

Stadt Langenthal

Agglomerationsprogramm 3. Generation



Massnahmenblätter

Verabschiedet vom Gemeinderat
Langenthal am 31. August 2016.

Impressum

Auftraggeber:

Stadt Langenthal
Jurastrasse 22
4901 Langenthal

Projektleitung:

Markus Zahnd, Stadt Langenthal (PL)
Matthias Fischer, AGR Kanton Bern
Catherine Karsky, TBA, OIK IV Kanton Bern
Bruno Meier, AöV Kanton Bern
Stefan Costa, Region Oberaargau

Projektbearbeitung Aggloprogramm:

Arthur Stierli, ecoptima ag, Bern
Andrea Gammeter, ecoptima ag, Bern
Simon Vogt, Metron ag, Brugg
Eleonore Jacobi-Wolter, Metron ag, Brugg

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

Metron, Stahlrain 2, Postfach, 5200 Brugg
Telefon 056 460 91 11, Fax 056 460 91 00
www.metron.ch, info@metron.ch

Empfohlene Zitierweise:

Autoren: ecoptima ag, metron ag
Titel: Stadt Langenthal, Agglomerationsprogramm 3. Generation
Untertitel: Massnahmenblätter
Auftraggeber: Stadt Langenthal
Ort: Langenthal
Jahr: 2016

Bezug:

Stadtbauamt Langenthal, Jurastrasse 22, 4900
Langenthal

Inhalt

Definition wichtiger Begriffe	5
Übersichtsliste Massnahmen	7
Massnahmenblätter	11
Massnahmen Siedlung (S)	11
Massnahmen Landschaft (L)	39
Massnahmen Verkehr (V)	49

Definition wichtiger Begriffe

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.

Priorisierung Massnahmen (gemäss Weisung Agglomerationsprogramm, ARE 2015)

Der Bund verlangt von den Trägerschaften der Agglomerationsprogramme eine Priorisierung der Massnahmen, deren Mitfinanzierung im Rahmen des Infrastrukturfonds beantragt wird. Die Priorisierung basiert dabei auf den folgenden fünf Kriterien:

- Mitfinanzierbarkeit durch Bund ist gegeben
- Relevanz für die Agglomeration und das Agglomerationsprogramm
- Reifegrad
- Kosten/Nutzen-Verhältnis
- Bau- und Finanzreife

Ziel der Priorisierung ist es, die mitzufinanzierenden Massnahmen mittels dreier Kategorien zu etappieren. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Langenthal wurden sowohl durch den Bund mitzufinanzierende Massnahmen (v.a. Infrastrukturmassnahmen Verkehr), als auch nicht mitzufinanzierende Massnahmen (v.a. Massnahmen Siedlung und Landschaft) den folgenden drei Prioritäten zugeordnet:

Priorität A: Beginn Umsetzung der Massnahme in der Periode 2019 – 2022

Priorität B: Beginn Umsetzung der Massnahme in der Periode 2023 – 2026

Priorität C: Beginn Umsetzung der Massnahme ab 2027

Reifegrad (gemäss Weisung Agglomerationsprogramm, ARE 2015)

Zur Beurteilung des Kosten-/Nutzenverhältnisses verlangt der Bund bei Massnahmen mit Priorität A oder B das Erreichen eines bestimmten Reifegrades. Die unten aufgeführte Definition der Reifegrade betrifft insbesondere Massnahmen mit relativ komplexen Planungs- und Entscheidungsprozessen (z.B. Tram- und Bahninfrastrukturen, neue Strasseninfrastrukturen). Weniger komplexe Massnahmen, wie gewisse Massnahmen im Langsamverkehr oder einfache Aufwertungen des Strassenraums, müssen der folgenden Definition der Reifegrade nicht immer strikte entsprechen.

Reifegrad 1:

- Die Massnahme folgt aus der Problemanalyse und entspricht dem Leitbild (Zukunftsbild) sowie den Teilstrategien des Agglomerationsprogramms.
- Finanzielle Auswirkungen der Massnahme sind aufgrund von Erfahrungswerten grob abgeschätzt.
- Die Wirkungen sind grob beurteilt.

Reifegrad 2:

- Vorstudien inkl. Zweckmässigkeitsbeurteilungen und Machbarkeitsnachweis sind vorhanden. Vorstudien müssen auch eine Schätzung der Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten, eine Analyse der Wirtschaftlichkeit und der Auswirkungen auf die Umwelt enthalten.
- Variantenvergleiche und Projektoptimierungen sind bei Bedarf durchgeführt, unter Berücksichtigung eines breiten und, wo angezeigt, intermodalen Variantenfächers.
- Flankierende Massnahmen (insbesondere zu Kapazitätsausbauten) weisen eine ähnliche Planungsreife auf und sind integrierter Bestandteil der Massnahme bzw. des Massnahmenpakets. Mit der Verkehrsmassnahme verknüpfte Siedlungsmassnahmen weisen einen ausreichenden Konkretisierungsgrad auf.

Wirkung (gemäss Weisung Agglomerationsprogramm, ARE 2015)

Die Wirkung einer Massnahme wurde qualitativ (negative Wirkung, keine Wirkung, schwache Wirkung, hinreichende Wirkung, bedeutende Wirkung) auf der Grundlage der folgenden vier Wirksamkeitskriterien (WK) beurteilt (Unterkriterien in Klammer):

WK 1: Massnahme verbessert Qualität des Verkehrssystems (Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr, Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems, Verbesserung des Strassennetzes, Erreichbarkeit, Verbesserung der Intermodalität, Nachfrageseitige Massnahmen, ev. Verbesserung im Güterverkehr, ev. Verbesserung im Freizeitverkehr).

WK 2: Massnahme fördert Siedlungsentwicklung nach innen (Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung, an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem, Verringerung der Zersiedelung, Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume).

WK 3: Massnahme erhöht Verkehrssicherheit (Erhöhung der objektiven Sicherheit, Erhöhung der subjektiven Sicherheit).

WK 4: Massnahme vermindert Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emission, Reduktion der Lärmimmissionen, Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen).

Kosten und Kostenteiler

Die in den Massnahmenblättern angegebenen Kosten basieren auf Schätzungen. Der aufgeführte Kostenteiler basiert auf der Annahme, dass sich der Bund (Infrastrukturfonds) entsprechend an den im Agglomerationsprogramm Langenthal vorgeschlagenen Massnahmen beteiligt. Die tatsächliche Kostenbeteiligung des Bundes wird jedoch erst im Rahmen der Leistungsvereinbarung, nach erfolgter Prüfung der Massnahmen durch das ARE, zwischen Bund und Trägerschaft festgelegt.

Übersichtsliste Massnahmen

Code ARE	Nummer SRP	Nummer (Agglo)	Massnahme	Kosten (in Mio)	Priorität ABC	Reifegrad (12)	A: 2019-22, B: 2023-26, C: ab 2027 (Kosten für C nicht ausgewiesen); EL: Eigenleistungen				in Kantonalen Richtpl	Finanzierungsnachw.	noch zu erarbeitende Grundlagen
							bestehende Grundlagen / Stand	Realisierung	Zuständigkeit	Realisierung (bis)			
							Planung (bis)	Umsetz. (ab)	Realisierung (bis)				
			Siedlung	2.40									
			Räumliche Stadtentwicklung	0.35									
0329.2.085		S-1	Hochhausstandortgebiete: Richtlinien für die Realisierung von Hochhäusern sowie Konzept erarbeiten		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2016	2019	2019	Stadt	nein	
	S.1.4.2	S-1.1			A								
	S.1.4.3	S-1.2	Gebiete für höhere Häuser: Eignungsgebiete für höhere Häuser eruieren		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2016	2019	2019	Stadt	nein	
	S.1.4.4	S-1.3	Standorte für geschlossene Bauweise prüfen und verankern		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2016	2019	2019	Stadt	nein	
	S.1.4.5	S-1.4	Baurechtliche Rahmenbedingungen für Siedlungsentwicklung nach Innen schaffen		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2016	2019	2019	Stadt	nein	
		S-1.5	Nutzungsplanung/Ortsplanungsrevision		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2018	2019	2019	Stadt	nein	
			Kernstadt	0.20									
0329.2.092 bis .096		S-2	Kernstadtbereich, Aufwertung und Umgestaltung		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2018	2019	2022	Stadt	nein	
	S.1.3.1	S-2.1			A								
	S.1.3.2	S-2.2	Erweiterung und Verdichtung der Kernstadt		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2018	2019	2022	Stadt	nein	
	S.2.2.6	S-2.3	Umstrukturierung/Verdichtung Markthalenareal		B		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2023	2023	2026	Stadt	nein	
			Subzentrum Bahnhof SBB	0.50									
0329.2.087 bis .090		S-3	Umstrukturierung/Verdichtung ESP Bahnhof		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2018	2019	2022	Stadt	ja	
	S.2.2.1	S-3.1			A								
	S.2.2.1	S-3.2	Innere Verdichtung Reitplatz		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2018	2019	2022	Stadt	nein	
	S.2.2.1	S-3.3	Innere Verdichtung Hardau		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2018	2019	2022	Stadt	nein	
	S.2.2.2	S-3.4	Umstrukturierung Ammann Süd		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2018	2019	2022	Stadt	nein	
	S.2.2.7	S-3.5	Umstrukturierung Rankmatt-Südwest		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2018	2019	2022	Stadt	nein	
		S-3.6	Umstrukturierung Bäregg		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2018	2019	2022	Stadt	nein	
			Subzentrum Bahnhof Süd	0.25									
0329.2.101 bis .102		S-4	Umstrukturierung/Verdichtung/Umnutzung Industrieareal Porzi		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2018	2019	2022	Stadt	nein	
	S.2.2.3	S-4.1			A								
	V.2.1, V.2.3	S-4.2	Neugestaltung Bahnhofplatz (als neues Subzentrum)		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2018	2019	2022	Stadt	nein	
			Siedlungsentwicklung in den Quartieren	0.20									
	S.2.2.2	S-5.1	Umstrukturierung/Verdichtung/Umnutzung Rankmatt Südwest		B		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2018	2022	laufend	Stadt	nein	
	S.2.2.9	S-5.2	Umstrukturierung/Verdichtung/Umnutzung Bereich Aarwangenstrasse		B		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2018	2022	laufend	Stadt	nein	
	S.2.2.10	S-5.3	Umstrukturierung/Verdichtung/Umnutzung Bützbergstrasse West		B		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2018	2022	laufend	Stadt	nein	
	S.2.2.8	S-5.4	Umstrukturierung/Verdichtung/Umnutzung Bereich Bern-Zürichstrasse		B		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2018	2022	laufend	Stadt	nein	
	S.2.2.5	S-5.5	Verdichtung Kreuzfeld-Süd		B		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2018	2022	laufend	Stadt	nein	
	S.2.2.4	S-5.6	Verdichtung Haldeli-Schoren-Süd		B		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2018	2022	laufend	Stadt	nein	
	S.2.2.11	S-5.7	Verdichtung/Umnutzung Hardau West		B		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2018	2022	laufend	Stadt	nein	
			Verbesserung der städtebaulichen Vernetzung	0.30									
0329.2.112 bis .113		S-6	Städtebauliche Vernetzung Kernstadt - Subzentrum Bahnhof SBB		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2019	2019	2022	Stadt	nein	
	V.2.3	S-6.1			A							Gesamtkonzept	
0329.2.113		S-6.2	Städtebauliche Vernetzung Kernstadt - Subzentrum Bahnhof Süd		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2019	2019	2022	Stadt	nein	
	V.2.3	S-6.3	Städtebauliche Vernetzung Subzentrum Bahnhof SBB - Subzentrum Bahnhof Süd		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2019	2019	2022	Stadt	nein	
	V.2.3	S-6.4	Städtebauliche Vernetzung Subzentrum Bahnhof SBB - Stadtkreis 8		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2019	2019	2022	Stadt	nein	
	V.2.4	S-6.5	Städtebauliche Vernetzung Subzentrum Bahnhof SBB - Stadtkreis 7		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2019	2019	2022	Stadt	nein	
			Erhöhung der Siedlungsqualität	0.10									
	S.1.4.1 - 1.4.3	S-7.1	Aufwertung der öffentlichen Stadträume		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2019	2019	2022	Stadt	nein	
	S.1.3.4	S-7.2	Bauliche und soziokulturelle Aufwertung der Quartierzentren		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2019	2019	2022	Stadt	nein	
	S.5.2.1 - 5.2.4	S-7.3	Wohnraumangebote für selbstständiges Wohnen im Alter		B		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2023	2023	2026	Stadt	nein	
			Erweiterungsgebiete für Wohnen und Arbeiten	0.25									
	S.1.5.2	S-8.1	Dennli-West (Wohnen)		C		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	ab 2025	2027		Stadt	nein	
	S.1.5.3	S-8.2	Franzwide (Wohnen)		C		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	ab 2025	2027		Stadt	nein	
	S.1.5.4	S-8.3	Neuhof (Wohnen)		C		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	ab 2025	2027		Stadt	nein	
	S.1.5.1	S-8.4	Allmend (Wohnen)		C		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	ab 2025	2027		Stadt	nein	
	S.1.5.5	S-8.5	Dennli-Ost (Arbeiten)		B		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2023	2023	2026	Stadt	nein	
	S.6.2.1	S-8.6	Wolffhusenfeld (Arbeiten; Gemeinde Thunletten)		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2019	2019	2022	Stadt	nein	
	S.6.2.2	S-8.7	Steinacker (Arbeiten; Gemeinde Roggwil)		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2019	2019	2022	Stadt	nein	
		S-8.8	Oberhard (Arbeiten)		A		Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal	2019	2019	2022	Stadt	nein	
			Aktive Bodenpolitik	0.25									
	S.1.2.2	S-9.1	Immobilien- und Liegenschaftsstrategie entwickeln		A			2019	laufend		Stadt	nein	
	S.1.2.3	S-9.2	Mehrwertabgabe (zusätzlich RPG Vorgaben)		A			2019	laufend		Stadt	nein	
		S-9.3	System der Arbeitszonenbewirtschaftung einführen		A			2019	laufend		Stadt	nein	

A-Massnahmen

A	Kosten Total	Anteil Bund	Anteil Kanton	Anteil Stadt	Anteil Weitere
	2.10	0.0	0.11	1.34	0.65
	0.35			0.35	
	0.20			0.2	
	0.50		0.05	0.15	0.3
	0.25			0.05	0.2
	0.30		0.06	0.21	0.03
	0.10			0.08	0.02
	0.15			0.05	0.1
	0.25			0.25	

Code ARE	Nummer SRP	Nummer (Agglo)	Massnahme	Kosten (in Mio)	Priorität ABC	Reifegrad (1/2)	bestehende Grundlagen / Stand	Realisierung			Zuständigkeit	in Kantonalen Richtpl	Finanzierungsnachw.	noch zu erarbeitende Grundlagen
								Planung (bis)	Umsetz. (ab)	Realisierung (bis)				
Landschaft				0.2										
L-1 Stadtnatur und Gewässer				0.1										
0329.2.118	L.3.3 - 3.4	L-1.1	Planerische Sicherung und Aufwertung der äusseren Landschaften		A		Region Oberaargau, 2010: Regionales Landschaftsentwicklungs-konzept (R-LEK).	2018	2019	2022	Stadt	nein		
0329.2.118	L.2.5	L-1.2	Planerische Sicherung und Aufwertung der inneren Landschaften		A		Region Oberaargau, 2010: Regionales Landschaftsentwicklungs-konzept (R-LEK).	2018	2019	2022	Stadt	nein		
	L.1.1 - 1.5	L-1.3	Entwicklungskonzept für Gewässer (inkl. Potential Bachhöfnungen)		A		Region Oberaargau, 2010: Regionales Landschaftsentwicklungs-konzept (R-LEK).	2018	2019	2022	Stadt	nein		
L-2 Stadtlandschaft und Siedlungsökologie				0.05										
	L.2.1 - 2.3	L-2.1	Lebensraumvernetzung und Grünkorridore sichern		A		Region Oberaargau, 2010: Regionales Landschaftsentwicklungs-konzept (R-LEK).	2019	2019	2022	Stadt	nein		
	L.2.4	L-2.2	Siedlungsdurchgrünung erhalten und weiterentwickeln		A		Region Oberaargau, 2010: Regionales Landschaftsentwicklungs-konzept (R-LEK).	2019	2019	2022	Stadt	nein		
	L.2.6	L-2.3	Ruderalflächen erhalten		A		Region Oberaargau, 2010: Regionales Landschaftsentwicklungs-konzept (R-LEK).	2019	2019	2022	Stadt	nein		
L-3 Übergangsbereiche				0.05										
	L.3.1	L-3.1	Festlegung Siedlungsränder, definitive und dynamische		A		Region Oberaargau, 2010: Regionales Landschaftsentwicklungs-konzept (R-LEK).	2019	2019	2022	Stadt	nein		
	L.3.2	L-3.2	Waldrandkonzept erstellen		A		Region Oberaargau, 2010: Regionales Landschaftsentwicklungs-konzept (R-LEK).	2019	2019	2022	Stadt	nein		

A	Kosten Total	Anteil Bund	Anteil Kanton	Anteil Stadt	Anteil Weitere
	0.2	0.01	0.06	0.14	0.0
	0.1		0.04	0.06	
	0.05	0.01	0.015	0.025	0.01
	0.05			0.05	

A: 2019-22; B: 2023-26; C: ab 2027 (Kosten für C nicht ausgewiesen); EL: Eigenleistungen

