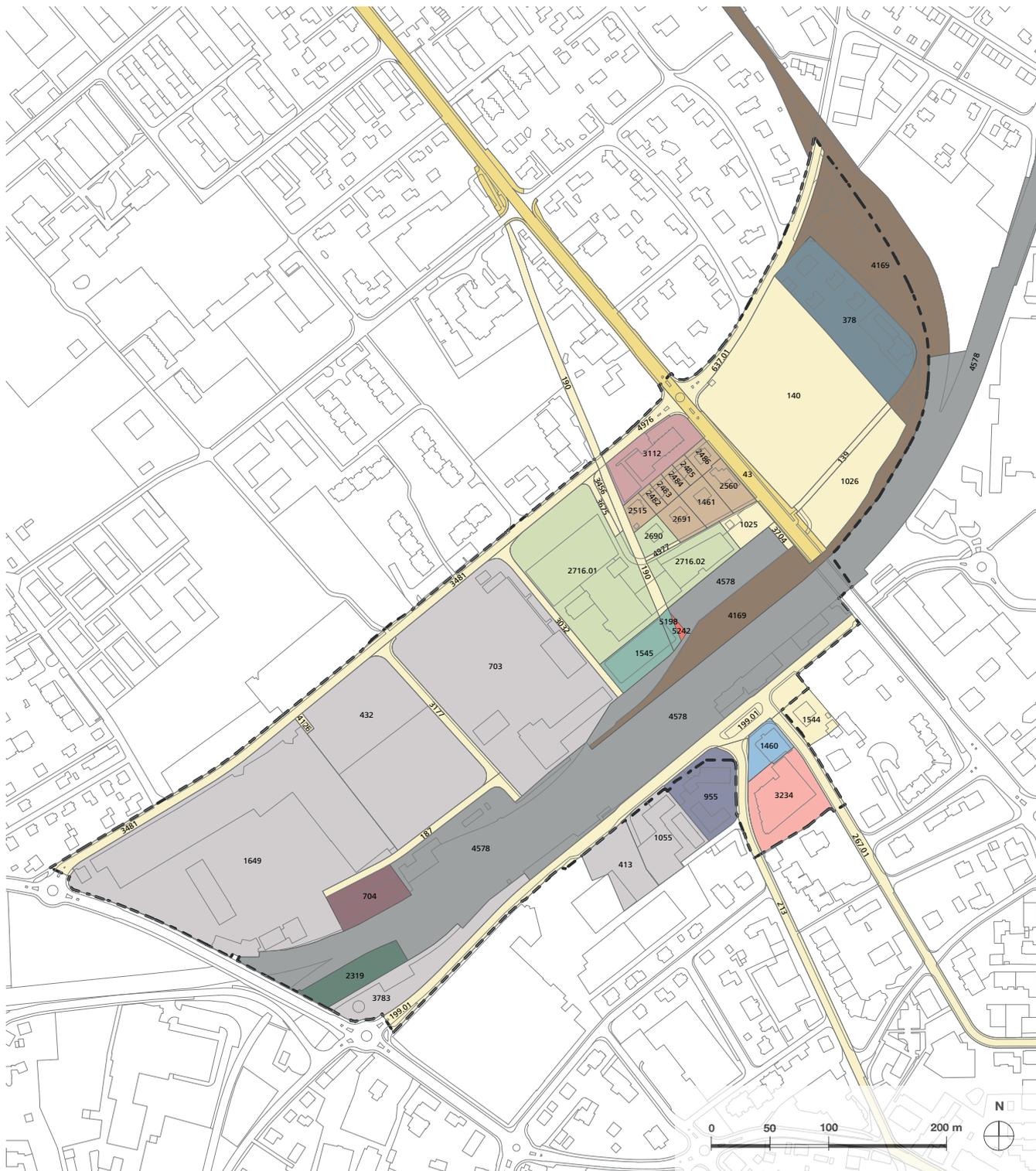
Das Eigentum ist gemäss der Bundesverfassung (Art. 26) gewährleistet (BV Art. 26). Die Stadt ist bei der Erarbeitung des Richtplans jedoch auf die privaten Grundeigentümer angewiesen. Für die Entwicklung des ESP Langenthal Bahnhof ist eine enge Zusammenarbeit und Abstimmung mit den betroffenen GrundeigentümerInnen erforderlich. Diese soll schrittweise in den einzelnen Planungsstufen erfolgen.

Grundeigentum | 1:5000 | Stand: 21. August 2017

	Kanton Bern
	Einwohnergemeinde Langenthal
	Amobilien AG
	Lagernhaus Langenthal AG
	Ernst + Nyffeler Architekten AG
	Kunz Peter
	GEISER agro.com AG
	3M EMEA GmbH
	BLS Netz AG
	Mobimo AG
	Röm-kath Kirchgemeinde Langenthal
	Post Immobilien AG
	ASM AG
	SBB AG
	Ornyx Energie Netze AG
	Diverse private GrundeigentümerInnen

Die Parzelle Kat-Nr. 378 wurde unterdessen durch die ASM AG erworben (Stand: 25.04.2019).

Abb. 14: GrundeigentümerInnen Bahnhofgebiet Langenthal (Stand 21.8.2017) (Mst. 1:5 000). Tabelle im Anhang.



4 Städtebauliches Zielbild

Das Städtebauliche Zielbild für den Perimeter ESP Langenthal Bahnhof zeigt eine mögliche städtebauliche Umsetzungsvariante der behördenverbindliche Richtplaninhalte auf. Die wesentlichen Elemente des Zielbilds wurden an einem Workshopverfahren mit der Stadt und Fachleuten im Mai/Juni 2017 erarbeitet.

Das Zielbild beinhaltet folgende städtebauliche Eckwerte:

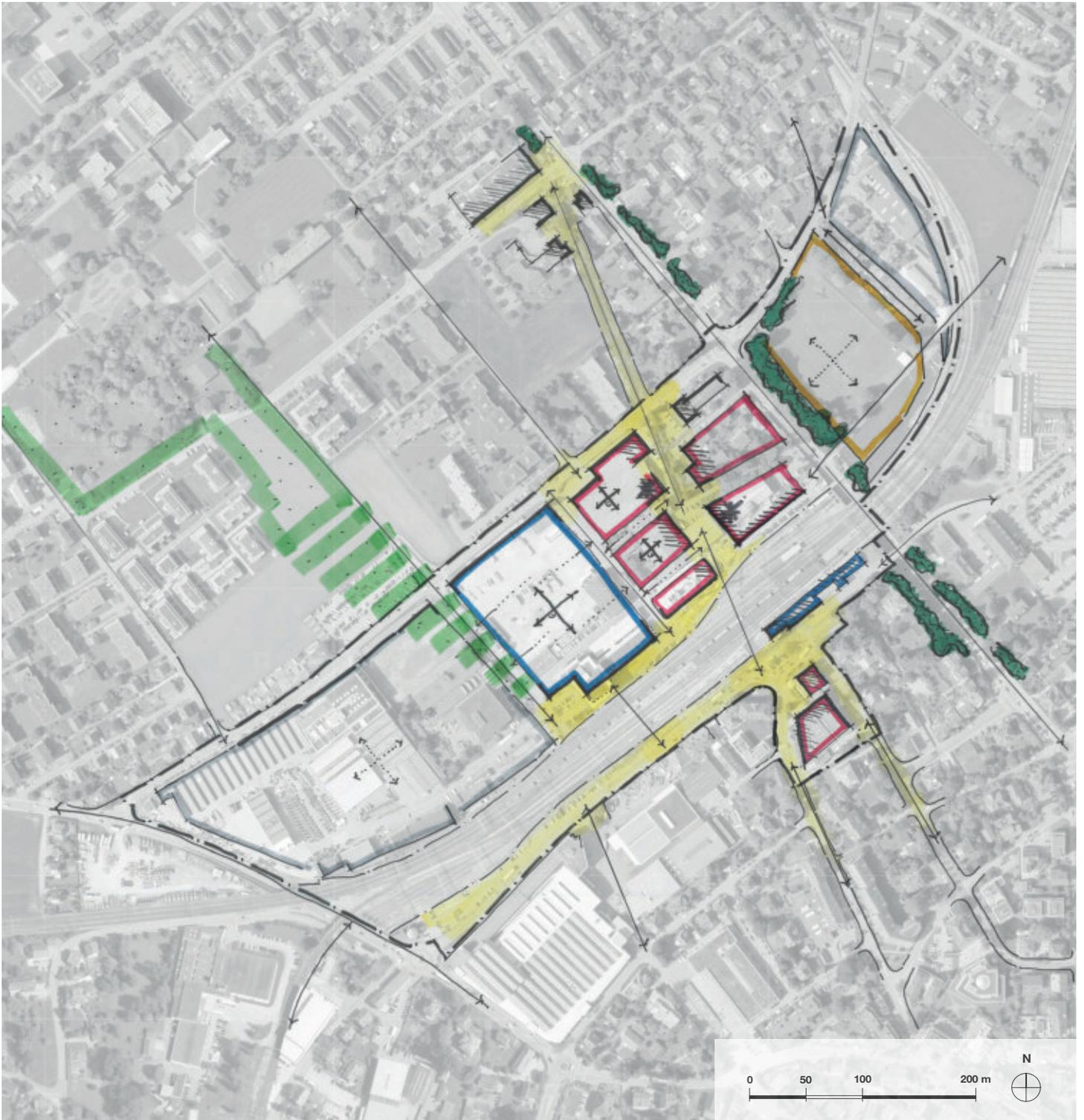
- Versetzte Gebäudefronten zum öffentlichen Raum Hochwasser-Entlastungskanal
- Orthogonale Gliederung der Bauten und Strassen
- Potenzieller Hochhausstandort für bis zu zwei Hochhäuser (30-45m) an definierter Lage am Hochwasser-Entlastungskanal
- Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen entlang Hochwasser-Entlastungskanal (Rückgrat öffentlicher Raum)
- In der Regel 18m Gebäudehöhe (5 Geschosse) mit überhohem Erdgeschoss (4.5m) zur Ermöglichung publikumsorientierter Nutzungen und Wohnen im Hochparterre
- Durchlässigkeit der Bebauung anhand versetzter Durchwegung

Übergeordnete und lokale Grünräume (Grünfinger, Baumachsen, Hochwasser-Entlastungskanal) verdeutlichen die landschaftsprägende, ökologische und städtebauliche Bedeutung von Grünräumen und Gewässern. Sie sind zentral für die Vernetzung wichtiger Lebensräume für Flora und Fauna, die Förderung der Biodiversität und letztlich der Bereitstellung einer attraktiven Siedlungsdurchgrünung. Entlang des Hochwasser-Entlastungskanals vom Zentrum Bäregg über den Bahnhof und die Post zur Kernstadt (Rückgrat öffentlicher Raum) kann eine gesamtstädtisch wichtige Nord-Süd-Verbindung geschaffen werden.

Im Perimeter ESP ist eine urbane Dichte anzustreben. Nebst den oben genannten städtebaulichen Eckwerten kann dies erreicht werden, indem die Ausnutzungsziffer einen städtischen Wert erreicht, was im Falle von Langenthal zwischen AZ 1.5 und 3.5 angesetzt ist. Einen ebenso zentralen Beitrag zur urbanen Dichte leistet der Nutzungsmix. Der Perimeter ESP beinhaltet einen Grossteil an Arbeitsnutzungen (Industrie, Gewerbe, Dienstleistung), bietet aber auch substantiellen Raum für Wohnnutzungen an zentralörtlicher Lage.

Das Gebiet Bahnhof Langenthal hat eine lange Tradition als Industriestandort von grossen und bedeutenden Arbeitgeberinnen für die Stadt Langenthal. Dies hat für die Stadt einen hohen Wert. Diese industriekulturellen und gesellschaftlichen Werte, insbesondere auch die industrielle Identifikation, sollen weiterhin mit der Würdigung der zentral gelegenen Industrieansiedlung gepflegt werden.

Abb. 15: Städtebauliches Zielbild Richtplan ESP Langenthal Bahnhof (Skizze schematisch).



Städtebauliches Zielbild | 1:5000

-  Perimeter
-  Prägender öffentlicher Raum
-  Grünfinger
-  Strukturgebundene Baumachse
-  Anbindung
-  Durchlässigkeit der Bebauung
-  Potenzielle Standorte Hochhaus
-  Orthogonale Struktur
-  Raumkanten
-  Erhaltenswerte Gebäude

-  Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen
-  Industrie / Gewerbe
-  Industrie / Dienstleistung / Gewerbe
-  Wohnen / Dienstleistung
-  Sport / Wohnen / Dienstleistung

5 Richtplan ESP Langenthal Bahnhof

Der behördenverbindliche Richtplan ESP Langenthal Bahnhof besteht aus den übergeordneten Zielsetzungen (Kap. 5.1), den drei Richtplankarten Städtebau, Verkehr und Nutzungen (Kap. 5.2) sowie den Massnahmenblättern je Teilbereich (Kap. 5.3).

Die behördenverbindlichen Richtplaninhalte (Text und Darstellungen) sind strategische Festlegungen. Sie sind sinngemäss zu Formulierung und Plansymbolik umzusetzen. Interpretations- und Anordnungsspielräume sind in Absprache mit der Behörde auszuloten.

5.1 Zielsetzungen

Mit dem Richtplan ESP Langenthal Bahnhof werden folgende Ziele verfolgt:

