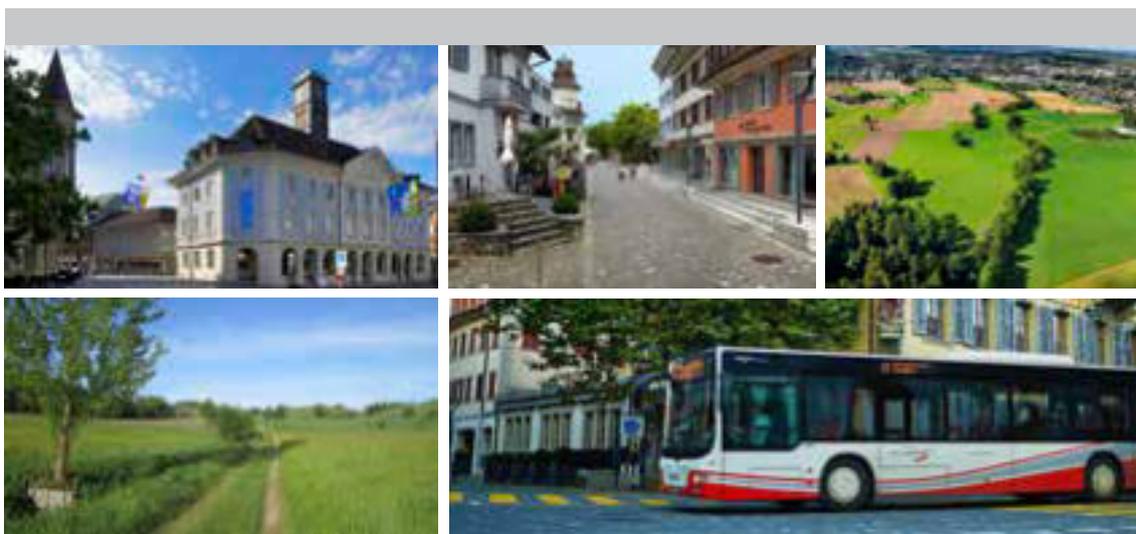


Agglomeration Langenthal – Gartenagglo Agglomerationsprogramm 4. Generation



Teil 1: Hauptbericht

Impressum

Auftraggeber:

Region Oberaargau
Jurastrasse 29
4901 Langenthal

Projektbearbeitung:

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

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

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

Projektbearbeitung Zukunftsbild:

Roman Hanimann, Van de Wetering, Zürich
Carmen Baumann, Van de Wetering, Zürich
Isabel Zelger, Van de Wetering, Zürich
Monika Schenk, Hager Partner AG, Zürich
Elisabeth Thiel, Hager Partner AG, Zürich

Van de Wetering, Birmensdorferstrasse 55,
8004 Zürich
Telefon 044 245 46 09
www.wetering.ch, staedtebau@wetering.ch

Hager Partner AG, Bergstrasse 50, 8032 Zürich
Telefon 044 266 30 30
www.hager-ag.ch, info@hager-ag.ch

Langenthal_Agglomerationsprogramm 06497/4_Resul-
tate/Bericht/6497_Bericht_210519_GE

Inhalt

1. Einleitung	12
1.1 Auftrag	12
1.2 Regionale Organisation	13
1.3 Erarbeitungsprozess	16
1.4 Ergebnisse aus der Mitwirkung	18
1.5 Erläuterungen Checkliste Eingangsprüfung gemäss RPAV	19
1.6 Nachweise Grundanforderungen gemäss RPAV	20
2. Stand der Umsetzung	22
2.1 Umsetzung von Zukunftsbild, Teilstrategien und MOCA	22
2.2 Umsetzungsstand der Massnahmen früherer Generationen	25
2.3 Folgerungen für die 4. Generation	39
3. Situations- und Trendanalyse	41
3.1 Einbettung der Agglomeration	41
3.2 Siedlung	47
3.3 Landschaft und Natur	64
3.4 Umwelt	71
3.5 Verkehr	74
4. Zukunftsbild	108
4.1 Einführung	108
4.2 Die Gartenagglo	109
4.3 Leitideen der Gartenagglo	110
4.4 Zukunftsbild und Entwicklungsvorstellungen	114
4.5 Fazit Zukunftsbild Gartenagglo	118
5. Handlungsbedarf	119
5.1 Einführung	119
5.2 Schwächen und Handlungsbedarf Siedlung	120
5.3 Schwächen und Handlungsbedarf Landschaft	122
5.4 Schwächen und Handlungsbedarf Verkehr	123
6. Strategien	125
6.1 Einführung	125
6.2 Teilstrategie Siedlung	126
6.3 Teilstrategie Landschaft	134
6.4 Teilstrategie Verkehr	139
7. Massnahmen	146
7.1 Einführung	146
7.2 Übergeordnete Massnahmen	147
7.3 Massnahmen Siedlung	147
7.4 Massnahmen Landschaft	153
7.5 Massnahmen Verkehr	154
8. Umsetzung und Kontrolle	157

Anhang		158
Anhang 1	MOCA-Indikatoren	158
Anhang 2	Umsetzungsstrategie Verkehrsmassnahmen AP 3. Generation der Stadt Langenthal	165
Anhang 3	Detailkarte Zukunftsbild Gartenagglo (A3)	171
Anhang 4	Karte Smaragdgebiet	172
Anhang 5	Strategiekarten (A3)	173
Anhang 6	Referenzen Querschnitte Strassenräume	178

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
AP	Agglomerationsprogramm
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
asm	Aare Seeland Mobil
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BeSA	beitragsberechtignte Städte und Agglomerationen
BFS	Bundesamt für Statistik
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler
BLS	Bern-Lötschberg-Simplonbahn
B+R	Bike + Ride
EGK	Erschliessungsgüteklasse
ESP	(Kantonal) Entwicklungsschwerpunkt
Fr.	Schweizer Franken
Fz.	Fahrzeuge
GVM	Gesamtverkehrsmodell
GFZo	Geschossflächenziffer oberirdisch
ha	Hektare
HVZ	Hauptverkehrszeiten
IR	InterRegio-Zug
Kap.	Kapitel
LKW	Lastkraftwagen
LV	Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr)
LSV	Eidgenössische Lärmschutz-Verordnung vom 15. 12.86
MinVV	Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOCA	Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds
NSG	Bundesgesetz über die Nationalstrassen
NW	Netzwideerstand
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PAV	Programm Agglomerationsverkehr
P+R	Park + Ride
RE	RegioExpress-Zug
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
SAZ	Strategische Arbeitszone
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
Tab.	Tabelle
VdW	Van de Wetering, Atelier für Städtebau GmbH
Vgl.	Vergleiche
VRP	Verkehrsrichplan
ViV	Verkehrsintensive Vorhaben
WMK	Wohn-, Misch und Kernzonen
ZöN	Zone für öffentliche Nutzungen

Das Wichtigste in Kürze

I. Ausgangslage

Programm Agglomerationsverkehr

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr (PAV) fördert der Bund in den Agglomerationen eine kohärente Verkehrs- und Siedlungsentwicklung über kommunale, kantonale und nationale Grenzen hinweg. Siedlungsentwicklung und Verkehr sind eng miteinander verknüpft und stehen in Wechselwirkung: neue Verkehrsangebote fördern das Siedlungswachstum und durch die Siedlungsentwicklung entsteht eine höhere und differenziertere Mobilität. Daraus resultieren ein Abstimmungsbedarf zwischen Siedlung und Verkehr sowie neue Herausforderungen:

- Erhöhung von Verträglichkeiten zwischen den Verkehrsteilnehmenden
- Infrastruktur- und Angebotsausbau
- Nutzungsdruck auf die Landschaft

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr (PAV) unterstützt der Bund die Agglomerationen als wichtige politische, wirtschaftliche, kulturelle und gesellschaftliche Impulsgeber dabei, die Herausforderungen der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung zu meistern. Mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) beteiligt er sich finanziell an Verkehrsinfrastrukturprojekten in den Agglomerationen. Voraussetzung für Bundesbeiträge ist ein Agglomerationsprogramm, das die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmt.

Agglomeration Langenthal

Die Agglomeration Langenthal liegt an der Schnittstelle des funktionalen Raums «Mittelland Südfuss Jura» zwischen den Agglomerationen Solothurn und Burgdorf im Westen und Aareland im Osten, andererseits bildet Langenthal gegen Süden das Tor zum Emmental. Langenthal wird vom Bund als kleine Agglomeration eingestuft und besteht aus der beitragsberechtigten Gemeinde Langenthal (BeSA-Perimeter).

II. Zielsetzung

Überkommunale Betrachtung

Im Fokus des Agglomerationsprogramm AP der 4. Generation steht die Erarbeitung eines überkommunalen Zukunftsbildes. Ziel ist es, den Nutzen des Agglomerationsprogramms für die Stadt Langenthal und die Nachbargemeinden aufzuzeigen. Mit der Eingabe der 4. Generation soll vorausschauend dargestellt werden, wie die Agglomeration Langenthal neu, statt des bisherigen Begriffs der «Einzelstadt», erweitert im Kontext von Siedlung-Landschaft-Verkehr verstanden und weiterentwickelt werden kann. Das AP der 4. Generation stellt für die Agglomeration Langenthal ein «Übergangsprogramm» dar, das die Grundlage hin zu einem überkommunalen Planungsinstrument schafft.

Die geplante Verkehrssanierung Aarwangen (VSA) sowie das neue Arbeitsgebiet Oberhard-Wolfhusenfeld (kantonaler Entwicklungsschwerpunkt (ESP) / strategische Arbeitszone (SAZ)) bringen Veränderungen für den Raum Langenthal. Die VSA sowie die Entwicklung des Arbeitsgebiets sind in die Planung der Agglomeration eingebettet und aufeinander abgestimmt.

III. Stand der Umsetzung

AP 2. und 3. Generation
Im Jahre 2012 und 2016 reichte die Agglomeration Langenthal das AP der 2. und 3. Generation beim Bund ein. Ein Grossteil der definierten Massnahmen aus den Vorgängergenerationen befindet sich noch in Umsetzung. Für Langenthal ist es daher entscheidend, die Realisierung der Massnahmen weiter voranzutreiben. Im Bereich Siedlung und Landschaft steht deshalb die Weiterentwicklung und (Neu-)Priorisierung der bestehenden Massnahmen im Vordergrund. Im Bereich Verkehr soll mit dem AP der 4. Generation in erster Linie die Verkehrssicherheit erhöht und der Fuss- und Veloverkehr gestärkt werden.

IV. Situations- und Trendanalyse

Siedlung
Die Stadt Langenthal weist Ende 2018 rund 15'500 EinwohnerInnen auf. Im Bereich Wohnen kann mit einer Aktivierung der bestehenden Nutzungsreserven auf unüberbauten Bauzonen und inneren Reserven das erwartete Bevölkerungswachstum bis 2040 voraussichtlich bewältigt werden. Dem 2. Wirtschaftssektor kommt – im nationalen und kantonalen Vergleich – eine sehr grosse Bedeutung zu. Die Reserven an Arbeitszonen sind jedoch grösstenteils ausgeschöpft, weshalb neue Arbeitsflächen zu schaffen sind.

Landschaft
Die Agglomeration Langenthal verfügt über eine hohe Vielfalt an unterschiedlichen Landschaftstypen (Hügelzüge, Hangkanten, Gewässerläufe, gross- und kleinräumig strukturierte Landwirtschaftsflächen, etc.). Weiter ist Langenthal in das vom Bund anerkannte Smaragdgebiet eingebettet. Das Smaragdgebiet Oberaargau weist bereits eine gute Koordination von Landschaft, Landwirtschaft, Siedlung und Wirtschaft auf und ist schweizweit das grösste Gebiet in seiner Form.

Verkehr
Das Verkehrsaufkommen in der Agglomeration Langenthal wird massgeblich durch den innerhalb des (Stadt-)Gebiets erzeugten Verkehr bestimmt. Mit einer relativ hohen Durchmischung von Wohnen und Arbeiten sowie einem dichten Verkehrsnetz und einem guten ÖV-Angebot ist die verkehrliche Ausgangslage in Langenthal gut. Die VSA wird dazu führen, dass sich die Verkehrsströme in der Agglomeration verschieben werden. Da mit der VSA eine neue Verbindung an das nationale Strassennetz geschaffen wird, besteht die Möglichkeit, im Siedlungsgebiet den Fokus auf eine Stärkung des Veloverkehrs zu lenken, der in der Stadt Langenthal über gute Voraussetzungen verfügt und so einen bedeutenden Anteil des zukünftigen Mehrverkehrs unter Berücksichtigung einer erhöhten Verkehrssicherheit aufzunehmen vermag.

V. Zukunftsbild 2040

In einem gemeinsamen Prozess wurde mit dem AP der 4. Generation ein neues Zukunftsbild unter Berücksichtigung von Langenthal, Obersteckholz¹, Aarwangen, Bleienbach, Lotzwil, Roggwil, Thunstetten und Wynau erarbeitet. Das Zukunftsbild beschreibt den angestrebten Zustand der Agglomeration im Jahre 2040. Für Langenthal und die Nachbargemeinden wurde das Bild der «Gartenagglo» herausgearbeitet. Die Entwicklung zielt auf eine Stärkung des Zusammenspiels zwischen Siedlung-Landschaft und Verkehr.

VI. Teilbereiche Siedlung, Landschaft und Verkehr

Siedlung

Zukunftsbild	Das Siedlungsgefüge mit Kernstadt und umliegenden Gemeinden tritt infolge der Einbettung in die Landschaft und der gezielten Innentwicklung als attraktiver, kompakte Raum für Wohnen, Arbeiten und Erholen in Erscheinung. Ziel ist es, die hohen Lebensqualitäten zu stärken, um die Funktion der Agglomeration als bedeutender Wohn- und Arbeitsplatzstandort zu sichern.
Handlungsbedarf	Im Bereich Siedlung steht die eine gezielte Entwicklung, Erneuerung und Umstrukturierung wichtiger Gebiete im Fokus. Weiter besteht Handlungsbedarf, die Siedlungsentwicklung in der Gartenagglo aktiv an gut erschlossene Lagen zu lenken und die Entwicklung von Gebieten mit hohem Arbeitsplatzpotenzial (ESP/SAZ Oberhard-Wolfhusenfeld) voranzutreiben. Damit kann das erwartete Bevölkerungswachstum bewältigt und gleichzeitig die Lebens- und Umweltqualitäten verbessert werden.
Teilstrategie	In der Gartenagglo werden folgende Hauptstrategien verfolgt: <ul style="list-style-type: none">– Siedlungstypologien mit einer Innenentwicklung stärken– Kompakte Siedlungsstruktur durch eine gezielte Priorisierung der Entwicklung schaffen– Umstrukturierung und Siedlungsverdichtung vorantreiben– Gebiete für die Siedlungserweiterungen Wohnen und Arbeiten sichern
Massnahmen	Mit den Siedlungsmassnahmen wird die Entwicklung schwerpunktmässig in drei Bereichen vorangetrieben: im neuen kantonalen Entwicklungsschwerpunkt / strategische Arbeitszone Oberhard-Wolfhusenfeld (ESP/SAZ), im (historischen) Zentrum von Langenthal sowie in Gebieten mit regionaler Bedeutung (regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, regionale Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sowie Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen). Weiter werden die «Daueraufgaben» aus dem AP der 3. Generation weiterentwickelt und die Umsetzungsschritte konkretisiert.

1 Fusion mit Langenthal am 1. Januar 2021

	Landschaft
Zukunftsbild	Die Gartenagglo charakterisiert sich durch ihr grünes Erscheinungsbild und die Wasserlandschaften mit den einzigartigen Wässermatten (BLN-Gebiet). Durch das vom Bund anerkannte Smaragdgebiet sind in der Gartenagglo die Voraussetzungen geschaffen, die ökologischen und landschaftlichen Aspekte integral mitzudenken und verstärkt in planerischen Instrumenten zu verorten.
Handlungsbedarf	Die gute Ausgangslage im Bereich Landschaft trägt dazu bei, die Entwicklung in der Gartenagglo ressourcenschonend voranzutreiben. Handlungsbedarf besteht insbesondere in der Optimierung der Nutzbarkeit und Zugänglichkeit der Frei- und Grünräume, in der Gestaltung der Übergangs- und Strassenräume und in der Inwertsetzung der charakteristischen Wasserläufe für Mensch und Natur.
Teilstrategie	Es werden folgende Hauptstrategien verfolgt: <ul style="list-style-type: none">– Grünfinger erhalten und pflegen– Grüner Ring um Langenthal weiterentwickeln und vernetzen– Übergangsbereiche strukturieren und gestalten– Siedlungsfreiräume bewusst pflegen und akzentuieren– Gewässerläufe aufwerten und gestalten– Strassenräume und Wegverbindungen «durchgrünen»
Massnahmen	Mit den Landschaftsmassnahmen werden für Langenthal die «Daueraufgaben», welche im AP der 3. Generation erarbeitet wurden, weiterentwickelt. Neue Massnahmen leiten sich aus dem Zukunftsbild, dem prioritären Handlungsbedarf sowie den Teilstrategien ab (z. B. Erarbeitung Konzept grüner Ring und zentraler Park Hard).
	Verkehr
Zukunftsbild	Die Kernstadt und die umliegenden Gemeinden sind über die Radial- und Tangentialverbindungen eng vernetzt. Durch die Etablierung eines attraktiven Freizeitnetzes können die Landschaftsräume zu Fuss oder mit dem Velo sicher erreicht werden. Die perlenkettenartig angeordneten ÖV-Haltestellen sollen auch künftig das ÖV-Angebot in der Gartenagglo sicherstellen.
Handlungsbedarf	Der prioritär anzugehende Handlungsbedarf im Bereich Verkehr zielt auf eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und Attraktivierung des Fuss- und Veloverkehrs. Im Bereich MIV ist die Abstimmung des Verkehrssystems auf das neue Netzelement der Verkehrssanierung Aarwangen VSA sicherzustellen.
Teilstrategie	Im Bereich Verkehr werden folgende Hauptstrategien verfolgt: <ul style="list-style-type: none">– Gesamtverkehrliche Mobilität und Attraktivität des Wohn- und Arbeitsstandortes sicherstellen– ÖV-Angebot gezielt optimieren und Voraussetzungen für kombinierte Mobilität verbessern– Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs erhöhen

- Siedlungsverträglichkeit auf dem Strassennetz verbessern
- Anreize und Angebote für die Bevölkerung für eine nachhaltige Mobilität verbessern

Massnahmen

Schwerpunktmässig werden die Massnahmen im Bereich Verkehr auf die Fortführung der noch nicht umgesetzten Massnahmen gelegt (z. B. im Bereich ÖV, MIV). Weiter steht die Verbesserung der Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr mit Fokus auf die Verkehrssicherheit und die Planung von Velovorrangrouten im Zentrum. Schliesslich ist mit geeigneten Massnahmen die ÖV-Erschliessung des Entwicklungsgebiets Oberhard-Wolfhusenfeld sicherzustellen.

1. Einleitung

1.1 Auftrag

1.1.1 Die Agglomerationsprogramme des Bundes

Agglomerations-
programme des
Bundes

Die meisten Staus und die höchste Auslastung im öffentlichen Verkehr sind bereits heute in den Agglomerationen zu verzeichnen. In Zukunft werden die Bevölkerung und die Anzahl der Arbeitsplätze in den urbanen Räumen überdurchschnittlich stark wachsen. Das Verkehrssystem und die Siedlungsentwicklung sind eng miteinander verknüpft: Zum einen bewirken neue Verkehrsangebote zusätzliches Siedlungswachstum. Zum anderen entsteht durch die Siedlungsentwicklung ein höheres Verkehrsaufkommen, was zu einer Mehrbelastung der Verkehrsinfrastrukturen führt. Daraus resultieren Herausforderungen wie etwa hohe Infrastrukturkosten, Nutzungsdruck auf die Landschaft und eine zunehmende Umweltbelastung.

Für Agglomerationen entstehen Kosten und Belastungen, die sie nicht mehr alleine tragen können. Gleichzeitig gehen von den Agglomerationen wichtige politische, wirtschaftliche, kulturelle und gesellschaftliche Impulse aus. Um deren Leistungsfähigkeit zu erhalten und gleichzeitig die natürlichen Ressourcen zu schonen, ist die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sowohl im Perimeter der Agglomeration als auch im Zusammenspiel mit dem umgebenden Raum unentbehrlich.

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr (PAV) fördert der Bund eine kohärente Verkehrs- und Siedlungsplanung in den Agglomerationen und ermöglicht damit die grossen Herausforderungen des Verkehrs und Siedlungswachstums zu meistern und mitzufinanzieren¹. Von Bundesbeiträgen profitieren Agglomerationen, die mit ihren Agglomerationsprogrammen (AP) die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmen.