Code ARE	Nummer SRP	Nummer (Agglo)	Massnahme	Kosten (in Mio)	Priorität ABC	Reifegrad (1/2)	bestehende Grundlagen / Stand	Realisierung			Zuständigkeit	in Kantonalen Richtpl	Finanzierungsnachw.	noch zu erarbeitende Grundlagen
								Planung (bis)	Umsetz. (ab)	Betrieb (ab)				
Verkehr				55.4										
ÖV-Str 1 Öffentlicher Verkehr - Strassengebundener ÖV				6.4										
	ÖV-Str 1.1		Aarwangenstrasse: Priorisierung Bus	4.0	B	2	REK Stadt Langenthal	2024	2026	2027	Kanton	nein		
	ÖV-Str 1.2		ÖV-Erschliessung Oberhard	1.2	B		RGSK OA	2016	2023	2024	Stadt			
	ÖV-Str 1.3		Bushaltestelle Wiesenstrasse: Verlegung	1.2	B		Langfristiges ÖV-Konzept, RVK	2018	2025	2026	Stadt			
ÖV-W 1 Öffentlicher Verkehr - Weitere				0.1										
0329.2.015/016	ÖV-W 1.1		Langfristiges ÖV-Konzept Langenthal	0.1	EL	2		2016	2017	laufend	Region, RVK			
MIV Motorisierter Individualverkehr				33.3										
	MIV-O 1.1		Sanierung Knoten: Bützberg-/ Eisenbahnstrasse, Bützberg-/ Ringsrasse	6.9	A	2	REK Stadt Langenthal, Machbarkeitsstudie	2018	2021	2022	Kanton	nein		
	MIV-O 1.2		Entlastung Stadtzentrum: Verkehrsführung MIV via Spitalgasse - Farbgasse - Lotzwilstrasse - Thunstettenstrasse, integrale Umgestaltung mit Massnahmen für Fuss- und Veloverkehr	3.8	A	2	REK Stadt Langenthal	2018	2019	2023	Stadt	nein		
	MIV-O 1.3		Entlastung Stadtzentrum: Aufwertung der Hasenmattstrasse zur Hauptachse, insb. auch für Schwerverkehr (inkl. LV-Querungssicherung)	3.0	A	2	REK Stadt Langenthal	2018	2022	2024	Stadt	nein		
	MIV-O 1.4.1		Erhöhung MIV-Netzwidestand (NW) Stadtzentrum: Bützbergstrasse - Bahnhofstr. - St. Urbanstrasse (Ringstr. - Spitalplatz)	3.2	EL	2	REK Stadt Langenthal	2017	2016	2019	Stadt	nein		
	MIV-O 1.4.2		Erhöhung MIV-Netzwidestand (NW) Stadtzentrum: Aarwangenstrasse (Bahnhofstr. - Waldhofstr.)	1.6	EL	2	REK Stadt Langenthal	2016	2017	2018	Stadt	nein		
	MIV-O 1.4.3		Erhöhung MIV-Netzwidestand (NW) Stadtzentrum: Durchfahrtsverbot Stadtzentrum für LKW (nur Anlieferung)	0.1	EL	2	REK Stadt Langenthal	2021	2022	2023	Stadt	nein		
	MIV-O 1.5.1		Erhöhung MIV-Netzwidestand (NW) zu den Subzentren: Zieglerstrasse und Jurastrasse (Ziegelstrasse - Bahnhofplatz)	1.3	A	2	REK Stadt Langenthal	2016	2020	2021	Stadt	nein		
	MIV-O 1.5.2		Erhöhung MIV-Netzwidestand (NW) zu den Subzentren: Eisenbahnstrasse (Bützbergstrasse - Bahnhofplatz)	1.9	A	2	REK Stadt Langenthal	2017	2019	2020	Stadt	nein		
	MIV-O 1.5.3		Erhöhung MIV-Netzwidestand (NW) zu den Subzentren: Eisenbahnstrasse (Bützbergstrasse - Thunstettenstrasse)	1.0	A	2	REK Stadt Langenthal	2017	2022	2023	Stadt	nein		
	MIV-O 1.5.4		Erhöhung MIV-Netzwidestand (NW) zu den Subzentren: Mittelstrasse (Thunstettenstrasse - Ringstrasse)	2.7	B	2	REK Stadt Langenthal	2018	2026	2028	Stadt	nein		
	MIV-O 1.5.5		Erhöhung MIV-Netzwidestand (NW) zu den Subzentren: Lotzwilstrasse (Thunstettenstrasse - Ringstrasse)	3.8	A	2	REK Stadt Langenthal	2017	2020	2021	Stadt	nein		
	MIV-O 1.6		Erhöhung MIV-Netzwidestand (NW) im Stadtzentrum und in den Quartieren: Einführung von Tempo30kmh-Zonen in den Quartieren sowie von Begegnungszonen in den Bereichen Stadtzentrum, Bahnhof und Bahnhof Langenthal Süd	3.0	A	2	REK Stadt Langenthal	2017	2019	2020	Stadt	nein		
	MIV-S 1.1		Umgestaltung Knoten Hambühlstrasse	1.0	C	1	REK Stadt Langenthal	2025	2027	2028	Kanton	nein		

A-Massnahmen

A	Kosten Total	Anteil Bund (*)	Anteil Kanton (**)	Anteil Stadt (***)	Anteil Private
	38.9	13.5	15.1	10.3	
	24.7	8.6	8.5	7.5	
A	6.9	2.4	4.5	0.0	
A	3.8	1.3	0.9	1.6	
A	3.0	1.1	0.7	1.3	
A	1.3	0.5	0.3	0.5	
A	1.9	0.7	0.4	0.8	
A	1.0	0.4	0.2	0.4	
A	3.8	1.3	0.9	1.6	
A	3.0	1.1	0.7	1.3	

Code ARE	Nummer SRP	Nummer (Agglo)	Massnahme	Kosten (in Mio)	Priorität ABC	Reife-grad (1/2)	bestehende Grundlagen / Stand	Realisierung			Zuständigkeit	In Kantonaler Richtpl	Finanzierung-nachw.	noch zu erarbeitende Grundlagen
								Planung (bis)	Umsetz. (ab)	Betrieb (ab)				
			LV Langsamverkehr	12.3										
		LV-N 1.1	Zufahrt Bahnhof Nord: Schliessung Netzlücke Velo Bäreggstrasse - Hasenmattstrasse - Bahnhofplatz Nord	0.3	A	2	REK Stadt Langenthal, Sachplan Velo	2017	2019	2020	Stadt	nein		
0329.2.047		LV-N 1.2	Zufahrt Bahnhof Ost: Neue Verbindung LV Karbidweg - Vord. Hardaustasse parallel zu SBB-Trasse	2.7	A	2	REK Stadt Langenthal, Sachplan Velo	2019	2022	2023	Stadt	nein		
		LV-N 1.3	Bern-Zürich-Strasse / Chasserstrasse: Verbindung als Fuss- und Radweg	0.1	C	2	REK Stadt Langenthal	2026	2028	2030	Stadt	nein		
		LV-N 1.4	Aufwertung Verbindung Dorfstrasse - Zelgigasse - Kiusstrasse - Bützbergstrasse - Weststrasse für den Fuss- und Veloverkehr (Schulweg)	0.5	C	2	REK Stadt Langenthal	2026	2028	2030	Stadt	nein		
		LV-N 1.5	Aufrechterhaltung LV-Verbindung Spitalareal - Mühle	0.1	EL	2	REK Stadt Langenthal	2017	2017	2018	Stadt	nein		
0329.2.056/058		LV-N 1.6	Sanierung Ringstrasse - Schorenstrasse bis Knoten Bleienbachstrasse	4.0	A	2	REK Stadt Langenthal, Sachplan Velo	2020	2022	2023	Kanton	nein		
		LV-N 1.7	Passage Coop (Jurastrasse - Spitalplatz) öffnen für den Veloverkehr	0.2	C	2	REK Stadt Langenthal, Sachplan Velo	2027	2028	2030	Stadt	nein		
0329.2.046		LV-N 1.8	Neuer Fuss- und Veloweg Bleienbachstrasse - Dornliweg, entlang BLS-Trasse	0.2	A	2	REK Stadt Langenthal, Sachplan Velo	2019	2019	2020	Stadt	nein		
		LV-N 1.9	Verlängerung Radstreifen Kreisel Hard bis Bahnübergang asm	0.5	B	2	REK Stadt Langenthal	2022	2023	2023	Kanton	nein		
0329.2.038		LV-N 1.10	Sanierung Bützbergstrasse: Umgestaltung zugunsten Langsamverkehr, mit Variante entlang Kiusstrasse als städtische Ergänzungsmassnahme (Wegweisung)	3.7	A	2	REK Stadt Langenthal	2018	2020	2021	Kanton	nein		
0329.2.050		LV-N 1.11	Radweg Moos St. Urbanstrasse (Teilabschnitt Radstreifen Schiessanlage - St. Urban)	3.6	A	2	Sachplan Velo	2021	2022	2022	Kanton	nein		
			NM Nachfrageorientierte Massnahmen	3.4										
		NM-VM 1.1	Verkehrsmanagement Dreilinden	2.8	A	2	OIK	2019	2022	2023	Kanton	nein		
		NM-W 1.1	Mobilitätsmanagement	0.2	A	2	REK Stadt Langenthal	2017	2019	2019	Stadt	nein		
0329.2.062		NM-W 1.2	Signalistik	0.2	A	2		2018	2019	2020	Stadt	nein		
0329.2.079		NM-W 1.3	Elterberatung zur Verminderung privater MIV-Schülertransporte	0.1	A	2		2017	2019	2019	Stadt	nein		
		NM-PP 1.1	Parkierungs-Konzept	0.1	B	2		2018	2023	2025	Stadt	nein		

A	Kosten Total	Anteil Bund (*)	Anteil Kanton (**)	Anteil Stadt (***)	Anteil Private
	10.9	3.8	4.7	2.4	
A	0.3	0.1	0.1	0.1	
A	2.7	0.9	1.1	0.7	
A	4.0	1.4	2.6	0.0	
A	0.2	0.1	0.1	0.1	
A	3.7	1.3	0.8	1.6	
A	3.6	1.3	2.3	0.0	
	3.3	1.1	1.9	0.4	
A	2.8	1.0	1.8	0.0	
A	0.2	0.0	0.0	0.2	
A	0.2	0.1	0.05	0.1	
A	0.1	0.0	0.0	0.1	

(*) Vorbehalt: Die letztendliche Festlegung der Bundesbeiträge erfolgt im Rahmen der AP-Prüfung (30-50% Wirkung -> Annahme 35%) mit Bezug auf die vorhandenen Mittel und dem Vergleich anderer Agglomerationsprogramme (Benchmarks)
 (**) (***) Die Anteile von Kanton und Stadt variieren zwischen den einzelnen Massnahmen:

Bei Kantonsmassnahmen übernimmt der Kanton alle Restkosten.
 Bei Massnahmen, die vom Bund Beiträge erhalten, trägt der Kanton 35% der verbleibenden Kosten, der Rest die Stadt.
 Bei LV-Massnahmen der Gemeinde, die im Sachplan Verkehr Velo verzeichnet sind, übernimmt der Kanton 40% der Restkosten, die Stadt 60% der Restkosten.

Massnahmen Siedlung (S)

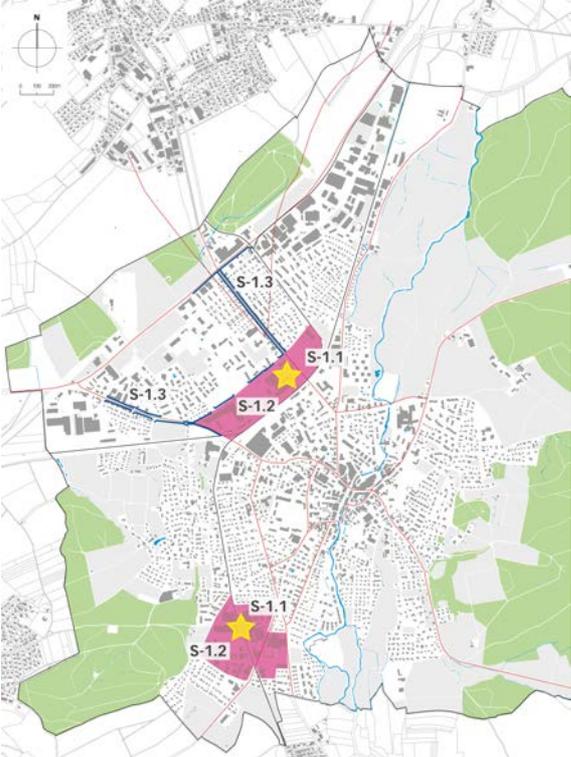
Räumliche Entwicklung (S-1)	12
Kernstadt (S-2)	15
Subzentrum Bahnhof SBB (S-3)	18
Subzentrum Bahnhof Süd (S-4)	21
Siedlungsentwicklung in den Quartieren (S-5)	24
Verbesserung der städtebaulichen Vernetzung (S-6)	27
Erhöhung der Siedlungsqualität (S-7)	30
Erweiterungsgebiete für Wohnen und Arbeiten (S-8)	33
Aktive Bodenpolitik (S-9)	36

AP Langenthal	Stand: Juni 2016	S 1
Massnahmenpaket:	Räumliche Stadtentwicklung	A-Liste

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. S-1), Nr. im Prüfbericht Bund: 0329.2.085
- Neue Einzelmassnahmen S-1.1 bis S-1.5
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: Stadt Langenthal

Abbildung / Karte

Verortung: Ganzes Stadtgebiet



The map shows the urban layout of Langenthal with various zones highlighted in pink. Two yellow stars mark specific high-rise locations within these zones. The zones are labeled S-1.1, S-1.2, and S-1.3. A north arrow and a scale bar are visible in the top left corner of the map area.

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:
Ziel des Massnahmenpakets ist die Weiterführung und Konkretisierung der räumlichen Stadtentwicklung auf der Grundlage des erarbeiteten Siedlungsrichtplans und im Sinne der Nachhaltigkeit. Dieses Ziel soll mit den nachfolgenden Einzelmassnahmen erreicht werden.

- Massnahmen:**
- S-1.1 Hochhausstandortgebiete: Richtlinien für die Realisierung von Hochhäusern sowie Konzept erarbeiten (Massnahme S 1.4.2 SRP)
 - S-1.2 Gebiete für höhere Häuser: Eignungsgebiete für höhere Häuser eruieren (Massnahme S.1.4.3 SRP)
 - S-1.3 Standorte für geschlossene Bauweise prüfen und verankern (Massnahme S.1.4.4 SRP)
 - S-1.4 Baurechtliche Rahmenbedingungen für Siedlungsentwicklung nach Innen schaffen (Massnahme S.1.4.5 SRP)
 - S-1.5 Nutzungsplanung/Ortsplanungsrevision

Konformität (RPG, Kt. Richtplan): Die Konformität ist sowohl bezüglich des RPG als auch bezüglich des Kt. Richtplans gegeben. Mit den Massnahmen wird eine Siedlungsentwicklung nach Innen und eine Nutzungsverdichtung angestrebt.	
<input type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Stadt Langenthal	Beteiligte Stellen: <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal <input type="checkbox"/> Weitere:

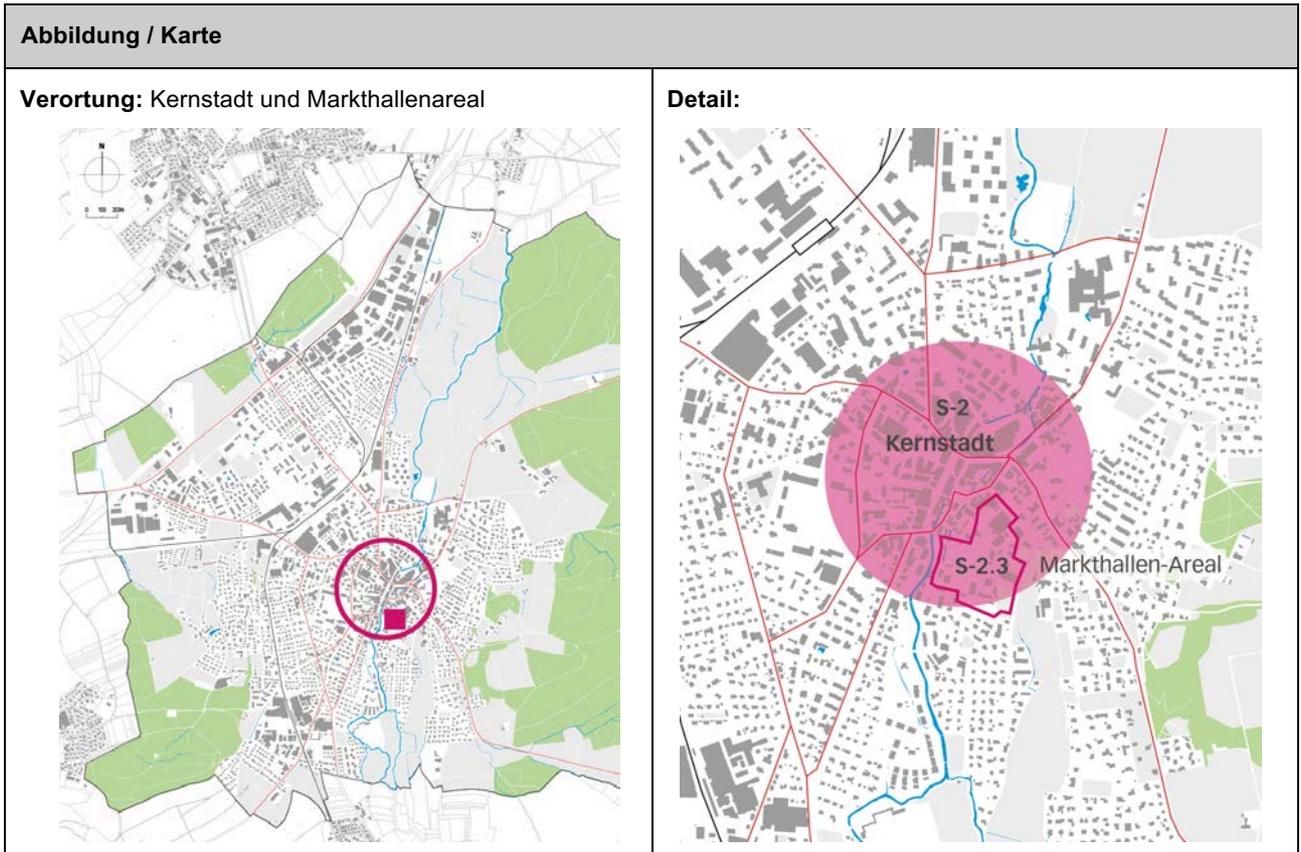
Realisierung		
Vorgehen / Meilensteine: 1. Ausschreibung Planerarbeiten 2. Erarbeitung der Entwürfe 3. Mitwirkung und Vorprüfung (S-1.5) 4. Bereinigung, Verabschiedung und Genehmigung (S-1.5)		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> vor 2019 <input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont Hochhauskonzept: 2016 Orte geschl. Bauweise: 2016 Nutzungsplanung: ab 2017	Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Ortsplanung

Kosten und Finanzierung	
Kosten (Planung / Investition): 350'000 Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: Juli 2015	An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund % <input type="checkbox"/> Kanton % <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal 60% <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Private 40%
Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung	Finanzierungsnachweis: <input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten

Beurteilung
<p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als gross eingeschätzt.</p> <p>Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als gross eingestuft.</p> <p>Zweckmässigkeit: Das Massnahmenpaket unterstützt die im Agglomerationsprogramm definierten strategischen Grundsätze und Handlungsweisen (Nachhaltige Entwicklung).</p> <p>Machbarkeit: Die planerische Machbarkeit ist gegeben.</p>
<p>Wirkung (WK)</p> <ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert<input checked="" type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen (Standortkonzentration Einwohner und Arbeitsplätze, Verringerung der Zersiedelung, Aufwertung der öffentlichen Räume)<input type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit<input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Reduktion Flächenbeanspruchung, Reduktion Luftbelastung und Lärmimmissionen)
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>S-2 bis S-9, L-1 bis L-3</p>
Sonstiges
<p>Literatur / Grundlegendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">- Räumliches Entwicklungskonzept Stadt Langenthal, 2015- Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal, 2015
<p>Quantitative Angaben:</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p>