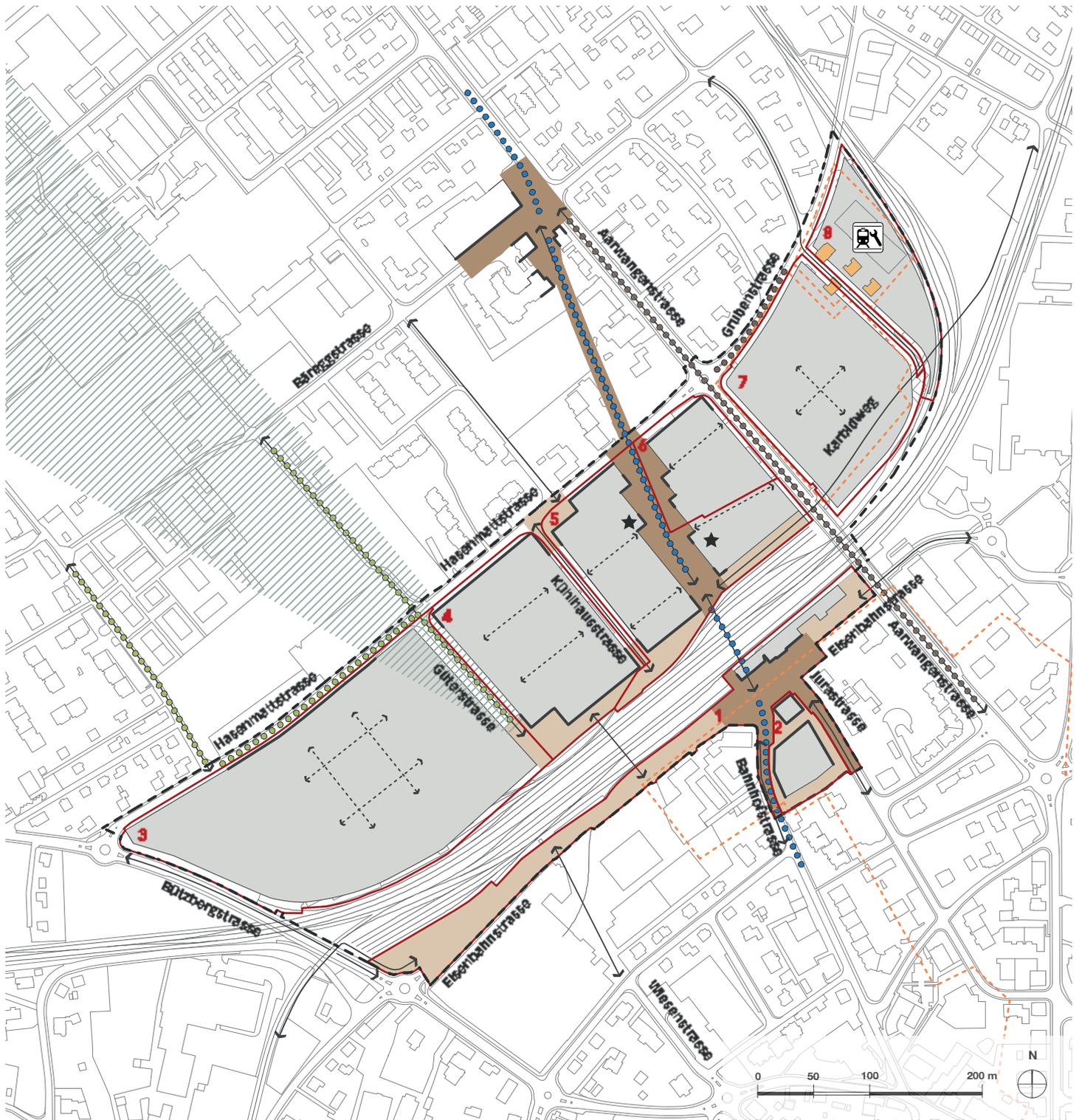
- Städtische Dichte: Aktivierung der inneren Reserven und Schaffung von zusätzlichem Potenzial. Etablierung von städtebaulichen Qualitäten.
- Kooperative Entwicklungsplanung: Für die Erarbeitung des Nutzungs- und Bebauungsprogramms, der grundsätzlichen städtebaulichen Setzungen sowie der Abstimmung der Interessen und der Einbettung mit der Nachbarschaft werden Varianzverfahren angewendet. Darunter fallen Testplanungen, Workshopverfahren und Variantenprüfung durch ein Planungsteam.
- Qualitätssicherung Städtebau: Für die Qualitätssicherung im Städtebau, in der Architektur, der Gestaltung der Freiräume, öffentlichen Räume sowie Strassenräume werden Varianzverfahren angewendet. Darunter fallen Wettbewerbe und Studienaufträge.
- Deklaration der wesentlichen Umwelt-Rahmenbedingungen Bahnbetrieb.

Als gemeinsame Basis für Studien, Projekte und Wettbewerbe erstellt die Stadt Langenthal ein Modell über das Bahnhofsgebiet. Das Modell soll in Massstab und Plattengrösse darauf ausgerichtet sein, zu einem gesamtstädtischen Stadtmodell erweitert zu werden.

5.2 Richtplankarten

Die Richtplankarten ESP Langenthal Bahnhof bestehen aus den Karten Städtebau, Verkehr und Nutzungen. Nachfolgend sind die drei Karten abgebildet. Anschliessend werden die einzelnen Festlegungen aus den Legenden der Richtplankarten erläutert.

Die Richtplandarstellungen stellen den Inhalt generell dar, entsprechend sind die Lage und Abgrenzungen von Inhalten schematisch und nicht geometrisch genau.



Karte Städtebau | 1:5000

Behördenverbindliche Inhalte

-  Perimeter
-  Teilbereiche
-  Raumkante mit geschlossener Bauweise
-  Versetzte Gebäudefronten
-  Baufeld (orthogonale Setzung der Bauten)
-  Bereich Bahnwerkstätten
-  Rückgrat öffentlicher Raum
-  Prägender öffentlicher Raum Quartier
-  Grünfinger
-  Strukturgebende Baumachse

-  Lebensraumvernetzung und Grünkorridor
-  Hochwasser-Entlastungskanal
-  Anbindung
-  Durchlässigkeit der Bebauung (Lage schematisch)
-  Potenzieller Hochhausstandort

Orientierende Inhalte

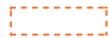
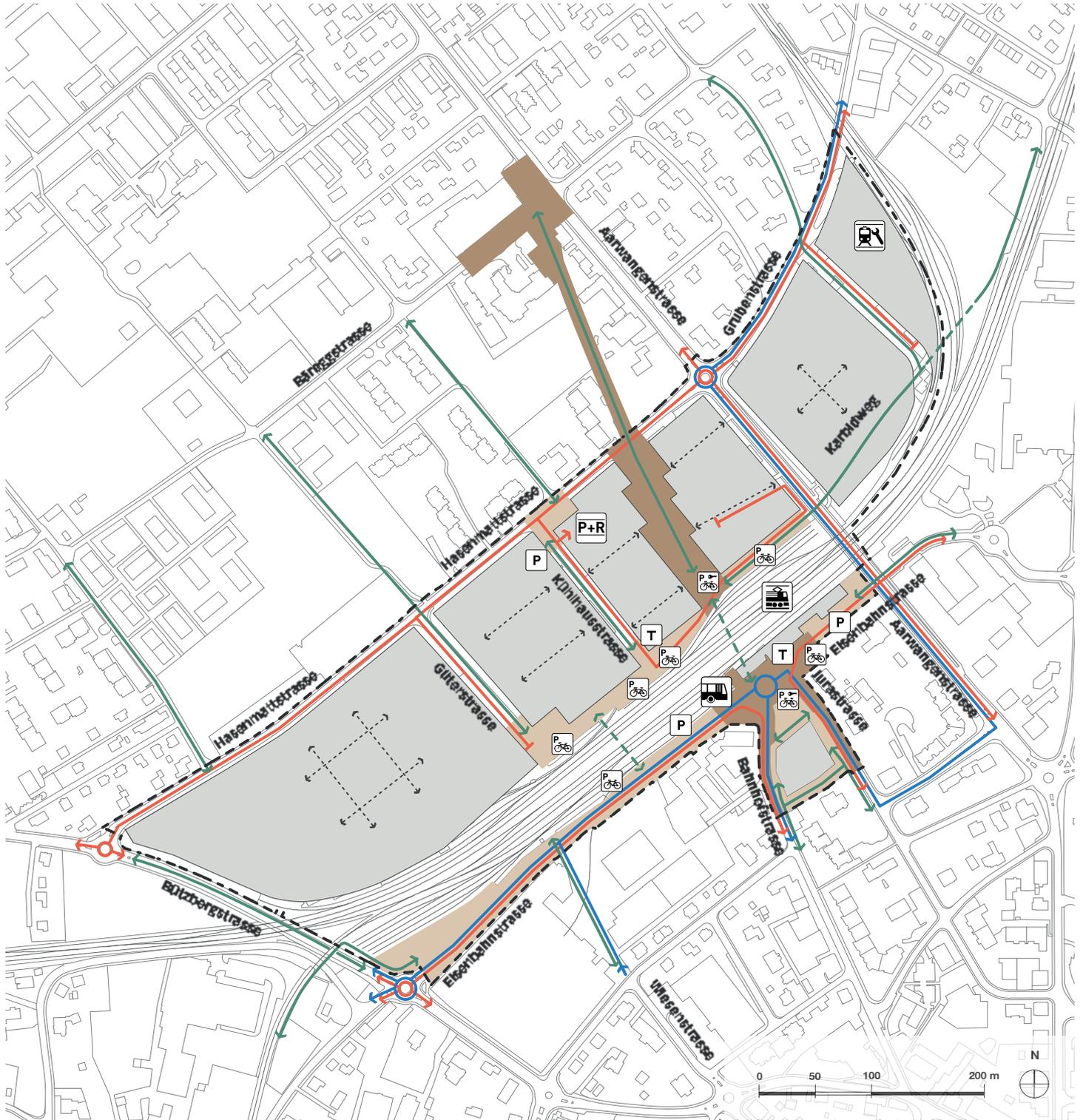
-  Gebiet / Baugruppe / Umgebungszone ISOS Erhaltungsziel A / a
-  Erhaltenswerte kantonale Objekte

Abb. 17: Richtplan ESP Langenthal Bahnhof, Karte Verkehr.



Karte Verkehr | 1:5000

Behördenverbindliche Inhalte

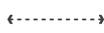
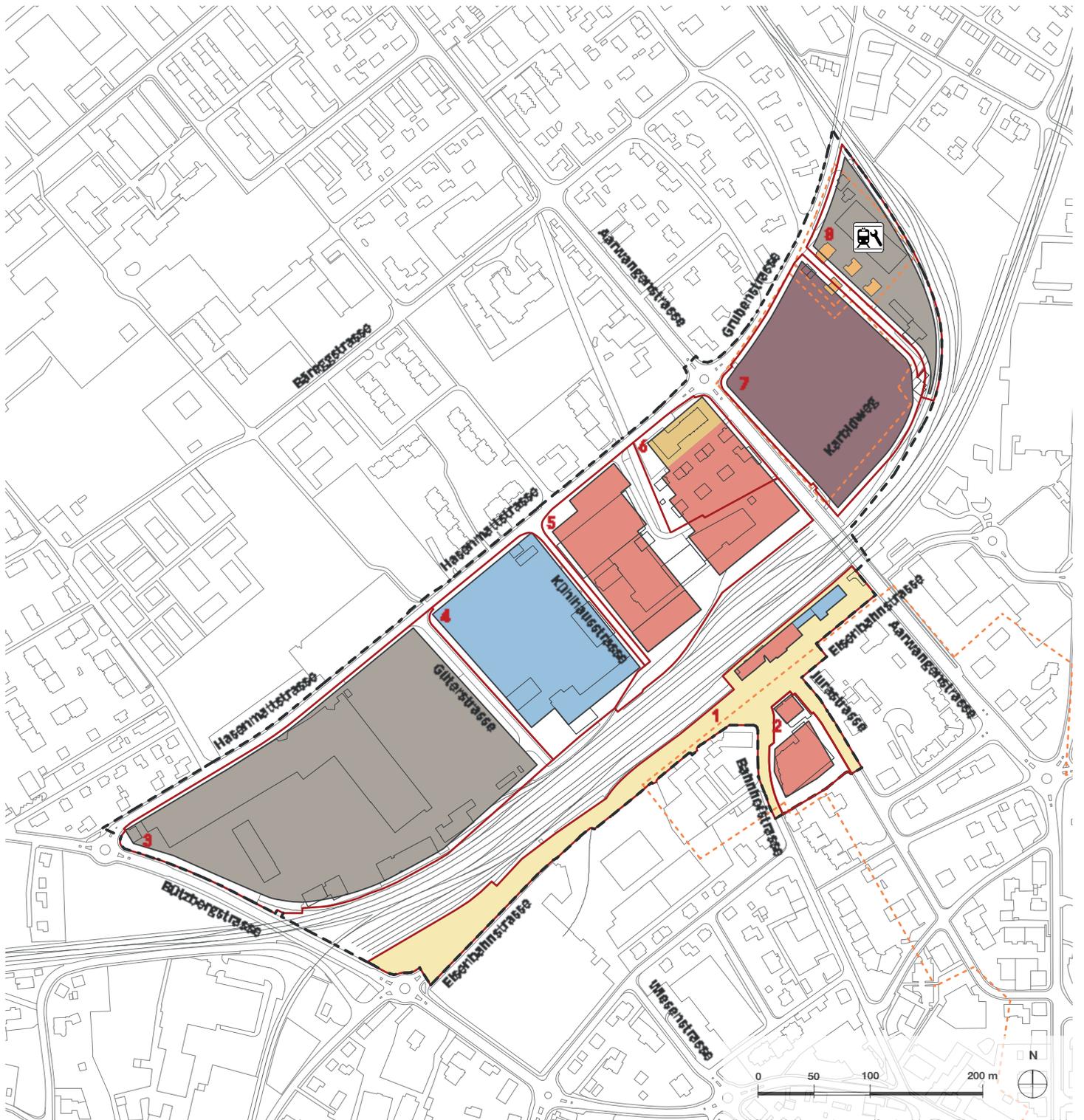
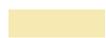
- | | | | |
|---|--|---|--|
|  | Perimeter |  | Zufahrt motorisierter Individualverkehr |
|  | Baufeld |  | Park&Ride |
|  | Bereich Bahnwerkstätten |  | Kurzzeitparken |
|  | Rückgrat öffentlicher Raum (Fokus: Fuss- und Radverkehrsflächen) |  | Taxi |
|  | Prägender öffentlicher Raum Quartier (Fokus: Fuss- und Radverkehrsflächen) |  | Langsamverkehrsanbindung |
|  | Durchlässigkeit der Bebauung für Fuss- und Radverkehr (Lage schematisch) |  | Langsamverkehrsverbindung (unterirdisch) |
|  | Buslinien |  | Bike&Ride |
|  | Bahnhof |  | Velostation |
|  | Bushof | | |

Abb. 18: Richtplan ESP Langenthal Bahnhof, Karte Nutzungen.

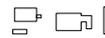
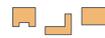


Karte Nutzungen | 1:5000

Behördenverbindliche Inhalte

-  Perimeter
-  Teilbereiche 1-8
-  Mischnutzung: Industrie / Gewerbe
-  Mischnutzung: Industrie / Gewerbe / Dienstleistung
-  Mischnutzung: Wohnen / Dienstleistung
-  Öffentliche Nutzung (Kirchliche Bauten)
-  Mischnutzung: Sport / Wohnen / Dienstleistung
-  Bereich Verkehrsinfrastruktur
-  Bereich Bahnwerkstätten
-  Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen

Orientierende Inhalte

-  Bestehende Gebäude
-  Gebiet / Baugruppe / Umgebungszone ISOS Erhaltungsziel A / a
-  Erhaltenswerte kantonale Objekte

Erläuterung zu den Festlegungen in den Legenden

(in alphabetischer Reihenfolge)

Anbindung

Die Anbindung innerhalb des Perimeters und ins bzw. aus dem umgebenden Gebiet bezeichnen die wichtigen Wegverbindungen für Langsamverkehr (LV), öffentlicher Verkehr (ÖV) und motorisierter Individualverkehr (MIV) (in der Richtplankarte Verkehr erfolgt die Differenzierung der Verkehrsträger). Dort wo die Anbindung auf den öffentlichen Raum trifft (Rückgrat öffentlicher Raum und Prägender öffentlicher Raum Quartier) bedeutet es, dass die Anbindung/Wegverbindung jeweils weiterfließt.

Die Wiesenstrasse soll für den Langsamverkehr und öffentlichen Verkehr künftig wieder durchgehend bis zur Eisenbahnstrasse verlaufen. Die LV-Querung Bützbergstrasse ist schematisch dargestellt. Im Rahmen der Ausführung ist zu prüfen ob die Anbindung neu via Überführung oder via bestehenden Kreisel führt.

Bahnhof

Standort des Bahnhofs mit Zügen des Nah- und Fernverkehrs.

Baufeld (inkl. private Parkierung)

Das Baufeld bezeichnet diejenigen Bereiche im Perimeter, wo eine Bebauung erwünscht ist. Innerhalb der Baufelder soll im Sinne einer klaren städtebaulichen Strukturvorgabe eine orthogonale Gliederung der Bauten und Strassen verfolgt werden. Wo eine Raumkante mit geschlossener Bauweise resp. versetzte Gebäudefronten festgelegt sind, sind die Bauten zwingend auf diese Kanten/Fronten zu setzen.

Tiefgarageneinfahrten sind baulich-gestalterisch in die Hauptbauten zu integrieren. Abstellplätze können in Gemeinschaftsparkierungsanlagen konzentriert werden. Die zulässige Anzahl der Abstellplätze für Personenwagen wird auf das nach kantonalem Baugesetz (BauG) erforderliche Minimum begrenzt (untere Grenze der Bandbreite). Damit soll der Raumbedarf für den motorisierten Verkehr eingeschränkt werden, was sich positiv auf die Fahrtenzahlen (Verkehrsbelastung) im Gebiet Bahnhof Langenthal auswirkt.