Das Agglomerationsprogramm ist ein langfristiges Planungsinstrument, das periodisch alle vier Jahre erneuert wird. Das vorliegende Agglomerationsprogramm der 4. Generation baut auf der vorhergehenden Generation auf.

Agglomeration
Langenthal

Die Gemeinde Langenthal ist in der Region Oberaargau als beitragsberechtigter Stadt und Agglomeration (sog. «BeSA») vom Bund ausgewiesen und in der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV) im Anhang 4 festgehalten.

Langenthal bildet ein wichtiges Zentrum der Region Oberaargau (Kernstadt der Region Oberaargau). Die Stadt liegt zwischen den Agglomerationen Solothurn im Westen und Olten/Zofingen im Osten. Das Agglomerationsprogramm Langenthal ist nicht nur für die Stadt Langenthal selber, sondern

¹ Finanzierung über Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF)

auch für die gesamte Region von zentraler Bedeutung. Denn nur eine gut funktionierende Kernstadt – mit den notwendigen Verkehrsinfrastrukturen, einem guten ÖV-Angebot und einer zukunftsorientierten Siedlungsstruktur – ist in der Lage auf die gesamte Region auszustrahlen und wichtige Impulse zu geben.

1.1.2 Zielsetzung AP Langenthal 4. Generation

Überkommunale
Betrachtung: Neues
Zukunftsbild

Im Fokus des Agglomerationsprogramm der 4. Generation steht die Erarbeitung eines überkommunalen Zukunftsbilds. Ziel ist es, den Nutzen des Agglomerationsprogramms für den Raum Langenthal und die Nachbargemeinden aufzuzeigen. Mit der Eingabe der 4. Generation soll dargestellt werden, wie die Agglomeration Langenthal neu, statt des bisherigen Begriffs der Einzelstadt, erweitert im Kontext von Siedlung-Landschaft-Verkehr verstanden und weiterentwickelt werden kann.

Das Agglomerationsprogramm der 4. Generation ist als «Übergangsprogramm» hin zu einem überkommunalen Planungsinstrument zu verstehen. In den Kapitel 3 bis 6 werden nebst Langenthal auch die Nachbargemeinden (Obersteckholz¹, Aarwangen, Bleienbach, Lotzwil, Roggwil, Thunstetten und Wynau) berücksichtigt. Die Massnahmen (vgl. Kap. 7) hingegen beschränken sich in der 4. Generation grossmehrheitlich noch auf Langenthal (BeSA-Perimeter).

Im Bereich Verkehr bringt die Verkehrssanierung Aarwangen (VSA) Veränderungen für den Raum Langenthal mit sich. Im Bereich Siedlung soll das Gebiet Oberhard-Wolfhusenfeld (Langenthal und Thunstetten) als kantonaler Entwicklungsschwerpunkt (ESP)/strategische Arbeitszone (SAZ) entwickelt werden (Schlüsselmassnahme der 4. Generation). Die Verkehrssanierung Aarwangen sowie das neu geplante Arbeitsgebiet Oberhard-Wolfhusenfeld werden daher in den folgenden Kapitel systematisch behandelt.

1.2 Regionale Organisation

1.2.1 Verhältnis zum RGSK

Langenthal und die Nachbargemeinden sind in die Region Oberaargau eingebettet. Der Verein Oberaargau umfasst 47 Gemeinden. Die Gemeinden der Region Oberaargau gliedern sich in die vier Subregionen Oberaargau Nord, Oberaargau Ost, Oberaargau Süd und Oberaargau West.

Alle 4 Jahre wird das regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) der Region Oberaargau zeitgleich zum Agglomerationsprogramm Langenthal überarbeitet. Das RGSK hat für den Kanton Bern die Funktion eines regionalen Teilrichtplans. Die grundsätzlichen Stossrichtungen und

1 Obersteckholz hat am 1. Januar 2021 mit Langenthal fusioniert. Im Rahmen des Erarbeitungsprozesses des APs der 4. Generation war Obersteckholz als eigenständige Gemeinde beteiligt. Da die statistischen Daten zum AP zwischen 2019 und 2020 aufbereitet wurden, ist in den statistischen Datengrundlagen die Fusion der Gemeinden noch nicht berücksichtigt. In den kartographischen Darstellungen wurden die Gemeindegrenzen im Frühjahr 2021 bereinigt.

wichtigsten Inhalten fliessen schliesslich in den übergeordneten kantonalen Richtplan ein. Das RGSK bildet den behördenverbindlichen Rahmen für das vorliegende Agglomerationsprogramm.

Die Inhalte des Agglomerationsprogrammes der 4. Generation werden in das RGSK 2021 integriert und damit ist die Behördenverbindlichkeit des Agglomerationsprogrammes sichergestellt (vgl. Abb. 1).

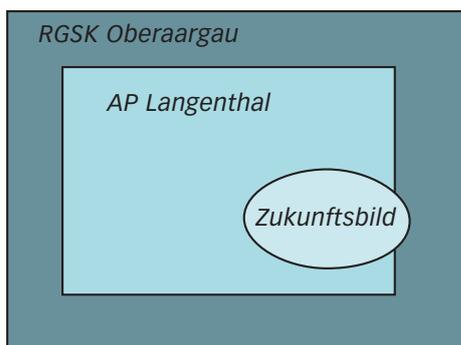


Abb. 1 Darstellung Bezug zwischen RGSK und AP Langenthal. Das neue Zukunftsbild der Agglomeration unter Berücksichtigung von Langenthal und den Nachbargemeinden wird in das RGSK 2021 integriert.

Mit dem AP der 4. Generation wird für den Raum Langenthal unter Berücksichtigung von Obersteckholz¹, Aarwangen, Bleienbach, Lotzwil, Roggwil, Thunstetten und Wynau ein neues Zukunftsbild gezeichnet. Das regionale Planungsinstrument RGSK 2021 wird deshalb auf das neue Zukunftsbild abgestimmt (vgl. Abb. 1).

1.2.2 Projektorganisation AP und RGSK

Das RGSK Oberaargau und das Agglomerationsprogramm Langenthal werden parallel erarbeitet. Beide Planungsinstrumente werden schliesslich von der Delegiertenversammlung beschlossen.

1 Fusion mit Langenthal am 1. Januar 2021

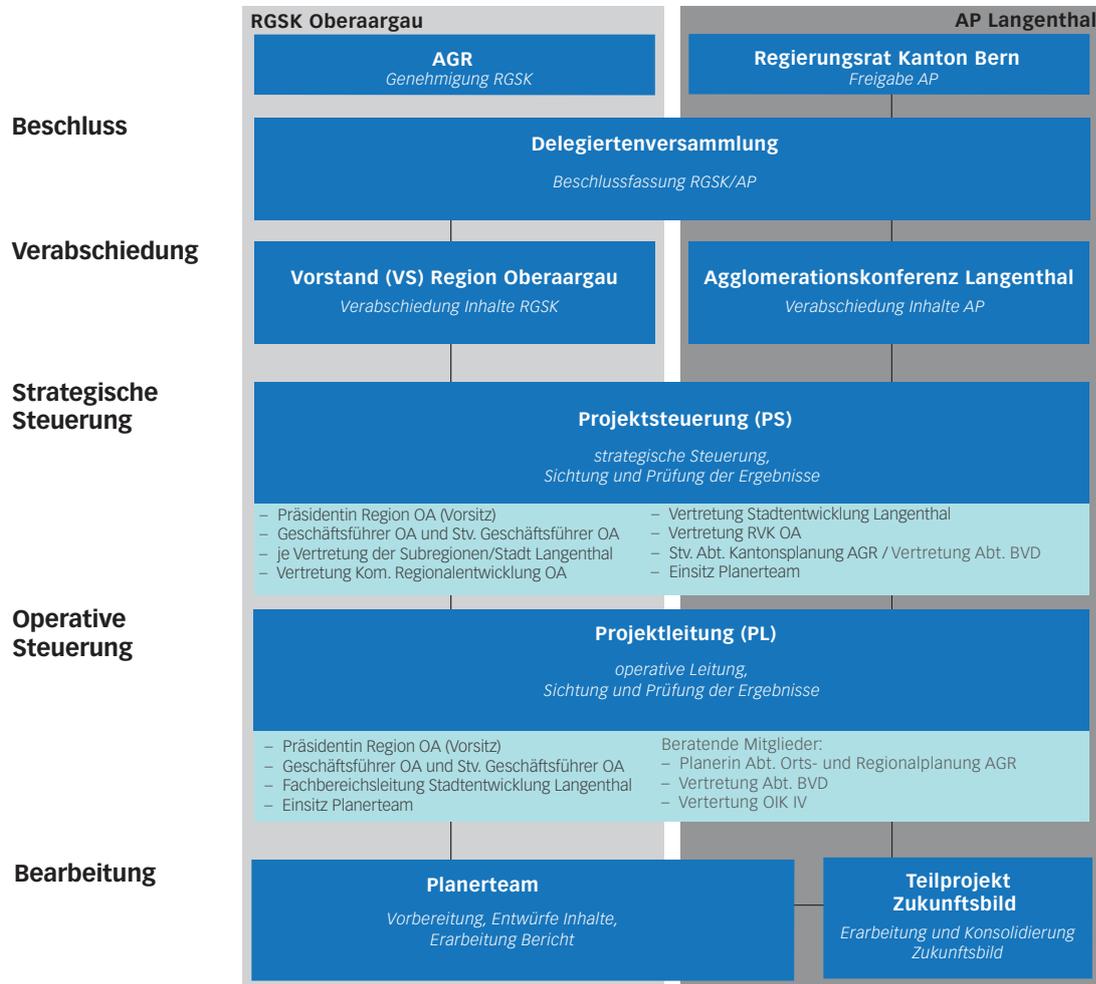


Abb. 2 Projektorganisation RGSK und AP

- | | |
|---|---|
| Regierungsrat Kanton Bern / AGR | Der Regierungsrat des Kantons Bern gibt das AP zur Einreichung beim Bund frei. Das RGSK wird vom Amt für Gemeinden und Raumordnung AGR genehmigt. |
| Delegiertenversammlung DV | Die Delegiertenversammlung ist das oberste Entscheidungsorgan. Sie beschliesst AP Langenthal 4. Generation und das RGSK Oberaargau 2021. |
| Agglomerationskonferenz Langenthal (AK) | Die Agglomerationskonferenz Langenthal, in der die Gemeinde Langenthal federführend ist und Vertreter aus der Subregion Oberaargau Ost umfasst, sichtet und prüft die AP-Ergebnisse und verabschiedet diese zur Mitwirkung, Vorprüfung und Genehmigung. |
| Vorstand Region Oberaargau (VS) | Der Vorstand der Region Oberaargau verabschiedet die behördenverbindlichen Inhalte des RGSK zur Mitwirkung, Vorprüfung und Genehmigung. |
| Projektsteuerung (PS) | Die Projektsteuerung hat die Aufsicht über den Planungsprozess. Sie definiert die strategische Richtung und verabschiedet die Inhalte des APs zu Händen des Vorstands respektive der Agglomerationskonferenz und der |

Regionalversammlung. Die Projektsteuerung setzt sich aus VertreterInnen der Region Oberaargau (Kommission, Vorstand und Geschäftsstelle) sowie aus VertreterInnen der Gemeinden Oberaargau Nord, West, Süd und Ost und des Kantons (AGR, BVD/AÖV) zusammen.

Projektleitung (PL) Der Projektleitung obliegt die operative Steuerung des Projektes. Es berät die Entwürfe des Planerteams und verabschiedet diese zu Händen der Projektsteuerung. Die Projektleitung setzt sich aus VertreterInnen der Geschäftsstelle der Region, der Stadt Langnehtal und der kantonalen Verwaltung zusammen. Das Planerteam nimmt als externe Auftragnehmerin in der Projektleitung Einsitz.

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

1.3 Erarbeitungsprozess

1.3.1 Meilensteine

Das RGSK Oberaargau bildet den behördenverbindlichen Rahmen des APs Langenthal. Die Inhalte zum Zukunftsbild, den Strategien und den Massnahmen aus dem AP werden ins RGSK überführt und so die Abstimmung der Instrumente sichergestellt.

Erarbeitungsprozess des RGSK Oberaargau 2021 und des Agglomerationsprogrammes Langenthal 4. Generation gestaltet sich zeitgleich in verschiedenen Modulen. Die Ergebnisse der unterschiedlichen Module fliessen schliesslich in das behördenverbindliche RGSK 2021 sowie das Agglomerationsprogramm Langenthal ein.

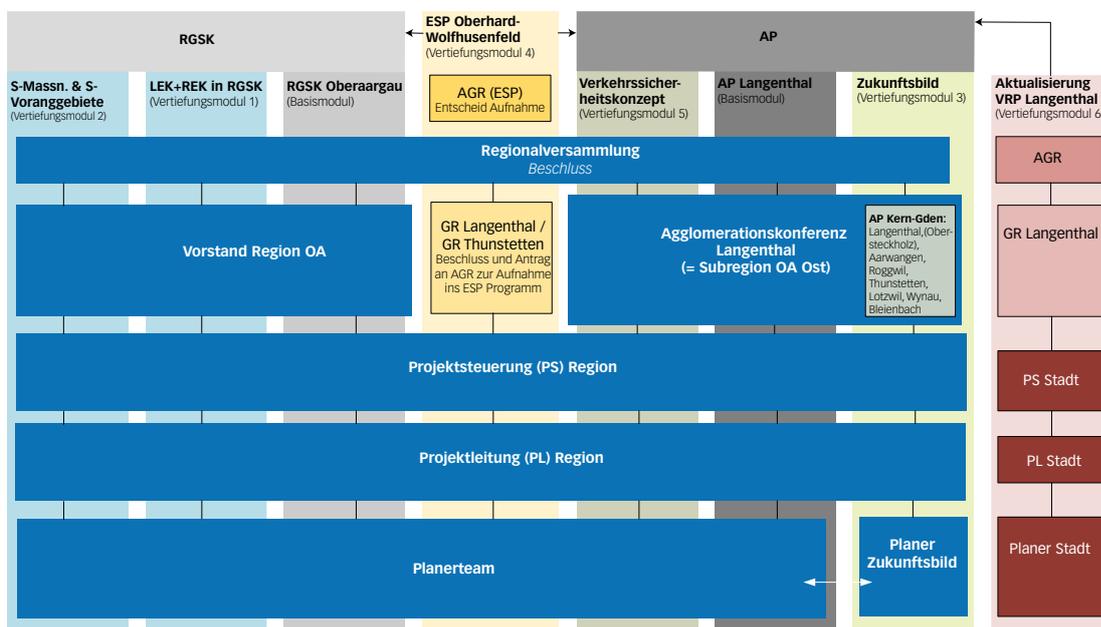


Abb. 3 Erarbeitungsprozess RGSK Oberaargau und AP Langenthal in verschiedenen Modulen

Siedlungsmassnahmen und Vorranggebiete	<p>RGSK</p> <p>Mit dem Vertiefungsmodul «Siedlungsmassnahmen und Vorranggebiete» wurden die Siedlungsmassnahmen auf regionaler Stufe aktualisiert. So wurden regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, regionale Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sowie Siedlungserweiterungsgebiete geprüft und die Koordinationsstände weiterentwickelt. Die Ergebnisse daraus fliessen auch in das AP Langenthal ein. Dies zeigt sich unter anderem im neuen Massnahmenpaket zu den «regionalen Wohn-/Arbeitsschwerpunkte Agglomeration Langenthal» (vgl. Kap. 7 Massnahmen).</p>
Integration R-LEK und REK	<p>Um die behördenverbindlichen Planungsinstrumente des Oberaargaus zu vereinfachen, wurde das regionale Landschaftsentwicklungskonzept R-LEK (2010) sowie das Raumentwicklungskonzept Oberaargau REK (2004) in das RGSK 2021 integriert. Damit erfolgte unter anderem eine Auseinandersetzung mit den Siedlungs- und Landschaftsthemen auf regionaler Stufe. Beispielsweise werden auf regionaler Stufe Siedlungsbegrenzungslinien bezeichnet, die auch im Zukunftsbild der Agglomeration Eingang finden (vgl. Kap. 4.4.2).</p>
Basismodul RGSK	<p>Mit dem Basismodul RGSK wurden die Ergebnisse aus den Vertiefungsmodulen zusammengeführt und in einem Gesamtdokument gesichert.</p>
ESP/SAZ Oberhard-Wolfhusenfeld	<p>AP</p> <p>Ein wichtiger Schwerpunkt der Bearbeitung des APs und RGSKs im Bereich Siedlung ist die Entwicklung des Arbeitsplatzgebietes Oberhard-Wolfhusenfeld (Gemeinden Thunstetten und Langenthal). Der Bearbeitungsprozess erfolgte unter Einbezug von kommunalen, regionalen und kantonalen VertreterInnen. Die Ergebnisse dieses Vertiefungsmodules fliessen sowohl in das RGSK Oberaargau 2021 wie auch in das AP Langenthal ein. Dadurch wird die enge Verknüpfung zwischen den Instrumenten deutlich.</p>
Verkehrssicherheitskonzept	<p>Zeitgleich zum Agglomerationsprogramm Langenthal der 4. Generation erarbeitet die Stadt Langenthal ein Verkehrssicherheitskonzept. Die Ergebnisse des Verkehrssicherheitskonzepts wurden im AP der 4. Generation aufgenommen.</p>
Verkehrsrichtplan Langenthal	<p>Im Bereich Verkehr wird parallel zur Erarbeitung des APs der Verkehrsrichtplan der Stadt Langenthal aktualisiert. Der aktuelle Entwurfsstand des Verkehrsrichtplans wurde mit dem Agglomerationsprogramm abgestimmt.</p>
Zukunftsbild	<p>Mit dem Modul Zukunftsbild wurde ein neues Zukunftsbild für die Agglomeration Langenthal erarbeitet. Dazu wurden Veranstaltungen mit VertreterInnen von Langenthal, Obersteckholz¹, Aarwangen, Bleienbach, Lotzwil, Roggwil, Thunstetten und Wynau sowie Vertretern des Smaragdvereins Oberaargau durchgeführt (Kick-Off, zwei Workshops und Schlussveranstaltung).</p>
Basismodul AP	<p>Mit dem Basismodul AP werden die Ergebnisse aus den Vertiefungsmodulen zusammengeführt und in den Gesamtdokumenten gesichert.</p>

1 Fusion mit Langenthal am 1. Januar 2021

1.4 Ergebnisse aus der Mitwirkung

Das AP der 4. Generation wurde vom Januar bis März 2020 öffentlich mitgewirkt. Damit wird der Einbezug der Bevölkerung sichergestellt.

Zusammenfassung

Während der Mitwirkung gingen 23 Stellungnahmen zum Agglomerationsprogramm ein. Dabei äussersten sich 17 Gemeinden, 1 Partei, 3 Verbände und 2 Transportunternehmen zum Agglomerationsprogramm. Es wurden hauptsächlich drei Themen in den Stellungnahmen angesprochen:

- Das Agglomerationsprogramm der 4. Generation wird im Grundsatz begrüsst und unterstützt. Mit der Vision der Agglomeration die benachbarten Gemeinden miteinzubeziehen, ist nachvollziehbar.
- Da der Verkehrsrichtplan der Stadt Langenthal zurzeit noch in Bearbeitung ist, ist die konzeptionelle Einbindung der vorgeschlagenen Massnahmen Verkehr im Agglomerationsprogramm in Bezug auf die kommunale Abstimmung für die Transportunternehmungen noch nicht vollständig nachvollziehbar.
- Von den Umwelt- und Naturschutzverbänden wird eine Konkretisierung zur Landschaft verlangt. Insbesondere wird die fachliche Auseinandersetzung mit der Biodiversität vermisst.

Folgerungen

Die Region Oberaargau beantwortete in einem Mitwirkungsbericht (Stand 10. Juli 2020) die Eingaben aus den Gemeinden, Parteien, Verbänden und Transportunternehmen. Im Rahmen der Weiterbearbeitung des APs konnten diverse Präzisierungen aus den Stellungnahmen aufgenommen und berücksichtigt werden.