AP Langenthal	Stand: Juni 2016	S 2
Massnahmenpaket:	Kernstadt	A/B-Liste

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. S-3, S-4), Nr. im Prüfbericht Bund: 0329.2.092 bis .096
- Neue Massnahme
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: Stadt Langenthal



Massnahmenbeschreibung	
Zielsetzung:	
<p>Im Stadtkern ist einerseits eine Klärung und Aufwertung der öffentlichen Räume und Achsen herbeizuführen und andererseits im Rahmen der Nutzungsplanung der Spielraum für eine strukturgerechte Erneuerung, Verdichtung und Umnutzung zu erweitern. Zudem soll auf der Basis eines neuen Nutzungskonzepts das zentrumsnahe und heute unternutzte Markthallenareal entwickelt werden.</p>	
Massnahmen:	
S-2.1 (A-Massnahme)	Kernstadtgebiet, Aufwertung und Umgestaltung (Massnahme S.1.3.1 SRP)
S-2.2 (A-Massnahme)	Erweiterung und Verdichtung der Kernstadt (Massnahme S.1.3.2 SRP)
S-2.3 (B-Massnahme)	Umstrukturierung/Verdichtung Markthallenareal (Massnahme S.2.2.6 SRP)
Konformität (RPG, kt. Richtplan):	
<p>Die Konformität ist sowohl bezüglich des RPG als auch bezüglich des Kt. Richtplans gegeben. Mit den Massnahmen wird eine Siedlungsentwicklung nach Innen und eine Nutzungsverdichtung angestrebt.</p>	
<input type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Stadt Langenthal	Beteiligte Stellen: <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Private

Realisierung		
Vorgehen / Meilensteine: 1. Klärung Abgrenzung/Potenziale im Rahmen des Siedlungsrichtplans 2. Nutzungsplanung 3. Umsetzung (Verdichtung, Entwicklung Markthallenareal)		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont (Massnahmen S-2.1 und S-2.2) Nutzungsplanung: bis 2018 Beginn Umsetzung: ab 2019 Realisierung: bis 2022	Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Ortsplanung

Kosten und Finanzierung	
Kosten (Planung / Investition): 200'000 Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: Juli 2015	An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund % <input type="checkbox"/> Kanton % <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal 80% <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Private 20%
Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung	Finanzierungsnachweis: <input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten

Beurteilung
<p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als gross eingeschätzt.</p> <p>Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als gross eingestuft.</p> <p>Zweckmässigkeit: unterstützt die im Agglomerationsprogramm definierten strategischen Grundsätze und Handlungsweisen (Nachhaltige Entwicklung).</p> <p>Machbarkeit: Die planerische Machbarkeit ist gegeben.</p>

Wirkung (WK)

- WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (Verbesserung Orientierung)
- WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen (Standortkonzentration Einwohner und Arbeitsplätze, Verringerung der Zersiedelung, Verbesserung Qualität der öffentlichen Räume)
- WK 3: Verkehrssicherheit (Objektive und subjektive Sicherheit im Stadtkern erhöht)
- WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Reduktion Flächenbeanspruchung, Reduktion der Luftschadstoffe und der Lärmimmissionen durch Aufwertung der Räume und der Klärung der Achsen => Verflüssigung Verkehr)

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

S-1, S-2 bis S-7, L-1 bis L-2

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- Räumliches Entwicklungskonzept Stadt Langenthal, 2015
- Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal, 2015

Quantitative Angaben:

Bemerkungen / Hinweise:

Die Sanierung der Marktgasse ist abgeschlossen.

AP Langenthal

Stand: Juni 2016

S 3

Massnahmenpaket:

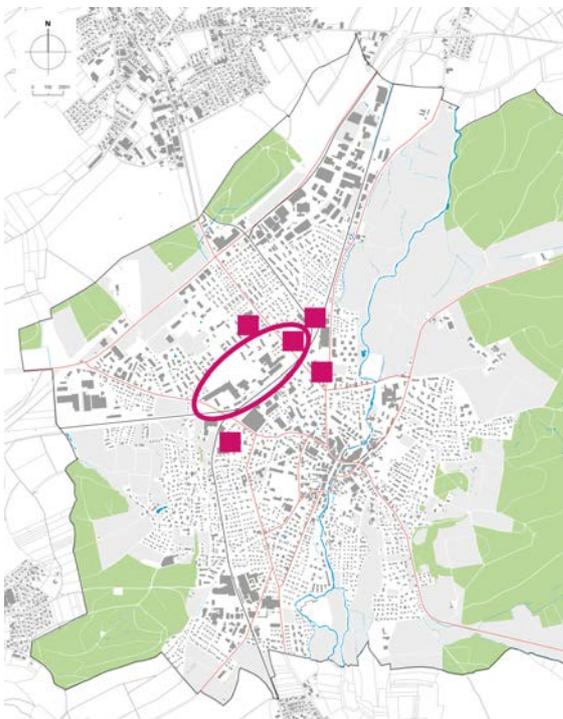
Subzentrum Bahnhof SBB

A-Liste

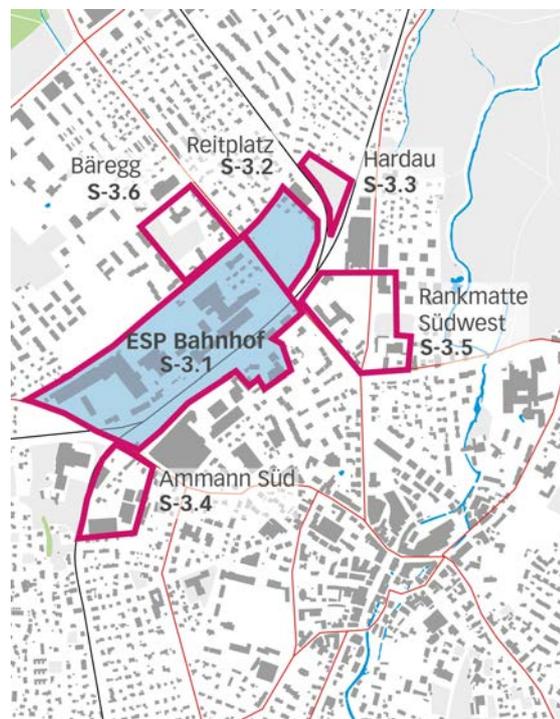
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. S-2), Nr. im Prüfbericht Bund: 0329.2.087 bis .090
- Neue Einzelmassnahmen S-3.2 bis S-3.6
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: Stadt Langenthal, Investoren

Abbildung / Karte

Verortung: Subzentrum Bahnhof SBB



Detail:



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Das Bahnhofgebiet mit seinen Industriearealen stellt heute eine starke Zäsur zwischen Stadtzentrum im Süden und dem Wohngebiet Langenthal-Nord dar. Diese Zäsur soll durch eine qualifizierte Entwicklung und Gestaltung des Bahnhofgebiets optisch und funktional aufgehoben werden. Das Subzentrum soll mit Hilfe von Verdichtung und Umstrukturierung einer optimalen und verträglichen Nutzung zugeführt werden.

Massnahmen:

- S-3.1 Umstrukturierung/Verdichtung ESP Bahnhof (Massnahme S.2.2.1 SRP)
- S-3.2 Umnutzung/Überbauung Reitplatz (Massnahme S.2.2.1 SRP)
- S-3.3 Innere Verdichtung Hardau (Massnahme S.2.2.1 SRP)
- S-3.4 Umstrukturierung Ammann Süd (Massnahme S.2.2.7 SRP)
- S-3.5 Umstrukturierung Rankmatte Südwest (Massnahmen S.2.2.2 SRP)
- S-3.6 Umstrukturierung Bäregg

Konformität (RPG, kt. Richtplan):	
Die Konformität ist sowohl bezüglich des RPG als auch bezüglich des Kt. Richtplans gegeben. Mit den Massnahmen wird eine Siedlungsentwicklung nach Innen und eine Nutzungsverdichtung angestrebt. Dies an gut erschlossener Lage.	
<input type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Stadt Langenthal	Beteiligte Stellen: <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: SBB, Private

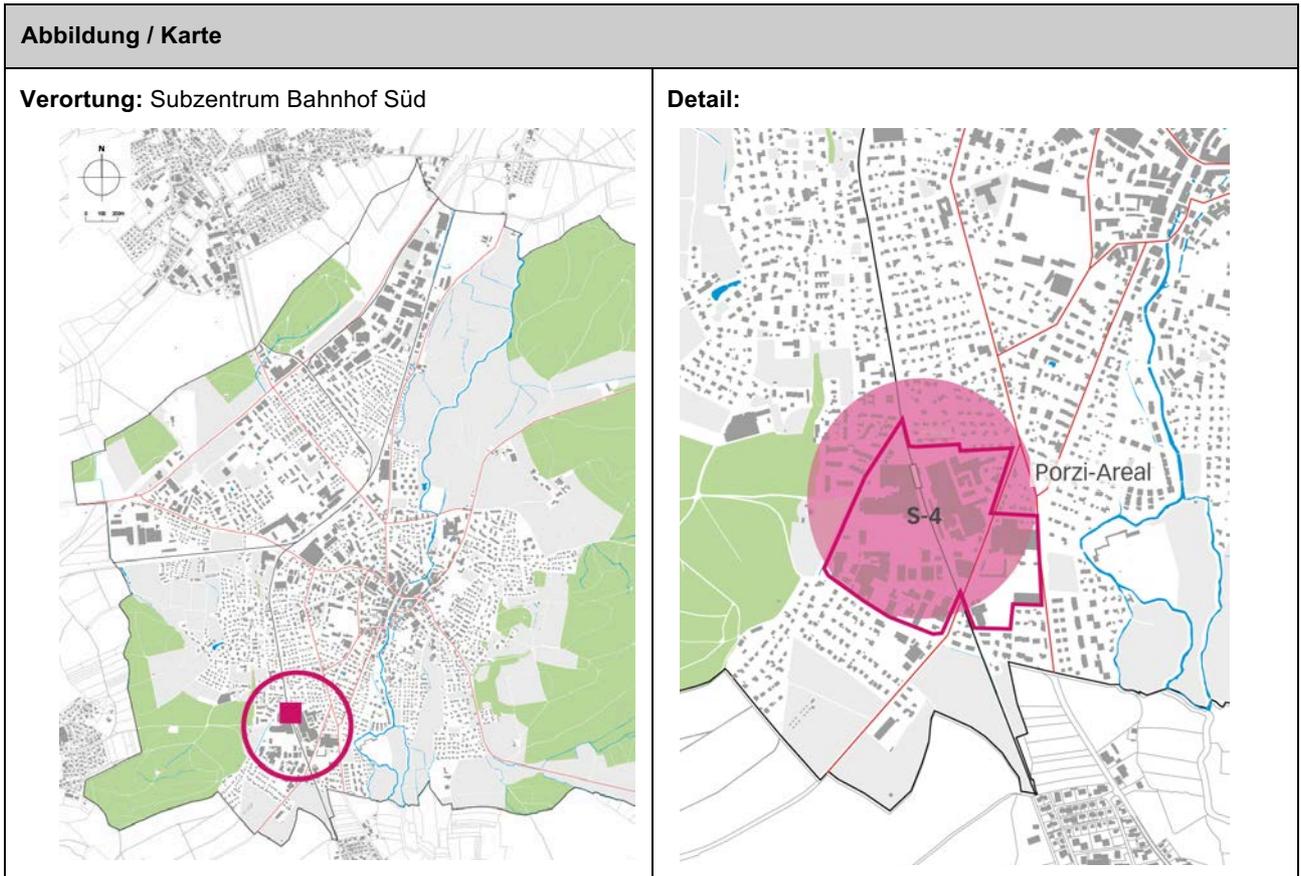
Realisierung		
Vorgehen / Meilensteine:		
1. Nutzungsplanung 2. Umsetzung		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont Nutzungsplanung: bis 2018 Beginn Umsetzung: ab 2018 Realisierung: bis 2022	Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: ESP (S-3.1) <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Ortsplanung

Kosten und Finanzierung	
Kosten (Planung / Investition): 500'000 Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: Juli 2015	An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund % <input checked="" type="checkbox"/> Kanton 10% <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal 30% <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Private 60%
Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung	Finanzierungsnachweis: <input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten

Beurteilung
<p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als gross eingeschätzt.</p> <p>Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als gross eingestuft.</p> <p>Zweckmässigkeit: unterstützt die im Agglomerationsprogramm definierten strategischen Grundsätze und Handlungsweisen (Nachhaltige Entwicklung).</p> <p>Machbarkeit: Die planerische Machbarkeit ist gegeben.</p>
<p>Wirkung (WK)</p> <ul style="list-style-type: none"><input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (Verbesserung Intermodalität, Verbesserung des ÖV's)<input checked="" type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen (Standortkonzentration Einwohner und Arbeitsplätze, Verringerung der Zersiedelung, Verbesserung Qualität der öffentlichen Räume)<input checked="" type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit (Objektive und subjektive Sicherheit im Umfeld Bahnhof)<input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Reduktion Flächenbeanspruchung, Reduktion der Luftschadstoffe und der Lärmimmissionen durch Aufwertung der Räume und der Klärung der Achsen => Verflüssigung Verkehr)
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>S-1, S-6 bis S-7</p>
Sonstiges
<p>Literatur / Grundlegendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">- Räumliches Entwicklungskonzept Stadt Langenthal, 2015- Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal, 2015
<p>Quantitative Angaben:</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p>

AP Langenthal	Stand: Juni 2016	S 4
Massnahmenpaket:	Subzentrum Bahnhof Süd	A-Liste

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. S-5), Nr. im Prüfbericht Bund: 0329.2.101, 0329.2.102
- Neue Massnahme
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: Stadt Langenthal (Planung)



Massnahmenbeschrieb	
<p>Zielsetzung:</p> <p>Das direkt neben der Bahnhaltestelle Langenthal Süd gelegene Porzi-Areal bildet den zukünftigen Kern von Langenthal Süd. Das vorhandene Entwicklungspotential soll für die Gesamtstadtentwicklung genutzt werden. Auf dem Areal sind neben der reinen Arbeitsnutzung auch Wohn-, Verkaufs- und Freizeitnutzungen vorgesehen. Mittels Änderungen von Zonenplan und Baureglement und/oder von Überbauungsordnungen werden die baurechtlichen Rahmenbedingungen neu definiert und in die gewünschte Entwicklung unterstützt.</p>	
<p>Massnahmen:</p> <p>S-4.1 Umstrukturierung/Verdichtung/Umnutzung Industrieareal Porzi (Massnahme S.2.2.3 SRP)</p> <p>S-4.2 Neugestaltung Bahnhofplatz (als neues Subzentrum)</p>	
<p>Konformität (RPG, kt. Richtplan):</p> <p>Die Konformität ist sowohl bezüglich des RPG als auch bezüglich des Kt. Richtplans gegeben. Mit den Massnahmen wird eine Siedlungsentwicklung nach Innen und eine Nutzungsverdichtung angestrebt. Dies an gut erschlossener Lage.</p>	
<input type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Stadt Langenthal	Beteiligte Stellen: <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal <input type="checkbox"/> Weitere:

Realisierung		
Vorgehen / Meilensteine: 1. Nutzungsplanung 2. Richtplan Umgestaltung/Aufwertung Bahnhof Langenthal Süd 3. Erarbeitung Überbauungsordnung (ÜO) basierend auf neuem Zonenplan 4. Nutzungsplanung Bahnhof Langenthal Süd 5. Umsetzung		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> vor 2019 (OP-Revision) <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont OP-Revision: bis 2018 Beginn Umsetzung: ab 2018 (Richtplan, ÜO) Realisierung: bis 2022	Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Ortsplanung

Kosten und Finanzierung	
Kosten (Planung / Investition): 250'000 Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: Juli 2015	An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund % <input type="checkbox"/> Kanton % <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal 20% <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Private 80%
Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung	Finanzierungsnachweis: <input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten

Beurteilung
Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als gross eingeschätzt. Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als gross eingestuft. Zweckmässigkeit: unterstützt die im Agglomerationsprogramm definierten strategischen Grundsätze und Handlungsweisen (Nachhaltige Entwicklung).

Machbarkeit: Die planerische Machbarkeit ist gegeben.

Wirkung (WK)

- WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems und der Intermodalität)
- WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen (Standortkonzentration Einwohner und Arbeitsplätze, Verringerung der Zersiedelung, Verbesserung Qualität der öffentlichen Räume)
- WK 3: Verkehrssicherheit (Objektive und subjektive Sicherheit im Umfeld Bahnhof)
- WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Reduktion Flächenbeanspruchung, Reduktion der Luftschadstoffe und der Lärmmissionen durch Nutzungssynergien Wohnen/Arbeiten/ÖV)

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

S-1, S-5 bis S-7, S-9

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- Räumliches Entwicklungskonzept Stadt Langenthal, 2015
- Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal, 2015

Quantitative Angaben:

Bemerkungen / Hinweise:

Der Perimeter des Porzi-Areals wurden gegenüber dem AP der 2. Generation erweitert.

AP Langenthal

Stand: Juni 2016

S 5

Massnahmenpaket:

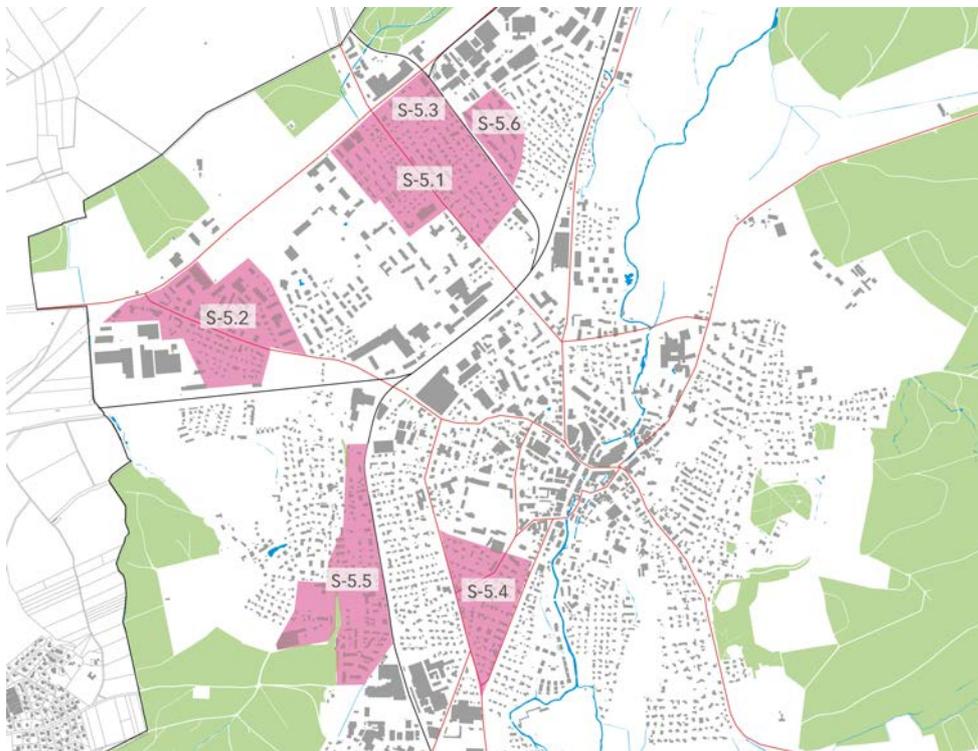
Siedlungsentwicklung in den Quartieren

B-Liste

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

Abbildung / Karte

Verortung: Sanierungs- und Verdichtungsgebiete



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Mit einer gezielten Sanierung und Verdichtung der aufgeführten Quartiere sollen die inneren Potenziale besser genutzt werden. Damit tragen diese Gebiete ihren Teil zur zukünftigen Siedlungs- und Einwohnerentwicklung bei.