Neubauten orientieren sich bezüglich Nachhaltigkeit grundsätzlich an den bestehenden Regularien, Normen und Empfehlungen (z.B. Richtlinien der Regierungstätigkeit Stadt Langenthal, Richtplan Energie, Vorgaben des Bundes und des Kantons, Empfehlung Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein, Vorgaben zur Erreichung der Energiewende, etc.).

Für Neubauten und deren Umgebung sind seitens Behörden im Rahmen der Konkurrenzverfahren hohe Qualitätsanforderungen an den Städtebau, den Freiraum, die Architektur, den Verkehr sowie die Nachhaltigkeit zu stellen.

Bereich Bahnwerkstätten

Die asm erwägt eine Erweiterung ihrer Bahnwerkstätte am Standort Bahnhof Langenthal, was einen (Teil-)abbruch der erhaltenswerten Angestelltenhäuser bedingen würde. Die Interessen der Verkehrs- und Bahninfrastruktur und der Denkmalpflege sind in der Planung zu koordinieren und

abzuwägen. Entfällt der Nutzungszweck für die Bahninfrastruktur/Bahnwerkstätten, kann der ganze Teilbereich für eine Mischnutzung Sport, Wohnen, Dienstleistung vorgesehen werden.

Bereich Verkehrsinfrastruktur

Der Strassenraum südlich der Gleise dient insbesondere der Verkehrsinfrastruktur. Verschiedene Verkehrsträger (ÖV, MIV und LV) beanspruchen den öffentlichen Raum ruhend oder in Bewegung. Der Bahnhofvorplatz Süd ist mit dem Bushof Drehscheibe des öffentlichen Nah- und Regionalbusverkehrs. Der Bahnhofplatz ist Ankunftsort zur Stadt Langenthal und übernimmt somit eine repräsentative Funktion. Die verschiedenen Bedürfnisse der Verkehrsträger und -nutzerInnen sind mit dem Ziel der Erhöhung der stadträumlichen Qualität aufeinander abzustimmen.

Bike&Ride

Standorte für öffentliche Fahrrad-Abstellplätze oberirdisch sollen nahe an den Gleiszugängen platziert werden. Grösse/Anzahl Abstellplätze und genaue Lage sind in der weiteren Planung zu definieren (Abstimmung auf Treppen und Rampenanordnung). Fahrrad-Abstellplätze sollen in genügender Anzahl vorhanden sein.

Bushof

Standort des Bushofs. Planung der Anordnung/Führung der Busse ist im Rahmen des Projekts «Stadtraum Bahnhof Langenthal» erfolgt und ist derzeit in Umsetzung.

Buslinien

Bestehende und geplante Buslinien für den Nah- und Regionalbusverkehr.

Durchlässigkeit der Bebauung

In den Teilbereichen Mischnutzung mit Wohnen ist eine Durchlässigkeit mit direkten Fuss- und Radverbindungen notwendig. In den Teilbereichen Mischnutzung ohne Wohnen ist eine Durchlässigkeit mit direkten Fuss- und Radverbindungen im Rahmen von Umstrukturierungen / Umnutzungen zu prüfen. Die übergeordnet bedeutende Durchlässigkeit soll in den Teilbereichen im Rahmen einer allfälligen Verdichtung und Umstrukturierung zur Mischnutzung umgesetzt werden. Die Lage der Wege ist schematisch dargestellt und ist bei einem Bauprojekt genauer zu definieren.

Grünfinger

Als einer von drei Langenthaler Grünfingern führt der Grünfinger «Schwingfestweg» vom Tannwäldli über die grossen Schul-, Sport- und Freizeitanlagen in der Hard bis zum Bahnhof Langenthal. Als grünraumgeprägte Stadtachse (Strassenbereich sowie Vorzonen der Gebäude) soll der Grünfinger «Schwingfestweg» via Güterstrasse möglichst bis an den Bahnhof herangeführt werden. Dieser grünraumprägenden Verbindung ist im Rahmen von Planverfahren und Bauprojekten gebührend Rechnung zu tragen.

Der Grünfinger «Schwingfestweg» verläuft im ESP-Perimeter entlang der Güterstrasse. Dem Interesse der Industrieerschliessung (Schwerverkehr) sowie dem Interesse an einer grünraumprägenden Verbindung (Durchgrünung und Lebensraumvernetzung) ist gleichermaßen Rechnung zu tragen. Betrieb und Erschliessung der Teilbereiche 3 «Güterstrasse» und 4 «Kühlhausstrasse» müssen zu jedem Zeitpunkt sicherstellt sein.

Hochwasser-Entlastungskanal

Der Hochwasser-Entlastungskanal hat historisch und funktional eine hohe Bedeutung für Langenthal. Nördlich des Bahnhofs ist er als Fuss- und Veloverkehrsachse nachhaltig und qualitativ hochwertig neu zu gestalten – wobei die Interessen des Hochwasserschutzes hoch zu gewichten sind.

Der Hochwasser-Entlastungskanal ist einer der Stadtpazierwege, welche mit ihren identitätsstiftenden Elementen das Rückgrat des öffentlichen Raumes darstellen: Der Weg von der Marktgasse über die Bahnhofstrasse (Hochtrottoirs) bis zum Bahnhof und weiter über den offenen Hochwasser-Entlastungskanal Richtung Norden (Thema Hochwasser) zum Bäregg.

Kurzzeitparken

Standorte für oberirdische Parkierung MIV kurzzeit.

Langsamverkehrsanbindung

Der Langsamverkehr umfasst den Fuss- und Veloverkehr. Mit dem Ziel, das innerstädtische Fuss- und Velonetz zu stärken und die Trennwirkung der Gleise zu überwinden sind die wichtigen An- und Verbindungen Langsamverkehr innerhalb des Perimeters und ins umliegende Stadtgefüge festgelegt worden.

Der Ausbau der Haupt-Bahnhofunterführung zur velogängigen und behindertengerechten Passage und die Verlängerung der LV-Verbindung über den Hochwasser-Entlastungskanal werden die transversale Nord-Süd Verbindung am Bahnhof auf. Der Bahnhof soll mit den bereits vorhandenen Versorgungsnutzungen im Bäregg verbunden werden.

Die Stadt Langenthal beabsichtigt, die Personenunterführung West von einer reinen Fussgänger-Verbindung zu einer Langsamverkehrsverbindung weiterzuentwickeln. Das bedeutet eine Vergrößerung der Unterführung (Breite/Höhe) sowie zusätzlich zur bestehenden Treppenanlage eine Zufahrtsrampe. Zu prüfen ist eine beidseitig der Gleise gegen Westen ausgerichtete Rampe.

Die LV-Querung Bützbergstrasse ist schematisch dargestellt. Im Rahmen der Ausführung ist zu prüfen ob die Anbindung neu via Überführung oder via bestehenden Kreisel führt.

Lebensraumvernetzung und Grünkorridor

Entlang der bezeichneten Fuss- und Velowege sind die attraktiven Grünkorridore und Vernetzungselemente im Siedlungsgebiet, welche der Durchgrünung dienen. Die Vernetzungselemente und Grünkorridore sind im Rahmen von Planungsverfahren und konkreten Bauprojekten zu erhalten und weiterzuentwickeln.

Mischnutzung: Industrie / Gewerbe

Auf dem Areal sind insbesondere die Nutzungen Industrie und Gewerbe zulässig. Mit «Industrie und Gewerbe» ist die gewerbliche Gewinnung, Bearbeitung und Weiterverarbeitung von Rohstoffen oder Zwischenprodukten zu Sachgütern gemeint. Grössere Industriebetriebe sind ausdrücklich erwünscht. Darüber hinaus ist der ansässigen Industrie und dem Gewerbe unmittelbar zudienende/ergänzende «Dienstleistung» zulässig (Definition von Dienstleistung siehe unten).

Mischnutzung: Industrie / Gewerbe / Dienstleistung

Auf dem Areal sind die Nutzungen Industrie, Gewerbe und Dienstleistung zulässig. Ein untergeordneter Wohnanteil ist denkbar. Die Nutzung «Industrie» ist auf diesem Areal in Kombination mit der Industrieansiedlung auf benachbarten Teilbereichen vorgesehen. Mit «Gewerbe» wird an dieser Stelle das produzierende und verarbeitende Gewerbe bezeichnet. Kleine und mittlere Unternehmen (KMU) sind ausdrücklich erwünscht. Mit «Dienstleistung» wird die Arbeit oder Leistung in der Wirtschaft bezeichnet, die nicht direkt der Herstellung von Waren dient, sondern mit der für den Kunden ein Problem gelöst oder eine Aufgabe abgenommen wird.

Mischnutzung: Wohnen / Dienstleistung

Auf dem Areal sind insbesondere die Nutzungen Wohnen und Dienstleistung zulässig. Wohnen in den Erdgeschossen ist nur im Hochparterre erlaubt. Mit der überhöhen Deckenhöhe im Erdgeschoss (4.5 m) wird sowohl Wohnen im Hochparterre, wie auch Dienstleistungsnutzungen auf Stadtebene ermöglicht.

Öffentliche Nutzung (Kirchliche Bauten)

Auf dem Areal sind öffentliche Nutzungen zulässig, wie beispielsweise die heute bestehende kirchliche Baute.

Mischnutzung: Sport / Wohnen / Dienstleistung

Auf dem Areal sind insbesondere die Nutzungen Sport, Wohnen und Dienstleistung sowie stilles Gewerbe (untergeordnet) zulässig. Das Areal soll eine bauliche Entwicklung erfahren, die den urbanen Charakter des gesamten ESP mitträgt. Mit den drei Nutzungsformen kann auf die heute noch ungewisse künftige Nutzung des Areals reagiert werden. Die Nutzungen können sowohl kombiniert als auch ausschliesslich gehandhabt werden. Es wird die Ansiedlung einer dichten und urbanen Überbauung mit Wohnen und Dienstleistung angestrebt.

Park&Ride

Es ist ein Standort für öffentliche Parkierung Personenwagen in Verbindung mit dem Bahnbetrieb bereitzustellen. Die Park&Ride-Anlage ist als Sammelanlage unter- oder oberirdisch als kompakter Gebäudekörper respektive integriert in einen Hauptbaukörper anzuordnen. Die Wahl des Standorts, die Dimensionierung der Anlage und die Art des Parkplatzangebots (Vielfalt des Angebotes und Bewirtschaftungsregime) sind breit abgestützt zu erarbeiten.

Perimeter

Die Festlegungen zum Richtplan ESP Langenthal Bahnhof gelten innerhalb des Perimeters behördenverbindlich. Inhalte (Plan-Darstellungen und Text) über den Perimeter hinaus sind ergänzende zentrale Informationen zur Gesamteinbettung des ESP in den Stadtraum und übergeordnete Absichten der Stadt Langenthal.

Potenzieller Hochhausstandort

Möglich sind bis zu zwei Hochhäuser unmittelbar links und rechts angrenzend an den Freiraum entlang dem Hochwasser-Entlastungskanal und in dessen unmittelbaren räumlich-funktionalen Zusammenhang positioniert. Die beiden möglichen Hochhäuser sind versetzt zueinander anzuord-

nen (keine Torwirkung).

Bei zwei Hochhäusern unterschiedlicher Höhe, ist das südlich Liegende im Rahmen der maximalen Gebäudehöhe höher auszubilden als das nördlich Liegende. Für die Hochhäuser sind seitens Behörden im Rahmen der Konkurrenzverfahren hohe Qualitätsanforderungen an den Städtebau, die Architektur sowie die Nachhaltigkeit zu stellen.

Prägender öffentlicher Raum Quartier

Der prägende öffentliche Raum ergänzt das «Rückgrat öffentlicher Raum» auf Quartiersebene und verbindet öffentliche Räume untereinander. Die Räume und Strassen sind insbesondere auf den Fuss- und Radverkehr auszurichten. In Bahnhofsnähe sind publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen festgelegt. Auf der Eisenbahnstrasse bedarf es einer Koordination zwischen den Bedürfnissen des LV, ÖV und MIV.

Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen

Der Richtplan regelt die Nutzung der Erdgeschosse an Passantenlagen mit Zentrumsfunktion. Dies betrifft insbesondere die Erdgeschosse entlang des Rückgrats öffentlicher Raum sowie die Raumkante nördlich der Gleise. An den bezeichneten Orten sind im Erdgeschoss nur gewerbliche Nutzungen und gemeinschaftliche Nutzungen für das Quartier zulässig.

Darunter werden folgende Nutzungen verstanden (nicht abschliessend):

- Dienstleistung, Gewerbe
- Gaststätten und Verkaufsgeschäfte
- Gemeinschaftsraum
- Verwaltung
- Betreuungseinrichtungen
- Schulische Angebote
- Soziale Infrastrukturen (wie z.B. Spitex, Gesundheitsdienste)

Die Nutzungsbestimmung gilt jeweils nur für die erste Raumtiefe des Erdgeschosses, welches dem bezeichneten Strassen- und Platzraum zugewandt ist. Insbesondere wird eine vielfältige Angebotsgestaltung und kleinteilige Anordnung des Erdgeschossgewerbes angestrebt.

Raumkante mit geschlossener Bauweise

Mit der baulichen Entwicklung im Perimeter ESP soll der Bezug der Bauten zum Strassenraum verbessert und gestärkt werden. Die Neubauten sollen raumbildend wirken und sich dem Strassenraum zuwenden (Orientierung und Adressbildung).

Rückgrat öffentlicher Raum

Das Rückgrat des öffentlichen Raums führt entlang der wichtigsten Identifikationsfreiräume der Stadt Langenthal und verbindet öffentliche Räume untereinander. Für die Aufwertung und Akzentuierung des Rückgrats öffentlicher Raum gelten folgende Festlegungen:

- publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen entlang des Hochwasser-Entlastungskanals und dem Bahnhofplatz
- Nördlich der Gleise Fussgängerzone, Südlich der Gleise temporeduzierte Zone
- Freihalten von wichtigen Blickbezügen zur Orientierung und Identifikation
- nachhaltige und qualitativ hochwertige Freiraumgestaltung

Strukturgebende Baumachse

Strassennebenflächen werden, soweit möglich, extensiv begrünt, die wertvollen Lebensräume für Tiere und Pflanzen berücksichtigt und durch eine Strassenraumgestaltung für den Aufenthalt der Bevölkerung attraktiv und sicher gestaltet. Die strukturgebenden Baumachsen sollen erhalten und mit standortgerechten Baumarten gepflegt und erweitert werden.

Taxi

Standorte der Taxi-Standplätze an Publikums-Frequenzstellen nördlich und südlich des Bahnhofs.

Teilbereiche

Der Perimeter ESP besteht aus acht Teilbereichen. Pro Teilbereich ist ein Massnahmenblatt formuliert (siehe Kap. 5.3).

Velostation

Die Stadt Langenthal beabsichtigt, den Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie Fuss- und Veloverkehrs am Modalsplit zu erhöhen. Die bewachten Velostationen am Bahnhof (nördlich und südlich) tragen dazu bei, dass vermehrt mit dem Velo zum resp. ab dem Bahnhof gefahren wird. Die Installation von e-Bike-Ladestationen ist zu prüfen.

Versetzte Gebäudefronten

Anstelle eines «Platzes» am Nordeingang des Bahnhofs ist ein grosszügiger Strassenzug bzw. eine Platzfolge entlang des Hochwasser-Entlastungskanals bis zur Hasenmattstrasse festgelegt. Besonderes Merkmal sind die versetzten Gebäudefronten, die gut proportionierte Aussenräume und die gewünschte orthogonale Gliederung der Bauten hervorbringen.