Umgang mit den Hauptthemen:

- Der Verkehrsrichtplan von Langenthal wird als eigenständiges Projekt bearbeitet (vgl. Abb. 3). Im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogrammes wurde der aktuelle Entwurfsstand des Verkehrsrichtplans VRP mit dem Agglomerationsprogramm abgestimmt. Der VRP wird im Jahre 2021 in die öffentliche Mitwirkung gebracht.
- Das Thema Landschaft wird im Agglomerationsprogramm der 4. Generation zwar berücksichtigt, eine vertiefte Bearbeitung der Themenfelder Landschaft, Biodiversität, Natur erfolgt aber im Rahmen des Modellvorhabens «Den Garten der Agglomeration gestalten». Das Modellvorhaben soll dabei die Umsetzung staatsebenen-, grenz- und fachübergreifend koordinieren und anstossen. In diesem Rahmen findet unter anderem eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem Thema Biodiversität statt. Der Projektstart erfolgte anfangs 2020.

1.5 Erläuterungen Checkliste Eingangsprüfung gemäss RPAV

Um den Eingangsscheck des Agglomerationsprogramms Langenthal gemäss RPAV zu erleichtern, wird in der Tab. 1 angegeben, in welchem Kapitel die erforderlichen Inhalte aufgeführt und erläutert sind.

Inhalt	Kapitel	ab Seite
Teil 1: Hauptbericht		
Perimeter AP inkl. Liste der Gemeinden mit BFS-Nr.	Hauptbericht: Kap. 3.1.4	S. 45
Umsetzungsbericht		
– Textliche und grafische Zusammenfassung des Umsetzungsstandes	Hauptbericht: Kap. 2	S. 22 ff.
– Kartografische Darstellungen der vereinbarten Massnahmen der Vorgängergenerationen (AP 2. und 3. Generation)	Massnahmenband: Anhang 1	S. 90 f.
– Kartografische Darstellungen des Umsetzungsstandes der vereinbarten Massnahmen	Massnahmenband: Kap. 1	S. 6 ff.
Situations- und Trendanalyse (Text, Karten/Grafik, Zeitreihen)	Hauptbericht: Kap. 3	S. 41 ff.
Zukunftsbild (Karten und textliche Beschreibungen der Kartenelemente)	Hauptbericht: Kap. 4	S. 108 ff.
Aktualisierter Handlungsbedarf (Text in Tabellenform)	Hauptbericht: Kap. 5	S. 119 ff.
Strategien		
– Teilstrategie Siedlung (Text und Karte)	Hauptbericht: Kap. 6	S. 125
– Teilstrategie Landschaft (Text und Karte)	Hauptbericht: Kap. 6.2	S. 126 ff.
– Teilstrategie Verkehr (Text und Karte)	Hauptbericht: Kap. 6.3	S. 134 ff.
	Hauptbericht: Kap. 6.4	S. 139 ff.
Beschreibung Massnahmen inkl. Priorisierung (Tabellen und Text)	Hauptbericht Kap. 7	S. 146 ff.
Aussagen zu MOCA-Indikatoren		
	Hauptbericht: Kap. 2.1.3	S. 23 f.
	Hauptbericht: Anhang 1	S. 158 ff.
Teil 2: Massnahmenteil		
Tabelle mit vereinbarten Massnahmen (inkl. ARE-Code und Umsetzungsstand)	Massnahmenband: Kap. 1	S. 5 ff.
Karten		
– Kartografische Darstellungen der vereinbarten Massnahmen der Vorgängergenerationen (AP 2. und 3. Generation)	Massnahmenband: Anhang 1	S. 90 f.
– Kartografische Darstellungen des Umsetzungsstandes der vereinbarten Massnahmen	Massnahmenband: Kap. 1	S. 6 ff.
Tabellen Massnahmen AP 4. Generation	Massnahmenband: Kap. 2.1	S. 18 ff.
Karten mit Massnahmen AP 4. Generation	Massnahmenband: Kap. 2.2	S. 21 ff.

Dokumentationsblätter mit nationalen und weiterer relevanter Planungen (ausserkantonale Massnahmen welche einen Zusammenhang zum AP aufweisen)	Massnahmenband: Kap. 2.3	S. 24 ff.
Massnahmenblätter für alle Massnahmen der aktuellen Generation (Verkehr, Siedlung und Landschaft)	Massnahmenband: Kap. 2.4	S. 29 ff.
Teil 3: Umsetzungstabellen		
Umsetzungstabellen gemäss ARE	Umsetzungstabellen	S. 5 ff.
Gründe für Verzögerungen	Hauptbericht: Kap. 2.2	S. 25 ff.
	Umsetzungstabellen	S. 5 ff.

Tab. 1 Übersicht Eingangsscheck AP 4. Generation

1.6 Nachweise Grundanforderungen gemäss RPAV

GA1: Trägerschaft und Partizipation

Das AP Langenthal der 4. Generation wurde auf operativer und strategischer Ebene unter Einbezug von VertreterInnen des Kantons, der Region Oberaargau sowie der Stadt Langenthal erarbeitet (vgl. Abb. 2). Das neue Zukunftsbild der Agglomeration wurde in Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden von Langenthal entworfen (vgl. Abb. 3). Die öffentliche Mitwirkung wurde zwischen Januar und März 2020 gewährt (vgl. Kap. 1.4 Ergebnisse aus der Mitwirkung). Die Agglomerationskonferenz verabschiedet das AP zur Mitwirkung, Vorprüfung und – via Delegiertenversammlung – zur Einreichung beim Bund. Der Regierungsrat des Kantons Bern gibt das Agglomerationsprogramm zur Einreichung beim Bund frei (politische Ebene). *Damit wird die Grundanforderung GA1 «Trägerschaft und Partizipation» gemäss RPAV erfüllt.*

GA2: Vollständigkeit und roter Faden

Die Kapitel Stand der Umsetzung, Situations- und Trendanalyse, Zukunftsbild, Handlungsbedarf und Strategien bauen aufeinander auf und es werden die Querbezüge/-verweise aufgezeigt. Dadurch wird der rote Faden im AP sichtbar.

Sämtliche Massnahmen werden konsequent aus dem Zukunftsbild, dem Handlungsbedarf und den Teilstrategien abgeleitet (vgl. Kap. 7 Massnahmen und Massnahmenblätter). Eine Priorisierung der Massnahmen der 4. Generation wird gestützt auf den Stand der Umsetzung der Massnahmen sowie den aktualisierten Handlungsbedarf vorgenommen. Die nationalen und kantonalen Planungen sind im AP berücksichtigt (vgl. Kap. 7.2 Übergeordnete Massnahmen). *Damit wird die Grundanforderung GA2 «Vollständigkeit und roter Faden» gemäss RPAV erfüllt.*

GA3: Herleitung priorisierter Massnahmen

Im Kapitel Massnahmen werden die aktuellen Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsmassnahmen unter Berücksichtigung des Umsetzungsstandes der früheren AP-Massnahmen aufgeführt und priorisiert (vgl. Kap. 7 Massnahmen). Unter «Zweckmässigkeit» wird in den Massnahmenblätter der Bezug zum Zukunftsbild, Handlungsbedarf und den Strategien darge-

legt (vgl. Teil 2: Massnahmenband). Die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr sowie die Kosten der Verkehrsmassnahmen sind ebenfalls in Kap. 7 und in den Massnahmeblättern aufgeführt. Die Massnahmen der nationalen und kantonalen Planungen sind mit dem AP Langenthal der 4. Generation berücksichtigt (vgl. Kap. 7.2 Übergeordnete Massnahmen). *Damit wird die Grundanforderung GA3 «Herleitung priorisierter Massnahmen» gemäss RPAV erfüllt.*

GA4: Umsetzung
und Kontrolle

Die Berichterstattung zur Umsetzung des APs der 2. und 3. Generation wird in Kap. 2 sowie im AP-Teil 3 dargelegt. Wie die Umsetzung und Kontrolle des APs Langenthal der 4. Generation sichergestellt ist, wird in der kantonalen Synthese ausführlich erläutert (vgl. Kantonale Synthese, Kanton Bern, 2021). *Damit wird die Grundanforderung GA4 «Umsetzung und Kontrolle» gemäss RPAV erfüllt.*

2. Stand der Umsetzung

2.1 Umsetzung von Zukunftsbild, Teilstrategien und MOCA

2.1.1 Umsetzung Zukunftsbild

Siedlung

Das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms der 3. Generation bildete eine wichtige Grundlage für die Planungstätigkeiten der Stadt Langenthal in den letzten Jahren. Gestützt darauf konnten im Zentrum, in den Subzentren Bahnhof SBB und Bahnhof Süd wichtige Planungsschritte in Angriff genommen und vorangetrieben werden (z. B. Testplanung Porzi-Areal, schrittweise Umsetzung ESP-Bahnhof, etc.). Weiter konnte ein Hochhauskonzept erarbeitet und verabschiedet werden.

Die Stadt Langenthal legt grossen Wert auf die bestehende Baukultur und die Identität der Stadt. Mittels der Durchführung von qualitätssichernden Verfahren wurde und wird auch künftig eine qualitativ hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen gefördert.

Die Entwicklung der Arbeitsplatzgebiete, die im Zukunftsbild des APs der 3. Generation dargestellt sind, stellen einen wichtigen Bearbeitungsschwerpunkt des Agglomerationsprogrammes der 4. Generation dar. Die Entwicklung dieser Gebiete wird mit dem AP weiter vorangetrieben.

Landschaft

Für den Landschaftsraum von Langenthal sind die «Grünfinger» charakteristisch, die mit dem Zukunftsbild des APs der 3. Generation definiert wurden. Der Erhalt dieses landschaftsprägenden Elementes wird auch mit dem AP der 4. Generation auf strategischer Ebene weiterverfolgt (vgl. Kap. 6 Strategien).

Verkehr

Die Erreichbarkeit der Stadt Langenthal für alle Verkehrsteilnehmende und -mittel gewährleisten und gleichzeitig die Siedlungsgebiete möglichst von den negativen Auswirkungen des Strassenverkehrs schützen – diese Zielsetzungen werden in Langenthal seit mehreren Agglomerationsprogramm-Generationen verfolgt. Die Bündelung des motorisierten Verkehrs auf definierten Achsen steht dabei im Vordergrund. Das Stadtzentrum soll verkehrsberuhigt und deutlich aufgewertet werden.

Dass die Stadt mit der Umsetzung des Zukunftsbildes auf dem richtigen Weg ist, zeigt sich nicht zuletzt in der Verleihung des Wakkerpreises 2019. Der sorgsame Umgang mit dem Kulturgut und die hohen Ansprüche an die Entwicklung von Baustrukturen, aber auch der öffentlichen Räume hat einen hohen Stellenwert. Davon profitiert insbesondere auch der Fuss- und Veloverkehr. Die Qualität und Sicherheit der Strassen und Wege steigen mit der abgestimmten Planung und sowohl Stadtzentrum wie Wohnquartiere gewinnen an Attraktivität.

Änderungen gegenüber der Vorgängergeneration:
Zukunftsbild

Mit dem AP der 4. Generation wird ein neues Zukunftsbild erarbeitet, welches die beitragsberechtigte Agglomerationsgemeinde Langenthal (BeSA-Perimeter) sowie Obersteckholz¹, Aarwangen, Bleienbach, Lotzwil, Roggwil, Thunstetten und Wynau einbezieht. Damit kann ein wichtiger Meilenstein hin zu einem überkommunalen Planungsinstrument erreicht werden (vgl. Kap. 4 Zukunftsbild).

2.1.2 Umsetzung Teilstrategien

Die mit dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation definierten Teilstrategien im Bereich Siedlung und Verkehr haben sich als richtig erwiesen und wurden konsequent verfolgt. Durch sie konnte die Umsetzung der Massnahmen planerisch vorangetrieben werden. Viele der Massnahmen sind noch nicht umgesetzt (vgl. Kap. 2.2 Umsetzungsstand der Massnahmen früherer Generationen). Auf strategischer Ebene bedeutet dies für das Agglomerationsprogramm der 4. Generation grundsätzlich eine Weiterverfolgung der bisherigen Linie, damit die Umsetzung der Massnahmen weiter vorangetrieben werden kann.

Änderungen gegenüber der Vorgängergeneration:
Teilstrategien

Da mit dem neuen Zukunftsbild der Perimeter der Agglomeration Langenthal auf Obersteckholz¹, Aarwangen, Bleienbach, Lotzwil, Roggwil, Thunstetten und Wynau künftig ausgeweitet werden soll, werden überkommunale Strategien formuliert. Zu einer besseren Übersicht werden die Strategien in Haupt- und Unterstrategien gegliedert (vgl. Kap. 6 Strategien). Für den Teilbereich Landschaft werden mit dem AP der 4. Generation erstmals eigenständige Hauptstrategien abgeleitet.

Folgende Strategien aus dem AP der 3. Generation werden nicht mehr weiterverfolgt, da sie bereits umgesetzt sind:

- Siedlung «d) Gemeinsame Bodenpolitik mit den Umlandgemeinden stärken»
 - Begründung: Strategie wird im AP der 4. Generation mit dem neuen Zukunftsbild und dem überkommunalen Verständnis der Gartenagglo auf allen Ebenen weiterverfolgt und ist daher nicht mehr als eigenständige Strategie weiterzuführen.
- Verkehr: «b) Entwicklung Bahnhofgebiet (ESP Bahnhof Langenthal)»
 - Begründung: Die Entwicklung des ESP Bahnhof Langenthal ist bereits weit fortgeschritten, die Massnahmen sind in Planung oder in Umsetzung.

2.1.3 Umsetzung Zielwerte MOCA-Indikatoren

Die Auswertungen zu den MOCA-Indikatoren werden im Anhang 1 erläutert. Es wird auf den Ist-Zustand und die Entwicklung, den Stand der Umsetzung der Zielwerte sowie auf die (quantitative) Zielsetzung bis 2040 ausführlich eingegangen. Nachfolgend werden daher nur die wichtigsten Ergebnisse zum Stand der Umsetzung der Zielwerte pro Indikator zusammengefasst.

1 Fusion mit Langenthal am 1. Januar 2021

Modalsplit	<p>2015 lag der MIV-Anteil gemessen an der Tagesdistanz bei 55 %, was seit 2010 einer leichten Zunahme um +2.4 % entspricht. Da sich die Entwicklung weg vom gesetzten Zielwert bis 2030 (AP 3. Generation: 50-52 %) bewegt, sind mit dem AP der 4. Generation die Ziele, Strategien und Massnahmen der Agglomeration auf eine Reduktion des MIV-Anteils auszurichten. Im Vergleich mit dem Durchschnittswert des MIV-Anteils aller kleinen Agglomerationen (66 %) weist Langenthal mit einem MIV-Anteil von 55 % jedoch bereits einen deutlich tieferen Wert auf.</p>
Unfälle	<p>Die Unfallrate in Langenthal liegt mit 2.3 % (Anzahl Verunfallte pro 1'000 Personen) deutlich über dem Durchschnitt der kleinen Agglomerationen in der Schweiz (1.69 %). Zwar wird 2017 der gesetzte Zielwert bis 2030 (AP 3. Generation) von 2.6 % bereits unterschritten; Es haben aber zwischen 2014 und 2017 die Verunfallten pro 1'000 EinwohnerInnen um +2.6 % zugenommen. Nicht zuletzt auch aufgrund der statistischen Unsicherheiten im Indikator Unfälle ist es für Langenthal entscheidend, mit geeigneten Massnahmen weiterhin eine Reduktion der Unfälle zu erwirken.</p>
Anteil EinwohnerInnen nach ÖV-Güteklassen	<p>Langenthal schneidet als kleine Agglomeration beim MOCA-Indikator «Anteil EinwohnerInnen nach ÖV-Güteklasse» mit einem Anteil von 21 % in der Güteklasse A und 27.6 % in der Güteklasse B im Jahre 2017 sehr gut ab. So übertraf auch der Anteil an EinwohnerInnen in der ÖV-Güteklasse A bereits im Jahre 2017 den im AP der 3. Generation definierten Zielwert bis 2030 von 20 %. Durch gezielte Strategien und Massnahmen soll mit dem AP der 4. Generation die gute Ausgangslage gesichert und eine weitere Reduktion der Anteile an EinwohnerInnen in den ÖV-Güteklassen D und Keine erreicht werden.</p>
Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	<p>Langenthal weist 2017 in der Kategorie der kleinen Agglomerationen die höchsten Anteile an Beschäftigten in den ÖV-Güteklasse A und B auf und schneidet damit im Vergleich zu anderen Schweizer Agglomerationen sehr gut ab. Der Anteil an Beschäftigten in der ÖV-Güteklasse B übertraf im Jahre 2017 bereits den im AP der 3. Generation gesetzten Zielwert bis 2030. Für Langenthal gilt es daher weiterhin die Beschäftigten an bereits gut erschlossene Lagen zu konzentrieren.</p>
Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen	<p>Mit dem AP der 4. Generation wird ein neuer MOCA-Indikator «Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen» eingeführt. Eine Überprüfung der gesetzten Zielwerte ist noch nicht möglich. Der quantitative Zielwert bis 2040 wird im Anhang 1 definiert.</p>

2.2 Umsetzungsstand der Massnahmen früherer Generationen

Mit dem nachfolgenden Kapitel wird der Umsetzungsstand der Massnahmen auf der Grundlage des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE (Umsetzungstabelle) dargelegt. Die Umsetzungstabellen des ARE befinden sich im Teil 3 Umsetzungstabellen, die kartographischen und tabellarischen Darstellungen dazu sind im Teil 2 Massnahmenband ersichtlich.

2.2.1 1. Generation

Agglomerationsprogramm 1. Generation

In den Jahren 2005 bis 2008 erarbeitete die Stadt Langenthal und der Kanton Bern das Agglomerationsprogramm Langenthal der ersten Generation. Im Kanton Bern wurde die durch die Agglomerationspolitik des Bundes ausgelöste Dynamik genutzt und mit der Strategie für Agglomerationen und Regionale Zusammenarbeit (SARZ) die Agglomerationspolitik auf eine fortschrittliche und verbindliche Grundlage gestellt. Infolge des negativen Bundesentscheids zum Agglomerationsprogramm Langenthal der 1. Generation wurden jedoch keine Massnahmen im Rahmen dieses Programms umgesetzt.

2.2.2 2. Generation

Zwischen 2010 und 2012 wurde für die Agglomeration Langenthal ein Agglomerationsprogramm der 2. Generation erstellt. Parallel dazu wurde unter Führung des Kantons Bern das erste Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK für die Region Oberaargau erarbeitet. Nachfolgend wird der Umsetzungsstand in Form von Diagrammen und Texten erläutert. Die kartographischen Darstellungen zum Stand der Umsetzung befinden sich im Teil 2 Massnahmenband.

Für die Beurteilung des Umsetzungsstandes der Massnahmen aus der 2. Generation werden die Massnahmen gemäss den Umsetzungstabellen des Bundes berücksichtigt (A2, Av2 und As2). Die Massnahmen werden in folgende Kategorien eingeteilt:

Umsetzungsstand	
Im Soll (Umsetzung 2015 – 2018 für A-Massnahmen) / Daueraufgabe	
Kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre; 2019 – 2022 für A-Massnahmen)	
Grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre; nach 2022 für A-Massnahmen)	
Planungsstopp / Sistierung	

Siedlung und Landschaft

Siedlung und Landschaft

Die Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen werden nicht durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) mitfinanziert.

Im Bereich Siedlung und Landschaft befinden sich insgesamt 5 Massnahmen aus der 2. Generation «im Soll» resp. konnten realisiert oder teilweise realisiert werden (56 %) (vgl. Teil 2 Massnahmenband). 33 % der Massnahmen werden mit einer kleinen zeitlichen Verzögerung (< 4 Jahre) und 11 % mit einer Verzögerung (> 4 Jahre) angegangen¹.

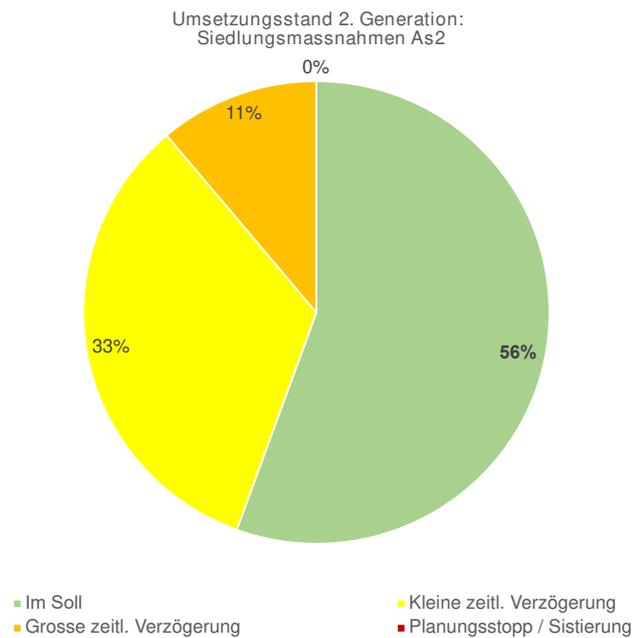


Abb. 4 Umsetzungsstand der Siedlungsmassnahmen aus der 2. Generation gem. Umsetzungstabelle ARE

Nachfolgend wird der Umsetzungsstand ausführlich erläutert. Im Sinne von zusätzlichen Informationen wird hierbei auch auf (Teil-)Massnahmen eingegangen, die nicht in den Umsetzungstabellen des ARE enthalten sind.