Massnahmen:

- S-5.1 Umstrukturierung/Verdichtung/Umnutzung Bereich Aarwangenstrasse (Massnahme S.2.2.9 SRP)
- S-5.2 Umstrukturierung/Verdichtung/Umnutzung Bützbergstrasse West (Massnahme S.2.2.10 SRP)
- S-5.3 Umstrukturierung/Verdichtung/Umnutzung Bereich Bern-Zürichstrasse (Massnahme S.2.2.8 SRP)
- S-5.4 Verdichtung Kreuzfeld-Süd (Massnahme S.2.2.5 SRP)
- S-5.5 Verdichtung Haldeli-Schoren-Süd (Massnahme S.2.2.4 SRP)
- S-5.6 Verdichtung/Umnutzung Hardau West (Massnahme S.2.2.11 SRP)

Konformität (RPG, kt. Richtplan): Die Konformität ist sowohl bezüglich des RPG als auch bezüglich des Kt. Richtplans gegeben. Mit den Massnahmen wird eine Siedlungsentwicklung nach Innen und eine Nutzungsverdichtung angestrebt.	
<input type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Stadt Langenthal	Beteiligte Stellen: <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Private

Realisierung		
Vorgehen / Meilensteine: 1. Nutzungsplanung 2. Umsetzung		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> vor 2019 <input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont Nutzungsplanung: bis 2018 Beginn Umsetzung: ab 2023 Realisierung: laufend	Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Ortsplanung

Kosten und Finanzierung	
Kosten (Planung / Investition): 200'000 Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: Juli 2015	An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund % <input type="checkbox"/> Kanton % <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal 75% <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Private 25%
Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung	Finanzierungsnachweis: <input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten

Beurteilung
<p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als mittel eingeschätzt.</p> <p>Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als gross eingestuft.</p> <p>Zweckmässigkeit: unterstützt die im Agglomerationsprogramm definierten strategischen Grundsätze und Handlungsweisen (Nachhaltige Entwicklung).</p> <p>Machbarkeit: Die planerische Machbarkeit ist gegeben.</p>
<p>Wirkung (WK)</p> <p><input type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen (Standortkonzentration Einwohner und Arbeitsplätze, Verringerung der Zersiedelung, Verbesserung Qualität der öffentlichen Räume)</p> <p><input type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Innerstädtische Umnutzung und Verdichtung und dadurch Reduktion der Flächenbeanspruchung)</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>S-1, S-4, S-6 bis S-7</p>
Sonstiges
<p>Literatur / Grundlegendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">- Räumliches Entwicklungskonzept Stadt Langenthal, 2015- Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal, 2015
<p>Quantitative Angaben:</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p>

AP Langenthal

Stand: Juni 2016

S 6

Massnahmenpaket:

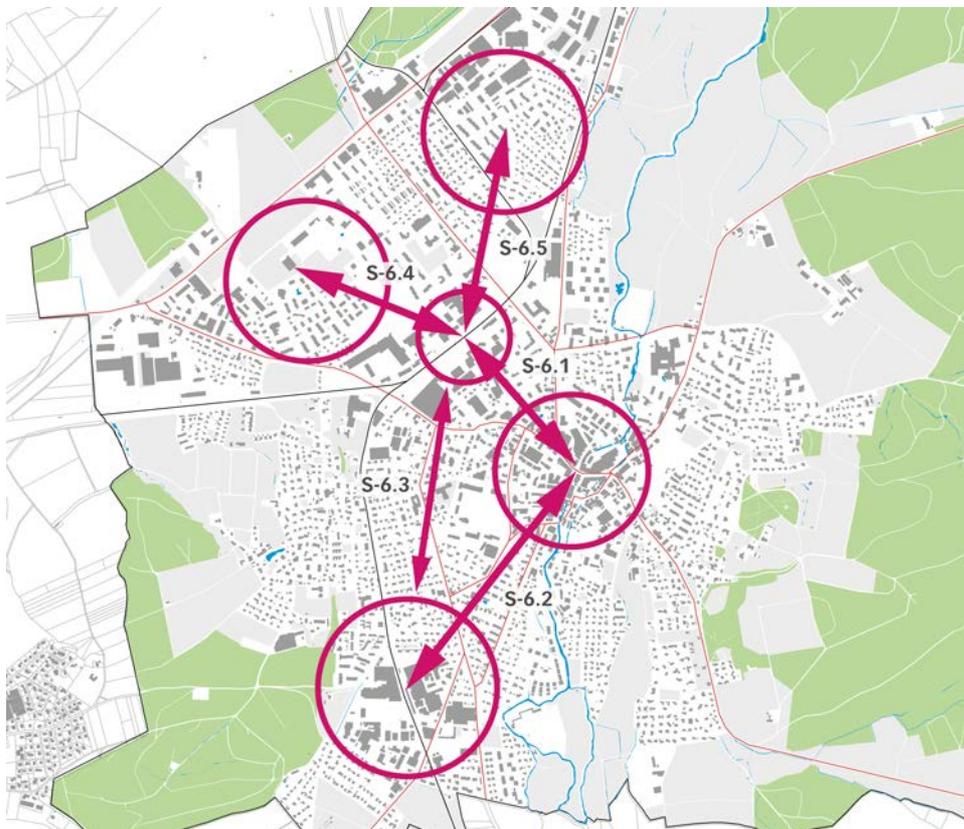
Verbesserung der städtebaulichen Vernetzung

A-Liste

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. S-8), Nr. im Prüfbericht Bund: 0329.2.112 bis .113
- Neue Massnahme
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: Langenthal

Abbildung / Karte

Verortung: Vernetzungsschwerpunkte



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Ziel ist eine qualitativ hochwertige Vernetzung (funktional und gestalterisch) der Subzentren und der Quartiere. Auf der Grundlage des Siedlungsrichtplans sind die Achsen zu konkretisieren und schrittweise umzusetzen.

Massnahmen:

- S-6.1 Städtebauliche Vernetzung Kernstadt – Subzentrum Bahnhof SBB (Massnahme V.2.3 SRP)
- S-6.2 Städtebauliche Vernetzung Kernstadt – Subzentrum Bahnhof Süd (Massnahme V.2.3 SRP)
- S-6.3 Städtebauliche Vernetzung Subzentrum Bahnhof SBB – Subzentrum Bahnhof Süd (Massnahme V.2.3 SRP)
- S-6.4 Städtebauliche Vernetzung Subzentrum Bahnhof SBB – Stadtkreis 8 (Massnahme V.2.3 SRP)
- S-6.5 Städtebauliche Vernetzung Subzentrum Bahnhof SBB – Stadtkreis 7 (Massnahme V.2.4 SRP)

Konformität (RPG, kt. Richtplan):	
Die Konformität ist sowohl bezüglich des RPG als auch bezüglich des Kt. Richtplans gegeben.	
<input type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Stadt Langenthal	Beteiligte Stellen: <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal <input type="checkbox"/> Weitere:

Realisierung		
Vorgehen / Meilensteine: 1. Gesamtkonzept erarbeiten (ev. städtebaulicher Wettbewerb) 2. Erarbeitung Vorprojekte 3. Erarbeitung Bauprojekte 4. Umsetzung		
Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont Gesamtkonzept: bis 2017 Vorprojekt(e): ab 2018 Baubeginn: ab 2019 Realisierung: bis 2022	Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Ortsplanung

Kosten und Finanzierung	
Kosten (Planung / Investition): 300'000 Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: Juli 2015	An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund % <input checked="" type="checkbox"/> Kanton 20% <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal 70% <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Diverse 10%
Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input checked="" type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: Diverse	Finanzierungsnachweis: <input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten

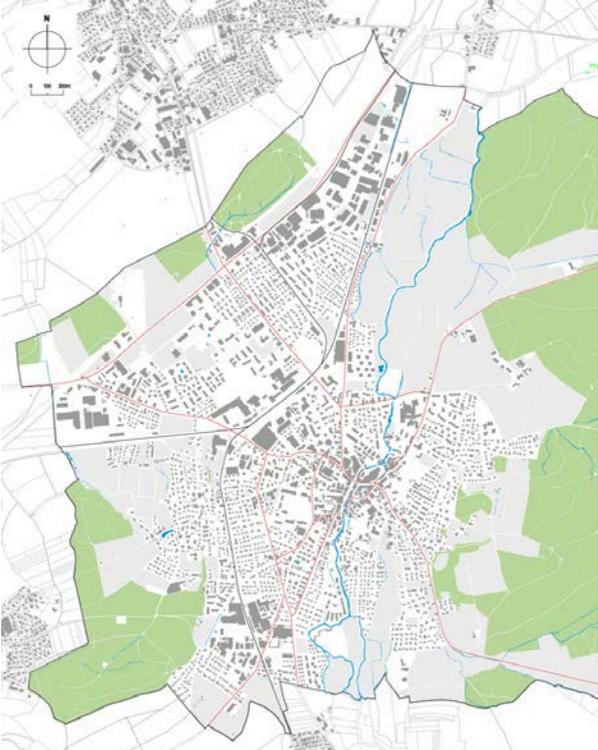
Beurteilung
<p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als gross eingeschätzt.</p> <p>Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als gross eingestuft.</p> <p>Zweckmässigkeit: unterstützt die im Agglomerationsprogramm definierten strategischen Grundsätze und Handlungsweisen (Nachhaltige Entwicklung).</p> <p>Machbarkeit: Die planerische Machbarkeit ist gegeben.</p>
<p>Wirkung (WK)</p> <ul style="list-style-type: none"><input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr, Verbesserung der Erreichbarkeit und der allgemeinen Orientierung der innerstädtischen Achsen)<input checked="" type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen (Verbesserung Qualität der öffentlichen Räume)<input checked="" type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit (Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit durch gestalterische Massnahmen)<input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Reduktion Luftschadstoffe und Lärm durch eine siedlungsverträgliche Gestaltung der öffentlichen Räume)
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>S-1 bis S-5, S-7, L-1 bis L-3</p>
Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">- Räumliches Entwicklungskonzept Stadt Langenthal, 2015- Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal, 2015
<p>Quantitative Angaben:</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p>

AP Langenthal	Stand: Juni 2016	S 7
Massnahmenpaket:	Erhöhung der Siedlungsqualität	A/B-Liste

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

Abbildung / Karte

Verortung: Ganzes Stadtgebiet



Massnahmenbeschreibung	
Zielsetzung: Die gestalterische und funktionale Qualität sowie die ökologische und soziale Nachhaltigkeit der Siedlungsfreiräume sollen in den Quartieren allgemein erhöht werden.	
Massnahmen: S-7.1 (A-Massnahme) Aufwertung der öffentlichen Stadträume (Massnahme S.1.4.1-1.4.3 SRP) S-7.2 (A-Massnahme) Bauliche und soziokulturelle Aufwertung der Quartierzentren (Massnahme S.1.3.4 SRP) S-7.3 (B-Massnahme) Wohnraumangebote für selbstständiges Wohnen im Alter (Massnahme S.5.2.1-5.2.4 SRP)	
Konformität (RPG, Kt. Richtplan): Die Konformität ist sowohl bezüglich des RPG als auch bezüglich des Kt. Richtplans gegeben.	
<input type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Stadt Langenthal	Beteiligte Stellen: <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Dritte

Realisierung		
Vorgehen / Meilensteine: 1. Erarbeitung Konzept(e) 2. Mitwirkungsverfahren 3. Bereinigung und Umsetzung		
Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe (S-7.3)	Realisierungshorizont (Massnahmen 7.1 und 7.2) Konzepte: bis 2019 Mitwirkung: 2019 Umsetzung: bis 2022	Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Quartierrichtpläne

Kosten und Finanzierung	
Kosten (Planung / Investition): 100'000 Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: Juli 2015	An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund % <input type="checkbox"/> Kanton % <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal 80% <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Dritte 20%
Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung	Finanzierungsnachweis: <input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten

Beurteilung
<p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als gross eingeschätzt.</p> <p>Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als gross eingestuft.</p> <p>Zweckmässigkeit: unterstützt die im Agglomerationsprogramm definierten strategischen Grundsätze und Handlungsweisen (Nachhaltige Entwicklung).</p> <p>Machbarkeit: Die planerische Machbarkeit ist gegeben.</p>

Wirkung (WK)

- WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und der allgemeinen Orientierung der innerstädtischen Achsen)
- WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen (Verbesserung Qualität der öffentlichen Räume)
- WK 3: Verkehrssicherheit (Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit durch gestalterische Massnahmen)
- WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Reduktion Luftschadstoffe und Lärm durch eine siedlungsverträgliche Gestaltung der öffentlichen Räume)

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

S-1 bis S-6, L-1 bis L-2

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- Räumliches Entwicklungskonzept Stadt Langenthal, 2015
- Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal, 2015

Quantitative Angaben:

-

Bemerkungen / Hinweise:

-

AP Langenthal

Stand: Juni 2016

S 8

Massnahmenpaket:

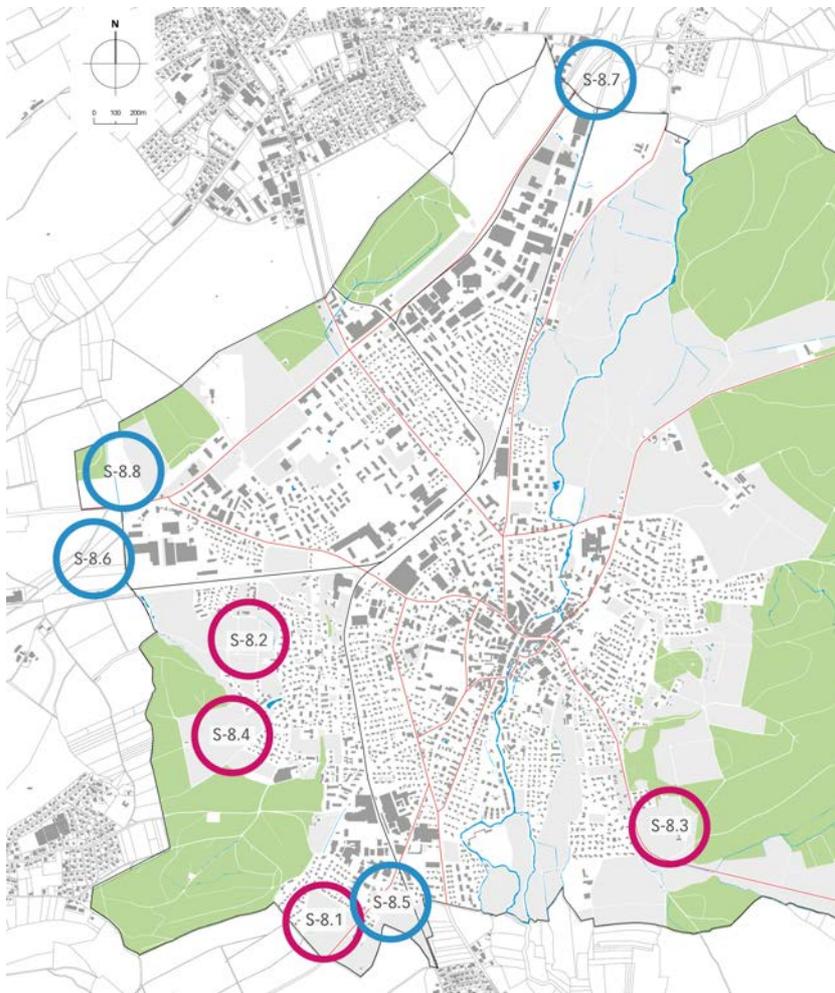
Erweiterungsgebiete für Wohnen und Arbeiten

A/C-Liste

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. S-7), Nr. im Prüfbericht Bund: -
- Neue Massnahme
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: Stadt Langenthal (Planung)

Abbildung / Karte

Verortung: Ganzes Stadtgebiet und angrenzende Gebiete Thunstetten und Roggwil



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Im Rahmen der Siedlungsrichtplanung wurden längerfristige mögliche Optionen für die Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten definiert. Diese kommen dann zum Zuge, wenn die inneren Potenziale ausgeschöpft sind (Bestehende Bauzonenreserven, Umnutzungsgebiete, innere Verdichtung) und sind mit dem zukünftigen ÖV-Netz abzustimmen. Die Gebiete für die Arbeitsnutzung sind auf Grund der fehlenden Arbeitszonenreserven bereits in der kommenden Zonenplanrevision zu berücksichtigen respektive mit den Nachbargemeinden im Sinn des RGSK II anzugehen (A-Massnahmen).