Die Gebäude sind auf die im Plan eingezeichneten Ecken zu platzieren (ungefähre Lage, ist im weiteren Verfahren genauer zu definieren). Die Raumbreite des «Rückgrats öffentlicher Raum» in den Teilbereichen 5 und 6 kann bedingt durch die versetzten Gebäudefronten variieren, beträgt jedoch mindestens 30 m und maximal 40 m.

Zufahrt motorisierter Individualverkehr (MIV)

Bestehende und geplante MIV Zufahren und Anbindungen. Das jeweilige Verkehrsregime wird in der nachfolgenden Planung festgelegt.

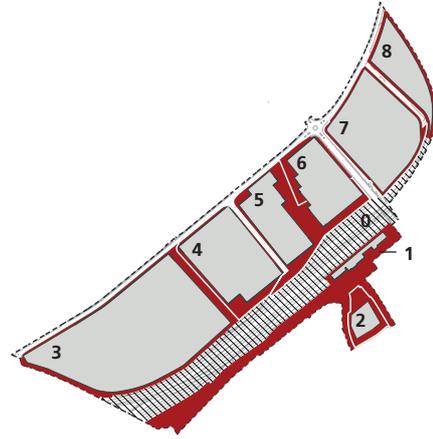
Die Güterstrasse und Kühlhausstrasse dienen insbesondere auch der Zu- und Wegfahrt des industriellen Schwerlast-Verkehrs.

5.3 Massnahmenblätter

Massnahmenblätter

Der Richtplan ESP Langenthal Bahnhof enthält neun Massnahmenblätter. Die acht Teilbereiche verfügen je über ein Massnahmenblatt. Zusätzlich gibt es das Massnahmenblatt Bereich "Umwelt Bahnbetrieb", das durch diejenigen Teilbereiche in der Planung zu berücksichtigen ist, welche angrenzend der Bahnbetriebe/Gleisanlagen liegen (Anrainer).

- Bereich 0: «Umwelt Bahnbetrieb»
- Teilbereich 1: «Bahnhof»
- Teilbereich 2: «Post»
- Teilbereich 3: «Güterstrasse»
- Teilbereich 4: «Kühlhausstrasse»
- Teilbereich 5: «Geiser»
- Teilbereich 6: «Kirchenzentrum»
- Teilbereich 7: «Karbidweg»
- Teilbereich 8: «Bahnbetriebe»



Gliederung der Massnahmenblätter

In den neun Massnahmenblättern sind die Einzelmassnahmen zur Umsetzung festgelegt. Sie stehen in gegenseitiger Wechselwirkung mit den Richtplankarten Städtebau, Verkehr und Nutzungen und sind als textliche Ergänzungen zu den Richtplankarten zu verstehen.

Die linke Seite fasst jeweils als textlich-technische Übersicht die planerische Ausgangslage, die inhaltlichen Ziele, die Verfahrensabsichten und die Konzeptansätze zusammen. Die rechte Seite benennt den Koordinationsstand, die Handlungsanweisung, die Zuständigkeiten, den Realisierungszeitraum und die relevanten Kenngrössen. Sie ist wie folgt aufgebaut (siehe gegenüberliegende Seite):

Koordinationsstand

Vororientierung: Dies ist die schwächste Verbindlichkeitsstufe. Sie lässt die Aufnahme einzelner Ideen oder Ziele zu. Die konkreten Folgen des Vorhabens sind weder abschätzbar noch lassen sie sich aufzeigen. Um den Koordinationsprozess einzuleiten, sind Anstrengungen nötig. Es besteht lediglich eine Informationspflicht unter den Beteiligten und Partnern.

Zwischenergebnis: Diese Kategorie zeigt an, dass der Koordinationsstand angelaufen ist und bereits Ergebnisse vorliegen. Ein Zwischenergebnis liegt dann vor, wenn sich die Beteiligten über das Vorgehen und die Ziele einig sind und das Erreichte transparent offengelegt werden kann. Zu jedem Zwischenergebnis gehört die Auflistung der noch fehlenden konkreten Tätigkeiten zur Überführung in eine Festsetzung.

Festsetzung: Hier konnte die Koordination erfolgreich zum Abschluss gebracht werden. Die Beteiligten sind sich bezüglich des weiteren Vorgehens einig. Die getroffenen Abmachungen sind für alle Beteiligten verbindlich. Vorbehalten bleiben lediglich die Finanzbeschlüsse der zuständigen Organe.

Handlungsanweisung und Koordination mit

Eine auffordernde Beschreibung definiert die Handlungsanweisung
Angaben zu anderen Richtplaninhalten, die zu berücksichtigen sind

Zuständigkeiten

Federführung:

Benennung der Federführung

Grundeigentum:

Beteiligungsform der GrundeigentümerInnen
je Teilbereich

Beteiligte Verwaltungsstellen/Interessen:

Involvierte Verwaltungsstellen der Stadt, der
Region, des Kantons sowie öffentliche oder
private InteressensträgerInnen

Realisierungszeitraum

Priorität:

Sofortmassnahmen (2018)

Kurzfristige Massnahmen (2018-2020)

Mittelfristige Massnahmen (2021-2024)

Langfristige Massnahmen (ab 2025)

Unbestimmt

Daueraufgabe

Vorgehen/Verfahren und Produkt:

Aufzeigen nächster Schritte zur Umsetzung

Erwartete Planungsprodukte

Etappierbarkeit:

Möglichkeit zur Etappierung je Teilbereich

Erläuterungen

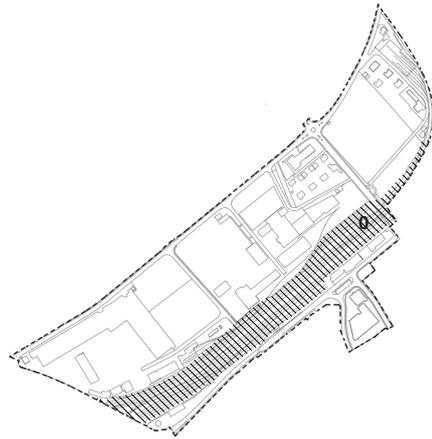
Wo nötig sind ergänzende und erklärende Erläuterungen aufgeführt

Kenngrossen / Richtwerte

Angaben zu Kenngrossen und Richtwerten wie Grundfläche Teilbereich, Art der Nutzung, Ausnützung, Eignung Hochhaus, Gebäudehöhe, Parkierung und Taxi, Energie etc.

Massnahmenblatt

Bereich 0: «Umwelt Bahnbetrieb»



Planerische Ausgangslage

Kommunaler Siedlungsrichtplan: Keine Inhalte

Zonenplan: Eisenbahnareale

Nachbarschaft angrenzend: Mischzone MZ 3 / ESIII, Arbeitszone Aa / ES IV, Wohnzone W2/B, Grünzone.

Inhaltliche Ziele

Die Planung und Überbauung der Anrainer-Teilbereiche erfolgt unter der Berücksichtigung des Massnahmenblatts "Umwelt Bahnbetrieb". Die öffentlichen Interessen werden eruiert und berücksichtigt. Die Koordination unter den Beteiligten über den weiteren Prozess und der gegenseitige Informationsaustausch erfolgt laufend. Der Bahnbetrieb ist als überwiegendes öffentliches Interesse zu gewährleisten.

Absicht Verfahren

Gemäss Umsetzungsverfahren in den jeweiligen Teilbereichen. Die bahnbetreibenden SBB und asm sind bereits ab der Aufnahme von Planungen und Projekten einzubeziehen. Deren Anforderungen und Richtlinien sind zu berücksichtigen.

Rahmenbedingungen der Bahnbetriebe

Bei der Planung einer Überbauung der Anrainer-Teilbereiche sind die nachfolgenden Rahmenbedingungen seitens Bahnbetriebe im Bereich Umwelt zu beachten:

Eisenbahnlärm: Die Bestimmungen zu den Belastungsgrenzwerten stützen sich auf Art. 31 der Lärmschutzverordnung (LSV). Es ist Sache der Baubewilligungsbehörde, die erforderlichen Nachweise einzuverlangen und die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen der LSV zu prüfen. Die Kosten sind in LSV Art. 31 Abs. 3 geregelt.

Lärmschutzwände: Lärmschutzwände haben die Anforderungen der Schweizer Norm SN 640570 und SN 671250b zu erfüllen. Die Baustatik, die Materialisierung und die Farbgebung sind fallweise der SBB und der asm zur Genehmigung vorzulegen.

Erschütterungen und Körperschall: Gestützt auf das Vorsorgeprinzip (Art.21 Umweltschutzgesetz) hat die Bauherrschaft für einen angemessenen baulichen Schutz gegen Erschütterungen und Körperschall zu sorgen.

Nichtionisierende Strahlung: Die Verordnung NISV vom 23.12.1999 bezweckt den Schutz der Menschen vor schädlicher oder lästiger nicht ionisierender Strahlung. Bei Neu-/Ausbauten in der Nähe von Bahnanlagen sind zwei Fälle zu unterscheiden. Liegt das Bauvorhaben in einer nach dem 1.1.2000 ausgeschiedenen Bauzone, sind Orte empfindlicher Nutzung (OMEN) wie Arbeitsplätze, Wohnungen u.a. *ausserhalb* des Grenzabstands zur Einhaltung des Anlagegrenzwertes zu erstellen (Art. 16 NISV). Liegt das Bauvorhaben in einer vor dem 1.1.2000 ausgeschiedenen Bauzone, dürfen Neu-/Ausbauten *innerhalb* des Grenzabstands zur Einhaltung des Anlagegrenzwertes erstellt werden. Die SBB empfiehlt im Sinne der Vorsorge den Anlagegrenzwert einzuhalten.

Bepflanzungen: Baum- und Gehölzpflanzungen an der Bahnlinie sind so zu gestalten und zu unterhalten, dass die SBB R I-20025 "Unterhalt der Grünflächen: Wald und Einzelbäume" eingehalten werden. Die maximale Wuchshöhe hat im Bahnbetrieb Lichtraumprofil ab Bankett einen Winkel von 45° einzuhalten.

Störfallvorsorge: Die Störfallverordnung Art. 3 besagt, dass im Sinne des Vorsorgeprinzips umsetzbare und wirtschaftlich tragbare Massnahmen zur Minderung der Risiken zu prüfen und nach Möglichkeit umzusetzen sind. Der Einbezug von Störfallrisiken in die Raumplanung ist in Art. 3 Abs. 3 Best. B RPG festgehalten. Es ist Sache der Baubewilligungsbehörde, die erforderlichen Nachweise einzuverlangen und die Einhaltung der Bestimmungen zu prüfen. Im Rahmen der Richtplanung sind Abhängigkeiten und Konflikte mit der Störfallvorsorge auf den Koordinationsstufen Vororientierung und Zwischenergebnis zu klären.

Koordinationsstand

Koordinationsmassnahmenblatt

Handlungsanweisung und Koordination mit

Koordination und Einhaltung der Rahmenbedingungen Umwelt Bahnbetrieb an dieser Lage zwischen Bahnbetrieben und GrundeigentümerInnen (Anrainer) sowie der Stadt.

Eine Koordination mit den Trägern des Öffentlichen Verkehrs, der Verantwortlichen der angrenzenden Teilbereiche sowie der weiteren Nachbarschaft ist zwingend.

Zuständigkeiten

<p><u>Federführung:</u> Stadt Langenthal, Stadtbaumt Schweizerische Bundesbahnen, SBB Kontaktstelle, Fahrplan und Netzdesign</p>	<p><u>Grundeigentum:</u> Miteinbezug aller betroffenen GrundeigentümerInnen</p>	<p><u>Beteiligte Verwaltungsstellen/Interessen:</u> Stadt Langenthal, Stadtbauamt Denkmalpflege des Kantons Bern Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland Schweizerische Bundesbahnen Aare Seeland mobil AG</p>
--	---	--

Realisierungszeitraum

<p><u>Priorität:</u> Kurzfristige Massnahmen (2018-2020) bis mittelfristige Massnahmen (2021-2024) Daueraufgabe</p>	<p><u>Umsetzungsverfahren:</u> gemäss jeweiliger Teilbereich</p>	<p><u>Etappierbarkeit:</u> ja</p>
---	--	---------------------------------------

Erläuterungen

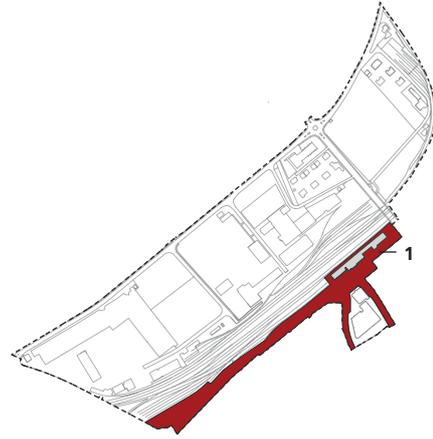
Der Bedarf an Bahninfrastruktur (nach Eisenbahngesetz) in den Teilbereichen Bahnhof und Bahnbetriebe ist zu klären.
Liegt an stadtweit relevantem Rückgrat öffentlicher Raum gemäss kommunalem Richtplan.

Kenngrossen / Richtwerte

<p>Art der Nutzung:</p>	<p>Bahninfrastruktur</p>
-------------------------	--------------------------

Massnahmenblatt

Teilbereich 1: «Bahnhof»



Planerische Ausgangslage

Kommunaler Siedlungsrichtplan: Keine Inhalte, angrenzend «Quartierverbindungsachse (S 4.1.5)».

Hochhauskonzept Langenthal: Im Ausschlussgebiet für Hochhäuser (ab 30m).

Zonenplan Teilbereich Ost: Eisenbahnareale

Nachbarschaft angrenzend: Mischzone MZ 3 / ESIII mit Quartiererhaltung Nr. 4

Zonenplan Teilbereich West: Arbeitszone Aa / ES IV

Nachbarschaft angrenzend: Arbeitszone Aa / ES IV mit Quartiererhaltung Nr. 5

Projektstudien 2011: ESP Langenthal Bahnhof Öffentliche Räume für Bahnhofplatz Nord, Bahnhofplatz Süd und Personen- und Velounterführung

Altlasten: Parz.-Nr. 3783 Betriebsstandort gemäss Kataster der belasteten Standorte

Inhaltliche Ziele

Die Gestaltung Öffentlicher Raum der Gleisfront Süd erfolgt unter Berücksichtigung der verkehrlichen Rahmenbedingungen. Basis für die Umsetzung sind die Projektstudien Bahnhof Langenthal Öffentliche Räume Bahnhofplatz Süd und Personen-/Velounterführung. Die Nutzungsabsichten und das Nutzungsmass entlang der Eisenbahnstrasse und in der Arbeitszone sind zu definieren. Die öffentliche Interessen werden eruiert und berücksichtigt. Die Wiesenstrasse soll wieder durchgehend bis zur Eisenbahnstrasse verlaufen. Die Koordination unter den Beteiligten über den weiteren Prozess und der gegenseitige Informationsaustausch erfolgt laufend.

Absicht Verfahren

Zur Qualitätssicherung Städtebau ist ein qualifiziertes Varianzverfahren (Wettbewerb oder Studienauftrag) zusammen mit GrundeigentümerInnen und der Stadt Langenthal durchzuführen.

Konzeptansätze / Aufgabenstellung Städtebau, Nutzung, Freiraum, Verkehr

Basis sind Konzeptansätze gemäss Projektstudien 2011 für ESP Langenthal Bahnhof Öffentliche Räume für Bahnhofplatz Nord, Bahnhofplatz Süd und Personen- und Velounterführung.