S-1: Räumliche Stadtentwicklung	Die Massnahmen S-1 sind realisiert und der behördenverbindliche Siedlungsrichtplan von Langenthal wurde im Jahre 2017 vom Kanton Bern genehmigt («im Soll»).
S-2: ESP Bahnhof Langenthal	Ein wichtiger Schwerpunkt des APs 2. Generation stellte die Gestaltung und städtebauliche Anbindung des Bahnhofs SBB als kantonaler Entwicklungsschwerpunkt (ESP) dar (Schlüsselmassnahme). Ein Richtplan für den ESP liegt vor und gestützt darauf konnte ein Wettbewerbsverfahren abgeschlossen werden. Die Umsetzung in die Nutzungsplanung und die Projektierungen sind in Bearbeitung (vgl. Kap. 2.2.3) und werden leicht verzögert realisiert. Die A-Massnahme S-2.3.1 ist ebenfalls in Planung und wird leicht verzögert ausgeführt; die Massnahme S-2.3.2 ist als B-Massnahme der 2. Generation «im Soll».

¹ Berücksichtigt sind in der Auswertung die Massnahmen gem. Umsetzungstabellen des ARE (As2).

S-3: Stadtkern	Die Arbeiten zur Aufwertung der öffentlichen Räume in der Marktgasse sind abgeschlossen respektive umgesetzt. Die Massnahme S-3.2 ist als B-Massnahme «im Soll» und wurde ins AP der 3. Generation überführt (vgl. Kap. 2.2.3).
S-4: Markthallenareal	Für das Markthallenareal konnte eine Machbarkeitsstudie und ein Masterplan abgeschlossen werden. Mit den begonnenen Planungsarbeiten befinden sich die Massnahmen S-4 «im Soll». Um die Realisierung weiter voranzutreiben, wurden sie in das AP der 3. Generation überführt.
S-5: Porzi-Areal	Die Planungsarbeiten zum Porzi-Areal wurden 2017/2018 gestartet, wobei noch keine Überbauungsordnung UeO erlassen wurde (S-5.1 grosse zeitl. Verzögerung). Da die Massnahmen S-5 im AP der 3. Generation weiterverfolgt wurden, wird der Umsetzungsstand in Kap. 2.2.3 im Detail noch erläutert.
S-6: Hardau	Die Umsetzung des Gebiet Hardau in die Nutzungsplanung verzögert sich (B-Massnahme im AP der 2. Generation), da mit dem AP der 3. Generation eine Langsamverkehrsmassnahme (LV-N 1.2 im AP der 3. Generation) formuliert wurde, die es vor Realisierung des Gebiets Hardau umzusetzen gilt.
S-8: Städtebauliche Vernetzung	Die Umsetzung der im AP der 2. Generation formulierten B-Massnahmen zur städtebaulichen Vernetzung läuft und wurde mit dem AP der 3. Generation weiterverfolgt (vgl. Kap. 2.2.3).
S-9: Arbeitsregion Langenthal	Die Stadt Langenthal arbeitet intensiv an der Attraktivität der Agglomeration als Arbeitsregion. Dies zeigt unter anderem die neue Schlüsselmassnahme Oberhard-Wolfhusenfeld (Gemeinden Langenthal und Thunstetten) im AP der 4. Generation.
L-1	Die als B-Massnahme formulierte Landschaftsmassnahme L-1 aus dem AP der 2. Generation befindet sich noch in Umsetzung («im Soll») und wurde mit dem AP der 3. Generation weiterbearbeitet.
Verkehr	Verkehr Im nachfolgenden Kapitel wird auf den Umsetzungsstand der Verkehrsmassnahmen aus dem AP der 2. Generation eingegangen ¹ . Nach der Anzahl der Massnahmen liegt der Umsetzungsstand zu einem Drittel «im Soll» bzw. zwei Drittel weisen eine kleine oder grosse zeitliche Verzögerungen auf. Beurteilt nach den Kosten der Massnahmen werden die Massnahmen grossmehrheitlich mit einer kleinen zeitlichen Verzögerung umgesetzt, ein kleiner Bruchteil (9 %) wird mit einer grossen zeitlichen Verzögerung angegangen (vgl. Abb. 5).

1 Berücksichtigt sind in der Auswertung die Massnahmen gem. Umsetzungstabellen des ARE (A2, Av2)

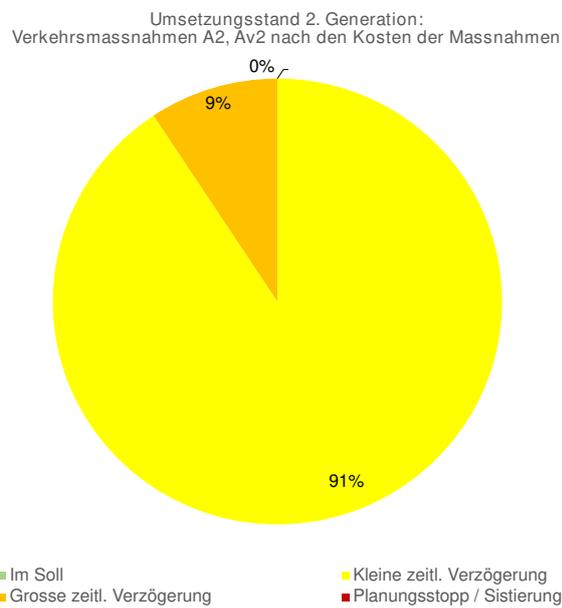
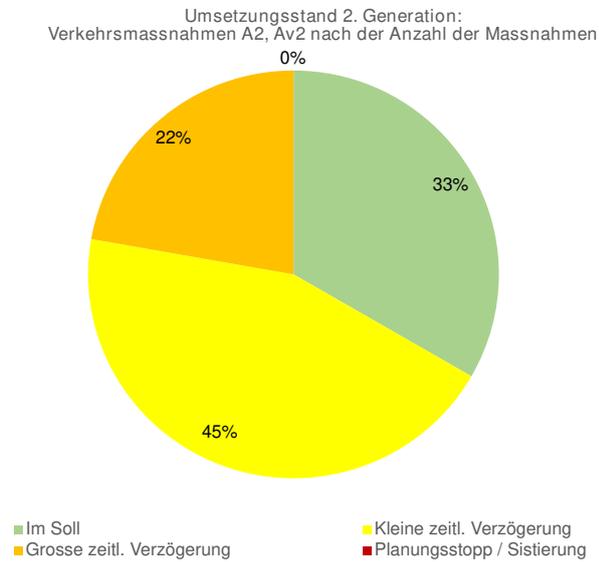


Abb. 5 Umsetzungsstand der Verkehrsmassnahmen aus der 2. Generation nach Anzahl und Kosten gem. Umsetzungstabelle ARE.

Begründen lassen sich die kleinen und grossen Verzögerungen damit, dass der Schwerpunkt der Massnahmen im Teilbereich Verkehr im AP der 2. Generation der ESP Bahnhof darstellte (Schlüsselmassnahme). Die verschiedenen Massnahmen sind eng miteinander verzahnt, wie sich auch im Volksbeschluss in der Stadt Langenthal vom 19.05.2019 zum Projekt ESP Bahnhof widerspiegelt.



Abb. 6 Auszug aus der Abstimmungsbotschaft vom 19.05.2019 (Vorprojekt ESP Bahnhof – öffentlicher Raum)

Mit dem Volksbeschluss vom Mai 2019 wurde das konkrete Vorprojekt «ESP Bahnhof – öffentlicher Raum» genehmigt und ein Rahmenkredit in Höhe von 70.8 Mio. CHF für die nachfolgend aufgeführten Projekte gesprochen. Die Verzögerungen lassen sich mit dem laufenden Plangenehmungsverfahren PGV sowie den Abhängigkeiten von den SBB begründen. Der Zeitplan sieht auf Ende 2022 die Plangenehmigung sowie die Genehmigung der Überbauungsordnung vor.

Kostenschätzung "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum"		55,9275
(Stand Vorprojekt ±20 %)		
A.1	Bahnhofpassage	31,7686
A.2	Sozialraum Aare Seeland mobil AG (Drittprojekt)	0,8640
A.3	Bahnhofplatz Süd	10,9731
A.4	Veloparkierung Süd (oberirdisch)	0,8855
A.5	Velostation Süd (unterirdisch)	4,0693
A.6	Bahnhofplatz Nord	3,8973
A.7	Veloparkierung Nord (oberirdisch)	0,5701
A.8	Velostation Nord (unterirdisch)	1,4134
A.9	Anpassungen Personenunterführung West	1,0205
A.10	Instandstellung Park+Rail (Nord)	0,3580
A.11	Drittprojekt (bauliche Anpassungen im Umfeld)	0,1077

		Franken
A	Kostenschätzung "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" (Stand Vorprojekt ±20 %)	55,9
B	Einmalabgeltung an die SBB und an die Aare Seeland mobil AG (±20 %)	2,9
C	Total A + B	58,8
D	Projektreserve (20 % von A + B)	11,8
E	temporäre Erweiterung der Park+Rail-Anlage	0,2
T	Total zu bewilligender Rahmenkredit (C+D+E)	70,8

Abb. 7 Auszüge aus der Abstimmungsbotschaft vom 19.05.2019 (Kosten und Kostenbeteiligung)

Ein weiterer wichtiger Meilenstein zur Umsetzung der Massnahmen rund um den ESP Bahnhof ist das Buslinienkonzept 2020 der Stadt Langenthal inklusive des Umsetzungskonzepts Buslinien und Bushaltestellen.

Finanzierungsvereinbarungen

Finanzierungsvereinbarungen AP 2. Generation

Für die Verkehrsmassnahmen aus dem AP der 2. Generation liegen noch keine Finanzierungsvereinbarungen mit dem Bund vor. Die Projektierung der AP Massnahmen 2. Generation der Stadt Langenthal ist aber weit fortgeschritten. Die Vergabe der Bauprojekte ist auf Mitte 2022 geplant.

2.2.3 3. Generation

Im Jahre 2016 wurde das Agglomerationsprogramm der 3. Generation beim ARE eingereicht, das eine Weiterentwicklung und Konkretisierung der 2. Generation darstellt. Nachfolgend wird der Umsetzungsstand in Form von Diagrammen und Texten erläutert. Die kartographischen und tabellarischen Darstellungen zum Stand der Umsetzung befinden sich im Teil 2 Massnahmenband.

Für die Beurteilung des Umsetzungsstandes der Massnahmen aus der 3. Generation werden die Massnahmen gemäss den Umsetzungstabellen des Bundes berücksichtigt (A3, Av3, As3_Bs3 und B3). Die Massnahmen werden in folgende Kategorien eingeteilt:

Umsetzungsstand	
Im Soll (Umsetzung 2019 – 2022 für A-Massnahmen) / Daueraufgabe	
Kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre; 2024 – 2027 für A-Massnahmen)	
Grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre; nach 2028 für A-Massnahmen)	
Planungsstopp / Sistierung	

Siedlung und Landschaft

Siedlung und Landschaft

Die Siedlungsmassnahmen werden nicht durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) mitfinanziert.

Abb. 8 zeigt auf der Grundlage der Umsetzungstabellen den Umsetzungsstandes der Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen¹. Die Massnahmen aus dem AP der 3. Generation, welche gemäss der Leistungsvereinbarung mit dem Bund «Daueraufgaben» sind, werden dem Umsetzungsstand «im Soll» zugewiesen.

Von den 12 Massnahmen im Bereich Siedlung und Landschaft (As3_Bs3) befinden sich 83 % «im Soll» oder es handelt sich um Daueraufgaben der Agglomeration. Bei der Umsetzung von zwei Massnahmen sind leichte Verzögerungen (9 %) oder Verzögerungen (8 %) zu erwarten.

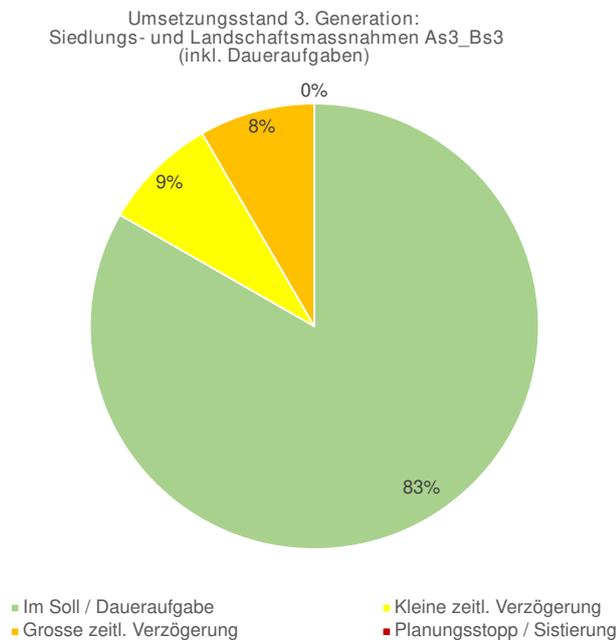


Abb. 8 Umsetzungsstand der Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen aus der 3. Generation gem. Umsetzungstabelle ARE (A- und B-Horizont und Daueraufgaben)

Nachfolgend wird der Umsetzungsstand ausführlich erläutert und begründet. Da die Weiterentwicklung und (Neu-)Priorisierung der Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen im AP der 4. Generation unter anderem gestützt auf den Umsetzungsstand der Massnahmen aus der 3. Generation erfolgt (vgl. Kap. 7 Massnahmen), wird nachfolgend auch auf die Teilmassnahmen (A- und B-Horizont, ohne C-Horizont) eingegangen. Im Sinne von zusätzlichen Informationen und zur Nachvollziehbarkeit sind im Teil 2 Massnahmenband deshalb sämtliche Teilmassnahmen aufgelistet und kartographisch dargestellt.

1 Berücksichtigt sind in der Auswertung die Massnahmen gem. Umsetzungstabellen des ARE (As3_Bs3)

S-1: Räumliche
Stadtentwicklung

Am 20.08.2018 wurde das Hochhauskonzept für die Stadt Langenthal beschlossen und damit die Massnahme S-1.1 realisiert. Mit der Beschlussfassung der Änderung der kantonalen Gesetzgebung im Jahre 2016 wurde der Begriff der «höheren Häuser» aufgehoben und die Massnahme S-1.2 gilt daher ebenfalls als abgeschlossen.

Die Stadt Langenthal plant eine Revision der baurechtlichen Grundordnung (Ortsplanungsrevision) ab 2025 (Massnahme S-1.5). Die leichte Verzögerung der Massnahme kommt aufgrund der Änderung der gesetzlichen Rahmenbedingungen (Revision Baugesetz Kanton Bern 2017) und den damit einhergehenden neuen Anforderungen zustande. Weiter hat die Fusion von Langenthal und Untersteckholz sowie die Fusion von Langenthal und Obersteckholz¹ zu Verzögerungen geführt.

Während in verschiedenen Überbauungsordnungen die baurechtlichen Rahmenbedingungen für eine Siedlungsentwicklung nach innen (S-1.4) geschaffen werden konnten und mit verschiedenen Konzepten Standorte für geschlossene Bauweisen (S-1.3) überprüft wurden (z. B. Aarwangen- und Bützbergstrasse), sind die Massnahmen S-1.3 und S-1.4 ab 2025 auch noch im Rahmen der ordentlichen Ortsplanungsrevision zu überprüfen. Die Umsetzung der Massnahmen S-1.3 und S-1.4 hängt daher mit der Massnahme S-1.5 zusammen und erfolgt voraussichtlich leicht verzögert ab 2025.

S-2: Kernstadt

Während die Arbeiten zur Aufwertung der öffentlichen Räume in der Marktgasse umgesetzt sind (vgl. Massnahme S-3.1 AP 2. Generation), sind die Aufwertungs- und Umgestaltungsaufgaben (S-2.1) sowie die Erweiterung und Verdichtung (S-2.2) des Zentrums von Langenthal als Daueraufgaben «im Soll».

Für das Markthallenareal wurde bereits eine Machbarkeitsstudie durchgeführt und ein Masterplan auf Stufe Richtplan abgeschlossen. Als nächste Schritte sollen für das Areal qualitätssichernde Verfahren (z. B. Ideenstudie, Wettbewerb, etc.) durchgeführt werden. Während somit die Planungsarbeiten für das Gebiet laufen, erfolgt die Umsetzung und Realisierung des Markthallenareals voraussichtlich erst ab 2028.

S-3: Subzentrum
Bahnhof SBB

Die Umsetzung der Massnahme S-3.1 «Umstrukturierung/Verdichtung ESP Bahnhof» läuft und hat für die Stadt Langenthal nach wie vor eine hohe Priorität (Schlüsselmassnahme AP 2. Generation, vgl. Kap. 2.2.2). Im Jahre 2019 wurde der Richtplan für das Gebiet revidiert und genehmigt. Die Stimmbevölkerung genehmigte im Jahre 2019 einen Rahmenkredit für das städtische Projekt «ESP-Bahnhof – öffentlicher Raum» (vgl. Kap. 2.2.2). Damit konnte ein wichtiger Meilenstein in der Umsetzung erreicht werden. Der Abschluss sämtlicher Arbeiten ist auf 2026 vorgesehen.

1 Fusion mit Langenthal am 1. Januar 2021

Die Massnahmen S-3.2 bis S-3.6 sind noch nicht umgesetzt und werden mit einer leichten und grossen zeitlichen Verzögerung angegangen. Die Verzögerungen in der Realisierung lassen sich durch die Planungs- und Entwicklungstätigkeiten beim kantonalen ESP Bahnhof begründen, dessen Umsetzung zurzeit für die Stadt Priorität hat. Weiter hat in den letzten Jahren ein Rückgang der Investitionstätigkeiten in der Baubranche stattgefunden, wodurch sich die Entwicklung der Gebiete verzögert. Die Massnahmen werden mit dem AP 4. Generation daher neu priorisiert (vgl. Kap. 7 Massnahmen).

S-4: Subzentrum
Bahnhof Süd

Mit der Massnahme S-4.1 soll das Porzi-Areal zu einem urbanen und lebendigen Zentrum der Stadt Langenthal aufgewertet werden. Im Jahre 2017 bis 2018 konnte ein Testplanungsverfahren durchgeführt werden, mit welchem die Entwicklungsmöglichkeiten auf dem Areal evaluiert wurden (Vernehmlassung ab 2020). Aus dem Verfahren resultierten neun Transformationsprinzipien als Vorgaben für die weiteren Planungsschritte. Die Anpassung der Bau- und Nutzungsordnung erfolgt gestützt auf das Testplanungsverfahren ab 2021 bis 2023. Die Realisierung der Massnahme ist ab 2024 vorgesehen und verzögert sich daher leicht.

Ebenfalls wurden die Planungsarbeiten zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes (als neues Subzentrum) angegangen (S-4.2; Schlüsselmassnahme). Ab 2020/2021 wird ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet, mit welchem auch die Verlagerung des Bahnhofes sowie die Gestaltung des öffentlichen Raumes entlang der Bahn angegangen wird. Die Umsetzung der Massnahme S-4.2 hängt mit der Umsetzung der LV-Massnahme LV-N 1.8 aus dem AP der 3. Generation zusammen. Aufgrund der weit fortgeschrittenen Planungsarbeiten befindet sich die Massnahme «im Soll».

S-5: Siedlungsentwicklung in den Quartieren

Die Siedlungsentwicklungen in den Quartieren ist eine Daueraufgabe für Langenthal («im Soll»). Während die Massnahmen S-5.1 bis S-5.3 mit der Entwicklungsstrategie Hard planerisch teilweise mitberücksichtigt sind, sind zu den Massnahmen S-5.4 und S-5.6 noch keine Umsetzungsschritte eingeleitet worden. Für das Gebiet S-5.5 liegt zwar keine Gesamtstrategie vor, es wurde aber für einen Teil des Gebiets die Überbauungsordnung «Halde» ausgearbeitet, die es nun umzusetzen gilt.

S-6: Verbesserung der städtebaulichen Vernetzung

Die Umsetzung der A-Massnahme S-6 liegt «im Soll». Die Massnahmen S-6.4 und S-6.5 sind in der 2019 erarbeiteten Entwicklungsstrategie Hard sowie dem Richtplan zum ESP Bahnhof berücksichtigt.