Massnahmen: S-8.1 (C-Massnahme) Dennli-West (Wohnen) (Massnahme S.1.5.2 SRP) S-8.2 (C-Massnahme) Franzwilde (Wohnen) (Massnahme S.1.5.3 SRP) S-8.3 (C-Massnahme) Neuhof (Wohnen) (Massnahme S.1.5.4 SRP) S-8.4 (C-Massnahme) Allmend (Wohnen) (Massnahme S.1.5.1 SRP) S-8.5 (B-Massnahme) Dennli-Ost (Arbeiten) (Massnahme S.1.5.5 SRP) S-8.6 (A-Massnahme) Wolfhusenfeld (Arbeiten; Gemeinde Thunstetten) (Massnahme S.6.2.1 SRP) S-8.7 (A-Massnahme) Steinacker (Arbeiten; Gemeinde Roggwil) (Massnahme S.6.2.2 SRP) S-8.8 (A-Massnahme) Oberhard (Arbeiten)	
Konformität (RPG, kt. Richtplan): Bedingte Konformität.	
<input type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Stadt Langenthal	Beteiligte Stellen: <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Region OA, Gemeinden Thunstetten und Roggwil

Realisierung		
Vorgehen / Meilensteine: 1. Nutzungsplanung 2. Überbauungsordnungen 3. Umsetzung		
Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont (Massnahmen S-8.6 bis S-8.8) Nutzungsplanung: ab 2017 Umsetzung: ab 2019	Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung (S-8.1 bis S-8.4) <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis (S-8.5 bis S-8.8) <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Ortsplanung

Kosten und Finanzierung	
<p>Kosten (Planung / Investition): 250'000 Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: Juli 2015</p>	<p>An Finanzierung beteiligt:</p> <p><input type="checkbox"/> Bund %</p> <p><input type="checkbox"/> Kanton %</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal 60%</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Gemeinden Thunstetten, Roggwil 40%</p>
<p>Art der Finanzierung:</p> <p><input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: Dritte</p>	<p>Finanzierungsnachweis:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten</p>

Beurteilung
<p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als gering eingeschätzt.</p> <p>Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als mittel eingestuft.</p> <p>Zweckmässigkeit: unterstützt die im Agglomerationsprogramm definierten strategischen Grundsätze und Handlungsweisen (Nachhaltige Entwicklung).</p> <p>Machbarkeit: Die planerische Machbarkeit ist gegeben.</p>
<p>Wirkung (WK)</p> <p><input type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen (aus regionaler Sicht sind die Siedlungserweiterungsgebiete zentral gelegen).</p> <p><input type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Reduktion des Flächenverbrauchs durch eine Entwicklung am richtigen Ort => Langenthal als Regionalzentrum).</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen:</p> <p>S-1</p> <p>Zielkonflikte: L-1 bis L-3</p>

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlegendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Räumliches Entwicklungskonzept Stadt Langenthal, 2015 - Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal, 2015
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>Alle Siedlungserweiterungsgebiete liegen auf ausgeschiedenen Fruchtfolgefleichen (FFF) des kantonalen Richtplans. Die betroffene Fläche beträgt insgesamt 26.6 ha.</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p>

AP Langenthal	Stand: Juni 2016	S 9
Massnahmenpaket:	Aktive Bodenpolitik	A-Liste

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

Abbildung / Karte

Verortung: Ganzes Stadtgebiet



The map shows the town of Langenthal with its urban layout, including residential areas, commercial zones, and green spaces. A north arrow and a scale bar are visible in the top left corner.

Massnahmenbeschrieb

Zielsetzung:

Die Stadt Langenthal hat für Bodengeschäfte und Wirtschaftsfragen einen Ansprechpartner innerhalb der Gemeindeverwaltung und pflegt Kontakte zur Wirtschaft (Landwirtschaft, Gewerbe/Industrie und Dienstleistung), zu Investoren und zu Grundeigentümerschaften (individuell und je nach Geschäft). Die Stadt kennt den Bedarf und erwirbt strategisch wichtige Grundstücke zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben. Hierzu gehört auch die Regelung der Mehrwertabschöpfung sowie der Arbeitszonenbewirtschaftung mit den Nachbargemeinden.

Massnahmen:

- S-9.1 Immobilien- und Liegenschaftsstrategie entwickeln (Massnahme S.1.2.2 SRP)
- S-9.2 Mehrwertabgabe (zusätzlich RPG Vorgaben) (Massnahme S.1.2.3 SRP)
- S-9.3 System der Arbeitszonenbewirtschaftung einführen

Konformität (RPG, kt. Richtplan):

Die Konformität ist sowohl bezüglich des RPG als auch bezüglich des Kt. Richtplans gegeben.

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

Zuständigkeiten	
Federführung: Stadt Langenthal	Beteiligte Stellen: <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal <input type="checkbox"/> Weitere:

Realisierung		
Vorgehen / Meilensteine: 1. Einführung von laufend bewirtschafteten Listen (Gmd.-Grundstücke, strategisch wichtige Grundstücke, Baulandreserven); Einführung eines Systems der Arbeitszonenbewirtschaftung 2. Erwerb strategisch wichtige Grundstücke 3. Entwicklung der Areale / Grundstücke		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> vor 2019 <input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont Strategie definieren: bis 2019 Einführung Listen bis 2019 Umsetzung: laufend	Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Strategie, Listen

Kosten und Finanzierung	
Kosten (Planung / Investition): 250'000 Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: Juli 2015	An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund % <input type="checkbox"/> Kanton % <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal 100% <input type="checkbox"/> Weitere: %
Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:	Finanzierungsnachweis: <input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten

Beurteilung
<p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als gross eingeschätzt.</p> <p>Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als gross eingestuft.</p> <p>Zweckmässigkeit: unterstützt die im Agglomerationsprogramm definierten strategischen Grundsätze und Handlungsweisen (Nachhaltige Entwicklung).</p> <p>Machbarkeit: Die planerische Machbarkeit ist gegeben.</p>

Wirkung (WK)

- WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert
- WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen (Standortkonzentration Einwohner und Arbeitsplätze, Verringerung der Zersiedelung)
- WK 3: Verkehrssicherheit
- WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Reduktion der Flächenbeanspruchung)

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

S-1 bis S-8

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- Gemeinsame Bodenpolitik mit Mehrwertprojekt in der Agglomeration Langenthal ; Schlussbericht vom 18. Februar 2010, Agglomerationskonferenz Langenthal, Planteam S

Quantitative Angaben:

Bemerkungen / Hinweise:

Synergien mit kantonalem Projekt zur Arbeitszonenbewirtschaftung nutzen.

Massnahmen Landschaft (L)

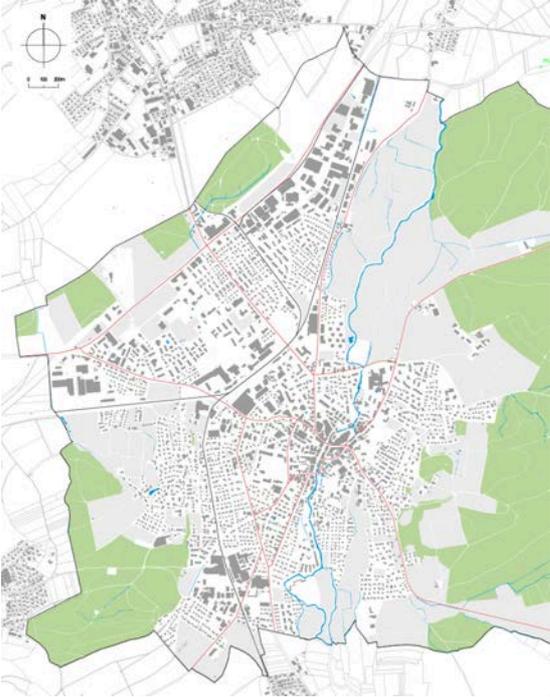
Stadtnatur und Gewässer (L-1)	40
Stadtlandschaft und Siedlungsökologie (L-2)	43
Übergangsbereiche (L-3)	46

AP Langenthal	Stand: Juni 2016	L 1
Massnahmenpaket:	Stadtnatur und Gewässer	A-Liste

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

Abbildung / Karte

Verortung: Ganzes Stadtgebiet



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:
Die Stadt Langenthal sichert schützenswerten Naturobjekte. Sie ist sich der landschaftsprägenden, ökologischen und städtebaulichen Bedeutung von Gewässern für Langenthal bewusst und sichert diese entsprechend.

Massnahmen:
L-1.1 Planerische Sicherung und Aufwertung der äusseren Landschaften (Massnahmen L.3.3-3.4 SRP)
L-1.2 Planerische Sicherung und Aufwertung der inneren Landschaften (Massnahme L.2.5 SRP)
L-1.3 Entwicklungskonzept für Gewässer (inkl. Potential Bachöffnungen) (Massnahmen L.1.1-1.5 SRP)

Konformität (RPG, kt. Richtplan):
Die Konformität ist sowohl bezüglich des RPG als auch bezüglich des Kt. Richtplans gegeben.

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

Zuständigkeiten	
Federführung: Stadt Langenthal	Beteiligte Stellen: <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal <input type="checkbox"/> Weitere:

Realisierung		
Vorgehen / Meilensteine: 1. Inventar der schutzwürdigen Naturobjekte im Rahmen der Ortsplanungsrevision 2. Entwicklungskonzept für Gewässer (Potenziale, Handlungsbedarf, Strategie, Massnahmen) 3. Baurechtliche Sicherung 4. Umsetzung		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont Inventar: bis 2018 Entwicklungskonzept: bis 2018 Umsetzung: ab 2019	Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Ortsplanung

Kosten und Finanzierung	
Kosten (Planung / Investition): 100'000 Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: Juli 2015	An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund % <input checked="" type="checkbox"/> Kanton 40% <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal 60% <input type="checkbox"/> Weitere: %
Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:	Finanzierungsnachweis: <input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten

Beurteilung
<p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als gross eingeschätzt.</p> <p>Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als gross eingestuft.</p> <p>Zweckmässigkeit: unterstützt die im Agglomerationsprogramm definierten strategischen Grundsätze und Handlungsweisen (Nachhaltige Entwicklung).</p> <p>Machbarkeit: Die planerische Machbarkeit ist gegeben.</p>

Wirkung (WK)

- WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert
- WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen (Aufwertung Siedlungsraum, Verbesserung der öffentlichen Räume)
- WK 3: Verkehrssicherheit
- WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Verbesserung Lebensqualität)

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

S-1 bis S-8, L-2 bis L-3

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- Region Oberaargau, 2010: Regionales Landschaftsentwicklungskonzept (R-LEK). Erläuterungsbericht mit Umsetzungsprogramm; Büro Kappeler, Bern
- Räumliches Entwicklungskonzept Stadt Langenthal, 2015
- Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal, 2015

Quantitative Angaben:

Bemerkungen / Hinweise:

AP Langenthal	Stand: Juni 2016	L 2
Massnahmenpaket:	Stadtlandschaft und Siedlungsökologie	A-Liste

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. L 1.1), Nr. im Prüfbericht Bund: 0329.2.118
- Neue Massnahme (L 1.3)
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: Stadt Langenthal

Abbildung / Karte

Verortung: Ganzes Stadtgebiet



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:
Mit dem Massnahmenblatt Stadtlandschaft und Siedlungsökologie ist zu erreichen, dass die Landschaftsentwicklung in der Siedlungsentwicklung thematisiert wird. Dies beinhaltet die Themenbereiche «attraktives Wohnumfeld», «Räume für Flora und Fauna», «Siedlungsökologie», «Begrünung Verbindungsachsen».

Massnahmen:
L-2.1 Lebensraumvernetzung und Grünkorridore sichern (Massnahmen L.2.1-2.3 SRP)
L-2.2 Siedlungsdurchgrünung erhalten und weiterentwickeln (Massnahme L.2.4 SRP)
L-2.3 Ruderalflächen erhalten (Massnahme L.2.6 SRP)

Konformität (RPG, kt. Richtplan):
Die Konformität ist sowohl bezüglich des RPG als auch bezüglich des Kt. Richtplans gegeben.

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

Zuständigkeiten	
Federführung: Stadt Langenthal	Beteiligte Stellen: <input checked="" type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Grundeigentümer, Landwirtschaft

Realisierung		
Vorgehen / Meilensteine: 1. Inventar 2. Definition / Konzept von Grünkorridoren und Auflagen für die Umgebungsgestaltung von Bauten im Rahmen der Ortsplanungsrevision 3. Planerische Sicherung von prägenden Landschaftselementen 4. Umsetzung		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont Inventar: bis 2018 Konzept: bis 2022 Umsetzung: ab 2023	Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Ortsplanung

Kosten und Finanzierung	
Kosten (Planung / Investition): 50'000 Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: Juli 2015	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund 20% <input checked="" type="checkbox"/> Kanton 30% <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal 50% <input type="checkbox"/> Weitere: %
Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input checked="" type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:	Finanzierungsnachweis: <input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten

Beurteilung
<p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als mittel eingeschätzt.</p> <p>Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als gross eingestuft.</p> <p>Zweckmässigkeit: unterstützt die im Agglomerationsprogramm definierten strategischen Grundsätze und Handlungsweisen (Nachhaltige Entwicklung).</p> <p>Machbarkeit: Die planerische Machbarkeit ist gegeben.</p>

Wirkung (WK)

- WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert
- WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen (Aufwertung, Verbesserung Qualität der öffentlichen Räume)
- WK 3: Verkehrssicherheit
- WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Verbesserung Lebensqualität)

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen:

S-1 bis S-2, S-5, S-7, L-1, L-3

Zielkonflikt: S-8

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- Region Oberaargau, 2010: Regionales Landschaftsentwicklungskonzept (R-LEK). Erläuterungsbericht mit Umsetzungsprogramm; Büro Kappeler, Bern
- Räumliches Entwicklungskonzept Stadt Langenthal, 2015
- Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal, 2015

Quantitative Angaben :

Bemerkungen / Hinweise:

AP Langenthal	Stand: Juni 2016	L 3
Massnahmenpaket:	Übergangsbereiche	A-Liste

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

Abbildung / Karte

Verortung: Ganzes Stadtgebiet



The map shows the city of Langenthal with its urban layout, roads, and green spaces. A north arrow and a scale bar are visible in the top left corner. The map highlights the city's green system and its integration with the surrounding landscape.

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:
Das Grünsystem der Stadt Langenthal besitzt bereits heute hohe Qualität (u.a. BLN-Gebiet Wässermatten). Mit einer klaren Trennung von Siedlungs- und Nicht-Siedlungsgebiet sollen diese Qualitäten gesichert und weiter Aufgewertet werden. Insbesondere sind Eigenständige und charakteristische Siedlungsränder zu wahren. Dies gilt auch für die Übergangsbereiche zwischen Wald, Landschaft und Siedlung.

Massnahmen:
L-3.1 Festlegung Siedlungsränder, definitive und dynamische (Massnahmen L3.1 SRP)
L-3.2 Waldrandkonzept erstellen (Massnahme L3.2 SRP)

Konformität (RPG, kt. Richtplan):
Die Konformität ist sowohl bezüglich des RPG als auch bezüglich des Kt. Richtplans gegeben.

Typ: infrastrukturell Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Stadt Langenthal	Beteiligte Stellen: <input checked="" type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Grundeigentümer, Landwirtschaft

Realisierung		
Vorgehen / Meilensteine: 1. Definition der langfristigen Siedlungsbegrenzungen 2. Waldrandkonzept 3. Umsetzung		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) (L-3.2) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont Siedlungsbegrenzungen: bis 2018 Waldrandkonzept: bis 2022 Umsetzung: ab 2023	Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung (L-3.2) <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: RGSK OA

Kosten und Finanzierung	
Kosten (Planung / Investition): 50'000 Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: Juli 2015	An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund % <input type="checkbox"/> Kanton % <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal 100% <input type="checkbox"/> Weitere: %
Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:	Finanzierungsnachweis: <input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten

Beurteilung
<p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als mittel eingeschätzt.</p> <p>Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als gross eingestuft.</p> <p>Zweckmässigkeit: unterstützt die im Agglomerationsprogramm definierten strategischen Grundsätze und Handlungsweisen (Nachhaltige Entwicklung).</p> <p>Machbarkeit: Die planerische Machbarkeit ist gegeben.</p>

Wirkung (WK)

- WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert
- WK 2: Siedlungsentwicklung nach Innen (Trennung von Siedlungs- und Nicht- Siedlungsgebiet)
- WK 3: Verkehrssicherheit
- WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Reduktion Flächenbeanspruchung, Verbesserung Lebensqualität)

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

S-1, S-5, L-1 bis L-2

Zielkonflikt: S-8

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente:

- Region Oberaargau, 2010: Regionales Landschaftsentwicklungskonzept (R-LEK). Erläuterungsbericht mit Umsetzungsprogramm; Büro Kappeler, Bern
- Räumliches Entwicklungskonzept Stadt Langenthal, 2015
- Siedlungsrichtplan Stadt Langenthal, 2015

Quantitative Angaben:

Bemerkungen / Hinweise:

Die Ausarbeitung des Konzepts hat in Abstimmung mit dem regionalen Waldplan Nr. 64 Langental / Önz 2007-2021 zu erfolgen.

Massnahmen Verkehr (V)

Öffentlicher Verkehr (ÖV-Str / ÖV-W)	50
Motorisierter Individualverkehr (MIV-O / MIV-S)	62
Langsamverkehr (LV-N)	83
Nachfrageorientierte Mobilität (NM-VM / NM-W / NM-PP)	110

AP Langenthal / RGSK Oberaargau Stand: Juni 2016 **ÖV-Str. 1.1**
 Massnahmenpaket: **Strassengebundener öffentlicher Verkehr** B-Liste

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

Abbildung / Karte

Verortung:

LEGENDE

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

Nicht verortete Massnahmen:
 ÖV-W 1.1

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

Kanton Bern Tiefbauamt OK IV, Stadt Langenthal
 Langenthal, Aarwangenstrasse Busführung
Übersicht Konzeptvarianten

Legende

- Busspur
- Mischverkehr Publiker
- Mischverkehr
- Buspriorisierung mit LSA
- Fahrbahnhaltstelle
- Busbusch
- Busbusch mit Schleuse

Bestand	1 Busspuren Eine Richtung	Tellweise beide Richtungen	Beide Richtungen	Busführung über Kreuz	2 Verschiebung Mit Bäregg	3 Priorisierung (LSA Kiesel Grubenstr.)

Massnahmenbeschreibung

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

Massnahmen:
 ÖV-Str 1.1 Aarwangenstrasse: Priorisierung Bus

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

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

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

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

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

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit: Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen die Ziele eines effizienten und leistungsfähigen ÖV, welcher geeignet ist, einen massgeblichen Teil der Mobilitätsbedürfnisse in Langenthal abzuwickeln und eine nachhaltige Siedlungsentwicklung zu unterstützen.</p> <p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als gross eingeschätzt.</p>

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

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

Wirkung (WK)

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

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

-

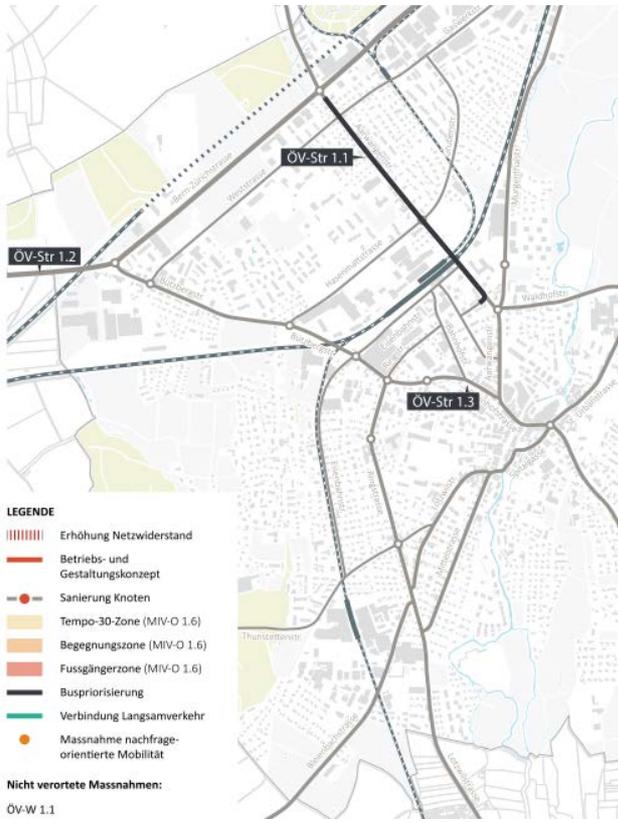
Quantitative Angaben (z.B. DTV):

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

Bemerkungen / Hinweise:

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

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

Abbildung / Karte	
<p>Verortung:</p>  <p>LEGENDE</p> <ul style="list-style-type: none"> Erhöhung Netzwidestand Betriebs- und Gestaltungskonzept Sanierung Knoten Tempo-30-Zone (MIV-O 1.6) Begegnungszone (MIV-O 1.6) Fussgängerzone (MIV-O 1.6) Buspriorisierung Verbindung Langsamverkehr Massnahme nachfrageorientierte Mobilität <p>Nicht verortete Massnahmen: ÖV-W 1.1</p>	<p>Detail:</p>  <p> Erweiterungsgebiet</p>

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

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

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

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

Beurteilung

Zweckmässigkeit: Die Massnahme ist zwingend, damit die Konzentration und Fokussierung der zukünftigen Siedlungsentwicklung an diesem als Vorranggebiet für die regionale Siedlungserweiterung Gebiet an diesem Standpunkt erfolgen kann.