Städtebau/Nutzung: Baulichen Merkpunkt Bahnhofgebäude mit klassischen Bahnhofsnutzungen erhalten mit allenfalls baulicher Verdichtung im Osten des Gebäudes. Der Bahnhofplatz Süd ist zentrales Glied in der linearen Freiraumkette und Vermittler zwischen Bahnhof und Stadtzentrum. Im Teilbereich West ist die Nutzung (Bahninfrastruktur, Gewerbe und Industrie) und die Bebauungstypologie inklusive Dichte noch zu klären.

Freiraum: Bahnhofvorbereich soll hohe Aufenthaltsqualität aufweisen. Die Freiraumtypologie ist zu klären. Gestaltungs-, Möblierungs- und Lichtkonzept für die Gleisfront Süd sollen erarbeitet werden.

Verkehr: Die Quartierverbindungsachsen ab/zum Bahnhof sind auszuarbeiten. Die Eisenbahnstrasse, nicht mehr als Hauptverbindung vorgesehen, ist künftig als Zone Tempo 30 vorgesehen und soll funktional beispielbar sein als Teil des prägenden öffentlichen Raums. Der Vorbereich des Bahnhofes wird für den MIV im Einbahnverkehr geführt. Der Bedarf an Gleisanlagen ist zu klären. Die Velosituation sowie das Neben- und Miteinander Langsamverkehr und Veloverkehr wird verbessert. Der direkten Anfahrt zum Bahnhof, der Querung Hasenmattstrasse und Gleisfeld sowie der bahnhofsnahe Veloparkierung ist Beachtung zu schenken.

Koordinationsstand

Zwischenergebnis

Handlungsanweisung und Koordination mit

Koordination und Abwägung der vorhandenen Interessen an dieser Lage mit hoher Zentralität zwischen GrundeigentümerInnen, Stadt, Denkmalpflege und benachbarten Teilbereichen.

Gestaltung öffentlicher Raum der Gleisfront Süd unter Berücksichtigung der verkehrlichen Rahmenbedingungen.

Der Teilbereich «Bahnhof» ist aufgrund der hohen gestalterischen und technisch/funktionalen Anforderungen und zur städtebaulichen Qualitätssicherung mittels qualifiziertem Varianzverfahren zu planen. Qualitätssicherung Städtebau, Architektur, Gestaltung Freiräume, öffentliche Räume sowie Strassenräume mit Wettbewerb oder Studienauftrag.

Eine Koordination mit den Trägern des Öffentlichen Verkehrs, der Verantwortlichen des Teilbereichs «Post» sowie der weiteren südlichen Nachbarschaft ist zu pflegen.

Klärung von Abhängigkeiten und Konflikten mit der Störfallvorsorge ist für die Erlangung des Koordinationsstands Festsetzung erforderlich.

Zuständigkeiten

<u>Federführung:</u>	<u>Grundeigentum:</u>	<u>Beteiligte Verwaltungsstellen/Interessen:</u>
Stadt Langenthal, Stadtbaumt	Miteinbezug aller betroffenen GrundeigentümerInnen	Stadt Langenthal, Stadtbaumt Denkmalpflege des Kantons Bern Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland Schweizerische Bundesbahnen Aare Seeland mobil AG

Realisierungszeitraum

<u>Priorität:</u>	<u>Umsetzungsverfahren:</u>	<u>Etapulierbarkeit:</u>
Kurzfristige Massnahmen (2018-2020)	Wettbewerb/Studienauftrag	ja
bis mittelfristige Massnahmen (2021-2024)	Zonenplananpassung (Planungspflicht)	
Daueraufgabe	Überbauungsordnung	

Erläuterungen

Im Rahmen des Richtplans ESP Langenthal Bahnhof vom 28. März 2011 wurde zum Bahnhofplatz Süd und Nord sowie zur Personen- und Velounterführung eine Projektstudie erarbeitet.

Der Bedarf an Bahninfrastruktur (nach Eisenbahngesetz) im Teilbereich Bahnhof ist zu klären.

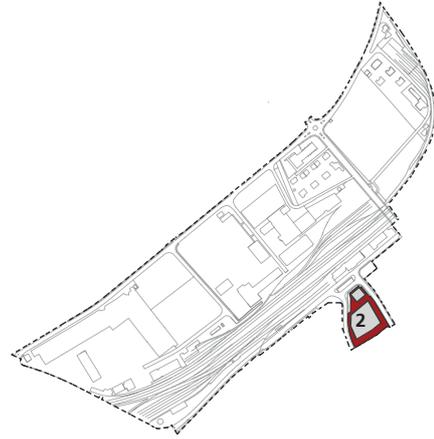
Kenngrössen / Richtwerte

(nach Ergebnis Varianzverfahren zu präzisieren)

Art der Nutzung:	Verkehrsinfrastruktur kombiniert mit öffentlichen Nutzungen und publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen, Dienstleistung, Gewerbe
BGF:	max. 4'000 m ² , Möglichkeit zur baulichen Verdichtung östlich Bahnhofgebäude
Eignung Hochhaus:	nein
Gebäudehöhe:	in der Regel 18m (5 Geschosse), bis max. 30m für die Ausbildung von Eck- und Merkpunkten, überhohes Erdgeschoss (mind. 4.5m) zur Ermöglichung publikumsorientierter Nutzungen
Parkierung und Taxi:	Kurzzeitparken um Bahnhofplatz, Taxistandplätze und Verkehrsinfrastruktur im Zusammenhang mit öffentlichem Verkehr nach Bedarf
Energie:	Neubauten erfüllen die Kennwerte des Minergie Standards oder vergleichbare Standards

Massnahmenblatt

Teilbereich 2: «Post»



Planerische Ausgangslage

Kommunaler Siedlungsrichtplan: Teilgebiet am «Rückgrat öffentlicher Raum».

Hochhauskonzept Langenthal: Im Ausschlussgebiet für Hochhäuser (ab 30m).

Zonenplan: Mischzone MZ 3 / ESIII mit Quartiererhaltung Nr. 4. Die Erdgeschosse sind Läden und publikumsorientierten Dienstleistungen vorbehalten.

Denkmalpflege: Bestandteil der nach ISOS repräsentativen «Entwicklungsachse und Villenquartier mit herrschaftlichen Wohnhäusern» (Gebiet mit Erhaltungsziel «A»). Postgebäude von 1972 mit Bewertung «Anhang» gemäss Bauinventar Kanton Bern.

Altlasten: Auf Parz.-Nr. 3234 kleiner Betriebsstandort gemäss Kataster der belasteten Standorte.

Inhaltliche Ziele

Das Grundstück der Schweizerischen Post ist Teil des «Rückgrats öffentlicher Raum» und wichtiges Bindeglied zwischen Jura- und Bahnhofstrasse sowie zum Bahnhofplatz Süd. Es soll aufgrund der Lage mit hoher Zentralität und der denkmalpflegerisch sensiblen Umgebung hohe gestalterische und technisch/funktionale Qualitäten aufweisen. Von hoher Bedeutung für den zentralen Standort der Liegenschaft ist ein hochwertiger städtebaulich-architektonischer Beitrag für eine prägende Stadtraumbildung am Bahnhofplatz Süd. Die Entwicklung des Areals soll zukunftsfähig, mit ausserordentlichem Nutzwert und hohem Nachhaltigkeitsanspruch sein sowie eine wesentliche innere Verdichtung darstellen.

Absicht Verfahren

Das Workshopverfahren 2017 zur Machbarkeitsstudie Post Langenthal liefert die Grundlage (Schlussbericht Workshop 2017 als verdichtetes Planungs- und Projektargumentarium) für die folgenden qualitätssichernden Verfahren. Zur Qualitätssicherung Städtebau ist ein qualifiziertes Varianzverfahren zusammen mit den GrundeigentümerInnen und der Stadt Langenthal durchzuführen. Empfohlen wird, anschliessend an das Workshopverfahren einen Wettbewerb oder Studienauftrag zur Erarbeitung der Architektur und Gestaltung öffentlicher Raum durchzuführen.

Konzeptansätze / Aufgabenstellung Städtebau, Nutzung, Freiraum, Verkehr

Städtebau/Nutzung/Freiraum: Es wird das Ziel verfolgt, einen zeitgemässen Neubau für das Postgebäude zu realisieren, welcher die Eigenheiten der beiden angrenzenden Strassen aufnimmt und stärkt, die zukünftigen städtebaulichen Anforderungen an den Verkehr sicherstellt und als neues urbanes Zentrum dient, welches genügend Platz für öffentliche Nutzungen, standortgerechtes Gewerbe und Wohnraum bietet. Durch die vier Obergeschosse wird ein solcher Neubau von allen Seiten als konzentrierter Baukörper wahrgenommen, der als Initialbau für eine verdichtete Bauweise in der Stadt Langenthal interpretiert werden kann. Die hohe Ausnützung ist im Interesse der Stadt wie auch der Grundeigentümerin, welche die Wirtschaftlichkeit einer solchen Immobilie gewahrt wissen möchte. Wie die Variante 2.1 des Schlussberichts aufzeigt, kann trotz hoher Ausnützungsziffer von ca. AZ 1.72 das Stadtbild weitergeführt bzw. aufgewertet werden, indem insbesondere der öffentliche Strassenraum respektiert wird. Zu beachten gilt es, dass ein Neubau auf der Parzelle 3234 (Postgebäude) einen Gebäudeabstand von 5 Metern (Feuerpolizei) zum bestehenden Restaurant Da Luca respektive einem allfälligen Neubau haben muss.

Verkehr: Die Erschliessung erfolgt von der Jurastrasse zur Bahnhofstrasse (Einbahnverkehr). Kurzzeitparken oberirdisch und Veloverbindung im Südbereich. Tiefgarageneinfahrten baulich-gestalterisch in Hauptbauten integrieren. Fusswegverbindung zwischen den Gebäuden Post und Da Luca (keine Veloverbindung).

Koordinationsstand

Zwischenergebnis

Handlungsanweisung und Koordination mit

Koordination und Abwägung der vorhandenen Interessen an dieser Lage mit hoher Zentralität zwischen GrundeigentümerIn, Stadt, Denkmalpflege und benachbarten Teilbereichen.

Der Teilbereich «Post» ist aufgrund der hohen gestalterischen und technisch/funktionalen Anforderungen mittels qualifiziertem Varianzverfahren zu planen.

Qualitätssicherung Städtebau, Architektur, Gestaltung Freiräume, öffentliche Räume sowie Strassenräume mit Wettbewerb oder Studienauftrag.

Eine Koordination mit den Trägern des Öffentlichen Verkehrs, der Verantwortlichen des Teilbereichs «Bahnhof» ist zu pflegen.

Klärung von Abhängigkeiten und Konflikten mit der Störfallvorsorge ist für die Erlangung des Koordinationsstands Festsetzung erforderlich.

Zuständigkeiten

<u>Federführung:</u>	<u>Grundeigentum:</u>	<u>Beteiligte Verwaltungsstellen:</u>
GrundeigentümerIn	Miteinbezug aller betroffenen GrundeigentümerInnen	Stadt Langenthal, Stadtbauamt Denkmalpflege des Kantons Bern

Realisierungszeitraum

<u>Priorität:</u>	<u>Umsetzungsverfahren:</u>	<u>Etappierbarkeit:</u>
Kurzfristige Massnahmen (2018-2020)	Wettbewerb/Studienauftrag Zonenplananpassung (Planungspflicht) Überbauungsordnung	Nein

Erläuterungen

Liegt an stadtweit relevantem Rückgrat öffentlicher Raum gemäss kommunalem Richtplan.

Ein Workshopverfahren (Varianzverfahren) wurde im Jahr 2017 durchgeführt.

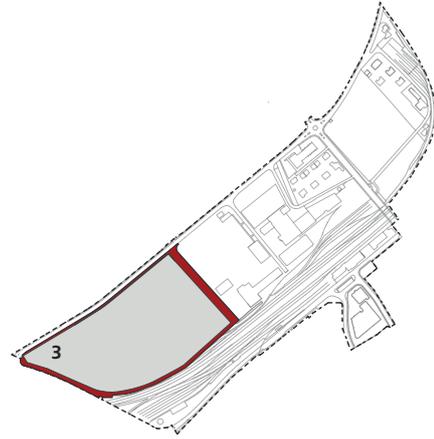
Denkmalpflege: Der Planungssperimeter befindet sich im ISOS-Gebiet 2 (Repräsentative Entwicklungsachse und Villenquartier mit herrschaftlichen Wohnhäusern) welcher mit dem Erhaltungsziel A ausgeschieden ist (Erhalten der Substanz, alle Bauten, Anlageteile und Freiräume integral erhalten, störende Eingriffe beseitigen). Zudem betrifft der Perimeter teilweise die Bauinventar-Baugruppe X gemäss kantonalem Bauinventar. Für die Umsetzung wird die Durchführung eines qualifizierten Verfahrens mit mehreren Teilnehmern empfohlen. Als Grundlage für ein qualifiziertes Verfahren wird die kantonale Denkmalpflege beauftragt, Schutzziele zu erarbeiten, welche den Stellenwert und die heute vorhandenen Qualitäten des betroffenen Gebietes und deren Umgebung anhand der ISOS-Erhaltungsziele beschreiben.

Kenngrossen / Richtwerte

Art der Nutzung:	Mischnutzung (Wohnen und Arbeiten) mit Fokus Dienstleistung / Gewerbe und kombiniert mit publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen
BGF:	Bereich Süd «Postgebäude»: BGF 6400 m ² Bereich Nord «Da Luca»: BGF 1400 m ²
Eignung Hochhaus:	Nein
Gebäudehöhe:	16m - 18m (4-5 Geschosse), überhohes Erdgeschoss (mind. 4.5m) zur Ermöglichung publikumsorientierter Nutzungen
Parkierung:	auf Parzelle: Kurzzeitparken oberirdisch, Mietparkplätze unterirdisch
Langsamverkehr:	Fussweg zwischen «Postgebäude» und «Da Luca», Veloverbindung südlich Bereich Süd «Postgebäude»
Energie:	Neubauten erfüllen die Kennwerte des Minergie Standards oder vergleichbare Standards

Massnahmenblatt

Teilbereich 3: «Güterstrasse»



Planerische Ausgangslage

Kommunaler Siedlungsrichtplan: Angrenzend an «Quartierverbindungsachse (S 4.1.5)», «Lebensraumvernetzung und Grünkorridor (L 2.2)» und «Grünfinger (L 2.3)».

Hochhauskonzept Langenthal: Im Ausschlussgebiet für Hochhäuser (ab 30m).

Zonenplan: Arbeitszone Aa / ES IV

Nachbarschaft angrenzend: Eisenbahnareale sowie Überbauungsordnung mit vorwiegend Wohnnutzung Nr. 1 und Wohnzone W2/ C / ESII mit Aufstufung gem. ÜO.

Kulturland: Parz.-Nr. 432 ist als Kulturland innerhalb der Bauzone ausgewiesen gem. Art. 11a BauV.

Altlasten: Parz.-Nr. 1649 Betriebsstandort gemäss Kataster der belasteten Standorte.

Inhaltliche Ziele

Die mittel- und langfristigen Nutzungsabsichten der Eigentümerschaft und allfällige öffentliche Interessen werden definiert. Die Firma Avesco beabsichtigt an diesem Standort langfristig Industrie zu betreiben, die Stadt unterstützt diese Absichten.

Die Koordination und Abwägung der vorhandenen Interessen erfolgt in engem Austausch zwischen GrundeigentümerIn und Stadt. Die Verständigung unter den Beteiligten über den weiteren Prozess und der gegenseitige Informationsaustausch erfolgt laufend.