S-7: Erhöhung der Siedlungsqualität

Die Massnahme S-7.1 konnte teilweise angegangen und realisiert werden (z. B. Marktgasse). Bei den Massnahmen S-7.2 und S-7.3 handelt es sich um Daueraufgaben der Agglomeration. Die Umsetzung wird mit dem AP der 4. Generation konkretisiert und weiterverfolgt (vgl. Kap. 7 Massnahmen).

S-8: Erweiterung für Wohnen und Arbeiten

Um die Agglomeration Langenthal zu stärken, hat das Schaffen von Arbeitszonen als Daueraufgabe eine hohe Priorität. Im Zentrum des Agglomerationsprogramms der 4. Generation steht die Weiterentwicklung der Gebiete Oberhard und Wolfhusenfeld als strategische Arbeitszone (SAZ) und kantonaler Entwicklungsschwerpunkt (ESP). Mit den Grundlagenarbeiten konnte im Jahre 2019 begonnen werden und im Jahre 2020 erfolgte die Aufnahme des Gebiets in das kantonale ESP-Programm.

Aufgrund der geplanten Entwicklung des Gebiets Oberhard-Wolfhusenfeld verzögert sich die Umsetzung der Massnahmen zu den Siedlungserweiterungsgebieten Dennli Ost und Steinacker (Roggwil) (B-Horizont, AP 4. Generation, vgl. Kap. 7 Massnahmen).

S-9: Aktive Bodenpolitik

Im Bereich der «aktiven Bodenpolitik» konnte die Massnahme S-9.2 realisiert werden. So verfügt die Stadt Langenthal seit 2019 über ein Mehrwertabgabe-Reglement. Weiter ist die Stadt dabei, eine Immobilien- und Liegenschaftsstrategie zu erarbeiten. Die Massnahme S-9.3 gilt als realisiert, da die Arbeitszonenbewirtschaftung vom Kanton Bern in Zusammenarbeit mit der Region Oberaargau (v. A. Controlling) übernommen wird.

L-1: Stadtnatur und Gewässer

Im Bereich der Massnahmen Stadtnatur und Gewässer konnte im Jahre 2018 ein Gewässerentwicklungskonzept fertiggestellt und verabschiedet werden. Die Massnahmen zur Sicherung und Aufwertung der inneren und äusseren Landschaften werden mit dem Landschaftsrichtplan, welcher ab 2020/2021 erarbeitet wird, umgesetzt («im Soll»).

L-2: Stadtlandschaft und Siedlungsökologie

Bei den Massnahmen L-2.1 und L-2.2 handelt es sich um Daueraufgaben, die die Stadt weiterverfolgt und im AP 4. Generation konkretisiert werden. Die Umsetzung der Massnahme L-2.3 erfolgt im Zusammenhang mit dem Landschaftsrichtplan ab 2020/2021 («im Soll»).

L-3: Übergangsbereiche

Die Festlegung der Siedlungsränder hängt mit dem Landschaftsrichtplan zusammen, der ab 2020/2021 erarbeitet wird. An der Umsetzung der Massnahmen L-3.2 (Waldrandkonzept) wird mit einer leichten Verzögerung festgehalten.

Verkehr

Verkehr

Nachfolgend wird der Umsetzungsstand der Verkehrsmassnahmen aus dem AP der 3. Generation gem. Umsetzungstabellen des Bundes erläutert¹. 90% der Massnahmen liegen gemessen an der Anzahl der Massnahmen bzw. an den Kosten der Massnahmen «im Soll», ca. 10% der Massnahmen weisen eine kleine zeitliche Verzögerung auf.

1 Berücksichtigt sind in der Auswertung die Massnahmen gem. Umsetzungstabellen des ARE (A3, Av3, B3)

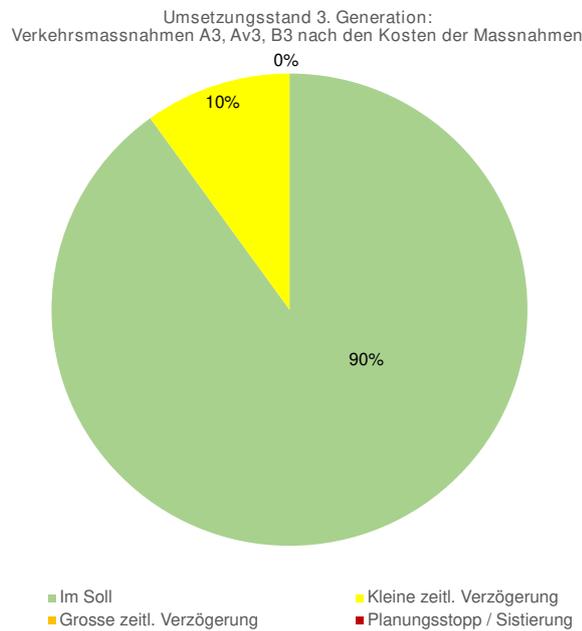


Abb. 9 Umsetzungsstand Verkehrsmassnahmen aus der 3. Generation gem. Umsetzungstabelle ARE nach Anzahl und Kosten

Es befinden sich noch keine vom Bund mitfinanzierbaren AP-Massnahmen der 3. Generation in Realisierung, weshalb die Umsetzung zügig voranzutreiben ist. Die Stadt Langenthal erarbeitete dazu im Frühling 2020 eine Strategie zur Umsetzung der AP-Massnahmen¹. Die Umsetzungsstrategie geht nach den folgenden drei Grundsätzen vor:

1 Am 07.03.2021 wird die Stadt Langenthal über einen Planungskredit für die AP-Massnahmen entscheiden.

- **Alle Massnahmen werden als Gesamtpaket bearbeitet.** Grund: Im Rahmen des Verkehrslenkungs-konzepts stehen diese netzartig in einem direkten und/oder indirekten Wirkungszusammenhang. Dazu sind sie in ihren Schnittpunkten funktional und gestalterisch direkt miteinander verknüpft. Daher werden Planung und Projektierung aller Massnahmen gesamthaft über einen einzigen Rahmenkredit finanziert und beauftragt.
- **Alle Massnahmen werden in 14 Grundpaketen projektiert.** Grund: Gemäss den lokalen Gegebenheiten sind Einzelthemen und Umfang stark unterschiedlich. Dies bedingt lokal differenzierte Teilstrategien in der Umsetzung. Dabei werden die direkt oder indirekt Betroffenen (politisch zuständige Behörden, Institutionen, Betriebe und Anwohnerschaften) in Subgruppen in den Verfahrensprozess angemessen einbezogen.
- **Alle Massnahmen werden in einer aufeinander abgestimmten Bau-etappenfolge erstellt.** Damit wird die Fortführung des Gesamtverkehrs in der Stadt während den Umbauphasen sichergestellt. Dazu werden Massnahmen, die relativ rasch und direkt umgesetzt werden können, in der Erstellung zeitlich priorisiert. Dies ermöglicht etwas längere Projektierungsfristen von Massnahmen mit längeren Bearbeitungsprozessen.

Die Massnahmen werden gestützt auf die oben genannten Grundsätze in 14 Massnahmenpakete zusammengefasst (vgl. Anhang 2):

- P1: Velo- und Fussverbindung Chasseral- und Klusstrasse
- P2: Hasenmattstrasse
- P3: Velo- und Fussverbindung Bäregg
- P4: Karbidweg
- P5: Bahnhof
- P6: Bützbergstrasse / St. Urbanstrasse
- P7: Jurastrasse
- P8: Velo- und Fussverbindung COOP
- P9: Zentrum
- P10: ÖV-Umsetzung Schoren
- P11: Eisenbahnstrasse / Dennliweg
- P12: Mittelstrasse
- P13: ÖV Haltestellen
- P14: Lotzwilstrasse

Die Pakete sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt und im Anhang 2 ausführlich beschrieben¹:

¹ In der Grafik nicht dargestellt ist die Massnahme V-LV 3.1 aus dem Agglomerationsprogramm 2. Generation: Sie ist eine Umsetzungsmassnahme, die bereits separat läuft zeitgleich mit der Verschiebung der Station Langenthal Süd mit neuer Erschliessung und Veloweg.

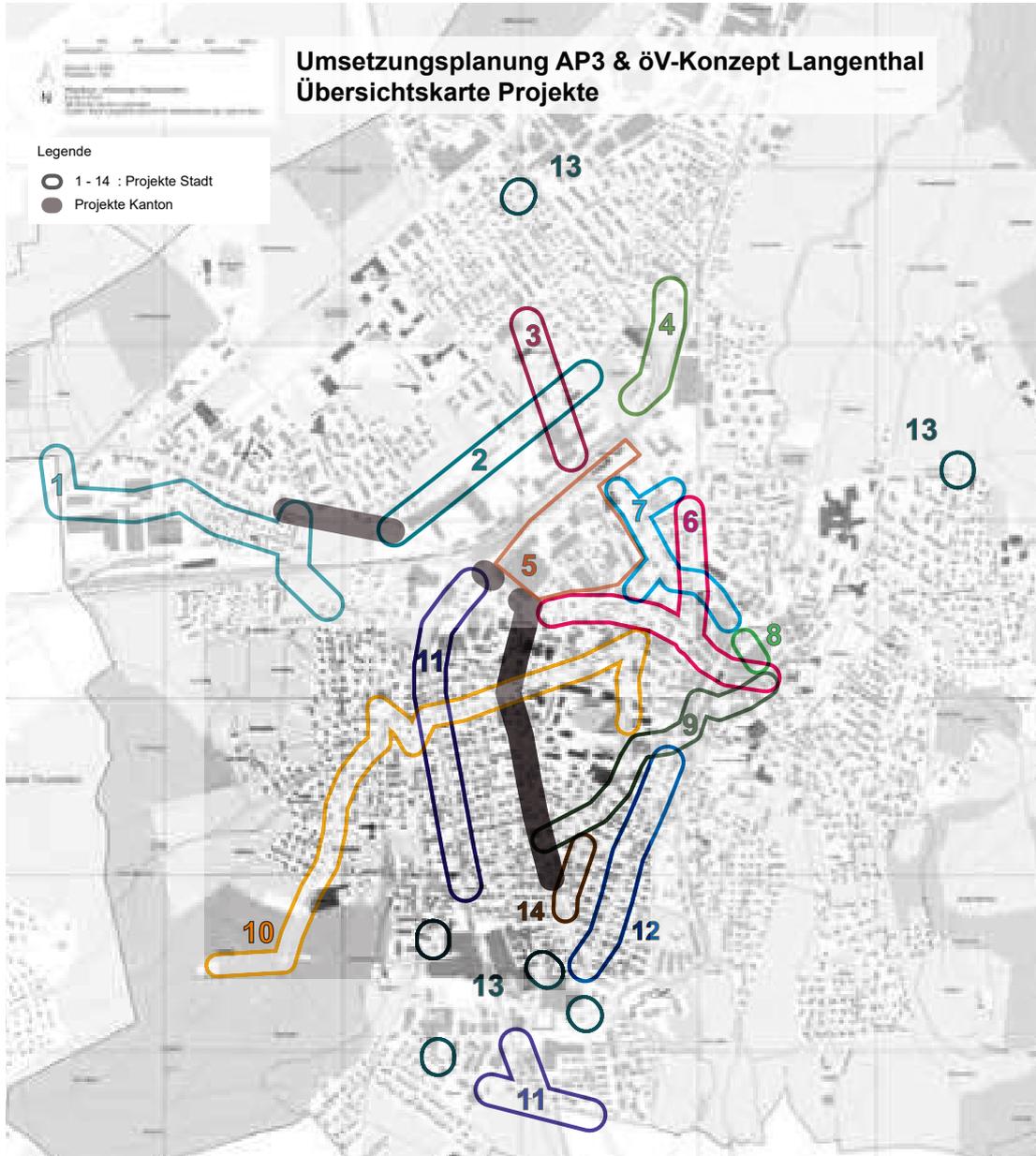


Abb. 10 Plan zur Umsetzungsstrategie der AP-Massnahmen (Quelle: Stadt Langenthal, Stand: Mai 2020)

Wie auch bei den Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen werden für die Verkehrsmassnahmen der 3. Generation im Sinne von zusätzlichen Informationen und zur Nachvollziehbarkeit im Teil 2 Massnahmenband sämtliche Massnahmen (inkl. Massnahmenpakete) dargestellt.

Öffentlicher Verkehr: Strassengebundener ÖV

Die Massnahme ÖV-W 1.1 «Langfristiges ÖV-Konzept Langenthal» wurde 2016 verabschiedet («im Soll» resp. realisiert). Damit konnte eine weit-sichtige Handlungsstrategie und ein Instrument für die Entwicklung des ÖV-Angebots entwickelt werden. Es wurden die Linienführungen und Haltestellenlagen, wie auch das Angebot des strassengebundenen ÖV untersucht. Darunter fällt insbesondere auch die Haltestelle Wiesenstra-

sse (ÖV-Str. 1.2). Die Erschliessung des Entwicklungsgebiets Oberhard wird im Zuge der Nutzung dieses Standorts umzusetzen sein (ÖV-Str. 1.3). Die Massnahme wird im AP der 4. Generation weiterentwickelt (vgl. Massnahme OA.ÖV-Str.2, Kap. 7 Massnahmen).

Die Bus-Priorisierung in der Aarwangenstrasse wurde im Zuge der Verkehrssanierung Aarwangen-Langenthal Nord als nicht relevant eingestuft (Verkehrsverlagerung auf die Achse Bützbergstrasse) und wird integriert in das Massnahmenpaket Verkehrsmanagement.

Motorisierter Individualverkehr

Die Massnahmen im Bereich des MIV sind grösstenteils Bestandteil des gesamtkommunalen Verkehrslenkungskonzepts und verfolgen das Ziel, das Stadtzentrum vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Diese Massnahmen werden schrittweise umgesetzt und sind teilweise realisiert, zum anderen Teil in Planung oder Projektierung.

Der Baubeginn der mitfinanzierten Massnahme MIV-O 1.1 («Sanierung Knoten Bützberg-/Eisenbahnstrasse; Bützberg-/Ringstrasse») ist auf 2022 vorgesehen («im Soll»). Ebenso ist der Baubeginn von > 50% der durch den Bund mitfinanzierten Massnahmen aus dem «Paket Aufw. Str. A-Liste» ab 2022/2023 geplant («im Soll»).

Die nicht mitfinanzierten A-Massnahmen zur Erhöhung des Netzwidestandes im Stadtzentrum von Langenthal (MIV-O 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3) werden aufgrund der noch nicht gesicherten Finanzierung leicht verzögert angegangen. Die Inbetriebnahme der Massnahme MIV-O 1.5.5 («Erhöhung Netzwidestand zu den Subzentren: Lotzwilstrasse») erfolgte im Jahre 2020 («im Soll»).

Die Umsetzung der Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren ist in Umsetzung.

Langsamverkehr

Die Massnahmen zur Verbesserung der Situation für den Fuss- und Veloverkehr, welche in der A-Liste aufgeführt sind, sind entweder als eigenständige Massnahmen in Planung oder Bestandteil einer übergeordneten Neugestaltung von Strassenräumen. Das durch den Bund mitfinanzierte Massnahmenpaket «LV A-Liste» aus dem AP der 3. Generation wird ab 2022 umgesetzt (> 50% der Massnahmen «im Soll»).

Die nicht mitfinanzierte A-Massnahme LV-N 1.5 («Aufrechterhaltung LV-Verbindung Spitalareal-Mühle») ist bereits realisiert («im Soll»).

Die Massnahme LV-N 1.9 «Verlängerung Radstreifen Kreisel Hard bis Bahnübergang asm» (Massnahmenpaket «LV B-Liste») wird im AP der 4. Generation neu priorisiert als B-Massnahme und wird daher leicht verzögert angegangen.

Nachfrageorientierte Massnahmen
Massnahmen zur Beeinflussung der Nachfrage resp. des Verkehrsverhaltens stellen teilweise eine laufende Aufgabe dar. Solche Aufgaben werden in Langenthal permanent weiter ausgebaut (z. B. Mobilitätsmanagement (NM-W 1.1), Elternberatung (NM-W 1.3)). Für die Erarbeitung eines neuen Parkierungskonzepts wird in den nächsten Jahren ein breiter Prozess gestartet.

Das Verkehrsmanagement Dreilinden (NM-VM 1.1) bildet einen Bestandteil der Verkehrssanierung Aarwangen-Langenthal Nord. Die Massnahme wird mit dem AP der 4. Generation weiter bearbeitet.

Finanzierungsvereinbarungen
Finanzierungsvereinbarungen AP 3. Generation
Im Rahmen des ESP Bahnhof Projektes werden auch Massnahmen aus dem AP der 3. Generation aus dem LV-Paket (LV A-Liste) und dem Paket Strassenaufwertung (Auf. Str. A-Liste) realisiert. Für die entsprechenden Pakete aus dem Agglomerationsprogramm 3. Generation liegen die Finanzierungsvereinbarungen zwischen Bund und Kanton bereits vor. Für die weiteren vom Bund mitfinanzierten Massnahmen sind die Finanzierungsvereinbarungen noch auszuarbeiten.

2.3 Folgerungen für die 4. Generation

Neues Zukunftsbild AP 4. Generation
Zukunftsbild
Gemäss Prüfbericht des Bundes stellte ein Schwachpunkt des Agglomerationsprogramms der 3. Generation die geringe Koordination zwischen Langenthal und den umliegenden Gemeinden dar. Mit der 4. Generation wird deshalb unter Einbezug von Obersteckholz¹, Aarwangen, Bleienbach, Lotzwil, Roggwil, Thunstetten und Wynau ein neues Zukunftsbild erarbeitet (vgl. Kap. 4 Zukunftsbild).

Strategie
Mit dem AP der 4. Generation werden die im AP der 3. Generation definierten Strategien für Langenthal in den Teilbereichen Siedlung und Verkehr überprüft, weitergeführt und mit Strategiekarten räumlich konkretisiert. Für den Teilbereich Landschaft werden erstmals Strategien formuliert.

Siedlung und Landschaft
Massnahmen
Ein Grossteil der Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen aus dem AP der 2. und 3. Generation befinden sich noch in der Umsetzung («im Soll») oder die Massnahmen sind als Daueraufgabe der Agglomeration definiert. Ziel des APs der 4. Generation ist, die Planungsarbeiten für die Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen sowie für die Daueraufgaben weiter voranzutreiben und zu konkretisieren.

1 Fusion mit Langenthal am 1. Januar 2021

Langenthal verfügt über keine grösseren, zusammenhängenden und unüberbauten Flächen für die Ansiedelung von Industrie- und Gewerbebetrieben. Diese Schwäche wurde im Prüfbericht zum Agglomerationsprogramm der 3. Generation vom Bund erkannt. Im Bereich Siedlung wird der Schwerpunkt der Bearbeitung der 4. Generation deshalb auf die Mobilisierung bestehender Reserven für Arbeiten sowie auf die Schaffung neuer Arbeitsgebiete gelegt. Im Fokus steht dabei das Gebiet Oberhard-Wolfhusenfeld.

Verkehr

Im Prüfbericht zum Agglomerationsprogramm 3. Generation wurde vermerkt, dass die verkehrlichen Massnahmen die Qualität des Gesamtverkehrssystems deutlich verbessern. Darunter wurde auf das Konzept der Lenkung und Beruhigung inklusive der Aufwertung des Stadtzentrums verwiesen.

Das Verkehrslenkungskonzept Stadtzentrum Langenthal ging konzeptionell vom Denken in verschiedenen Achsen aus, die vom Entwicklungsschwerpunkt und vom Stadtzentrum wegführen. Es hatte zum Ziel, hochwertige Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr zwischen Stadtzentrum und den Subzentren ESP Bahnhof und Langenthal Süd mit dem Porzi-Areal zu schaffen, wobei flächendeckende Temporeduktionen ein Kernelement bilden. Ausgehend von den Achsen ist der motorisierte Verkehr verträglich abzuwickeln, zu lenken und zu dosieren, die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen und der Fuss- und Radverkehr zu fördern. Das Fuss- und Veloverkehrsnetz sollte zu einer einheitlichen Struktur verbunden und Netzlücken geschlossen werden. Im Fuss- und Velonetz sollen so auch die Subzentren mit den entsprechenden Fuss- und Veloverkehrsverbindungen als Zugangsorte zum ÖV gestärkt werden.