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

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

Machbarkeit: Die Machbarkeit wurde stadintern abgeklärt und bejaht.

Wirkung (WK)

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

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

S 8.8 Oberhard (Arbeiten)

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente:

- Langfristiges ÖV-Konzept Langenthal, 2016

Quantitative Angaben (z.B. DTV):

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

Bemerkungen / Hinweise:

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

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

Abbildung / Karte

Verortung:

LEGENDE

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

Nicht verortete Massnahmen:
 ÖV-W 1.1

Detail:

LEGENDE

- Durchmesserlinien
- Radiallinien
- weiterhin bediente Bushaltestelle
- Bereich für neue Haltestellen
- wegfalende Haltestelle

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

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

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

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

Beurteilung

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

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

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

Machbarkeit: Die Machbarkeit wurde stadintern abgeklärt und bejaht.

Wirkung (WK)

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

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

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

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

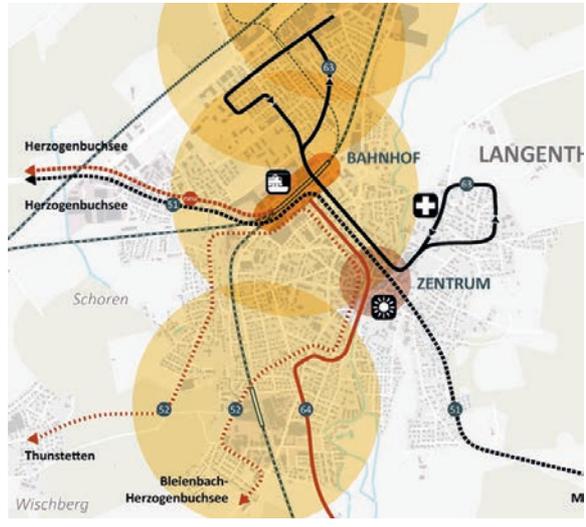
- Langfristiges ÖV-Konzept Langenthal, 2016

Quantitative Angaben (z.B. DTV):

Bemerkungen / Hinweise:

AP Langenthal	Stand: Juni 2016	ÖV-W 1
Massnahme:	Öffentlicher Verkehr – Weiteres: Langfristiges ÖV-Konzept Langenthal	Eigenleistung

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Neue Massnahme: Nachfolgemassnahme zu Massnahmenpaket V-ÖV 2 AP2 (Nr. im Prüfbericht Bund: 0329.2.015/016)
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

Abbildung / Karte	
<p>Verortung:</p> 	<p>Detail: Langfristiges ÖV-Konzept Langenthal</p> 

Massnahmenbeschreibung	
<p>Zielsetzung:</p> <p>Mit dem überarbeiteten Konzept ist jenes von 2011 aktualisiert. Es definiert die Leitlinien und Randbedingungen für die mittel- und langfristige Massnahmenplanung im öffentlichen Verkehr (Stadt- und Regionalbus). Die Erschliessung des Siedlungsgebietes und die Angebotsqualität des ÖV werden optimiert.</p>	
<p>Massnahmen:</p> <p>ÖV-W 1.1 Langfristiges ÖV-Konzept Langenthal</p>	
<p>Konformität (RPG, kt. Richtplan): <i>Nur für Siedlungsmassnahmen</i></p>	
<input type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

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

Realisierung		
Vorgehen / Meilensteine: 1. Langfrist-Konzept 2. Start Massnahmenumsetzung im regionalen Angebotskonzept Oberaargau 2018-2021		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> vor 2019 <input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont Vorprojekt / Vorbereitung: 2016 Baubeginn / Beginn Umsetzung: 2017 Inbetriebnahme / Realisierung: etappenweise bis 2030 Reifegrad <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: RGSK

Kosten und Finanzierung	
Kosten (Planung / Investition): 0.1 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 0% Stand: Konzept	An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund % <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) 75 % <input type="checkbox"/> Stadt Langenthal % <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Region 25%%
Art der Finanzierung: <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:	Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit: Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen die Ziele eines effizienten und leistungsfähigen ÖV, welcher geeignet ist, einen massgeblichen Teil der Mobilitätsbedürfnisse in Langenthal abzuwickeln und eine nachhaltige Siedlungsentwicklung zu unterstützen.</p> <p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als gross eingeschätzt.</p>

Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als **gross** eingestuft. Eine langfristige Konzipierung des ÖV-Angebots zeigt die Entwicklungsrichtung auf und wird mit den laufenden räumlichen Planungen (Siedlungsrichtplan, RGSK, Agglomerationsprogramm) sowie mit dem Verkehrsrichtplan und den Auswirkungen der übergeordneten Verkehrsprojekten (VS ALN und Ausbau Autobahn A1) und von städtischen und kantonalen Entwicklungsplanungen (ESP Bahnhof) abgestimmt.

Machbarkeit:

Wirkung (WK)

- WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Verbesserung ÖV, Verbesserung der Erreichbarkeit
- WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen
- WK 3: Verkehrssicherheit
- WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch: Verbesserung Modalsplit zugunsten ÖV

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

ÖV-Str 1.1 (Buspriorisierung auf Aarwangenstrasse)

Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof, Gestaltung Bahnhofplatz

Siedlungsentwicklung (Bevölkerung, Arbeitsplätze)

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente:

- Regionale Verkehrskonferenz Oberaargau, 14. Juni 2016: Langfristiges ÖV Konzept Langenthal, Schlussbericht (Genehmigung 29. Juni 2016)

Quantitative Angaben (z.B. DTV):

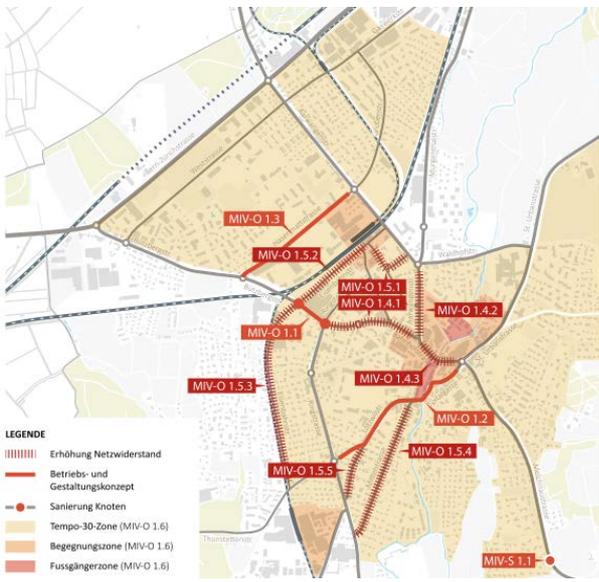
Fahrgastaufkommen auf Stadtbuslinien in den vergangenen Jahren steigend (2010-2014 Steigerung um bis zu 140%), die Nachfrage auf den Regionalbuslinien 51 und 52 dagegen ist stagnierend.

Bemerkungen / Hinweise:

AP Langenthal / RGSK Oberaargau	Stand: Juni 2016	MIV-O 1.1
Massnahme:	Motorisierter Individualverkehr – Ortsdurchfahrten / Verträglichkeit: Sanierung Knoten Bützberg-/ Eisenbahnstrasse, Bützberg-/Ringstrasse	
		A-Liste

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

Abbildung / Karte

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

Massnahmenbeschreibung

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

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

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

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

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

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

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

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit: Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen die Ziele einer verträglichen Lenkung und Abwicklung des Verkehrs. Die Projekte unterstützen diese Ziele und sind auf die Entwicklung des Verkehrsaufkommens und die geplanten Grossprojekte im regionalen und nationalen Strassennetz abgestimmt.</p> <p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als gross eingeschätzt.</p>

Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als **gross** eingestuft. Mit dem Umbau der Knoten wird die Verkehrslenkung gemäss Lenkungskonzept der Stadt Langenthal umgesetzt, welches das Stadtzentrum von einem grossen Teil des Durchgangsverkehrs befreien soll. Damit ergeben sich Möglichkeiten für eine attraktivere Gestaltung des Zentrums und die Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität. Für den MIV reduzieren sich die Fahrzeiten von Lotzwil/Bleienbach in Richtung Bern-Zürich-Strasse. Der ÖV kann mit den vorgesehenen Lichtsignalanlagen bevorzugt werden.

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

Wirkung (WK)

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

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

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

Quantitative Angaben (z.B. DTV):

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

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

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

Bemerkungen / Hinweise:

AP Langenthal / RGSK Oberaargau

Stand: Juni 2016

MIV-O 1.2

Massnahme:

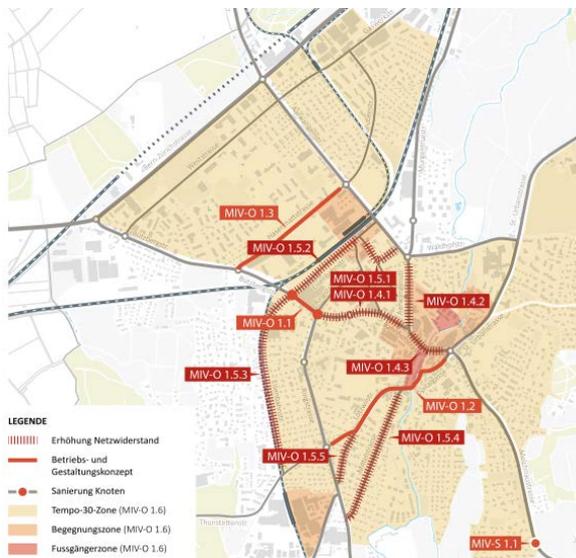
**Motorisierter Individualverkehr – Ortsdurchfahrten /
Verträglichkeit: Entlastung Stadtzentrum**

A-Liste

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

Abbildung / Karte

Verortung:



Detail:



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Mit dem Paket wird ein Teilbereich des Lenkungskonzeptes Motorisierter Individualverkehr aus dem REK umgesetzt.

Massnahmen: MIV-O 1.2 Entlastung Stadtzentrum: Verkehrsführung MIV via Spitalgasse - Farbgasse - Lotzwilstrasse - Thunstettenstrasse, integrale Umgestaltung mit Massnahmen für Fuss- und Veloverkehr	
Konformität (RPG, kt. Richtplan): Nur für Siedlungsmassnahmen	
<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

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

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

Kosten und Finanzierung	
Kosten (Planung / Investition): 3.8 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: März 2015	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund 35% <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) 22.75% <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal 42.25% <input type="checkbox"/> Weitere: %

Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:	Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten
Beurteilung	
<p>Zweckmässigkeit: Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen die Ziele einer verträglichen Lenkung und Abwicklung des Verkehrs. Das Projekt unterstützt diese Ziele und ist auf die Entwicklung des Verkehrsaufkommens (insb. des Schwerverkehrs) und die geplanten Grossprojekte im regionalen und nationalen Strassennetz abgestimmt.</p> <p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als gross eingeschätzt.</p> <p>Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als gross eingestuft. Die Reduktion des Verkehrsaufkommens im Stadtzentrum ist ein vorrangiges Bedürfnis und trägt massgeblich zu einer Aufwertung des Zentrums und zur Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität bei. Zudem wird die Verkehrsführung durch das Siedlungsgebiet von Langenthal geklärt.</p> <p>Machbarkeit:</p>	
Wirkung (WK) <input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Klärung der Verkehrsführung, Entlastung Stadtzentrum <input type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen <input type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit <input type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -	

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

AP Langenthal / RGSK Oberaargau	Stand: Juni 2016	MIV-O 1.3
Massnahme:	Motorisierter Individualverkehr – Ortsdurchfahrten /	
	Verträglichkeit: Entlastung Stadtzentrum	
		A-Liste

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

Abbildung / Karte

Verortung:

LEGENDE

- ||||| Erhöhung Netz Widerstand
- Betriebs- und Gestaltungskonzept
- Sanierung Knoten
- Tempo-30-Zone (MIV-O 1.6)
- Begegnungszone (MIV-O 1.6)
- Fussgängerzone (MIV-O 1.6)

Detail:

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

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

Massnahmen:

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

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

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

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

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

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

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit: Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen die Ziele einer verträglichen Lenkung und Abwicklung des Verkehrs. Das Projekt unterstützt diese Ziele und ist auf die Entwicklung des Verkehrsaufkommens (insb. des Schwerverkehrs) und die geplanten Grossprojekte im regionalen und nationalen Strassennetz abgestimmt.</p> <p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als gross eingeschätzt.</p>

Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als **gross** eingestuft. Die Reduktion des Verkehrsaufkommens im Stadtzentrum ist ein vorrangiges Bedürfnis und trägt massgeblich zu einer Aufwertung des Zentrums und zur Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität bei. Zudem wird die Verkehrsführung durch das Siedlungsgebiet von Langenthal geklärt. Die sichere Lösung der Querungen für Fuss- und Veloverkehr (Anbindung des nördlichen Siedlungsteils mit Schulstandorten an Bahnhof und Zentrum) ist wichtiger Projektbestandteil.

Machbarkeit: Die Machbarkeit ist gegeben.

Wirkung (WK)

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

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

-

Quantitative Angaben (z.B. DTV):

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

Bemerkungen / Hinweise:

AP Langenthal

Stand: Juni 2016

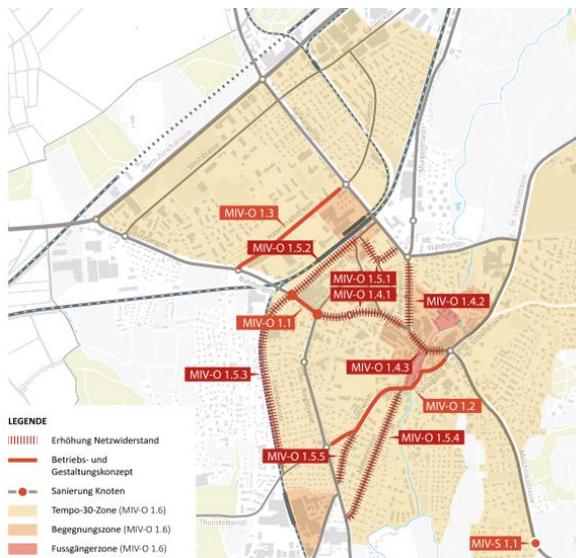
MIV-O 1.4

Massnahmenpaket: **Motorisierter Individualverkehr – Ortsdurchfahrten /**
Verträglichkeit: Erhöhung Netzwerstand Stadtzentrum **Eigenleistung**

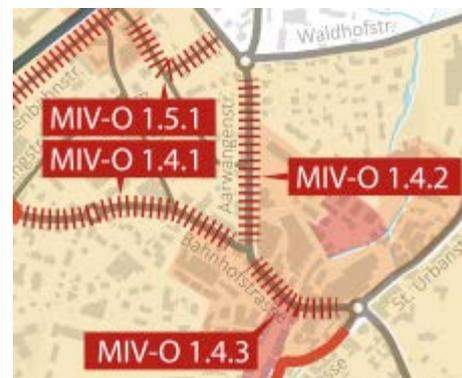
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Neue Massnahme
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

Abbildung / Karte

Verortung:



Detail:



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Mit dem Paket wird ein Teilbereich des Lenkungskonzeptes Motorisierter Individualverkehr aus dem REK umgesetzt. Die Reduktion der Verkehrsmengen aufgrund der verbesserten Verkehrsführung sowie weitere Massnahmen erhöhen die Fahrplanstabilität des ÖV,

Massnahmen: Erhöhung MIV-Netzwidestand (NW) Stadtzentrum: MIV-O 1.4.1 Erhöhung NW Bützbergstrasse - Bahnhofstr. - St. Urbanstrasse (Ringstr. - Spitalplatz) MIV-O 1.4.2 Erhöhung NW Aarwangenstrasse (Bahnhofstr. - Waldhofstr.) MIV-O 1.4.3 Durchfahrtsverbot Stadtzentrum für LKW (nur Anlieferung)	
Konformität (RPG, kt. Richtplan): Nur für Siedlungsmassnahmen	
<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

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

Realisierung		
Vorgehen / Meilensteine: 1. Detailkonzept 2. Vorprojekt, Ausführungsprojekt, bauliche und betriebliche Umsetzung der Verkehrsführung		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> vor 2019 <input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont Vorprojekt / Vorbereitung: 2017/ 2016/ 2021 Baubeginn / Beginn Umsetzung: 2018/ 2017/ 2022 Inbetriebnahme / Realisierung: 2019/ 2018/ 2023 Reifegrad <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: REK

Kosten und Finanzierung	
Kosten (Planung / Investition): 3.2 + 1.6 + 0.1 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: März 2015	An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund % <input type="checkbox"/> Kanton(e) % <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal 100% <input type="checkbox"/> Weitere: %

Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:	Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten
--	---

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit: Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen die Ziele einer verträglichen Lenkung und Abwicklung des Verkehrs. Die Projekte unterstützen diese Ziele und sind auf die Entwicklung des Verkehrsaufkommens (insb. des Schwerverkehrs) und die geplanten Grossprojekte im regionalen und nationalen Strassennetz abgestimmt.</p> <p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als gross eingeschätzt.</p> <p>Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als gross eingestuft. Die Reduktion des Verkehrsaufkommens im Stadtzentrum ist ein vorrangiges Bedürfnis und trägt massgeblich zu einer Aufwertung des Zentrums und zur Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität bei. Zudem wird die Verkehrsführung durch das Siedlungsgebiet von Langenthal geklärt.</p> <p>Machbarkeit: Die Machbarkeit ist gegeben.</p>
Wirkung (WK)
<input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Klärung der Verkehrsführung <input checked="" type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen: Verbesserung Qualität öffentlicher Räume <input checked="" type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit: Senkung der Geschwindigkeiten, Reduktion Verkehrsmengen, insb. LKW <input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch: Verbesserung des Modal Split zugunsten des LV
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -

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

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

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

Abbildung / Karte

Verortung:

LEGENDE

- ||||| Erhöhung Netzwerkwiderstand
- Betriebs- und Gestaltungskonzept
- Sanierung Knoten
- Tempo-30-Zone (MIV-O 1.6)
- Begegnungszone (MIV-O 1.6)
- Fussgängerzone (MIV-O 1.6)

Detail:

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Mit dem Paket wird ein Teilbereich des Lenkungskonzeptes Motorisierter Individualverkehr aus dem REK umgesetzt. Die Reduktion der Verkehrsmengen aufgrund der verbesserten Verkehrsführung sowie weitere Massnahmen erhöhen die Fahrplanstabilität des ÖV,

Massnahmen:

Erhöhung MIV-Netzwerkwiderstand (NW) zu den Subzentren:

- MIV-O 1.5.1 Erhöhung NW Zieglerstrasse und Jurastrasse (Zieglerstrasse - Bahnhofplatz)
- MIV-O 1.5.2 Erhöhung NW Eisenbahnstrasse (Bützbergstrasse - Bahnhofplatz)
- MIV-O 1.5.3 Erhöhung NW Eisenbahnstrasse (Bützbergstrasse - Thunstettenstrasse)
- MIV-O 1.5.4 Erhöhung NW Mittelstrasse
- MIV-O 1.5.5 Erhöhung NW Lotzwilstrasse (Thunstettenstrasse - Ringstrasse)

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

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

Zuständigkeiten

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

Realisierung

Vorgehen / Meilensteine:

1. Detailkonzept
2. Vorprojekt, Ausführungsprojekt, bauliche und betriebliche Umsetzung der Verkehrsführung

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

Kosten und Finanzierung

Kosten (Planung / Investition): 1.3 + 1.9 + 1.0 + 2.7 + 3.8 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: März 2015	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund 35% <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) 22.75% <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal 42.25% <input type="checkbox"/> Weitere: %
--	---

Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:	Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten
--	---

Beurteilung

Zweckmässigkeit: Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen die Ziele einer verträglichen Lenkung und Abwicklung des Verkehrs. Die Projekte unterstützen diese Ziele und sind auf die Entwicklung des Verkehrsaufkommens (insb. des Schwerverkehrs) und die geplanten Grossprojekte im regionalen und nationalen Strassennetz abgestimmt.