Absicht Verfahren

Bei Beibehaltung der industriellen Nutzung ist keine Entwicklungsplanung anzustossen. Im Rahmen einer langfristigen Umstrukturierung / Umnutzung des Gebietes ist dannzumal eine Entwicklungsplanung inkl. Mobilitätskonzepts zusammen mit Grundeigentümerin und Stadt Langenthal zur Definition des Nutzungs-/Bebauungsprogramms sowie der Abstimmung mit der Nachbarschaft durchzuführen. Zur Qualitätssicherung Städtebau wird ein qualifiziertes Varianzverfahren durchzuführen sein.

Konzeptansätze / Aufgabenstellung Städtebau, Nutzung, Freiraum, Verkehr

Konzeptansätze: Entwicklung von Nutzungen und Typologien in Etappen studieren.

Städtebau: Abgrenzung Baufeld – Grünfinger klären. Klare räumliche Fassung des Grünfingers anstreben. Höhe Bebauung entlang Grünfinger in Abhängigkeit zu Dimension Freiraum festlegen. Bebauungs- und Freiraumtypologien inklusive Dichte klären.

Nutzung: Industrie und Gewerbe sowie direkt ergänzende und zudienende Dienstleistung.

Freiraum: Grundidee des Grünfingers «Schwingfestweg» konzeptionell-gestalterisch vertiefen und mit den Erschliessungsinteressen der GrundeigentümerInnen koordinieren und umsetzen. Anbindung Personenunterführung West studieren, Dimension und Funktion klären, Gestaltungskonzept erarbeiten.

Verkehr: Erschliessung des Areals für MIV und Güterverkehr ab Hasenmattstrasse und Güterstrasse. Tiefgarageneinfahrten baulich-gestalterisch in Hauptbauten integrieren. Im Schnittstellenbereich Güterstrasse und Kühlhausstrasse mit dem Grünfinger ist zwingend die funktionale Vereinbarkeit mit dem Güterverkehr/Schwerlast-Verkehr zu gewährleisten.

Koordinationsstand

Vororientierung

Handlungsanweisung und Koordination mit

Koordination und Abwägung der vorhandenen Interessen zwischen GrundeigentümerInnen, Stadt und benachbarten Teilbereichen.

Bei Beibehaltung der industriellen Nutzung ist keine Entwicklungsplanung anzustossen.

Im Fall einer Umstrukturierung / Umnutzung ist eine kooperative Entwicklungsplanung (qualifiziertes Varianzverfahren) zur Definition des Nutzungs- und Bebauungsprogramms sowie der Abstimmung mit der Nachbarschaft durchzuführen inklusive Qualitätssicherung Städtebau, Architektur, Gestaltung Freiräume, öffentliche Räume sowie Strassenräume mit Wettbewerb oder Studienauftrag und der Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts zur Abstimmung der internen Erschliessung und der Anbindung ins Quartier.

Klärung von Abhängigkeiten und Konflikten mit der Störfallvorsorge ist für die Erlangung des Koordinationsstands Festsetzung erforderlich.

Zuständigkeiten

<u>Federführung:</u>	<u>Grundeigentum:</u>	<u>Beteiligte Verwaltungsstellen:</u>
GrundeigentümerIn	Miteinbezug aller betroffenen GrundeigentümerInnen	Stadt Langenthal, Stadtbauamt

Realisierungszeitraum

<u>Priorität:</u>	<u>Umsetzungsverfahren:</u>	<u>Etappierbarkeit:</u>
langfristige Massnahmen (ab 2025) bis unbestimmt	keine (bei Umstrukturierung / Umnutzung: Kooperative Entwicklungsplanung Wettbewerb/Studienauftrag Überbauungsordnung)	Ja

Erläuterungen

Liegt an stadtwweit relevantem Grünfinger gemäss kommunalem Richtplan.

Mittels Varianzverfahren sollen die Inhalte zum Teilbereich «Güterstrasse» evaluiert werden.

Der Umgang mit Altlasten (Parz.-Nr. 1649) ist bei Umstrukturierung/Umnutzung im Rahmen der kooperativen Entwicklungsplanung zu definieren.

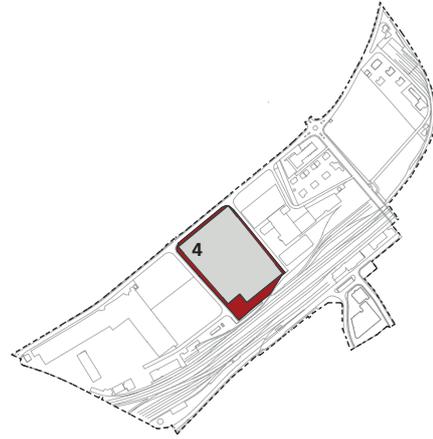
Kulturland: Der Bodenaufbau der Parz.-Nr. 432 ist vor Ort zu prüfen.

Kenngrossen / Richtwerte (nach Ergebnis Varianzverfahren zu präzisieren)

Art der Nutzung:	Mischnutzung mit Industrie / Gewerbe
BGF:	gemäss Baureglement und Zonenplan
Eignung Hochhaus:	Nein
Gebäudehöhe:	in der Regel 18m und am Grünfinger bis max. 30m für die Ausbildung von Eck- und Merkpunkten
Parkierung:	auf Parzelle: Kurzzeitparken oberirdisch, Mietparkplätze unterirdisch. Park&Ride in Parkhaus.
Energie:	Neubauten erfüllen die Kennwerte des Minergie Standards oder vergleichbare Standards

Massnahmenblatt

Teilbereich 4: «Kühlhausstrasse»



Planerische Ausgangslage

Kommunaler Siedlungsrichtplan: Bestandteil der Massnahme «Umstrukturierungsgebiet Bahnhof SBB» (S.2.2.1) angrenzend an «Quartierverbindungsachse (S 4.1.5)», «Lebensraumvernetzung und Grünkorridor (L 2.2)» und «Grünfinger (L 2.3)», im Gebiet «Rückgrat öffentlicher Raum und bedeutende Aussenräume» und im Gebiet für höhere Häuser.

Hochhauskonzept Langenthal: Im Ausschlussgebiet für Hochhäuser (ab 30m).

Zonenplan: Arbeitszone Aa / ES IV,

Nachbarschaft angrenzend: Arbeitszone Aa / ES IV sowie Eisenbahnareale, Überbauungsordnung mit vorwiegend Wohnnutzung Nr. 1 und Wohnzone W3 / ESII.

≠Altlasten: Parz.-Nr. 703 Betriebsstandort gemäss Kataster der belasteten Standorte.

Inhaltliche Ziele

Die mittel- und langfristigen Nutzungsabsichten der Eigentümerschaft und allfällige öffentliche Interessen werden definiert. Die Grundeigentümerin beabsichtigt an diesem Standort langfristig Industrienutzung zu ermöglichen, die Stadt unterstützt diese Absichten. Die Koordination und Abwägung der vorhandenen Interessen erfolgt in engem Austausch Grundeigentümerin - Stadt. Die Verständigung unter den Beteiligten über den weiteren Prozess und der gegenseitige Informationsaustausch erfolgt laufend.

Absicht Verfahren

Bei Beibehaltung der industriellen Nutzung ist keine Entwicklungsplanung anzustossen. Im Rahmen einer langfristigen Umstrukturierung / Umnutzung des Gebietes ist dannzumal eine Entwicklungsplanung inkl. Mobilitätskonzepts zusammen mit GrundeigentümerIn und Stadt Langenthal zur Definition des Nutzungs-/Bebauungsprogramms sowie der Abstimmung mit der Nachbarschaft durchzuführen. Zur Qualitätssicherung Städtebau wird ein qualifiziertes Varianzverfahren durchzuführen sein.

Konzeptansätze / Aufgabenstellung Städtebau, Nutzung, Freiraum, Verkehr

Städtebau: Im Rahmen einer allfälligen baulichen Entwicklung wird das Ziel verfolgt, ein urbanes Umfeld zu schaffen, das als Siedlungsfeld mit Mischnutzung (Wohnen untergeordnet) als Übergangsbereich zwischen Gleisanlagen und Wohnbebauung vermittelt. Bebauungs- und Freiraumtypologien inkl. Dichte/Ausnutzungsziffer sowie die Schnittstelle Gebäude – öffentlicher Raum sind zu klären.

Nutzung: Mehrheitlich arbeitsplatzintensive Nutzung mit Dienstleistung, eventuell publikumsorientierte Nutzungen angrenzend zur Güterstrasse / Grünfinger (prioritär) und zur Hasenmattstrasse (sekundär). Die Wohnnutzung (untergeordnet) kann bei einer allfälligen späteren Umstrukturierung / Umnutzung geprüft werden.

Freiraum: Freiraum- und Wegegerüst innerhalb des Baufeldes z.B. zwei öffentliche innere Fusswegverbindungen parallel zu Hasenmattstrasse. Bedarf (halb-)öffentlich zugänglicher Binnenräume als Plätze mit unterschiedlicher Aufenthaltsqualität und Gestaltung studieren.

Verkehr: Erschliessung des Areals für MIV ab Hasenmattstrasse und Kühlhausstrasse. Abstellflächen Auto (exkl. Besucher und Kurzzeit) im Untergrund. Tiefgarageneinfahrten baulich-gestalterisch in Hauptbauten integrieren. Im Schnittstellenbereich Güterstrasse und Kühlhausstrasse mit dem Grünfinger ist zwingend die funktionale Vereinbarkeit mit dem Güterverkehr/Schwerlast-Verkehr zu gewährleisten.

Koordinationsstand

Vororientierung

Handlungsanweisung und Koordination mit

Koordination und Abwägung der vorhandenen Interessen zwischen GrundeigentümerIn, Stadt und benachbarten Teilbereichen.

Bei Beibehaltung der industriellen Nutzung ist keine Entwicklungsplanung anzustossen.

Im Fall einer Umstrukturierung / Umnutzung ist eine kooperative Entwicklungsplanung (qualifiziertes Varianzverfahren) zur Definition des Nutzungs- und Bebauungsprogramms sowie der Abstimmung mit der Nachbarschaft durchzuführen inklusive Qualitätssicherung Städtebau, Architektur, Gestaltung Freiräume, öffentliche Räume sowie Strassenräume mit Wettbewerb oder Studienauftrag und der Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts zur Abstimmung der internen Erschliessung und der Anbindung ins Quartier.

Klärung von Abhängigkeiten und Konflikten mit der Störfallvorsorge ist für die Erlangung des Koordinationsstands Festsetzung erforderlich.

Zuständigkeiten

<u>Federführung:</u>	<u>Grundeigentum:</u>	<u>Beteiligte Verwaltungsstellen:</u>
GrundeigentümerIn	Miteinbezug aller betroffenen GrundeigentümerInnen	Stadt Langenthal, Stadtbauamt Denkmalpflege des Kantons Bern

Realisierungszeitraum

<u>Priorität:</u>	<u>Umsetzungsverfahren:</u>	<u>Etaprierbarkeit:</u>
langfristige Massnahmen (ab 2025) bis unbestimmt	keine (bei Umstrukturierung / Umnutzung: Kooperative Entwicklungsplanung Wettbewerb/Studienauftrag Zonenplananpassung (Planungspflicht) Überbauungsordnung)	ja

Erläuterungen

Liegt an stadtweit relevantem Grünfinger gemäss kommunalem Richtplan.

Mittels Varianzverfahren sollen die Inhalte zum Teilbereich «Kühlhausstrasse» evaluiert werden.

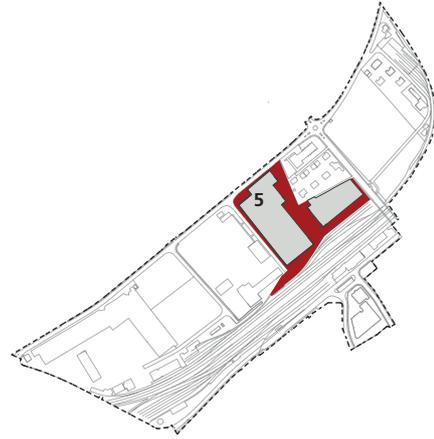
Kenngrossen / Richtwerte

(nach Ergebnis Varianzverfahren zu präzisieren)

Art der Nutzung:	Mischnutzung mit Industrie / Gewerbe / Dienstleistung Im Rahmen einer allfälligen späteren Umstrukturierung / Umnutzung kann die Wohnnutzung (untergeordnet) geprüft werden.
BGF:	40'000 m ² - 44'000 m ²
Eignung Hochhaus:	Nein
Gebäudehöhe:	in der Regel 18m (5 Geschosse) und am Grünfinger bis max. 30m für die Ausbildung von Eck- und Merkpunkten, überhohes Erdgeschoss (mind. 4.5m) zur Ermöglichung publikumsorientierter Nutzungen oder Wohnen im Hochparterre
Parkierung und Taxi:	auf Parzelle: Kurzzeitparken oberirdisch, Mietparkplätze unterirdisch, Taxistandplätze im Zusammenhang mit öffentlichem Verkehr nach Bedarf
Energie:	Neubauten erfüllen die Kennwerte des Minergie Standards oder vergleichbare Standards

Massnahmenblatt

Teilbereich 5: «Geiser»



Planerische Ausgangslage

Kommunaler Siedlungsrichtplan: Bestandteil der Massnahme «Umstrukturierungsgebiet Bahnhof SBB» (S.2.2.1) im Gebiet «Rückgrat öffentlicher Raum und bedeutende Aussenräume» und im Gebiet für höhere Häuser mit Fokus Hochhausstandortgebiet.

Hochhauskonzept Langenthal: Geeignetes Gebiet für Hochhäuser (30-45m). Hochhäuser im Gebiet Bahnhof Langenthal weisen eine zentralörtliche Lage im Sinne BauV Art.22 Abs. 4 auf.

Zonenplan: Arbeitszone Aa / ES IV,

Nachbarschaft angrenzend: Arbeitszone Aa / ES IV sowie Eisenbahnareale, Mischzone MZ 2 / ESIII und Grünzone (Hochwasser-Entlastungskanal).

Altlasten: Parz.-Nr. 2716.01 kleiner Betriebsstandort gemäss Kataster der belasteten Standorte. Parz.-Nr. 4578 Betriebsstandort; Untersuchung (2013) nicht überwachungs-/sanierungsbedürftig.

Inhaltliche Ziele

Basis sind bereits erfolgte Verfahren: Studienauftrag «Stadtraum Bahnhof Langenthal» und «Areal GEISER agro.com (2012 – 2013) sowie Workshop-Verfahren «ESP Langenthal Bahnhof» (2015). Die Grundeigentümerschaft strebt mit der Vision «Leben und Arbeiten am Puls der Stadt» ein urbanes Wohn- und Dienstleistungsquartier an, das Eigenständigkeit und Zukunftsorientierung ausstrahlt und dabei gleichzeitig dem Gedanken der sozialen, ökologischen und ökonomischen Nachhaltigkeit entspricht. Die Nutzungsabsichten der Eigentümerschaft und allfällige öffentliche Interessen werden definiert und die Koordination und Abwägung der vorhandenen Interessen erfolgt in engem Austausch zwischen GrundeigentümerIn und Stadt.

Absicht Verfahren

Zur Qualitätssicherung Städtebau (insbesondere Hochhäuser) ist ein qualifiziertes Varianzverfahren (Wettbewerb oder Studienauftrag) gemäss SIA zusammen mit den GrundeigentümerInnen und der Stadt Langenthal durchzuführen. Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts zur Abstimmung der internen Erschliessung und der Anbindung ins Quartier.