Dieser Linie folgend vertieft das Agglomerationsprogramm 4. Generation im Teil Verkehr die bisherigen Leitlinien auf zwei Ebenen:

- Konkretisierung und Umsetzung des Verkehrslenkungskonzepts
- Noch stärkere Nutzung des Potenzials Fuss- und Veloverkehr durch Einbezug von E-Bikes mit einem erweiterten Einzugsbereich durch Vorrangrouten von Langenthal aus in die umliegenden Gemeinden

Gleichzeitig wurde im Prüfbericht des Bundes darauf hingewiesen, dass die Massnahmen zur Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung zu konkretisieren sind. In diesem Zusammenhang wird auch auf nachfrageseitige Massnahmen zur Verringerung des Verkehrsaufkommens beim MIV (Ziel-Quell-Verkehr) verwiesen. Im Agglomerationsprogramm 4. Generation werden diese wichtigen Punkte aufgenommen. Schliesslich beanstandete der Bund im Prüfbericht ein fehlendes flächendeckendes Konzept zur Verkehrssicherheit. 2019 wurde dieses für Langenthal und die Nachbargemeinden erarbeitet. Erkenntnisse daraus fliessen direkt in die Verkehrsmassnahmen für die 4. Generation.

3. Situations- und Trendanalyse

3.1 Einbettung der Agglomeration

3.1.1 Die Agglomeration Langenthal im nationalen Kontext

Raumkonzept
Schweiz

Im Raumkonzept Schweiz (2012), in dem die Ziele und Strategien der grossräumigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung VertreterInnen von Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden festgelegt wurden, ist die Stadt Langenthal Teil des grossräumigen Handlungsraums Bern-Burgdorf-Langenthal-Aarau, den es weiter zu stärken gilt. Die Hauptentwicklungsachse Biel-Solothurn-Aarau-Zürich entlang der A1 aber auch die Entwicklungsachse Luzern-Basel verläuft nicht weit von der Stadt. Diese Nähe gibt der Stadt Langenthal gute Voraussetzungen für eine optimale Anbindung an das übergeordnete Städtennetz.



Abb. 11 Wichtige Schnittstellen der Hauptstadtregion zu den angrenzenden Hauptregionen gemäss Raumkonzept Schweiz (2012)

Funktionaler
Kontext

Die Agglomeration Langenthal liegt an der Schnittstelle des funktionalen Raums «Mittelland Südfuss Jura» zwischen den Agglomerationen Solothurn und Burgdorf im Westen und Aareland im Osten, andererseits bildet Langenthal gegen Süden das Tor zum Emmental. Die Abgrenzung der Handlungsräume gemäss Raumkonzept Schweiz zeigt, dass die Agglomeration Langenthal als Zentrum der Region Oberaargau an der nordöstlichen Schnittstelle des Kantons Bern zum bevölkerungsreichen Handlungsraum «Aareland» (vgl. Abb. 12, violett eingefärbtes Gebiet) liegt. Dieser wiederum bildet eine strategische Verbindung der beiden Metropolitanräume Zürich und Basel mit der Hauptstadtregion Schweiz.



Abb. 12 Raumkonzept Schweiz, Abgrenzung Handlungsräume: Ausschnitt mit funktional grenzüberschreitendem Bereich (roter Kreis) der Agglomeration Langenthal (Quelle: ARE)

3.1.2 Die Agglomeration Langenthal im regionalen Kontext

Regionaler Kontext Die Stadt Langenthal ist die Kernstadt der Region Oberaargau, welche dem Name nach dem Osten (Aargau) zugehörig ist, politisch aber zum Westen (Bern) gehört. Die Region Oberaargau gliedert sich in vier Subregionen, wobei Langenthal und die Nachbargemeinden in die Subregion Ost eingebettet sind. Langenthal bildet das Zentrum dieser Subregion.

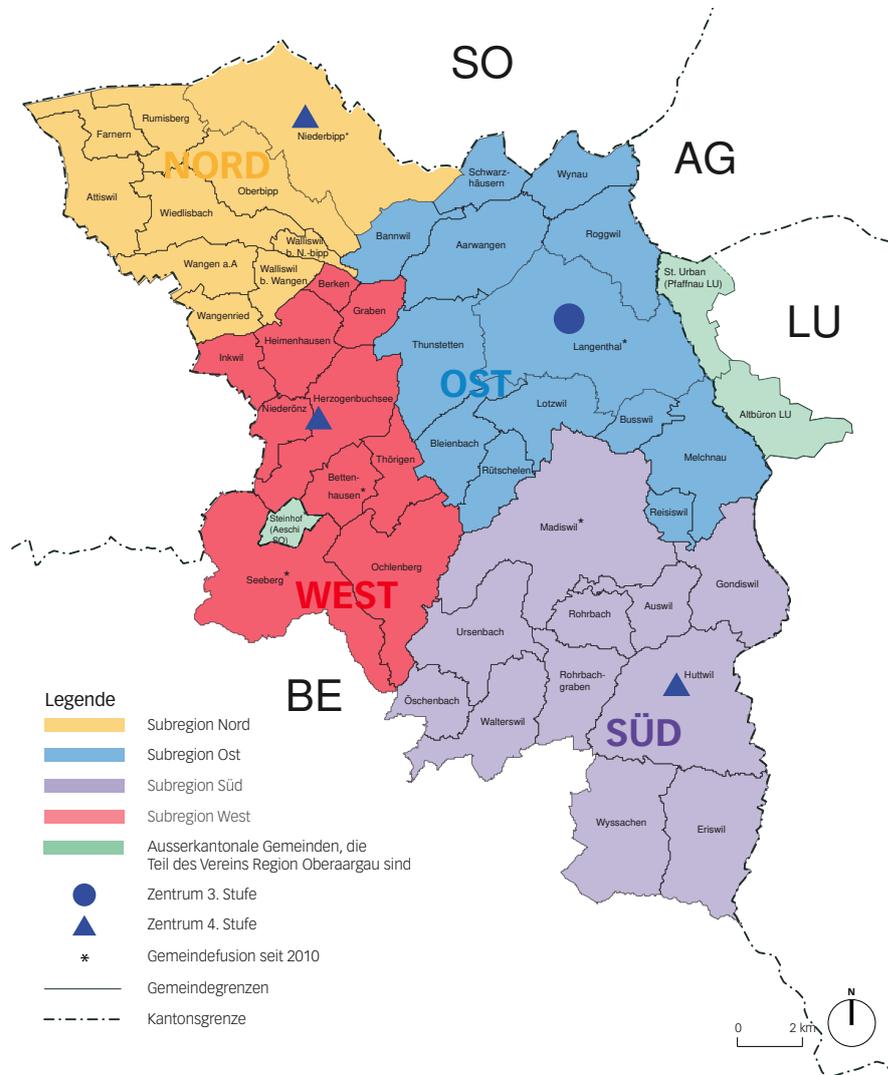


Abb. 13 Perimeter der Region Oberaargau mit Gliederung der Subregionen (Quelle: RGSK Oberaargau 2021)

Zielsetzungen der Region

Die Region Oberaargau verfolgt eine Optimierung der innerregionalen Siedlungsstrukturen und -qualitäten. Ein weiteres, wichtiges strategisches Ziel der Region stellt die Stärkung der überregionalen und überkantonalen Beziehungen dar. Ebenfalls soll die gute Lage der Region an den Hauptentwicklungsachsen gemäss Raumkonzept Schweiz und auf der regionalen Achse Fribourg-Bern-Burgdorf-Langenthal genutzt und in Wert gesetzt werden.

Die Region strebt zudem eine klare Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet sowie eine Sicherung der regional wertvollen Natur-, Landschafts- und Erholungsräume an. In diesem Zusammenhang gilt es auch, die Siedlungsentwicklung vermehrt nach innen zu lenken und so wertvolles Kulturland zu schonen.

Im Bereich Verkehr wird von der Region ein leistungsfähiges und qualitativ hochstehendes Mobilitätsangebot angestrebt, das die Aufrechterhaltung und Stärkung der funktionalen Beziehungen gewährleistet. Dies beinhaltet eine Basiserschliessung für alle Bevölkerungsgruppen und alle Teilräume sowie die Sicherstellung eines ausgewogenen Verhältnisses zwischen den Verkehrsträgern (stärkere Gewichtung von Fuss- und Veloverkehr und ÖV gegenüber heute). Weiter werden eine hohe Verkehrssicherheit sowie eine möglichst geringe Umweltbelastung angestrebt.

Für die Stadt Langenthal und die Nachbargemeinden werden aus regionaler Perspektive folgende Ziele verfolgt:

- Ziel ist die Stärkung und Aufrechterhaltung der funktionalen Beziehungen zwischen der Kernstadt Langenthal und den umliegenden Gemeinden durch die gezielte Abstimmung der Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung. Insbesondere bei der Umsetzung der Entwicklungsstandorte Wohnen und Arbeiten ist das bestehende Verkehrsnetz zu berücksichtigen. Neueinzonungen erfolgen in ÖV-erschlossenen Gebieten. Wo möglich ist eine Siedlungsentwicklung nach innen anzustreben.

Im Bereich Verkehr ist ein wesentlich höherer Anteil des Umweltverbundes am Gesamtverkehr anzustreben. Das prognostizierte, zusätzliche Verkehrsaufkommen soll hauptsächlich vom Umweltverbund aufgenommen werden. In Zusammenspiel mit der beabsichtigten Verlagerung von bisherigen Strömen auf LV und ÖV soll sich das Verkehrsaufkommen des MIV auf heutigem Niveau stabilisieren.

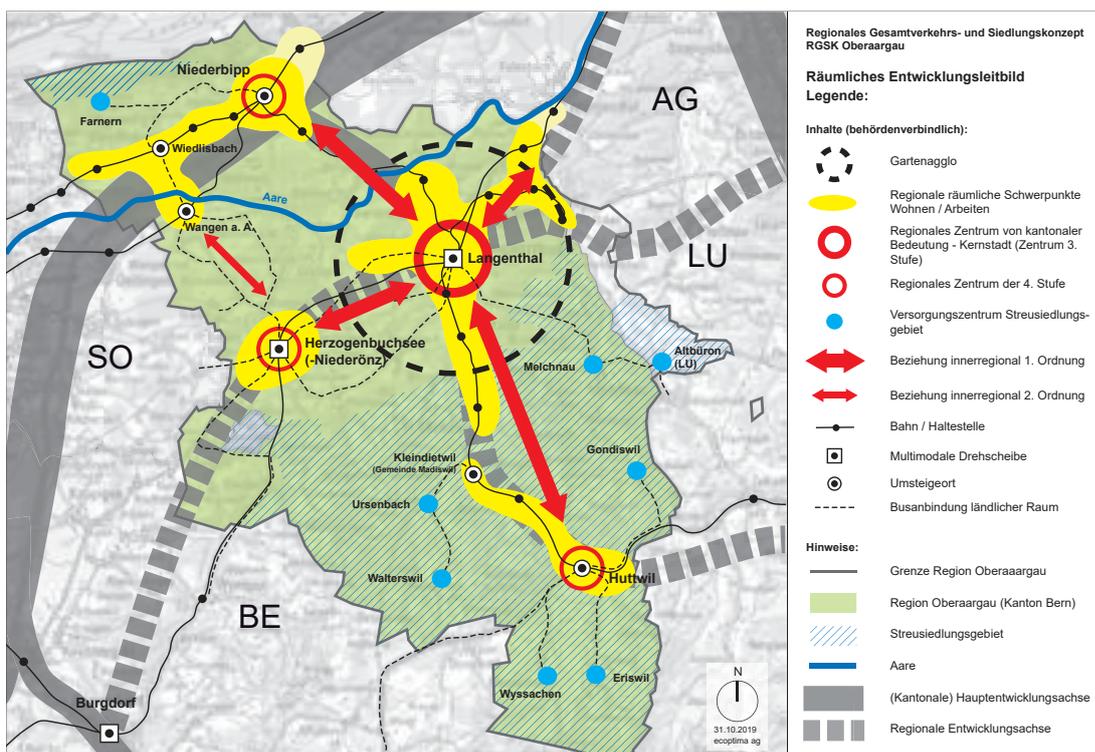


Abb. 14 Entwicklungleitbild der Region Oberaargau (Quelle: RGSK Oberaargau 2021)

Fazit

Die Stadt Langenthal und ihre Nachbargemeinden bilden den wichtigsten Kernraum der Region Oberaargau. Ihm kommt sowohl als regional und national vernetzter Wirtschafts- und Wohnraum eine wichtige Rolle zu. Weiter weisen Langenthal und die Nachbargemeinden regional bedeutende Kultur-, Natur- und Landschaftsräume auf (z. B. Wässermatten, Smaragdgebiet). Damit die Bereiche Siedlung, Verkehr und Landschaft im Oberaargau gezielt aufeinander abgestimmt werden können, entspricht ein vernetztes Verständnis der Agglomeration Langenthal den regionalen Zielsetzungen.

3.1.3 Perimeter der Agglomeration

Perimeter Agglomeration Langenthal

Die Agglomeration Langenthal umfasst gemäss Anhang 4 der MinVV folgende beitragsberechtigte Agglomerationsgemeinde:

- Langenthal, BFS-Nr. 329

Die nachfolgende Abbildung zeigt den Agglomerationsperimeter von Langenthal gemäss Definition des Bundes (BeSA-Perimeter). Mit dem AP der 4. Generation wird der Betrachtungsraum auf Obersteckholz¹, Aarwangen, Bleienbach, Lotzwil, Roggwil, Thunstetten und Wynau ausgeweitet (Gesamt Betrachtungsraum).

1 Fusion mit Langenthal am 1. Januar 2021.

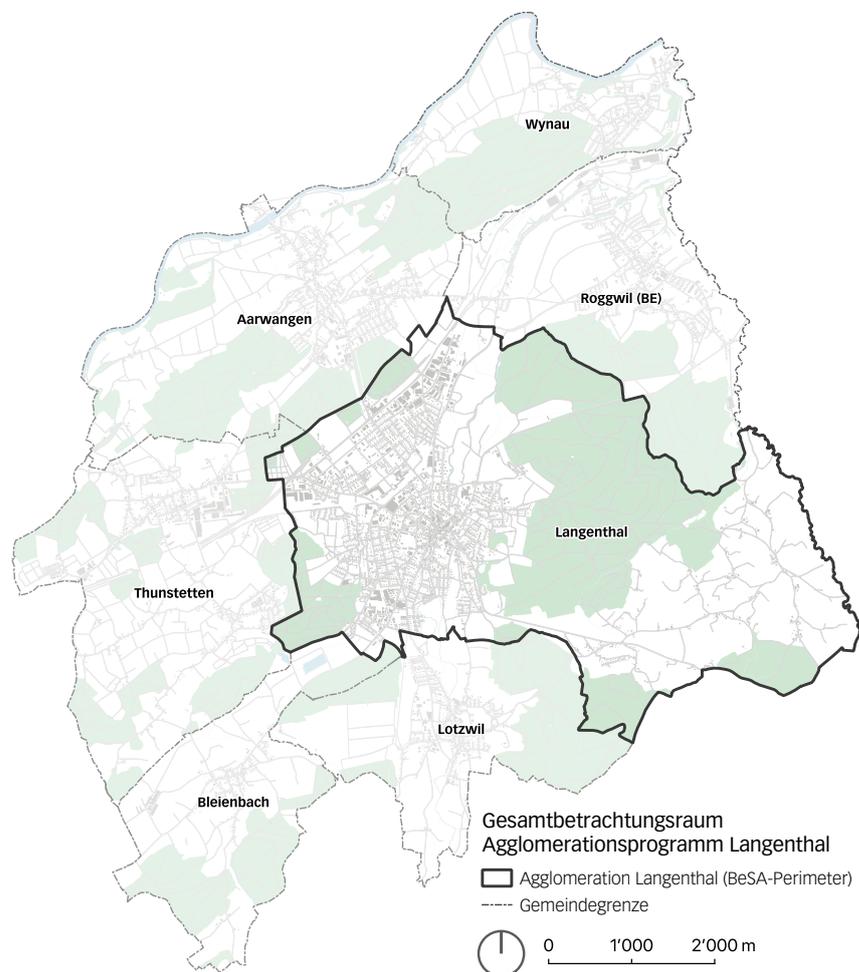


Abb. 15 Perimeter der Agglomeration Langenthal (BeSA-Perimeter) und des Gesamtbetrachtungsraums im Agglomerationsprogramm 4. Generation (Kartenhintergrund: Amtliche Vermessung AV, 2019; Gemeindegrenze modifiziert 2021: Fusion Obersteckholz)

Gemäss den Vorgaben des Bundes müssen die verschiedenen Perimeter in den Karten erkennbar sein. In den nachfolgenden Darstellungen und Erläuterungen wird deshalb von einem Agglomerationsperimeter Langenthal (BeSA-Perimeter) und einem Gesamtbetrachtungsraum gesprochen. Der Gesamtbetrachtungsraum umfasst nebst Langenthal auch Obersteckholz¹, Aarwangen, Bleienbach, Lotzwil, Roggwil, Thunstetten und Wynau.

1 Fusion mit Langenthal am 1. Januar 2021

3.2 Siedlung

3.2.1 Räumliche Struktur der Stadt Langenthal

Die räumliche Grundstruktur der Stadt Langenthal stellt sich aus der Gesamtbetrachtung heraus, also von einer gewissen «Flughöhe» (Meta-Ebene) aus betrachtet, aus dem Gefüge folgender Teilgebiete zusammen:

- **Das Siedlungsgebiet um den historischen Ortskern:** Es ist «organisch» (historisch, also über mehrere Zeitschnitte hinweg) gewachsen und hat sich sternförmig, als Erweiterung des Kerns, in die Fläche ausgedehnt.
- **Das Gebiet um den Schoren (westlich vom Ortskern):** Es besitzt eine eigene Entwicklungsgeschichte und befindet sich topografisch in einer besonderen, spezifischen Lage («auf dem Landsporn»). Gemäss dem Schweizer Mundartwörterbuch bedeutet Schoren: «nach Muster zugeschnitten».
- **Die Gebiete nördlich des Bahnhofs:** Sie sind jüngeren Datums und wurden in kürzeren Zeitschnitten und in grösseren Entwicklungsetappen entwickelt. Ihnen liegt eine klare Struktur auf orthogonalem Raster zugrunde.
- **Untersteckholz** liegt östlich vom Ortskern des Siedlungsgebiets Langenthals und ist von diesem durch eine grössere zusammenhängende Waldfläche (Steckholzer Wald) getrennt. Durch den Wald führt eine Waldstrasse, welche den Ortsteil Untersteckholz mit der Stadt Langenthal verbindet. Untersteckholz ist eine Streusiedlung (d. h. keine geschlossene Siedlung) und entstand im Zuge der landwirtschaftlichen Entwicklung. Es ist geprägt durch Einzelhöfe und verschiedene Weiler (z. B. Schwarzenbach, Kleben, Kleinroth, usw.). Viele Häuser stehen unter Denkmalschutz. Seinen bäuerlich-kleingewerblichen Charakter konnte Untersteckholz bis heute beibehalten.
- **Obersteckholz:** Seit dem 1. Januar 2021 ist Obersteckholz Teil der Gemeinde Langenthal. Obersteckholz besteht aus einzelnen Weilern und Hofgruppen.

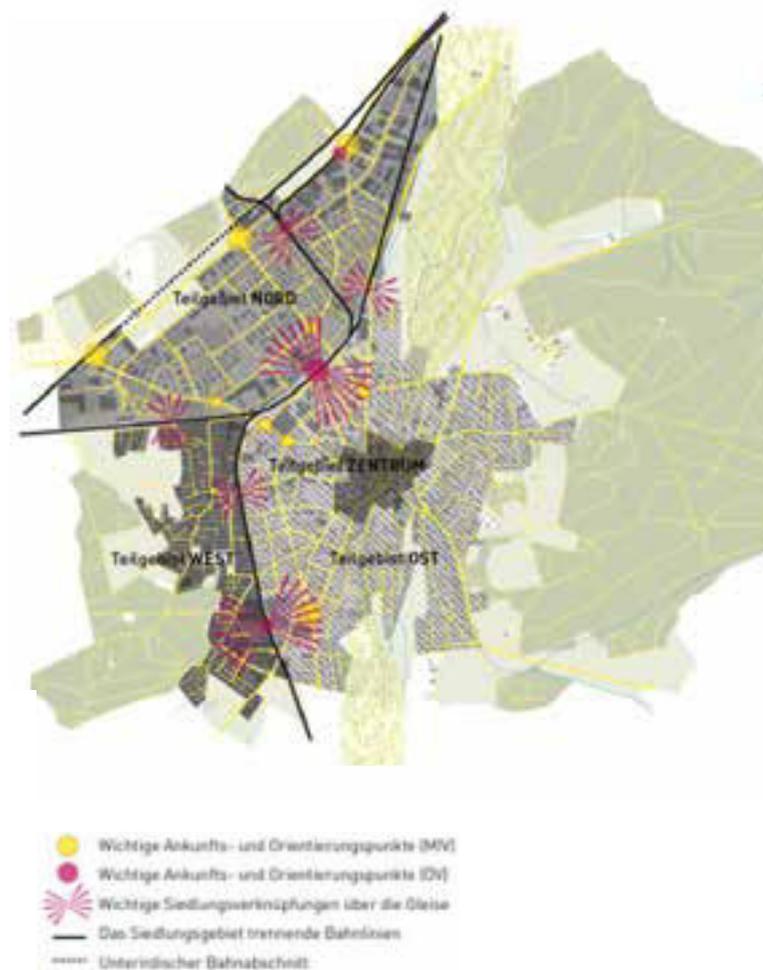


Abb. 16 Die grossräumigen Teilgebiete im Stadtgebiet von Langenthal (Quelle: Räumliches Entwicklungskonzept Langenthal, 2017)

Aus der gleichen Flughöhe (Meta-Ebene) heraus betrachtet weist Langenthal eine weitere, prägnante räumliche Grundstruktur auf: Eine Reihe klar umschriebener, durch ihre städtebauliche Struktur und Funktion deutlich vom Umfeld abgesetzter, städtischer «Cluster¹».