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

Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als **gross** eingestuft. Die Reduktion des Verkehrsaufkommens im Stadtzentrum und im Bereich des Bahnhofs ist ein vorrangiges Bedürfnis und trägt massgeblich zu einer Aufwertung des Zentrums und zur Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität bei. Zudem wird die Verkehrsführung durch das Siedlungsgebiet von Langenthal geklärt und der ÖV bevorzugt.

Machbarkeit: Die Machbarkeit ist gegeben, der Gemeinderat hat in der Sitzung vom 18. Mai 2016 insbesondere das Lenkungskonzept im südlichen Bereich bestätigt.

Wirkung (WK)

- WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Klärung der Verkehrsführung
- WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen: Verbesserung Qualität öffentlicher Räume
- WK 3: Verkehrssicherheit: Senkung der Geschwindigkeiten, Reduktion Verkehrsmengen, insb. LKW
- WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch: Verbesserung des Modal Split zugunsten des LV

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

ESP Bahnhof Langenthal, Bahnhofplatz mit Bushaltestellen

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- Dokumente zum ESP Bahnhof Langenthal

Quantitative Angaben (z.B. DTV):

Bemerkungen / Hinweise:

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

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

Abbildung / Karte

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

Massnahmenbeschreibung

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

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

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

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

Beurteilung
Zweckmässigkeit: Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen die Ziele einer verträglichen Lenkung und Abwicklung des Verkehrs. Die Projekte unterstützen diese Ziele. Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als gross eingeschätzt.

Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als **gross** eingestuft. Die siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs in den Wohnquartieren und eine hohe Attraktivität und Aufenthaltsqualität in zentralen und wichtigen Strassenräumen und Platzbereichen sind wichtige Anliegen der Stadt. Die Senkung der Geschwindigkeiten trägt massgeblich zur Erreichung dieser Ziele bei.

Machbarkeit: Die Machbarkeit ist gegeben.

Wirkung (WK)

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

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

ESP Bahnhof Langenthal

MIV-O 1.4.3 Durchfahrtsverbot Stadtzentrum für LKW

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

-

Quantitative Angaben (z.B. DTV):

Bemerkungen / Hinweise:

AP Langenthal

Stand: Juni 2016

MIV-S 1

Massnahme:

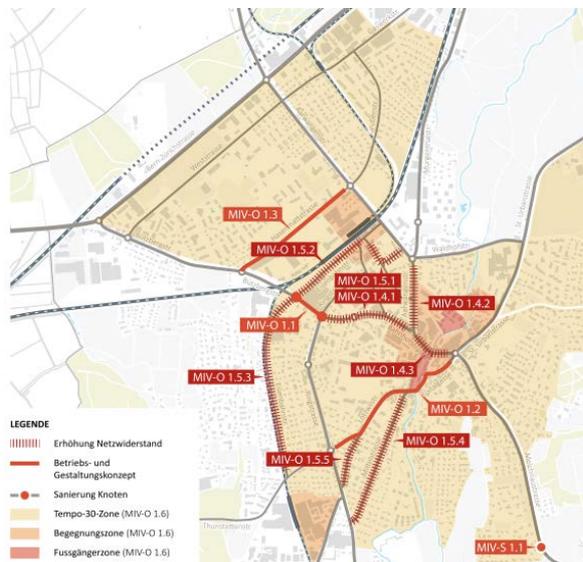
**Motorisierter Individualverkehr – Verkehrssicherheit:
Umgestaltung Knoten Hambüelstrasse**

C-Liste

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

Abbildung / Karte

Verortung:



Detail:



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Der Knoten Hambüelstrasse / Melchnaustrasse ist gleichzeitig Beginn des Siedlungsgebietes und Eintritt in eine Tempo 30-Zone. An dem Knoten trifft das Rad-Hauptverbindungsnetz auf ein Rückgrat des regionalen Verkehrsnetzes. Mit der Sanierung des Knotens wird die Verkehrssicherheit erhöht und die städtebauliche Integration der Verkehrsachsen gewährleistet.

Massnahmen: MIV-S 1.1 Umgestaltung Knoten Hambüelstrasse	
Konformität (RPG, kt. Richtplan): Nur für Siedlungsmassnahmen	
<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: TBA Kanton Bern, OIK IV	Beteiligte Stellen: <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal <input type="checkbox"/> Weitere:

Realisierung		
Vorgehen / Meilensteine: 1. Detailkonzept 2. Vorprojekt, Ausführungsprojekt, bauliche Umsetzung		
Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2019 <input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont Vorprojekt / Vorbereitung: 2025 Baubeginn / Beginn Umsetzung: 2027 Inbetriebnahme / Realisierung: 2028 Reifegrad <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: REK

Kosten und Finanzierung	
Kosten (Planung / Investition): 1 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: März 2015	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund 35% <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) 65% <input type="checkbox"/> Stadt Langenthal % <input type="checkbox"/> Weitere: %
Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:	Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit: Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen die Ziele einer verträglichen Lenkung und Abwicklung des Verkehrs. Die Sanierung des Knotens unterstützt diese Ziele.</p> <p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als mittel eingeschätzt.</p> <p>Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als mittel eingestuft. Der Eingang ins Siedlungsgebiet wird verdeutlicht und damit das Geschwindigkeitsverhalten positiv beeinflusst.</p> <p>Machbarkeit:</p>
<p>Wirkung (WK)</p> <ul style="list-style-type: none"><input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Verbesserung des Strassennetzes<input type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen<input checked="" type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit: Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit<input type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>-</p>
Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <p>-</p>
<p>Quantitative Angaben (z.B. DTV):</p> <p>DWV Melchnaustasse ca. 5'000</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p>

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

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

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

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

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

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

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

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit: Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen die Ziele der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und der Intermodalität. Die Verbesserung der Zugänglichkeit des Bahnhofs für den Fuss- und Veloverkehr unterstützt diese Ziele.</p> <p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als gross eingeschätzt.</p>

Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als **gross** eingestuft. Der Bahnhof muss aus allen Bereichen des Siedlungsgebiets direkt und sicher erreichbar sein. Mit den Projekten wird die Attraktivität des ÖV verbessert, aber auch eine attraktive Anbindung des nördlichen Siedlungsgebiets ans Zentrum gewährleistet.

Machbarkeit: Die Machbarkeit ist gegeben.

Wirkung (WK)

- WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr, Verbesserung der Erreichbarkeit
- WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen:
- WK 3: Verkehrssicherheit: Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit
- WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch: Verbesserung des Modal Split zugunsten des LV

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

-

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

-

Quantitative Angaben (z.B. DTV):

Insgesamt >1'000 Veloabstellplätze im Bahnhofsbereich, sehr hohe Auslastung

Bemerkungen / Hinweise:

AP Langenthal	Stand: Juni 2016	LV-N 1.3 / 1.4
Massnahmenpaket:	Langsamverkehr – Netzlücken	C-Liste

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

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

Massnahmenbeschreibung	
<p>Zielsetzung: Die Massnahmen sichern die Realisierung des Konzeptes "Kombinierte Mobilität und Netzlücken Radverkehr", wie es im REK Langenthal festgelegt ist.</p>	
<p>Massnahmen: LV-N 1.3 Bern-Zürich-Strasse / Chasseralstrasse: Verbindung als Fuss- und Radweg LV-N 1.4 Aufwertung Verbindung Dorfgasse - Zelgligasse - Klusstrasse - Bützbergstrasse - Weststrasse für den Fuss- und Veloverkehr (Schulweg)</p>	
<p>Konformität (RPG, kt. Richtplan): Nur für Siedlungsmassnahmen</p>	
<p><input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell</p>	<p><input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell</p>

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

Realisierung		
Vorgehen / Meilensteine: 1. Variantenstudie, Detailkonzept 2. Vorprojekt, Ausführungsprojekt, bauliche und betriebliche Umsetzung		
Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2019 <input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont Vorprojekt / Vorbereitung: 2026 Baubeginn / Beginn Umsetzung: 2028 Inbetriebnahme / Realisierung: 2030 Reifegrad <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: REK

Kosten und Finanzierung	
Kosten (Planung / Investition): 0.1 + 0.5 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand:	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund 35% <input type="checkbox"/> Kanton(e) % <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal 65% <input type="checkbox"/> Weitere: %
Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:	Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit: Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen das Ziel der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Die Verbesserung der Verbindungen innerhalb des Siedlungsgebietes für den Fuss- und Veloverkehr unterstützt dieses Ziel.</p> <p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als mittel eingeschätzt.</p> <p>Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als gross eingestuft. Die sichere und direkte Erreichbarkeit insb. der kommunalen und regionalen Schulstandorte im Gebiet Hard für den Fuss- und Veloverkehr ist von hoher Bedeutung. Mit den Verbindungen wird diese Erreichbarkeit deutlich verbessert.</p>

Machbarkeit: Die Machbarkeit ist gegeben.

Wirkung (WK)

- WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr, Verbesserung der Erreichbarkeit
- WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen
- WK 3: Verkehrssicherheit: Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit
- WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch: Verbesserung des Modal Split zugunsten des Langsamverkehrs

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

-

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

-

Quantitative Angaben (z.B. DTV):

Bemerkungen / Hinweise:

AP Langenthal	Stand: Juni 2016	LV-N 1.5
Massnahme:	Langsamverkehr – Netzlücken	Eigenleistung

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-LV 3.6, V-LV 3.8), Nr. im Prüfbericht Bund:
- Neue Massnahme
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

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

Massnahmenbeschreibung	
<p>Zielsetzung:</p> <p>Die Massnahme sichert die Realisierung des Konzeptes "Kombinierte Mobilität und Netzlücken Radverkehr", wie es im REK Langenthal festgelegt ist.</p>	
<p>Massnahmen:</p> <p>LV-N 1.5 Aufrechterhaltung LV-Verbindung Spitalareal - Mühle</p>	
<p>Konformität (RPG, kt. Richtplan): <i>Nur für Siedlungsmassnahmen</i></p>	
<p><input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell</p>	<p><input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell</p>

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

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

Kosten und Finanzierung	
Kosten (Planung / Investition): 0.1 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand:	An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund % <input type="checkbox"/> Kanton(e) % <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal 100% <input type="checkbox"/> Weitere: %
Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:	Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten

Beurteilung

Zweckmässigkeit: Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen das Ziel der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Die Verbesserung der Verbindungen innerhalb des Siedlungsgebietes für den Fuss- und Veloverkehr unterstützt dieses Ziel.

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

Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als **gross** eingestuft. Ein dichtes und lückenloses Netz für den Fuss- und Veloverkehr innerhalb des Siedlungsgebietes nimmt eine wichtige Funktion für die Naherholung wahr und verbessert so die Lebensqualität und damit die Standortattraktivität Langenthals. Der Weg entlang der Langete vom Stadtzentrum bis zum Spital und weiter durch die Wässermatten ist eine wichtige solche Verbindung, die nicht unterbrochen werden darf.

Machbarkeit: Die Machbarkeit ist gegeben.

Wirkung (WK)

- WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr, Verbesserung der Erreichbarkeit
- WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen: Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume
- WK 3: Verkehrssicherheit: Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit
- WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch: Verbesserung des Modal Split zugunsten des Langsamverkehrs

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

-

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

-

Quantitative Angaben (z.B. DTV):

Bemerkungen / Hinweise:

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

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

Abbildung / Karte	
<p>Verortung:</p>	<p>Detail: z.B. Konzept/Studie</p>

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

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

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

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

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit: Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen das Ziel der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Die Verbesserung der Verbindungen innerhalb des Siedlungsgebietes für den Fuss- und Veloverkehr unterstützt dieses Ziel.</p> <p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als mittel eingeschätzt.</p>

Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als **mittel** eingestuft. Die sichere und direkte Erreichbarkeit von Bildungseinrichtungen für den Fuss- und Veloverkehr ist von hoher Bedeutung. Mit den Massnahmen wird die Sicherheit auf dem betreffenden Abschnitt verbessert (insb. vor dem Hintergrund der beabsichtigten Verkehrslenkung)

Machbarkeit: Die Machbarkeit ist gegeben.

Wirkung (WK)

- WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr
- WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen
- WK 3: Verkehrssicherheit: Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit: Schulwegsicherheit, Unfallschwerpunkte
- WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch: Verbesserung des Modal Split zugunsten des Langsamverkehrs

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

MIV-O 1.3 Knoten Eisenbahnstrasse und Ringstrasse

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

-

Quantitative Angaben (z.B. DTV):

Bemerkungen / Hinweise:

AP Langenthal	Stand: Juni 2016	LV-N 1.7
Massnahme:	Langsamverkehr – Netzlücken	C-Liste

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

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

Massnahmenbeschreibung	
<p>Zielsetzung:</p> <p>Die Massnahme sichert die Realisierung des Konzeptes "Kombinierte Mobilität und Netzlücken Radverkehr", wie es im REK Langenthal festgelegt ist. Sie entspricht dem Sachplan Velo (Netzlücke Nr. 62, Routenoptimierung Nr. 179).</p>	
<p>Massnahmen:</p> <p>LV-N 1.7 Passage Coop (Jurastrasse - Spitalplatz) öffnen für den Veloverkehr</p>	
<p>Konformität (RPG, kt. Richtplan): <i>Nur für Siedlungsmassnahmen</i></p>	
<p><input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell</p>	<p><input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell</p>

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

Realisierung		
Vorgehen / Meilensteine: 1. Klärung Machbarkeit, Variantenstudie, Detailkonzept 2. Vorprojekt, Ausführungsprojekt, bauliche und betriebliche Umsetzung		
Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2019 <input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont Vorprojekt / Vorbereitung: 2027 Baubeginn / Beginn Umsetzung: 2028 Inbetriebnahme / Realisierung: 2030 Reifegrad <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: REK Stadt Langenthal, Sachplan Veloverkehr Nr. 62, Teil Velolandroute 71

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

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit: Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen das Ziel der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Die Verbesserung der Verbindungen innerhalb des Siedlungsgebietes für den Fuss- und Veloverkehr unterstützt dieses Ziel.</p> <p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als mittel eingeschätzt.</p>

Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als **mittel** eingestuft. Die sichere und möglichst direkte Führung des Veloverkehrs ist wichtig für die Attraktivität des Netzes und damit des Velos als Verkehrsträger. Mit der Massnahme wird eine Lücke im Netz geschlossen, wo die Velofahrer heute zu einem Umweg über stark befahrene Strassenabschnitte gezwungen werden.

Machbarkeit: Die planerische Machbarkeit ist insb. hinsichtlich Sicherheit (Mischverkehr Fussgänger/Velo) zu klären, die politische und eigentumsrechtliche Machbarkeit ist zu prüfen.

Wirkung (WK)

- WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr, Verbesserung Erreichbarkeit
- WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen
- WK 3: Verkehrssicherheit: Führung Velo abseits stark befahrener Strecken und Knoten
- WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch: Verbesserung des Modal Split zugunsten des Langsamverkehrs

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

-

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

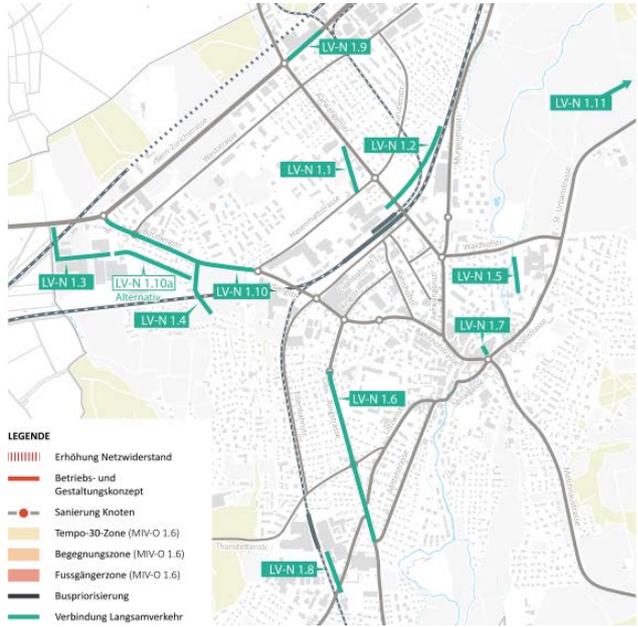
-

Quantitative Angaben (z.B. DTV):

Bemerkungen / Hinweise:

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

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

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

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

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

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

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

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

Machbarkeit: Die Machbarkeit ist gegeben.