Konzeptansätze / Aufgabenstellung Städtebau, Nutzung, Freiraum, Verkehr

Städtebau/Nutzung: Bevorzugung eines orthogonalen Systems mit klar definierten Räumen (Ausrichtung an Kühlhausstrasse / Hasenmattstrasse) als städtebaulicher Gesamtansatz. Hochhaus prioritär im Bereich Bahnhofplatz/Aufgang Nord, mit Bezug zum öffentlichen Raum. Von der zulässigen Beschattungsdauer kann im Rahmen einer Interessenabwägung abgewichen werden. Basis-Nutzungen Dienstleistung und Wohnen, publikumsorientierte EG-Nutzung entlang Hochwasser-Entlastungskanal und zentralem öffentlichem Raum. Angemessene Lärmschutzmassnahmen zum benachbarten Industriegebiet sind erforderlich.

Freiraum: Umsetzung Projektstudie Bahnhofplatz Nord und zentraler öffentlicher Raum sowie zwei öffentliche Seitengassen in Richtung Kühlhausstrasse. Der Bahnhofplatz Nord soll als Rückgrat öffentlicher Raum in Nordsüdrichtung (Bereich Hochwasser-Entlastungskanal) angelegt werden. Ergänzende angrenzende Platzräume sind möglich, es gilt dabei einen speziellen Fokus auf die Bildung von städtebaulich attraktiven Raumkomposition zu richten. Differenzierte Aussenräume / Freiraumtypologie. Besondere Beachtung Ausbildung der Schnittstelle Gebäude – öffentlicher Raum – Hochwasser-Entlastungskanal.

Verkehr: Die Erschliessung erfolgt von der Kühlhausstrasse aus. Die Erschliessung der südlichen Baubereiche erfolgen über eine untergeordnete Erschliessungsstrasse «Süd» parallel zu den Gleisanlagen. Konfliktfreie Anordnung zwischen Langsamverkehr (insbesondere ÖV-/Bahnnutzende) und MIV. Tiefgarageneinfahrten baulich-gestalterisch in Hauptbauten integrieren.

Koordinationsstand

Zwischenergebnis

Handlungsanweisung und Koordination mit

Koordination und Abwägung der vorhandenen Interessen an dieser Lage mit bedeutendem Rückgrat öffentlicher Raum zwischen GrundeigentümerInnen, Stadt und benachbarten Teilbereichen (Zeitplan/Definition weiteres Vorgehen).

Durchführen Kooperative Entwicklungsplanung zur Definition des Nutzungs- und Bebauungsprogramms sowie der Abstimmung zur Erschliessung und mit der Nachbarschaft (insbesondere Teilbereich 6).

Qualitätssicherung Städtebau, Architektur, Gestaltung Freiräume, öffentliche Räume sowie Strassenräume mit Wettbewerb oder Studienauftrag.

Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts zur Abstimmung der internen Erschliessung und der Anbindung ins Quartier.

Klärung von Abhängigkeiten und Konflikten mit der Störfallvorsorge ist für die Erlangung des Koordinationstands Festsetzung erforderlich.

Zuständigkeiten

<u>Federführung:</u>	<u>Grundeigentum:</u>	<u>Beteiligte Verwaltungsstellen:</u>
GrundeigentümerIn	Miteinbezug aller betroffenen GrundeigentümerInnen	Stadt Langenthal, Stadtbauamt Amt für Wasser und Abfall

Realisierungszeitraum

<u>Priorität:</u>	<u>Umsetzungsverfahren:</u>	<u>Etappierbarkeit:</u>
Kurzfristige Massnahmen (2018-2020)	Kooperative Entwicklungsplanung Wettbewerb/Studienauftrag (SIA-konform) Zonenplananpassung (Planungspflicht) / Überbauungsordnung	ja

Erläuterungen

Liegt an stadtweit relevantem Rückgrat öffentlicher Raum gemäss kommunalem Richtplan.

Enthält bestehenden stadtweit relevanten Hochwasser-Entlastungskanal.

Mittels Varianzverfahren sollen die Inhalte zum Teilbereich «Geiser» evaluiert werden.

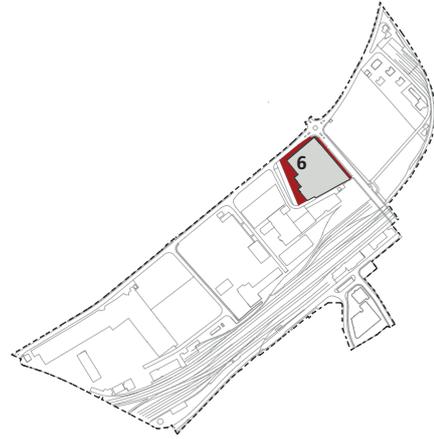
Kenngrossen / Richtwerte

(nach Ergebnis Varianzverfahren zu präzisieren)

Art der Nutzung:	Mischnutzung (Wohnen und Arbeiten) mit Fokus Wohnen/Dienstleistung und kombiniert mit publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen (maximaler Wohnanteil 70%, Dienstleistung 20%, Gewerbe/Verkauf 10%). Möglichkeit für Kultureinrichtungen.
BGF:	48'000 m ² und zusätzlich max. 4'500 m ² für Kultureinrichtungen
Eignung Hochhaus:	Ja, bis max. 2 Hochhäuser an definierten Standorten. Bei zwei Hochhäusern unterschiedlicher Höhe, ist das südlich Liegende im Rahmen der max. Gebäudehöhe höher auszubilden als das nördlich Liegende. Die Hochhäuser weisen einen baulich-funktionellen Bezug zum öffentlichen Raum auf.
Gebäudehöhe:	in der Regel 18m (5 Geschosse), bis max. 30m für die Ausbildung von Eck- und Markpunkten. Hochhäuser bis max. 45m. Überhohes Erdgeschoss (mind. 4.5m) zur Ermöglichung publikumsorientierter Nutzungen oder Wohnen im Hochparterre
Parkierung und Taxi:	auf Parzelle: Kurzzeitparken oberirdisch, Mietparkplätze unterirdisch, Taxistandplätze im Zusammenhang mit öffentlichem Verkehr nach Bedarf. Park&Ride in Parkhaus unterirdisch.
Energie:	Neubauten erfüllen die Kennwerte des Minergie Standards oder vergleichbare Standards

Massnahmenblatt

Teilbereich 6: «Kirchenzentrum»



Planerische Ausgangslage

Kommunaler Siedlungsrichtplan: Bestandteil der Massnahme «Umstrukturierungsgebiet Bahnhof SBB» (S.2.2.1) im Gebiet «Rückgrat öffentlicher Raum und bedeutende Aussenräume» und im Gebiet für höhere Häuser.

Hochhauskonzept Langenthal: Geeignetes Gebiet für Hochhäuser (30-45 m). Hochhäuser im Gebiet Bahnhof Langenthal weisen eine zentralörtliche Lage im Sinne BauV Art.22 Abs. 4 auf.

Zonenplan: Zone für öffentliche Nutzungen ZöN Art. 77 BauG (Kirchliche Bauten K3) und Mischzone MZ 2 / ESIII, Nachbarschaft angrenzend: Arbeitszone Aa / ES IV sowie , Wohnzone W3 / ESIII und W2/ B / ESII und Grünzone (Hochwasser-Entlastungskanal).

Inhaltliche Ziele

Die mittel- und langfristigen Nutzungsabsichten der Eigentümerschaft und allfällige öffentliche Interessen werden definiert. Die Koordination und Abwägung der vorhandenen Interessen erfolgt in engem Austausch zwischen GrundeigentümerIn und Stadt. Die Verständigung unter den Beteiligten über den weiteren Prozess und der gegenseitige Informationsaustausch erfolgt laufend.

Absicht Verfahren

Durchführen einer kooperativen Entwicklungsplanung zur Definition des Nutzungs- und Bebauungsprogramms sowie der Abstimmung zur Erschliessung, Gestaltung des öffentlichen Raums und mit der Nachbarschaft. Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts zur Abstimmung der internen Erschliessung, der Strassenlärmthematik und der Anbindung ins Quartier. Zur Qualitätssicherung Städtebau ist ein qualifiziertes Varianzverfahren (Wettbewerb oder Studienauftrag) zusammen mit den GrundeigentümerInnen und der Stadt Langenthal durchzuführen.

Konzeptansätze / Aufgabenstellung Städtebau, Nutzung, Freiraum, Verkehr

Städtebau: Bebauungs- und Freiraumtypologien inkl. Dichte/Ausnützungsziffer klären. Raumbildung / Besondere Beachtung Ausbildung Schnittstelle Gebäude – öffentlicher Raum – Hochwasser-Entlastungskanal.

Nutzung: Bestand Kirchgemeindehaus. Wohnen ergänzt mit arbeitsplatzintensiven Nutzungen mit Dienstleistung. Publikumsorientierte Nutzungen angrenzend zu Hochwasser-Entlastungskanal.

Lärmbelastung Aarwangenstrasse: Aufzeigen Massnahmen zur Einhaltung Planungswert.

Freiraum: Aussenraum Kirchgemeinde in Gestaltung Aussenraum Hochwasser-Entlastungskanal integrieren. Öffentliches Freiraum- und Wegegerüst innerhalb des Baufeldes prüfen.

Verkehr: Aufzeigen einer künftigen Erschliessung für den MIV und Anlieferung, wobei die Erschliessung des Areals für MIV nicht über den Aussenraum Hochwasser-Entlastungskanal erfolgen kann (Koordination mit Teilbereich 5 «Geiser» prüfen). Tiefgarageneinfahrten baulich-gestalterisch in Hauptbauten integrieren.

Koordinationsstand

Vororientierung

Handlungsanweisung und Koordination mit

Koordination und Abwägung der vorhandenen Interessen zwischen GrundeigentümerInnen, Stadt und benachbarten Teilbereichen (Koordinationsgespräche).

Durchführen einer kooperativen Entwicklungsplanung (qualifiziertes Varianzverfahren) zur Definition des Nutzungs- und Bebauungsprogramms sowie der Abstimmung zur Erschliessung (insbesondere Teilbereich 5), Gestaltung des öffentlichen Raums und mit der Nachbarschaft.

Qualitätssicherung Städtebau, Architektur, Gestaltung Freiräume, öffentliche Räume sowie Strassenräume mit Wettbewerb oder Studienauftrag.

Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts zur Abstimmung der internen Erschliessung und der Anbindung ins Quartier.

Klärung von Abhängigkeiten und Konflikten mit der Störfallvorsorge ist für die Erlangung des Koordinationsstands Festsetzung erforderlich.

Zuständigkeiten

<u>Federführung:</u>	<u>Grundeigentum:</u>	<u>Beteiligte Verwaltungsstellen:</u>
GrundeigentümerIn	Miteinbezug aller betroffenen GrundeigentümerInnen	Stadt Langenthal, Stadtbauamt Amt für Wasser und Abfall

Realisierungszeitraum

<u>Priorität:</u>	<u>Umsetzungsverfahren:</u>	<u>Etapulierbarkeit:</u>
Langfristige Massnahmen (ab 2025)	Kooperative Entwicklungsplanung Wettbewerb/Studienauftrag Zonenplananpassung (Planungspflicht) Überbauungsordnung	Ja

Erläuterungen

Liegt an stadtweit relevantem Rückgrat öffentlicher Raum gemäss kommunalem Richtplan.

Mittels Varianzverfahren sollen die Inhalte zum Teilbereich «Kirchenzentrum» evaluiert werden.

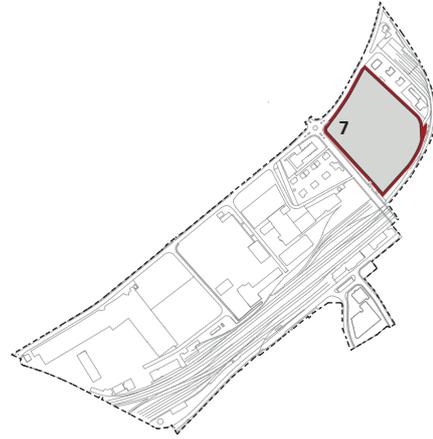
Kenngrossen / Richtwerte

(nach Ergebnis Varianzverfahren zu präzisieren)

Art der Nutzung:	Mischnutzung (Wohnen und Arbeiten) mit Fokus Wohnen / Dienstleistung sowie öffentliche Nutzungen (Kirchliche Bauten). Kombiniert mit publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen entlang Rückgrat öffentlicher Raum.
BGF:	MZ 2: BGF 7000 m ² - 8000 m ² ; ZöN: BGF gemäss Baureglement und Zonenplan
Eignung Hochhaus:	Nein
Gebäudehöhe:	in der Regel 18m (5 Geschosse), bis max. 30m für die Ausbildung von Eck- und Merkpunkten, überhohes Erdgeschoss (mind. 4.5m) zur Ermöglichung publikumsorientierter Nutzungen oder Wohnen im Hochparterre
Parkierung:	auf Parzelle: Kurzzeitparken oberirdisch, Mietparkplätze unterirdisch
Energie:	Neubauten erfüllen die Kennwerte des Minergie Standards oder vergleichbare Standards

Massnahmenblatt

Teilbereich 7: «Karbidweg»



Planerische Ausgangslage

Kommunaler Siedlungsrichtplan: Bestandteil der Massnahme «Umstrukturierungsgebiet Bahnhof SBB» (S.2.2.1) für Sport und Freizeitanlagen, an «Quartierverbindungsachse (S 4.1.5)» und im Gebiet für höhere Häuser.

Hochhauskonzept Langenthal: Im Ausschlussgebiet für Hochhäuser (ab 30m).

Zonenplan: Grünzone (Grünanlage mit Kinderspielplatz), Wohnzone W2/B,

Nachbarschaft angrenzend: Eisenbahnareale sowie Wohnzone W2/ B mit Aufstufung gem. Art. 43 LSV

Denkmalpflege: Reitsportanlage in ISOS Umgebungszone mit Erhaltungsziel «a». Angestelltenhäuser inkl. asm Bahn-Depot in ISOS Baugruppe mit Erhaltungsziel «A» und erhaltenswerte Objekte gem. Bauinventar Kt. Bern. Gärten der Angestelltenhäuser im ICOMOS mit Schutzstatus erhaltenswert.

Kulturland: Parz.-Nr. 140 und Nr. 1026 sind als Kulturland innerhalb der Bauzone ausgewiesen gem. Art. 11a BauV.

Altlasten: Reitsportanlage ist Ablagerungsstandort gemäss Kataster der belasteten Standorte.

Inhaltliche Ziele

Koordination und Abwägung der vorhandenen Interessen zwischen GrundeigentümerInnen, Stadt und Denkmalpflege. Insbesondere Koordinationsgespräche für die Interessen der öffentlichen Hand, der Sportinfrastruktur (Verlegung Reitsportanlage) und der Denkmalpflege führen.

Absicht Verfahren

Durchführen einer kooperativen Entwicklungsplanung zur Definition des Nutzungs- und Bebauungsprogramms sowie der Abstimmung zur Erschliessung, Gestaltung des öffentlichen Raums und mit der Nachbarschaft. Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts zur Abstimmung der internen Erschliessung, Parkierung und der Anbindung ins Quartier. Zur Qualitätssicherung Städtebau ist ein qualifiziertes Varianzverfahren (Wettbewerb oder Studienauftrag) zusammen mit den GrundeigentümerInnen und der Stadt Langenthal durchzuführen.

Konzeptansätze / Aufgabenstellung Städtebau, Nutzung, Freiraum, Verkehr

Städtebau: Umgang mit der erhaltenswerten Bausubstanz und der dazugehörigen Anlage prüfen. Verträglichkeit und Lage grossvolumiger Bauten in Szenarien studieren. Vorstellungen zu Dichte und Typologien für Nachnutzungen Reitsportanlage entwickeln.