1 Unter Clusterbauweise fallen im Städtebau Anordnungen von Gebäude, die nach einer inneren Logik gruppiert sind und eine räumliche Separierung zum baulichen Kontext aufweisen.



Abb. 17 Die Cluster und Ränder im Stadtgebiet von Langenthal (Quelle: Räumliches Entwicklungskonzept Langenthal, 2017)

Vier der Cluster sind durch gewerblich-industrielle Nutzungen besetzt – was die Bedeutung dieses früh aufkommenden und nach wie vor kräftigen Wirtschaftssektors Langenthals hervorhebt; Sie heben sich aus dem Siedlungsgebiet durch ihre eigene Struktur und Massstäblichkeit klar ab. Der fünfte Cluster ist durch den historischen Stadtkern besetzt, der ebenfalls einen Aspekt der Geschichte Langenthals repräsentiert und sich durch seine historisch gewachsene Struktur der geschlossenen Bauweise und erhöhte bauliche Dichte vom Umfeld unterscheidet.

Relevant sind diese Strukturen nicht nur aufgrund ihrer räumlichen Eigenständigkeit und ihrer ökonomischen und/oder sozialen Bedeutung. Sie stechen auch aufgrund ihrer Position im Stadtgefüge hervor – sie liegen sehr gleichmässig in die Siedlungsfläche eingestreut, gleichzeitig an äusserst bedeutsamer Lage: Zwei Cluster umschliessen die beiden Bahnhöfe Langenthal SBB und Langenthal Süd. Die Bedeutung des Stadtzentrums als Cluster ist selbstverständlich. Die beiden weiteren Cluster (Wolfhusenfeld und Steinacker) liegen an zwei der Haupteinfallsstrassen von Langenthal (Aarwangenstrasse und Bützbergstrasse) sowie entlang der beiden nationalen SBB-Bahnstrassen der Interregio (IR) bzw. Intercity (IC)-Strecken Zürich-Bern. Aufgrund dieser «exponierten» Lage besitzen sie als Image-träger für die Stadt eine ähnliche Bedeutung wie die beiden Bahnhöfe.

3.2.2 Bevölkerungsentwicklung

- Situationsanalyse** Die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Langenthal seit 1991 kann als moderat bezeichnet werden. Zwischen 1991 und 2005 hat sich die Bevölkerung immer um 14'300 EinwohnerInnen bewegt. Seit 2005 wächst die Einwohnerzahl jedoch stetig und ist von 14'448 Ende 2005 auf 15'624 Ende 2018 angestiegen. Dies entspricht einer Zunahme von 8.1 % in 13 Jahren.
- Die Bevölkerungszahlen in Obersteckholz¹, Aarwangen, Bleienbach, Lotzwil, Roggwil, Thunstetten und Wynau fallen im Jahre 2018 deutlich geringer aus als in der Stadt Langenthal. Von diesen Gemeinden weist Aarwangen mit 4'561 Einwohnern am meisten EinwohnerInnen auf (vgl. Tab. 2).
- Trendanalyse** Die Bevölkerungsentwicklung wird im kantonalen Richtplan von Bern aufgrund des Raumtyps festgelegt. Der Richtplan geht für den gesamten Kanton Bern von einem Wachstum von +9 % in 15 Jahren aus. Bis 2040 wird ein Wachstum von +10.9 % angenommen.
- Langenthal mit dem Raumtyp «Urbane Kerngebiete der Agglomerationen» wird gemäss kantonalem Richtplan ein Wachstum von +11 % in den nächsten 15 Jahren zugeschrieben. Die sieben Nachbargemeinden von Langenthal sind alle als «zentrumsnahe ländliche Räume» definiert und weisen im gleichen Zeitraum gemäss Richtplan ein Wachstum von +4 % auf.
- Die Abb. 18 zeigt das Bevölkerungswachstum von Langenthal bis 2040 auf der Grundlage des kantonalen Richtplans. Entsprechend wird die Bevölkerung von Langenthal bis 2033 auf 17'343 und bis 2040 auf 17'709 EinwohnerInnen angestiegen sein. Wird nicht nur Langenthal, sondern der Gesamtbetrachtungsraum berücksichtigt, ist bis 2040 eine Bevölkerungszahl von 35'901 EinwohnerInnen zu erwarten.

1 Fusion mit Langenthal am 1. Januar 2021

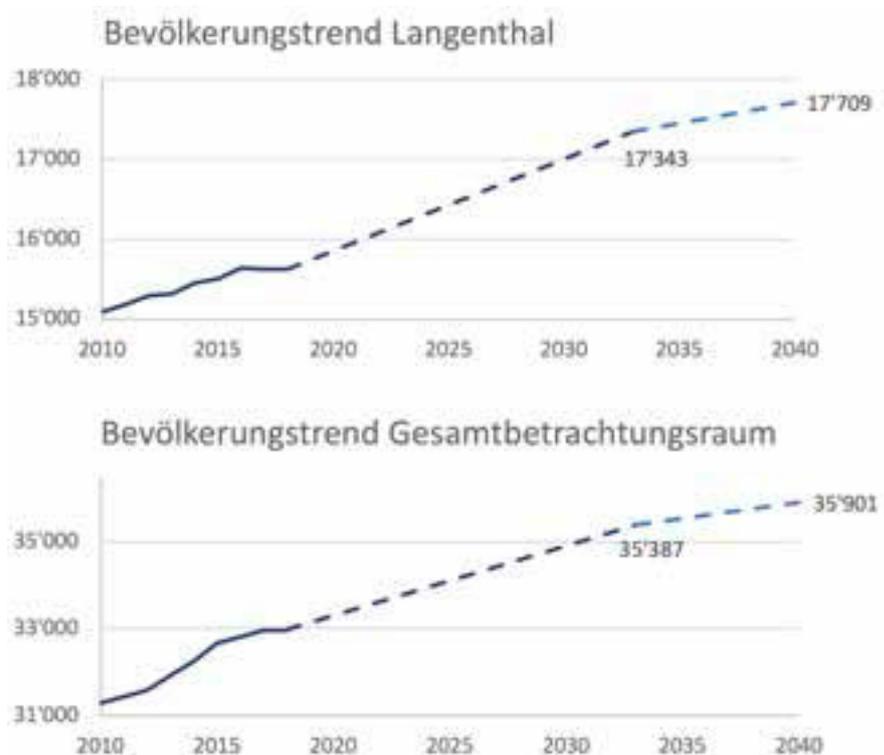


Abb. 18 Bevölkerungsentwicklung der Stadt Langenthal und des Gesamtbetrachtungsraums bis 2040 gemäss kantonalem Richtplan (Quelle Daten: BFS Datenstand 2018, Datenbezug 2019; Prognose gem. kant. Richtplan)

Gemeinden	Ständige Wohnbevölkerung			
	2018	2033 (Wachstum in den nächsten 15 Jahren)	2040	Zunahme 2018 bis 2040
Langenthal	15'624	17'343	17'709	+2'085
Obersteckholz ¹	419	436	439	+20
Aarwangen	4'561	4'743	4'782	+221
Bleienbach	697	725	731	+34
Lotzwil	2'565	2'668	2'689	+124
Roggwil	4'083	4'246	4'281	+198
Thunstetten	3'397	3'533	3'562	+165
Wynau	1'628	1'693	1'707	+79
Total	32'974	35'387	35'901	+2'927

Tab. 2 Bevölkerungsentwicklung bis 2040 der Stadt Langenthal und im Gesamtbetrachtungsraum (Quelle Daten: BFS Datenstand 2018, Datenbezug 2019; Prognose gem. kant. Richtplan)

1 Fusion mit Langenthal am 1. Januar 2021

3.2.3 Beschäftigtenentwicklung

Situationsanalyse

Die Arbeitsplatzentwicklung wird durch die Zahl der Beschäftigten ausgedrückt. Diese lag 2017 in Langenthal, Obersteckholz¹, Aarwangen, Bleienbach, Lotzwil, Roggwil, Thunstetten und Wynau bei fast 20'000. 65% dieser Arbeitsplätze liegen in Langenthal, was die Bedeutung der Stadt als Zentrum und Arbeitsort für die umliegenden Gemeinden bestätigt.

Im Gesamtbetrachtungsraum dominiert der 3. Sektor mit 63.2 % der Beschäftigten klar, der zweite Sektor macht 34.1 % aus und der 1. Sektor nur 2.6 %. Verglichen mit der Schweiz und dem Kanton Bern fallen die Anteile an Beschäftigten im sekundären Wirtschaftssektor höher aus, was die Bedeutung dieses Sektors in Langenthal (ca. 30 %) und im Gesamtbetrachtungsraum (ca. 34 %) unterstreicht.

Ähnlich wie in Langenthal ist der 3. Sektor auch in den Gemeinden Aarwangen, Roggwil und Wynau prozentual am stärksten vertreten. Die Gemeinden Thunstetten, Bleienbach und Lotzwil verzeichnen einen verhältnismässig starken 2. Sektor und in Obersteckholz¹ ist der 1. Sektor mit 49 Beschäftigten vorherrschend.

1 Fusion mit Langenthal am 1. Januar 2021

Gemeinden	Beschäftigte (2017)			
	1. Sektor	2. Sektor	3. Sektor	Total
Langenthal	77	3'729	8'827	12'633
	0.6%	29.5%	69.9%	100%
Obersteckholz ¹	49	22	22	93
	52.7%	23.7%	23.7%	100%
Aarwangen	76	549	923	1'548
	4.5%	35.5%	59.6%	100%
Bleienbach	51	301	254	606
	8.4%	49.7%	41.9%	100%
Lotzwil	39	428	450	917
	4.3%	46.7%	49.1%	100%
Roggwil	36	650	926	1'612
	2.2%	40.3%	57.4%	100%
Thunstetten	146	808	603	1'557
	9.4%	51.9%	38.7%	100%
Wynau	39	113	256	408
	9.6%	27.7%	62.7%	100%
Total	513	6'600	12'236	19'374
	2.6%	34.1%	63.2%	100%

Tab. 3 Zahl der Beschäftigten pro Sektor in den Gemeinden im Gesamtbetrachtungsraum
(Quelle Daten: BFS Datenstand 2017, Datenbezug 2019)

Wie in Abb. 19 ersichtlich, blieb die Zahl der Beschäftigten in Langenthal seit 2011 relativ stabil bei einem Wert von rund 12'500 Beschäftigten. Dies hängt auch damit zusammen, dass in Langenthal für die Ansiedelung von grösseren Unternehmen keine freien Flächen zur Verfügung stehen. Zwischen 2011 bis 2017 fand eine leichte Zunahme um +1.1 % statt. Während der 1. Sektor in diesem Zeitraum um -9.4 % abgenommen hat, blieb der 2. Sektor stabil (-0.5 %) und die Anzahl Beschäftigten hat im 3. Sektor leicht zugenommen (+1.9 %). Zwischen 2011 und 2017 hat die Anzahl der Beschäftigten zwar weniger stark zugenommen als die Anzahl der ständigen Wohnbevölkerung, die Nachfrage nach Arbeitsplätzen in Langenthal ist aber nach wie vor gross.

1 Fusion mit Langenthal am 1. Januar 2021

Trendanalyse

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

Aufgrund der aktuellen Entwicklungen wird für Langenthal vor allem von einer Steigerung der Beschäftigten im 2. und 3. Sektor ausgegangen. Insbesondere der in Langenthal überdurchschnittlich starke 2. Sektor (rund 30 %), der auch flächenintensiver ist als der 3. Sektor, wird innerhalb der Stadt Langenthal kaum noch so stark wachsen können. Je nachdem, wie gut es der Stadt gelingt, neue Arbeitsflächen innerhalb der bestehenden Arbeitsgebiete zu aktivieren und die möglichen Siedlungserweiterungsgebiete voranzutreiben, wird von einer Steigerung der Arbeitsplätze von +10 % bis +15 % bis ins Jahr 2040 ausgegangen. Dies entspricht einer Erhöhung der Beschäftigten um 1'650 bis 2'497 auf bis zu 15'160 Beschäftigte.

Langenthal	2017	2033 (Wachstum in den nächsten 15 Jahren)	2040
Wachstum +10%	12'633	13'580	13'896
Wachstum +15%	12'633	14'054	14'528

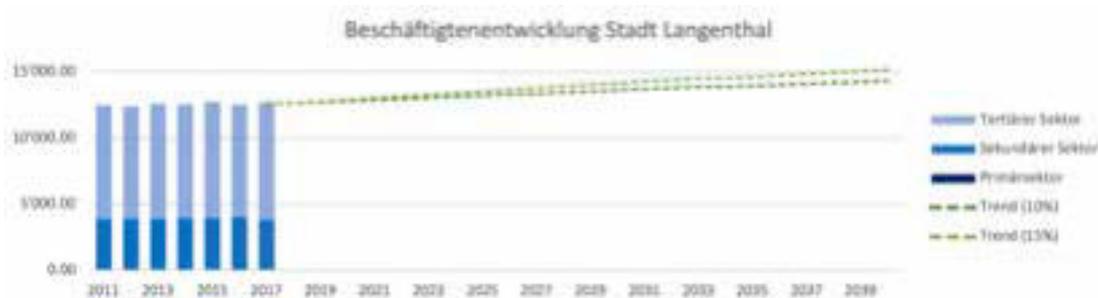


Abb. 19 Beschäftigtenentwicklung der Gemeinde Langenthal bis 2040 unter der Annahme eines Wachstums von +10 % und +15 % (Quelle Daten: BFS Datenstand 2017, Datenbezug 2019)

3.2.4 Nutzungsreserven auf unüberbauten Bauzonen

Situationsanalyse

Die Gemeinde Langenthal verfügte im Juli 2019 insgesamt über 58.8 ha unüberbautes Bauland (Quelle: Stadt Langenthal, 2019). Davon sind 27 ha Wohnzonen, 12.1 ha Arbeitszonen, 3.2 ha gemischte Zonen und 16.5 ha Zonen für öffentliche Nutzungen (ZÖN).

Werden die Zahlen der Baulandreserven von 2019 mit den Reserven von 2015 verglichen, so fällt eine Zunahme in allen Zonentypen auf. Diese Zunahme ergibt sich aus der geänderten Erhebungsmethode der unüberbauten Bauzonen des Kantons Bern. Langenthal hat in diesem Zeitraum kein zusätzliches Bauland eingezont. Ein Vergleich zwischen den Reserven von 2019 und den Werten früherer AP Generationen ist deshalb weder möglich noch sinnvoll. Als Fazit ist jedoch festzuhalten, dass gestützt auf die Bauzonenreserven eine gezielte Innenentwicklung in Langenthal insbesondere im Bereich Wohnen Priorität hat und verstärkt anzugehen ist.

Langenthal	Total in ha	Wohnen in ha	Arbeiten in ha	Kern- & Mischzone in ha	ZÖN in ha
2010 (AP 2)	68.2 (100%)	29.8 (43.7%)	21.4 (31.4%)	9.2 (13.5%)	7.8 (11.4%)
2015 (AP 3)	39.1 (100%)	17.2 (44%)	10.2 (26%)	1.7 (4%)	10.0 (26%)
2019	58.8 (100%)	27.0 (46%)	12.1 (21%)	3.2 (5%)	16.5 (28%)

Tab. 4 Entwicklung der Nutzungsreserven-Flächen der Gemeinde Langenthal auf unüberbauten Bauzonen in Wohnzonen, Arbeitszonen, Kern- und Mischzonen sowie Zonen für öffentliche Nutzung (Quelle: 2010 und 2015: AP Langenthal 2. und 3. Generation; Quelle Daten 2019: Stadt Langenthal, Datenstand 2019).

Die Flächen der unüberbauten Wohnzonen setzen sich aus kleineren Teilflächen zusammen, während die unüberbauten Arbeitszonen, sowie die ZÖN aus grösseren Arealen bestehen. Die Erschliessungsgüte¹ der unüberbauten Bauzonen in der Stadt Langenthal ist in Tab. 5 und Abb. 20 dargestellt (in ha). Drei Arbeitszonenreserven im Norden der Stadt Langenthal verfügen aufgrund einer Zäsur durch die Bahnlinie über keine ÖV-Erschliessung. Die unüberbauten Teilflächen ohne ÖV-Erschliessung in der ZÖN sowie der Kern- und Mischzone liegen im Ortsteil Untersteckenholz. Ein grosser Teil der ZÖN-, Arbeits- und Wohnreserven sind mit der Güteklasse C oder D erschlossen, einige auch mit den Klasse A und B. Einige Wohnzonenreserven liegen in der EGK E.

Langenthal	EGK A	EGK B	EGK C	EGK D	EGK E	keine EGK
Arbeitszonen (in ha)	1.5	1.9	3.7	3.7	–	1.2
Kern- & Mischzonen (in ha)	1.4	0.5	0.6	0.3	–	0.4
Wohnzonen (in ha)	1.2	5.6	7.1	10.7	2.4	–
ZÖN (in ha)	0.8	2.5	4.2	8.8	–	0.3

Tab. 5 Erschliessungsgüteklassen der Bauzonenreserven von Langenthal nach Nutzungsart (Quelle Daten Bauzonen: Stadt Langenthal, Datenstand 2019; Quelle ÖV-EGK Fahrplan 2019: Kanton Bern).

Die Erschliessungsgüte der unüberbauten Bauzonen über den Gesamtbetrachtungsbereich zeigt deutlich mehr nicht oder schlecht erschlossene Flächen. In den Nachbargemeinden von Langenthal befinden sich keine unüberbauten Flächen in den Kategorien A oder B. Auffallend ist die grosse Fläche von nicht erschlossenen, unüberbauten Wohnzonen. Diese befinden sich vorwiegend in Wynau und Roggwil.

Gesamtbetrach- tungsraum	EGK A	EGK B	EGK C	EGK D	EGK E	keine EGK
Arbeitszonen (in ha)	1.5	1.9	9.3	12.7	7.9	2.1
Kern- & Mischzonen (in ha)	1.4	0.5	5.4	5.0	6.2	2.7
Wohnzonen (in ha)	1.2	5.6	12.9	18.1	6.1	7.1
ZöN (in ha)	0.8	2.5	6.9	16	0.9	2.1

Tab. 6 Erschliessungsgüteklassen der Bauzonenreserven im Gesamtbetrachtungsraum nach Nutzungsart (Quelle Daten Bauzonen: Kanton Bern, Datenstand 2019; Quelle ÖV-EGK Fahrplan 2019: Kanton Bern)

Obersteckholz hat am 1. Januar 2021 mit Langenthal fusioniert. Aufgrund der räumlichen Lage von Obersteckholz ist davon auszugehen, dass sich die ÖV-Erschliessungsklasse der unüberbauten Bauzonen für Langenthal künftig leicht in Richtung EGK E und keine EGK verschieben wird. Allerdings weist Obersteckholz fast keine unüberbaute Bauzonen auf (vgl. Tab. 7).