Wirkung (WK)

- WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr, Verbesserung der Erreichbarkeit
- WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen: Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume und der Anbindung an den ÖV
- WK 3: Verkehrssicherheit: Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit
- WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch: Verbesserung des Modal Split zugunsten des Langsamverkehrs

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

-

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

-

Quantitative Angaben (z.B. DTV):

Bemerkungen / Hinweise:

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

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

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

Massnahmenbeschreibung	
<p>Zielsetzung:</p> <p>Die Massnahme unterstützt die Realisierung des Konzeptes "Kombinierte Mobilität und Netzlücken Radverkehr", wie es im REK Langenthal festgelegt ist. Die Massnahme liegt an einem Rückgrat des regionalen Verkehrsnetzes des MIV und erhöht hier die Verkehrssicherheit des LV.</p>	
<p>Massnahmen:</p> <p>LV-N 1.9 Verlängerung Radstreifen Kreisel Hard bis Bahnübergang asm</p>	
<p>Konformität (RPG, kt. Richtplan): Nur für Siedlungsmassnahmen</p>	
<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

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

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

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

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

Machbarkeit: Die Machbarkeit ist gegeben.

Wirkung (WK)

- WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr, Verbesserung der Erreichbarkeit
- WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen
- WK 3: Verkehrssicherheit: Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit
- WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch: Veränderung Modalsplit zugunsten von Fuss- und Veloverkehr

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

-

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

-

Quantitative Angaben (z.B. DTV):

Bern-Zürich-Strasse: DWV heute 6'200

Bemerkungen / Hinweise:

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

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

Abbildung / Karte

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

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:
 Die Massnahme sichert die Realisierung des Konzeptes "Kombinierte Mobilität und Netzlücken Radverkehr", wie es im REK Langenthal festgelegt ist, wo sie als Teil des Rad-Hauptverbindungsnetzes aufgeführt sind.

Massnahmen:
 LV-N 1.10 Sanierung Bützbergstrasse: Umgestaltung zugunsten Langsamverkehr, mit Variante entlang Klusstrasse als städtische Ergänzungsmassnahme (Wegweisung)

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

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

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

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

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

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit: Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen das Ziel der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Die Verbesserung des Angebots auf der Bützbergstrasse unterstützt dieses Ziel.</p> <p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als gross eingeschätzt.</p>

Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als **gross** eingestuft. Vor dem Hintergrund des erwarteten Verkehrswachstums (insb. als Folge des Autobahn-Ausbaus und der Umfahrung Aarwangen) ist ein sicheres und attraktives Angebot für den Fuss- und Veloverkehr entlang der Bützbergstrasse (Längsverkehr und Querungen) von zentraler Bedeutung für die Anbindung der nordwestlichen Siedlungsgebiete an den Bahnhof und ans Zentrum.

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

Wirkung (WK)

- WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr, Verbesserung Erreichbarkeit
- WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen: Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume und der Anbindung an Bahnhof und Stadtzentrum
- WK 3: Verkehrssicherheit: Erhöhung der subjektiven Sicherheit
- WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch: Veränderung Modalsplit zugunsten von Fuss- und Veloverkehr

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

-

Quantitative Angaben (z.B. DTV):

Bützbergstrasse: DWV heute 11'000, 2030 ohne Umfahrung Aarwangen 12'000, mit Umfahrung 15'000, Regionalbuslinie 51 im 30-Minuten-Takt

Bemerkungen / Hinweise:

Die Alternativroute Klusstrasse wird von städtischer Seite als ergänzende Massnahme geplant.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

AP Langenthal / RGSK Oberaargau

Stand: Juni 2016

NM-VM 1

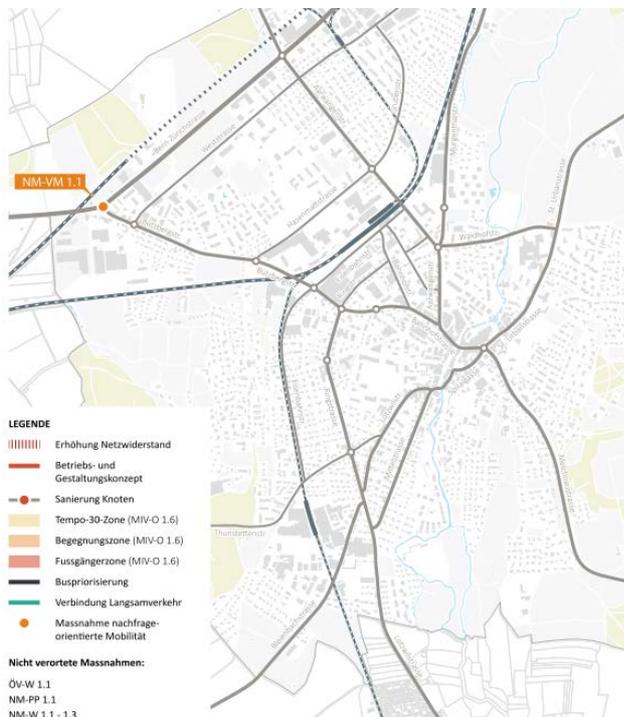
Massnahme: **Nachfrageorientierte Massnahmen – Verkehrsmanagement**

A-Liste

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

Abbildung / Karte

Verortung:



Detail:



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Die Massnahme ist Bestandteil zur Realisierung des Konzeptes "Lenkungskonzept Motorisierter Individualverkehr", wie es im REK Langenthal festgelegt ist. Sie gewährleistet einen siedlungsverträglichen Verkehrsfluss auf den innerörtlichen Achsen.

Massnahmen: NM-VM 1 Verkehrsmanagement Dreilinden	
Konformität (RPG, kt. Richtplan): Nur für Siedlungsmassnahmen	
<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

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

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

Kosten und Finanzierung	
Kosten (Planung / Investition): 2.8 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand:	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund 35% <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) 65% <input type="checkbox"/> Stadt Langenthal % <input type="checkbox"/> Weitere: %
Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:	Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten

Beurteilung

Zweckmässigkeit: Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen die Ziele einer verträglichen Lenkung und Abwicklung des Verkehrs. Das Projekt unterstützt diese Ziele und ist auf die Entwicklung des Verkehrsaufkommens (insb. des Schwerverkehrs) und die geplanten Grossprojekte im regionalen und nationalen Strassennetz abgestimmt.

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

Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als **gross** eingestuft. Die Führung des Verkehrs und Dosierung der Mengen zur Vermeidung grösserer Stauerscheinungen innerhalb des Siedlungsgebietes sind wichtige Voraussetzungen für eine verträgliche und flüssige Abwicklung des Verkehrs. Dabei spielt die Priorisierung des ÖV eine wichtige Rolle.

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

Wirkung (WK)

- WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Nachfrageseitige Massnahmen: Lenkung der Verkehrsnachfrage
- WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen
- WK 3: Verkehrssicherheit: Erhöhung der objektiven Sicherheit
- WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch: Reduktion Immissionen im Siedlungsgebiet

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

-

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

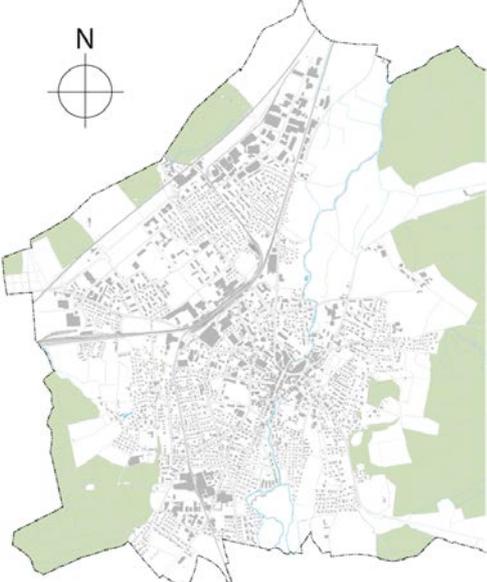
-

Quantitative Angaben (z.B. DTV):

Bemerkungen / Hinweise:

AP Langenthal / RGSK Oberaargau	Stand: Juni 2016	NM-W 1.1
Massnahme: Nachfrageorientierte Massnahmen – Mobilitätsmanagement		A-Liste

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

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

Massnahmenbeschreibung	
<p>Zielsetzung:</p> <p>Die Massnahmen ergänzen und unterstützen das Konzept "Kombinierte Mobilität und Netzlücken Radverkehr", wie es im REK Langenthal festgelegt ist. Sie richten sich an diverse Gruppe von Benutzern, wie die Verwaltung, grosse Unternehmen und die allgemeine Bevölkerung. Sie zielen auf einen frühen Einbezug der Mobilitätsbedürfnisse im Planungsprozess.</p>	
<p>Massnahmen:</p> <p>NM-W 1.1 Mobilitätsmanagement</p>	
<p>Konformität (RPG, kt. Richtplan): <i>Nur für Siedlungsmassnahmen</i></p>	
<p><input type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell</p>

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

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

Kosten und Finanzierung	
Kosten (Planung / Investition): 0.2 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand:	An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund % <input type="checkbox"/> Kanton(e) % <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal 100% <input type="checkbox"/> Weitere: %
Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:	Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit: Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen das Ziel der Abdeckung der Mobilitätsbedürfnisse auf nachhaltige und verträgliche Weise.</p> <p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als gross eingeschätzt.</p> <p>Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als gross eingestuft. Die Sensibilisierung der Bevölkerung für Mobilitätsthemen und für die Zusammenhänge im Verkehr ist wichtig für die künftige Entwicklung der Siedlung und der Verkehrsinfrastruktur sowie deren Auslastung.</p> <p>Machbarkeit:</p>

Wirkung (WK)

- WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Nachfrageseitige Massnahmen: Lenkung der Verkehrsnachfrage: Verbesserung des Informationsangebots, Förderung betrieblicher Mobilitätspläne
- WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen: Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem
- WK 3: Verkehrssicherheit
- WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch: Verringerung der Fahrleistungen im MIV, Verringerung der Verkehrsbelastung in den dicht besiedelten städtischen Räumen

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

-

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

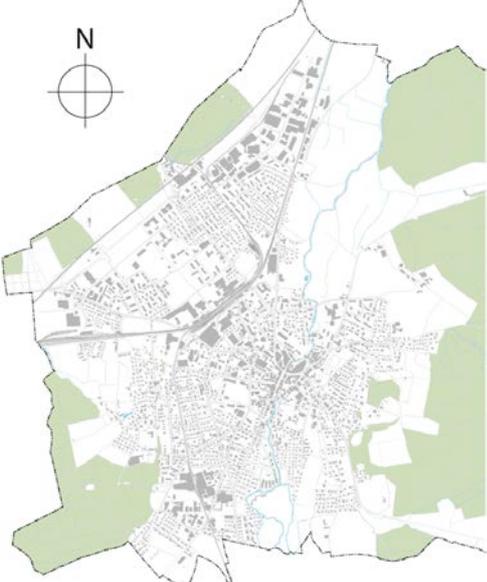
-

Quantitative Angaben (z.B. DTV):

Bemerkungen / Hinweise:

AP Langenthal / RGSK Oberaargau	Stand: Juni 2016	NM-W 1.2
Massnahme:	Nachfrageorientierte Massnahmen – Signaletik	A-Liste

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-LV 5.2), Nr. im Prüfbericht Bund: 0329.2.062
- Neue Massnahme
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

Abbildung / Karte	
Verortung: 	Detail: -

Massnahmenbeschrieb
Zielsetzung: Die Orientierung ist von grosser Bedeutung für eine attraktive Fuss- und Velo-Infrastruktur. Nicht oder wenig ortskundige Personen sind auf eine lückenlose Führung zu den wichtigen Zielorten in Langenthal angewiesen.

Massnahmen: NM-W 1.2 Signaletik	
Konformität (RPG, kt. Richtplan): Nur für Siedlungsmassnahmen	
<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

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

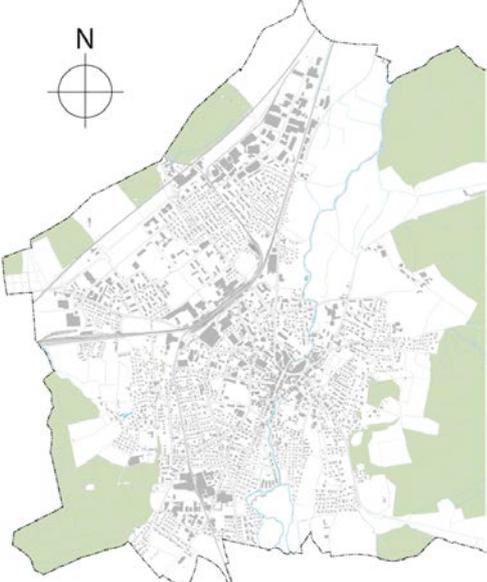
Realisierung		
Vorgehen / Meilensteine: 1. Detailkonzept 2. Umsetzung der Massnahmen		
Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont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

Kosten und Finanzierung	
Kosten (Planung / Investition): 0.2 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand:	An Finanzierung beteiligt: <input checked="" type="checkbox"/> Bund 35% <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) 22.75% <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal 42.25% <input type="checkbox"/> Weitere: %
Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:	Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit: Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen das Ziel der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Eine konsistente und umfassende Signaletik verbessert die Orientierung für Ortsunkundige und unterstützt damit das Ziel.</p> <p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als mittel eingeschätzt.</p> <p>Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als gering bis mittel eingestuft. Massnahmen zur Verbesserung der Orientierung im Wegenetz unterstützen die Attraktivität der Infrastruktur.</p> <p>Machbarkeit:</p>
<p>Wirkung (WK)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert:</p> <p><input type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen:</p> <p><input type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit</p> <p><input type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch:</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>-</p>
Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <p>-</p>
<p>Quantitative Angaben (z.B. DTV):</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p>

AP Langenthal / RGSK Oberaargau	Stand: Juni 2016	NM-W 1.3
Massnahme:	Nachfrageorientierte Massnahmen – Elternberatung	A-Liste

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-NM 2.3), Nr. im Prüfbericht Bund: 0329.2.079
- Neue Massnahme
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

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

Massnahmenbeschrieb	
<p>Zielsetzung:</p> <p>Private Schülertransporte ("Elterntaxi") haben verschiedene negative Effekte: Der Strassenverkehr nimmt zu, womit auch die Risiken für Kinder steigen, die selbständig unterwegs sind. Zudem lernen die Kinder nicht, sich im Verkehr richtig zu verhalten und soziale Kontakte werden ihnen zu einem grossen Teil verwehrt. Aus diesen Gründen soll das Aufkommen an privaten Schülertransporten minimiert werden.</p>	
<p>Massnahmen:</p> <p>NM-W 1.3 Elternberatung zur Verminderung privater MIV-Schülertransporte</p>	
<p>Konformität (RPG, kt. Richtplan): Nur für Siedlungsmassnahmen</p>	
<input type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

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

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

Kosten und Finanzierung	
Kosten (Planung / Investition): 0.1 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand:	An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund % <input type="checkbox"/> Kanton(e) % <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal 100% <input type="checkbox"/> Weitere: %
Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:	Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten

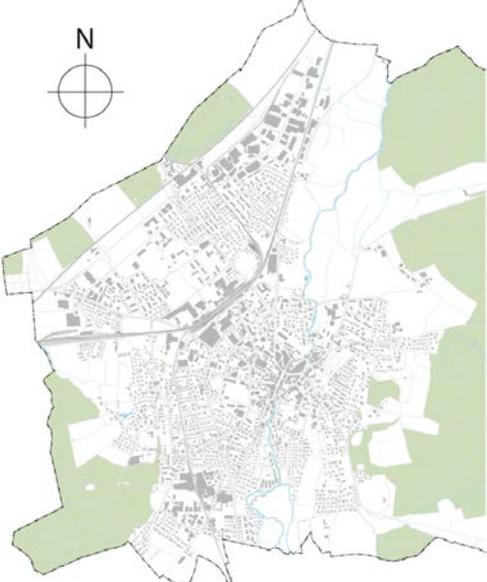
Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit: Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen das Ziel der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Kinder sollen sich selbständig im Verkehr bewegen und den Schulweg sicher zurücklegen können. Die Massnahme unterstützt diese Zielsetzungen.</p> <p>Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als gross eingeschätzt. Die privaten Schülertransporte nehmen stetig zu. Insbesondere müssen die dadurch entstehenden Risiken für die übrigen Kinder im Strassenraum reduziert werden.</p> <p>Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als gross eingestuft.</p> <p>Machbarkeit: Voraussetzung ist ein lückenloses Angebot an ausreichend sicheren Schulwegen.</p>

Wirkung (WK) <input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert: Nachfrageseitige Massnahmen: Lenkung der Verkehrsnachfrage: Verbesserung des Informationsangebots <input type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen <input type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit <input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch: Verringerung der Fahrleistungen im MIV, Verringerung der Verkehrsbelastung in den dicht besiedelten städtischen Räumen
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: Massnahmen zur Verbesserung der Fuss- und Velowege

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

AP Langenthal / RGSK Oberaargau	Stand: Juni 2016	NM-PP 1
Massnahme: Nachfrageorientierte Massnahmen – Parkierungskonzept		B-Liste

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

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

Massnahmenbeschreibung	
<p>Zielsetzung:</p> <p>Mit der Überarbeitung des Parkierungsreglements sollen vor allem die heute unterschiedlichen Bewirtschaftungsformen und Gebührentarife in Langenthal homogenisiert werden. Dadurch wird einerseits die Orientierung erleichtert, andererseits Parksuchverkehr vermieden.</p>	
<p>Massnahmen:</p> <p>NM-PP 1.1 Parkierungskonzept, Überarbeitung Parkierungsreglement</p>	
<p>Konformität (RPG, kt. Richtplan): <i>Nur für Siedlungsmassnahmen</i></p>	
<p><input type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell</p>

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

Realisierung		
Vorgehen / Meilensteine: 1. Detailliertes Parkierungskonzept, öffentliche Mitwirkung, Festsetzung durch Legislative resp. Volksabstimmung 2. Umsetzung der Bewirtschaftungs- und Signalisationsmassnahmen		
Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2019 <input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Realisierungshorizont Vorprojekt / Vorbereitung: Baubeginn / Beginn Umsetzung: Inbetriebnahme / Realisierung: Reifegrad <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:

Kosten und Finanzierung	
Kosten (Planung / Investition): 0.1 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand:	An Finanzierung beteiligt: <input type="checkbox"/> Bund % <input type="checkbox"/> Kanton(e) % <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Langenthal 100% <input type="checkbox"/> Weitere: %
Art der Finanzierung: <input type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:	Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten

Beurteilung
Zweckmässigkeit: Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Verkehr verfolgen das Ziel der Abdeckung der Mobilitätsbedürfnisse auf nachhaltige und verträgliche Weise. Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf wird als gross eingeschätzt. Nutzen: Der Nutzen wird für die Stadt als gross eingestuft. Machbarkeit:

Wirkung (WK)
<input checked="" type="checkbox"/> WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert
<input type="checkbox"/> WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen
<input type="checkbox"/> WK 3: Verkehrssicherheit
<input checked="" type="checkbox"/> WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:
-

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