Nutzung: Sport, Wohnen und Dienstleistung sowie stilles Gewerbe (untergeordnet). Deutliche Intensivierung der Nutzung (baulich-sozial) aufgrund der Erschliessungsgunst und der Lagequalitäten prüfen und durch kommunaler Richtplan Massnahme «S 2.2.1» planerisch vorbereiten. Das stadteigene Areal bietet Chance für innovative zukunftsorientierte Nutzungsszenarien.

Freiraum: Erhalt und Weiterentwicklung des wertvollen Baumbestandes und der parkartigen Anlage entlang der Aarwangenstrasse prüfen. Der Park dient der Bevölkerung als auch den Anwohnenden als Naherholungsraum. Zur künftigen Nutzung konsistentes öffentliches Freiraum- und Wegegerüst prüfen.

Verkehr: Zur künftigen Nutzung konsistente Erschliessung (ab Grubenstrasse) und Parkierung prüfen. Aufwertung Langsamverkehrsanbindung an Bahnhof/Karbidweg. Tiefgarageneinfahrten baulich-gestalterisch in Hauptbauten integrieren. Bahnausbauten (Doppelspur asm) sind zu berücksichtigen.

Koordinationsstand

Vororientierung

Handlungsanweisung und Koordination mit

Koordination und Abwägung der vorhandenen Interessen zwischen GrundeigentümerInnen, Stadt, Denkmalpflege und benachbarten Teilbereichen (Koordinationsgespräche insbesondere für die Interessen der öffentlichen Hand und der Denkmalpflege).

Durchführen einer kooperativen Entwicklungsplanung (qualifiziertes Varianzverfahren) zur Definition des Nutzungs- und Bebauungsprogramms sowie der Abstimmung zur Erschliessung, Gestaltung des öffentlichen Raums und mit der Nachbarschaft.

Qualitätssicherung Städtebau, Architektur, Gestaltung Freiräume, öffentliche Räume sowie Strassenräume mit Wettbewerb oder Studienauftrag.

Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts zur Abstimmung der internen Erschliessung und der Anbindung ins Quartier.

Klärung von Abhängigkeiten und Konflikten mit der Störfallvorsorge ist für die Erlangung des Koordinationsstands Festsetzung erforderlich.

Zuständigkeiten

<u>Federführung:</u>	<u>Grundeigentum:</u>	<u>Beteiligte Verwaltungsstellen:</u>
GrundeigentümerInnen	Miteinbezug aller betroffenen GrundeigentümerInnen	Stadt Langenthal, Stadtbauamt Denkmalpflege des Kantons Bern Amt für Wasser und Abfall

Realisierungszeitraum

<u>Priorität:</u>	<u>Umsetzungsverfahren:</u>	<u>Etappierbarkeit:</u>
Kurzfristige Massnahmen (2018-2020) bis mittelfristige Massnahmen (2021-2024)	Kooperative Entwicklungsplanung Wettbewerb/Studienauftrag Zonenplananpassung (Planungspflicht) Überbauungsordnung	Ja

Erläuterungen

Der Umgang mit den Altlasten ist im Rahmen der kooperativen Entwicklungsplanung zu definieren.

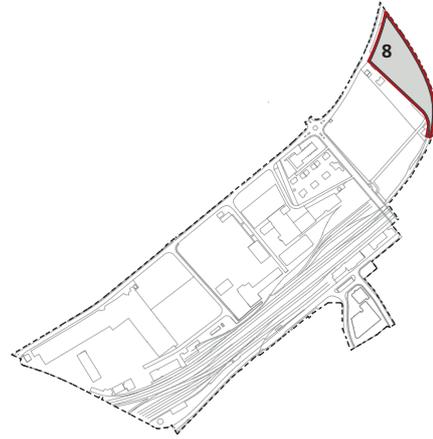
Kenngrossen / Richtwerte

(nach Ergebnis Varianzverfahren zu präzisieren)

Art der Nutzung:	Mischnutzung (Wohnen und Arbeiten) mit Fokus Sport / Wohnen / Dienstleistung sowie stilles Gewerbe (untergeordnet)
BGF:	im Rahmen Varianzverfahren zu definieren
Eignung Hochhaus:	Nein
Gebäudehöhe:	In der Regel 18m (5 Geschosse), bis max. 30m für die Ausbildung von Eck- und Markpunkten, überhohes Erdgeschoss (mind. 4.5m) zur Ermöglichung publikumsorientierter Nutzungen oder Wohnen im Hochparterre
Parkierung und Taxi:	auf Parzelle: Kurzzeitparken oberirdisch, Besucher- und Mietparkplätze unterirdisch
Energie:	Neubauten erfüllen die Kennwerte des Minergie Standards oder vergleichbare Standards

Massnahmenblatt

Teilbereich 8: «Bahnbetriebe»



Planerische Ausgangslage

Kommunaler Siedlungsrichtplan: Bestandteil der Massnahme «Umstrukturierungsgebiet Bahnhof SBB» (S.2.2.1), an «Quartierverbindungsachse (S 4.1.5)» und im Gebiet für höhere Häuser.

Hochhauskonzept Langenthal: Im Ausschlussgebiet für Hochhäuser (ab 30m).

Zonenplan: Wohnzone W2/B sowie Eisenbahnareale,

Nachbarschaft angrenzend: Eisenbahnareale sowie Wohnzone W2/ B mit Aufstufung gem. Art. 43 LSV

Denkmalpflege: Angestelltenhäuser inkl. asm Bahn-Depot in ISOS Baugruppe mit Erhaltungsziel «A» und Erhaltenswerte Objekte gem. Bauinventar Kt. Bern. Gärten der Angestelltenhäuser im ICOMOS mit Schutzstatus erhaltenswert.

Altlasten ÖV: Das asm Bahn-Depot (Standort Nr. B60100) mit Beurteilung "Belastet, keine schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu erwarten" gem. Kataster der belasteten Standorte des Bundesamtes für Verkehr (KbS BAV).

Inhaltliche Ziele

Koordination und Abwägung der vorhandenen Interessen zwischen GrundeigentümerInnen, Stadt und Denkmalpflege. Insbesondere Koordinationsgespräche für die Interessen zum öffentlichen Verkehr/Bahninfrastruktur (Ausbau Werkstätten), zur öffentlichen Hand und zur Denkmalpflege führen.

Absicht Verfahren

Durchführen einer kooperativen Entwicklungsplanung zur Definition des Nutzungs- und Bebauungsprogramms sowie der Abstimmung zur Erschliessung, Gestaltung des öffentlichen Raums und mit der Nachbarschaft. Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts zur Abstimmung der internen Erschliessung, Parkierung und der Anbindung ins Quartier. Zur Qualitätssicherung Städtebau (insbesondere Abstimmung mit Denkmalpflege und ISOS-Baugruppe) ist ein qualifiziertes Varianzverfahren (Wettbewerb oder Studienauftrag) zusammen mit den GrundeigentümerInnen und der Stadt Langenthal durchzuführen.

Konzeptansätze / Aufgabenstellung Städtebau, Nutzung, Freiraum, Verkehr

Städtebau: Umgang mit der erhaltenswerten Bausubstanz und der dazugehörigen Anlage prüfen. Verträglichkeit und Lage grossvolumiger Bauten Bahn-Depot in Szenarien studieren.

Nutzung: Bahninfrastruktur.

Freiraum: Zur künftigen Nutzung konsistentes öffentliches Freiraum- und Wegegerüst prüfen.

Verkehr: Zur künftigen Nutzung konsistente Erschliessung (ab Grubenstrasse) und Parkierung prüfen. Aufwertung Langsamverkehrsanbindung an Bahnhof/Karbidweg. Bahnausbauten (Doppelspur asm) sind zu berücksichtigen.

Koordinationsstand

Vororientierung

Handlungsanweisung und Koordination mit

Koordination und Abwägung der vorhandenen Interessen zwischen GrundeigentümerInnen, Stadt, Denkmalpflege und benachbarten Teilbereichen (Koordinationsgespräche für insbesondere die Interessen des öffentlichen Verkehrs/Bahninfrastruktur, der öffentlichen Hand und der Denkmalpflege).

Durchführen einer kooperativen Entwicklungsplanung (qualifiziertes Varianzverfahren) zur Definition des Nutzungs- und Bebauungsprogramms sowie der Abstimmung zur Erschliessung, Gestaltung des öffentlichen Raums und mit der Nachbarschaft.

Qualitätssicherung Städtebau, Architektur, Gestaltung Freiräume, öffentliche Räume sowie Strassenräume mit Wettbewerb oder Studienauftrag.

Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts zur Abstimmung der internen Erschliessung und der Anbindung ins Quartier.

Klärung von Abhängigkeiten und Konflikten mit der Störfallvorsorge ist für die Erlangung des Koordinationsstands Festsetzung erforderlich.

Zuständigkeiten

<u>Federführung:</u>	<u>Grundeigentum:</u>	<u>Beteiligte Verwaltungsstellen/Interessen:</u>
GrundeigentümerInnen	Miteinbezug aller betroffenen GrundeigentümerInnen	Stadt Langenthal, Stadtbauamt Denkmalpflege des Kantons Bern Aare Seeland mobil AG

Realisierungszeitraum

<u>Priorität:</u>	<u>Umsetzungsverfahren:</u>	<u>Etappierbarkeit:</u>
Kurzfristige Massnahmen (2018-2020) bis mittelfristige Massnahmen (2021-2024)	Kooperative Entwicklungsplanung Wettbewerb/Studienauftrag Eisenbahnrechtverfahren Zonenplananpassung (Planungspflicht) Überbauungsordnung	Ja

Erläuterungen

Im Teilbereich «Bahnbetriebe» ist ein Ausbau der bestehenden Bahnwerkstätten (Bahninfrastruktur nach Eisenbahngesetz) vorgesehen.

Kenngrossen / Richtwerte (nach Ergebnis Varianzverfahren zu präzisieren)

Art der Nutzung:	Bahninfrastruktur
BGF:	gemäss Baureglement und Zonenplan
Eignung Hochhaus:	Nein
Gebäudehöhe:	in der Regel 18m
Parkierung und Taxi:	auf Parzelle Parken oberirdisch
Energie:	Neubauten erfüllen die Kennwerte des Minergie Standards oder vergleichbare Standards

6 Genehmigungsvermerke

Genehmigungsvermerke nach Art. 68 Abs. 3 BauG / Art. 98 Abs. 3 BauG

Mitwirkung vom 26. März 2018 bis 29. April 2018

Vorprüfung vom 31. Oktober 2018 bis 11. März 2019

Beschlossen durch den Gemeinderat am 29. Mai 2019

Namens der Einwohnergemeinde

Der Stadtpräsident
Reto Müller

Die stv. Stadtschreiberin
Sandra Steiner

.....

.....

Die Richtigkeit der Angaben bescheinigt

Der stv. Stadtbaumeister
Ernst Wüthrich

Langenthal, den

.....

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden
und Raumordnung

Vorsteher Abteilung Orts- und Regionalplanung
Daniel Gäumann

Bern, den

.....

7 Zustimmung der weiteren Partner

Die Verbindlichkeit des Richtplans wird gemäss Art. 68 Abs. 3 BauG auf die Erschliessungsträger ausgedehnt. Die zustimmenden Bahnbetreiber anerkennen die planerischen Festlegungen innerhalb des Perimeters ESP Langenthal Bahnhof.

Zustimmung im Namen der Schweizerischen Bundesbahnen AG am

Namens der Schweizerischen Bundesbahnen AG:

Zustimmung im Namen der Aare Seeland mobil AG am

Namens der Aare Seeland mobil AG:

8 Abkürzungen und Grundlagenberichte

Abkürzungen

AP	Agglomerationsprogramm
AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern
asm	Aare Seeland mobil AG
BauG	Baugesetz
BauV	Bauverordnung
BGF	Bruttogeschossfläche
BLS	BLS AG (Bern-Lötschberg-Simplon Bahn)
ES	Empfindlichkeitsstufe
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
ISOS	Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung
LSV	Lärmschutz-Verordnung
LV	Langsamverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MZ	Mischzone
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park+Ride
P	Parkplatz
REK	Räumliches Entwicklungskonzept
RVK	Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland
RP	Richtplan
RPV	Raumplanungsverordnung
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SRP	Siedlungsrichtplan
ZöN	Zone für öffentliche Nutzung

Grundlagenberichte

Es wurden die gültigen Grundlagen und Planungen der Stadt Langenthal sowie des Kantons Bern verwendet. Für die Erarbeitung des Richtplans ESP Langenthal Bahnhof wurden keine weiteren Berichte erstellt.

9 Anhang

Grundeigentümer Perimeter ESP Langenthal Bahnhof

Grundstücksnummer	GrundeigentümerInnen	Teilgebiet	Parzellengrösse in m ²
43	Kanton Bern		12612.6
139	Einwohnergemeinde Langenthal	7	597.9
140	Einwohnergemeinde Langenthal	7	16276.7
187	Einwohnergemeinde Langenthal	3	1310.8
190	Einwohnergemeinde Langenthal	5	2539.9
199	Einwohnergemeinde Langenthal	1	6659.6
213	Einwohnergemeinde Langenthal	1	5740.4
267	Einwohnergemeinde Langenthal	1	3708.7
378	Onyx Energie Netze AG	7 / 8	6972.0
432	Ammobilien AG	3	13794.0
637	Einwohnergemeinde Langenthal	-	2640.2
703	Ammobilien AG	4	20476.8
704	Lagerhaus Langenthal AG	3	2069.1
955	Ernst + Nyffeler Architekten AG	1	3087.1
1025	Einwohnergemeinde Langenthal	5	975.8
1026	Einwohnergemeinde Langenthal	7	3834.2
1055	Ammobilien AG	1	3207.1
1460	Kunz Peter	2	1154.8
1461	Röllli Fabian / Bissig Nadia	6	1017.9
1544	Einwohnergemeinde Langenthal	1	1240.3
1545	3M EMEA Gmbh	5	1901.3
1649	Ammobilien AG	3	29765.0
2319	BLS Netz AG	-	2014.4
2482	Jenzer Beat / Jenzer Ruth	6	298.9
2483	Lehmann-Hösli Ruth	6	299.3
2484	Schütz Beat / Ryser Ruth	6	299.1
2485	Kolaj Frrok / Kolaj Arbnore	6	326.0
2486	Paramonov Viktor / Paramonova Viktoria	6	503.9
2515	Ingold Christine / Ingold Annemarie	6	500.2
2560	Ramiqi Ardian	6	986.9
2690	GEISER agro.com AG	6	737.1
2691	Arn Monika / Reinmann-Arn Madeleine	6	858.5
2716	GEISER agro.com AG	5	13079.8
3032	Einwohnergemeinde Langenthal	-	1047.8
3112	Röm-kath Kirchgemeinde Langenthal	6	2976.5
3177	Einwohnergemeinde Langenthal	3	1290.3
3234	Post Immobilien AG	2	3848.4
3456	Einwohnergemeinde Langenthal	5	304.9
3481	Einwohnergemeinde Langenthal	-	5273.6
3675	Einwohnergemeinde Langenthal	5	308.7
3704	Einwohnergemeinde Langenthal	5	168.8
3783	Ammobilien AG	1	3754.5
4126	Einwohnergemeinde Langenthal	3	125.7
4169	ASM AG	7 / 8	23644.5
4578	SBB AG	1 / 3 / 5	47662.0
4976	Einwohnergemeinde Langenthal	-	961.8
4977	Einwohnergemeinde Langenthal	5	95.1
5198	3M EMEA Gmbh	5	289.9
5242	Mobimo AG	5	92.7

Stand: 21.08.2017

Eckhaus AG
Städtebau Raumplanung

Rousseaustrasse 10
8037 Zürich
+41 44 545 30 10
www.eckhaus.ch