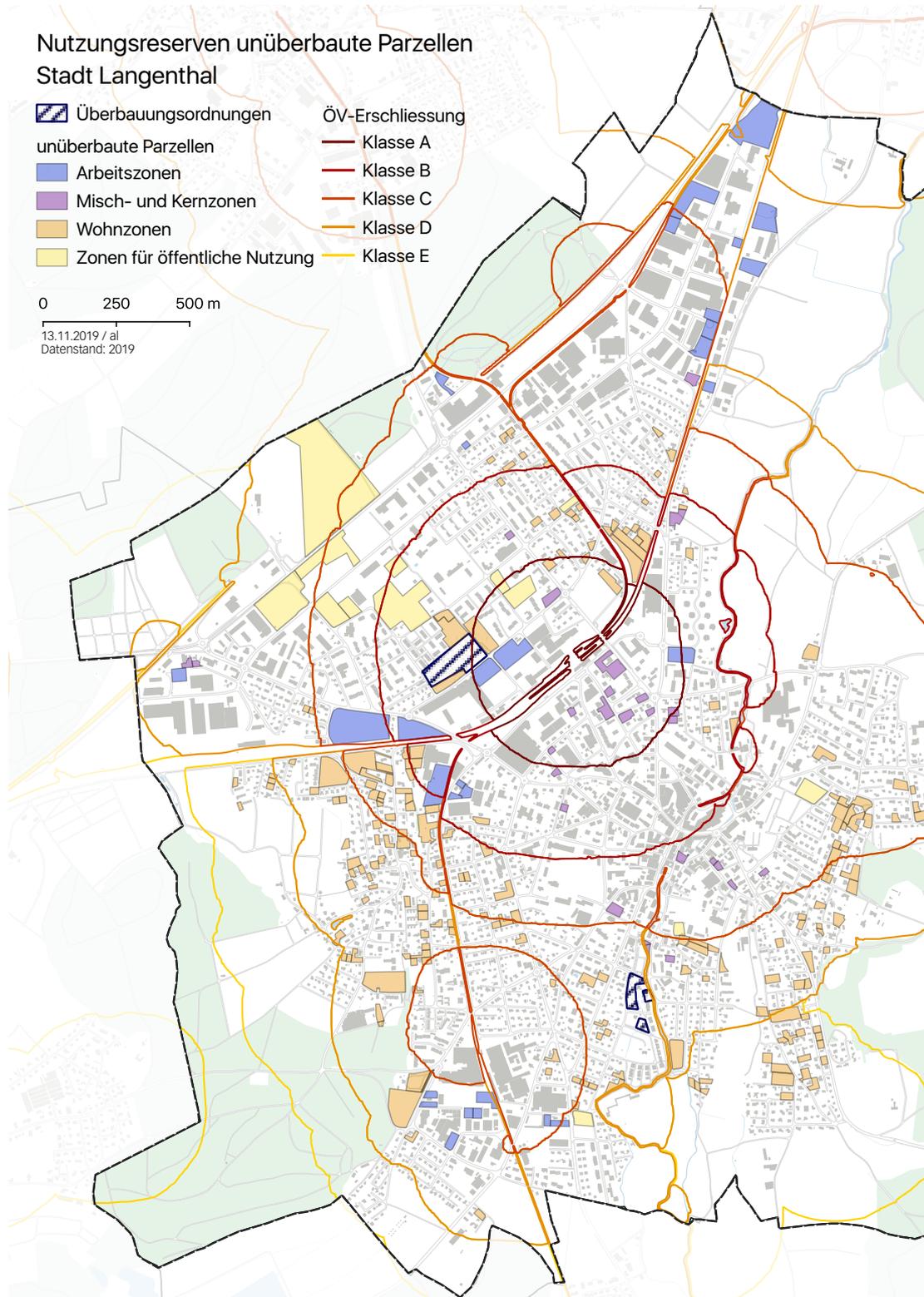


Abb. 20 Die Bauzonenreserven in der Stadt Langenthal mit der Erschliessungsgüteklasse (Quelle Daten Bauzonen: Stadt Langenthal, Datenstand 2019; Quelle ÖV-EGK Fahrplan 2019: Kanton Bern)

Die unten aufgeführte Tabelle zeigt die Nutzungsreserven auf unüberbauten Bauzonen im Gesamtbetrachtungsraum. Insbesondere in Aarwangen, Roggwil und Thunstetten sind noch grössere Reserven an unüberbauten Bauzonen vorhanden.

Gemeinden	Nutzungsreserven auf unüberbauten Bauzonen in WMK und Arbeitszonen		
	Total in ha	WMK in ha	Arbeiten in ha
Langenthal	42.4	30.2	12.1
Obersteckholz ¹	0.5	0.5	0
Aarwangen	10.6	7.5	3.1
Bleienbach	2.2	2.2	0
Lotzwil	4.3	3.3	1.0
Roggwil	19.3	8.4	10.9
Thunstetten	15.5	5.2	10.3
Wynau	5.9	4.8	1.1
Total	100.6	62.1	38.5

Tab. 7 Nutzungsreserven auf unüberbauten Bauzonen in Wohn-, Misch-, Dorf- und Kernzonen sowie Arbeitszonen. (Quelle Daten Langenthal: Stadt Langenthal, Datenstand 2019; weitere Gemeinden: Kanton Bern, Datenstand 2019)

3.2.5 Baulandbedarf Wohnen

Trendanalyse

Im kantonalen Richtplan 2030 von Bern wird das Vorgehen zur Ermittlung des 15-jährigen Baulandbedarfs bestimmt. Dieses berücksichtigt die erwartete Zunahme der Raumnutzer (Bevölkerung und Arbeitstätige) und die Raumnutzerdichte in den Wohn-, Misch- und Kernzonen und leitet unter Berücksichtigung eines Richtwerts zur Raumnutzerdichte pro Raumtyp den Flächenbedarf an Wohnbauland ab. Für die Stadt Langenthal wurde mit der Annahme eines Bevölkerungswachstums von +11 %, einer Raumnutzerdichte von 77 EinwohnerInnen pro ha und einem Richtwert Raumnutzerdichte von 85 EinwohnerInnen pro ha ein theoretischer Bedarf von 25.4 ha Bauland ermittelt. Die umliegenden Gemeinden im Gesamtbetrachtungsraum sind alle dem Raumtyp «zentrumnahe ländliche Gemeinden» zugeordnet, weshalb das Bevölkerungswachstum und der Richtwert der Raumnutzerdichte sowie der Baulandbedarf tiefer liegt.

Gemeinden	Raumnutzerdichte RN/ha		min. GFZo	Bedarf (ha)	unüberbaute WMK
	Stand 2019	Richtwert			
Langenthal	77	85	0.80	25.4	30.2
Obersteckholz ¹	28	39	0.45	0.5	0.5
Aarwangen	50	39	0.45	5.4	7.5
Bleienbach	35	39	0.45	0.9	2.2
Lotzwil	50	39	0.45	3.0	3.3
Roggwil	43	39	0.45	4.6	8.4
Thunstetten	46	39	0.45	3.7	5.2
Wynau	40	39	0.45	1.9	4.8
Total				45.1	62.1

Tab. 8 Theoretischer Wohnbaulandbedarf gemäss kantonalem Richtplan 2030 (Quelle Daten: Kanton Bern, Datenstand Mai 2019)

Wird die Raumnutzerdichte der Gemeinden Aarwangen und Lotzwil in überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen betrachtet, so liegen diese Werte deutlich über dem Richtwert. In den Gemeinden Wynau, Thunstetten und Roggwil wird der Richtwert erreicht. Die Gemeinden Langenthal, Bleienbach und Obersteckholz liegen mit der aktuellen Raumnutzerdichte unter dem Richtwert ihres Raumtyps, weshalb dem theoretischen 15-jährigen Baulandbedarf mind. 1/3 der Flächen des ermittelten Verdichtungspotenzials innerhalb der überbauten Bauzone abgezogen werden muss.

Unter Einrechnung dieser quantifizierbaren Innenentwicklungspotenziale sowie den unüberbauten Bauzonenreserven Wohnen zeigt sich, dass der theoretische Baulandbedarf in den nächsten 15 Jahren in den Gemeinden gedeckt werden kann (vgl. Tab. 9).

Der kantonale Richtplan geht von einem abgeflachten Bevölkerungswachstum zwischen 2033 und 2040 aus. Aus heutiger Sicht kann deshalb gestützt auf die Bauzonenreserven sowie die inneren Nutzungsreserven davon ausgegangen werden, dass der Wohnbaulandbedarf in Langenthal auch bis 2040 mit den noch vorhandenen Reserven gedeckt werden kann.

Gemeinde	Theoretischer Wohnbau-landbedarf (ha)	Nutzungs-reserven Wohn-/Misch-zonen (ha)	Innere Reserven (ha)	1/3 des Innenverdichtungs-potenzials (ha)	Bilanz (ha)
Langenthal	25.4	30.2	33.1	11.0	+15.8
Obersteckholz ¹	0.5	0.5	3.0	1.0	+1.0
Aarwangen	5.4	7.5			+2.1
Bleienbach	0.9	2.2	5.9	2.0	+3.3
Lotzwil	3.0	3.3			+0.3
Roggwil	4.6	8.4			+3.8
Thunstetten	3.7	5.2			+1.5
Wynau	1.9	4.8			+2.9
Total	45.4	62.1	42.0	14.0	+30.7

Tab. 9 Vergleich des theoretischen Baulandbedarf mit den bestehenden Bauzonenreserven (Quelle Daten Langenthal: Stadt Langenthal, Datenstand 2019 i. V. m. Daten des Kantons Bern, Datenstand 2019; weitere Gemeinden: Kanton Bern, Datenstand 2019)

3.2.6 Baulandbedarf Arbeiten

Trendanalyse

Die unterschiedliche Flächenbeanspruchung von verschiedenen Branchen oder die unvorhersehbare wirtschaftlichen Entwicklungen machen Prognosen zum Flächenbedarf für Arbeiten kaum möglich, weshalb der Kanton Bern keine Prognosen für den theoretischen Baulandbedarf Arbeiten ermittelt. Klar ist jedoch, dass die Arbeitszonenreserven auf unüberbauten Parzellen in der Stadt Langenthal nur noch sehr gering sind, wobei es insbesondere an zusammenhängenden Flächen mangelt. Die Gemeinden Roggwil und Thunstetten verfügen jeweils über etwas mehr als 10 ha Reserven in Arbeitszonen. In den restlichen Gemeinden sind die Reserven marginal.

Um weitere Flächen für neue Arbeitsplätze bereitstellen zu können, müssen in allen Gemeinden vermehrt auch bestehende Arbeitsgebiete oberirdisch verdichtet werden (Mehrgeschossige Bauweise, Reduktion der Parkierflächen etc.). Dies erfolgt in Langenthal beispielsweise auf dem Porzi-Areal. Für Roggwil und Thunstetten ist zudem entscheidend, künftig die vorhandenen Reserven mobilisieren zu können.

Um die Funktion von Langenthal als Kernstadt des Oberaargaus zu stärken, ist es nebst der Aktivierung der potenziellen Innenverdichtungsreserven notwendig, neue Arbeitsgebiete auszuscheiden und so den Arbeitsplatzstandort Langenthal zu sichern.

1 Fusion mit Langenthal am 1. Januar 2021

3.2.7 Kantonale Entwicklungsschwerpunkte (ESP) und ViV-Standorte

Im ESP-Programm des Kantons sind heute zwei Entwicklungsschwerpunkte mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» im Gesamtbetrachtungsraum enthalten: Langenthal Bahnhof und Langenthal Steinachermatte. Während der ESP Arbeiten Steinachermatte weitgehend realisiert ist, wird der ESP Bahnhof (Dienstleistung) in enger Zusammenarbeit zwischen der Stadt Langenthal und dem Kanton Bern schrittweise geplant und realisiert.

Aufgrund der geringen Baulandreserven Arbeiten ist die Schaffung von neuen Arbeitszonen für die Agglomeration Langenthal zentral. Mit der geplanten Verkehrssanierung Aarwangen (VSA; vgl. Kap. 3.5.1) eignet sich eine Entwicklung des Gebietes Oberhard-Wolfhusenfeld dafür besonders (direkter Anschluss ans nationale Strassennetz, keine Wohngebiete vom Mehrverkehr betroffen). Durch die Grösse und Lage des Gebietes erfüllt der Standort zudem die Voraussetzungen für eine Entwicklung als kantonaler Entwicklungsschwerpunkt ESP/startegische Arbeitszone SAZ. Bei der SAZ handelt es sich in der Regel um unüberbaute Gebiete über 10 ha.

Die Planungsarbeiten zum ESP/SAZ konnten 2019 gestartet werden und mit der kantonalen Richtplananpassung von 2020 wurde das Gebiet Oberhard-Wolfhusenfeld in das kantonale ESP-Programm mit dem Koordinationsstand «Zwischenergebnis» aufgenommen. Die weiteren Arbeiten zur Entwicklung des Gebietes werden mit AP der 4. Generation vorangetrieben (vgl. Kap. 4 bis 7).

Verkehrsintensive Vorhaben (ViV) wie zum Beispiel Detailhandelseinrichtungen haben bedeutende Auswirkungen den Raum (Siedlungsqualität und das Verkehrssystem) sowie die Umwelt (Luftreinhaltung; vgl. Kap. 3.4.2). Der Richtplan des Kantons Bern unterscheidet zwischen ViV-Standorten auf kantonaler und solcher auf regionaler Stufe (Massnahmeblatt B_01). Vorhaben, welche über 2'000 Fahrten pro Tag generieren, werden nur an Standorten zugelassen, die in den regionalen Richtplänen (RGSK) bezeichnet sind. Standorte, die über 5'000 Fahrten pro Tag erzeugen, müssen im kantonalen Richtplan bezeichnet sein.

Im Gesamtbetrachtungsraum befinden sich heute zwei ViV-Anlagen: Das Spital in Langenthal sowie die Migros in Langenthal (Wiesenstrasse). Der ESP/SAZ-Standort Oberhard wird neu als möglicher ViV-Standort ins regionale Planungsinstrument (RGSK 2021) aufgenommen (Koordinationsstand «Vororientierung»).

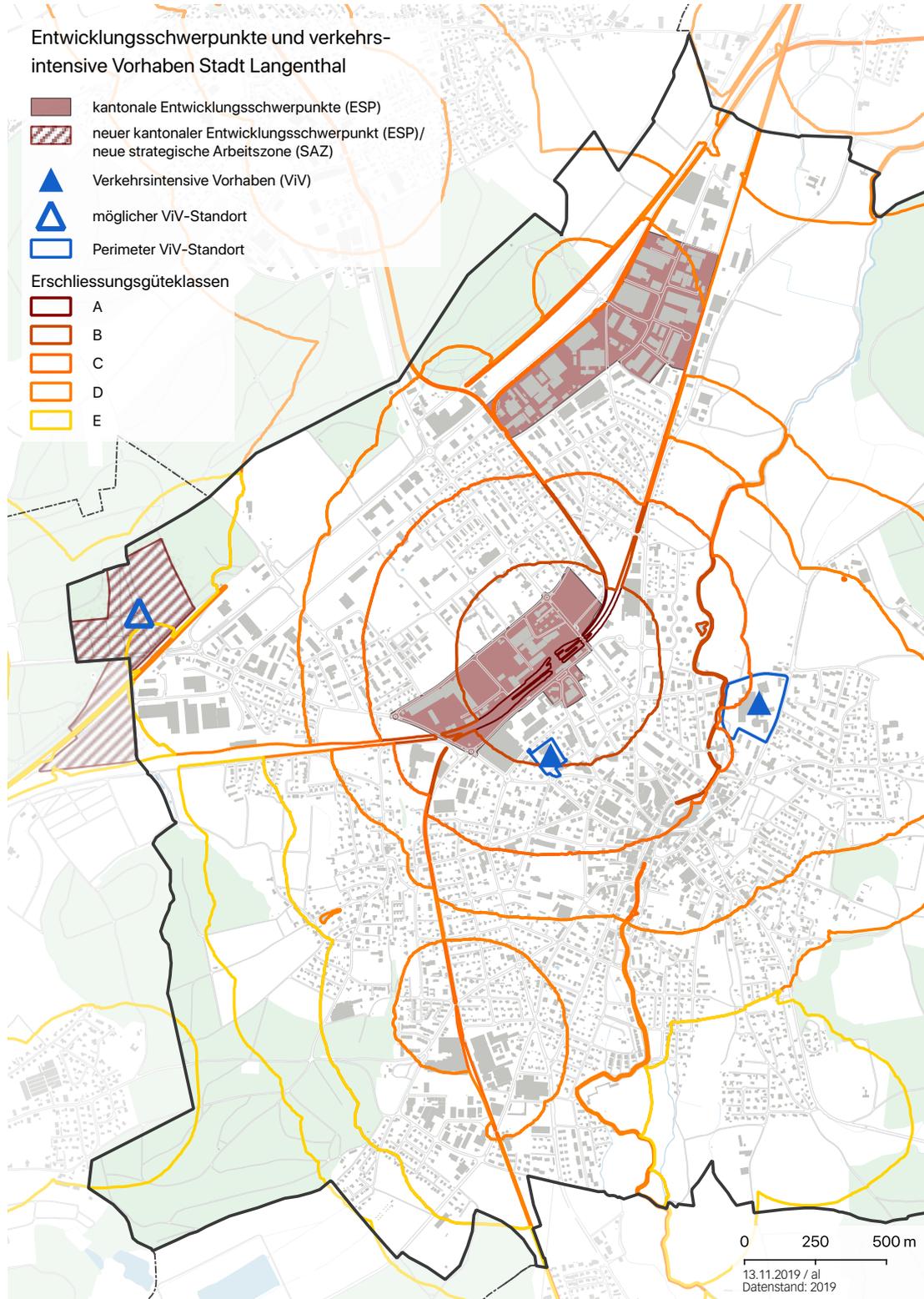


Abb. 21 Entwicklungsschwerpunkte und verkehrsintensive Einrichtungen in der Stadt Langenthal (Quelle ÖV-EGK Fahrplan 2019: Kanton Bern; Kartenhintergrund: Amtliche Vermessung AV, Datenstand 2019)

3.2.8 Hauptproblemfelder Siedlung ohne Massnahmen

Ohne Massnahmen im Bereich Siedlung sind folgende Entwicklungen bis 2040 zu erwarten:

- Die wirtschaftliche Entwicklung von Langenthal wird aufgrund der fehlenden Industrie- und Gewerbeflächen stark gehemmt. Wegen einer fehlenden, regionalen Koordination könnten die Baulandreserven Arbeiten auch in den an das Stadtgebiet angrenzenden Gemeinden nicht gezielt bereitgestellt werden.
- Die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung könnte nicht überkommunal geplant und koordiniert werden. Dadurch würde auch die Attraktivität der Gemeinden im Gesamtbetrachtungsraum als Wohnorte mit hoher Lebensqualität vermindert werden.
- Es würde keine gezielte und qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen im Gesamtbetrachtungsraum stattfinden.

3.2.9 Fazit Situations- und Trendanalyse Teilbereich Siedlung

Aus der Situations- und Trendanalyse können im Bereich Siedlung folgende Hauptaussagen als Schlussfolgerungen gezogen werden:

- Langenthal weist zwischen 2005 und 2018 ein Bevölkerungswachstum von rund +8 % auf. Nach dem kantonalen Richtplan wird in Langenthal bis 2040 eine Zunahme von rund +2'000 EinwohnerInnen erwartet; Im Gesamtbetrachtungsraum (Langenthal, Obersteckholz¹, Aarwangen, Bleienbach, Lotzwil, Roggwil, Thunstetten und Wynau) wird mit +3'000 EinwohnerInnen gerechnet.
- Aufgrund der bestehenden Nutzungsreserven auf unüberbauten Bauzonen für Wohnen sowie den inneren Nutzungsreserven ist davon auszugehen, dass in Langenthal der Wohnbaulandbedarf bis 2040 mit den noch vorhandenen Reserven gedeckt werden kann.
- In Langenthal kommt dem 2. Wirtschaftssektor eine grosse Bedeutung zu. Räumlich konzentrieren sich die industriellen Kerne von Langenthal auf die beiden Bahnhöfe SBB und Süd sowie auf die Gebiete Oberhard/Wolfhusenfeld und Steinacker. Die eingezonten Arbeitsflächen in diesen Gebieten sind grösstenteils bereits überbaut oder die Planungsarbeiten sind weit fortgeschritten.
- Für die Entwicklung der Agglomeration als Arbeitsstandort sind zur Ansiedelung von Industrie und Gewerbe zusätzliche Flächen zu schaffen. Im Gebiet Oberhard/Wolfhusenfeld ist die Weiterentwicklung des bestehenden Arbeitsgebietes durch einen neuen, kantonalen Entwicklungsschwerpunkt ESP / strategische Arbeitszone SAZ vorgesehen.

1 Fusion mit Langenthal am 1. Januar 2021