

### 3.3 Landschaft und Natur

#### 3.3.1 Räumliche Struktur der Landschaft

Räumliche Struktur

Die Stadt Langenthal ist geprägt von Grünräumen, wozu auch die Grünfinger gehören: Grünflächen, welche sich von der umgebenden Landschaft bis ins Siedlungsgebiet erstrecken. Die Flächen um den Stadtrand herum sind vorwiegend landwirtschaftlich genutzt und grenzen nach aussen meist an Waldgebiete. Obersteckholz<sup>1</sup>, Aarwangen, Bleienbach, Lotzwil, Roggwil, Thunstetten und Wynau liegen zwischen diesen bewaldeten Hügelzügen. Neben Wald und Landwirtschaft sind die Wässermatten und die Langete wichtige Landschaftselemente im Raum Langenthal.

Im Rahmen der Erarbeitung des Zukunftsbildes für das Agglomerationsprogramm der 4. Generation wurde die räumliche Struktur der Landschaft von Langenthal, Obersteckholz<sup>1</sup>, Aarwangen, Bleienbach, Lotzwil, Roggwil, Thunstetten und Wynau analysiert und in 7 Teilgebiete aufgeteilt (Quelle: Hager Partner AG, 2019):

1. Freiräume innerhalb Siedlungsraum
2. Grüner Ring Langenthal/ Siedlungsränder
3. Flussraum Langete mit Wässermatten
4. Landschaftsraum Teil Roggwil
5. Landschaftsraum Teil Obersteckholz<sup>1</sup>
6. Landschaftsraum Teil Bleienbach und Thunstetten
7. Landschaftsraum Teil Aaretal

1 Fusion mit Langenthal am 1. Januar 2021



Abb. 22 Landschaftsbereiche Gesamtbetrachtungsraum (Quelle: Zukunftsbild Freiraum und Landschaft, Hager Partner AG, 2019)

Die Qualität der Landschaftsräume in den Gemeinden weist eine hohe Vielfalt an unterschiedlichen Landschaftstypen auf.

1. Die Stadt Langenthal zeichnet sich durch einen hohen Grünanteil aus. Villen und Einzelhäuser mit grosszügigen privaten Gartenanlagen prägen das Bild der Stadt und geben Langenthal eine unverwechselbare Identität.

2. Am Stadtrand von Langenthal ergibt sich zwischen Siedlung und Waldgebieten ein schmaler Bereich von überwiegend landwirtschaftlich genutzten Gebieten. Innerhalb dieses «grünen Rings» sind bereits heute mehrere Erholungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten vorhanden (z. B. Kasthoferplatz, Tierpark Langenthal, Vita Parcours, INFORAMA Waldhof, Schiessanlage und Modellflugplatz).

3. Der Gewässerraum der Langete und die Wässermatten ergeben ein starkes Landschaftselement mit überregionaler Bedeutung und verbindendem Charakter.

4. Bei Roggwil ist das Langetetal mit weitgehend ebenen und gross strukturierten Landwirtschaftsflächen prägend.

5. In Obersteckholz<sup>1</sup> sind kleinräumige Landwirtschaftsstrukturen, Obstgehölze und verstreut liegende Höfe mit Gärten in Hanglage anzutreffen.

6. Die Landschaft zwischen Bleienbach und Thunstetten zeichnet sich vor allem durch leichte Topografie und unterschiedlich strukturierte Landwirtschaftsflächen aus. Spezielle Elemente sind hier der Torfsee und der Sängeliweiher.

7. Zwischen Aarwangen und Wynau ist die Hangkante zum Aaretal deutlich spürbar. Die Aare als wichtiges Landschaftselement prägt den Bereich nördlich von Langenthal und schliesst diesen ab.

### 3.3.2 Smaragdgebiet Oberaargau

Smaragdgebiet

Die Stadt Langenthal und die Nachbargemeinden sind in das vom Bund anerkannte Smaragdgebiet Oberaargau eingebettet. Mit dem Begriff Smaragd werden Gebiete bezeichnet, welche bedeutend sind für den Schutz von Lebensräumen und Arten. Für den Oberaargau stellt das Gebiet ein wichtiges Identifikationsmerkmal dar.

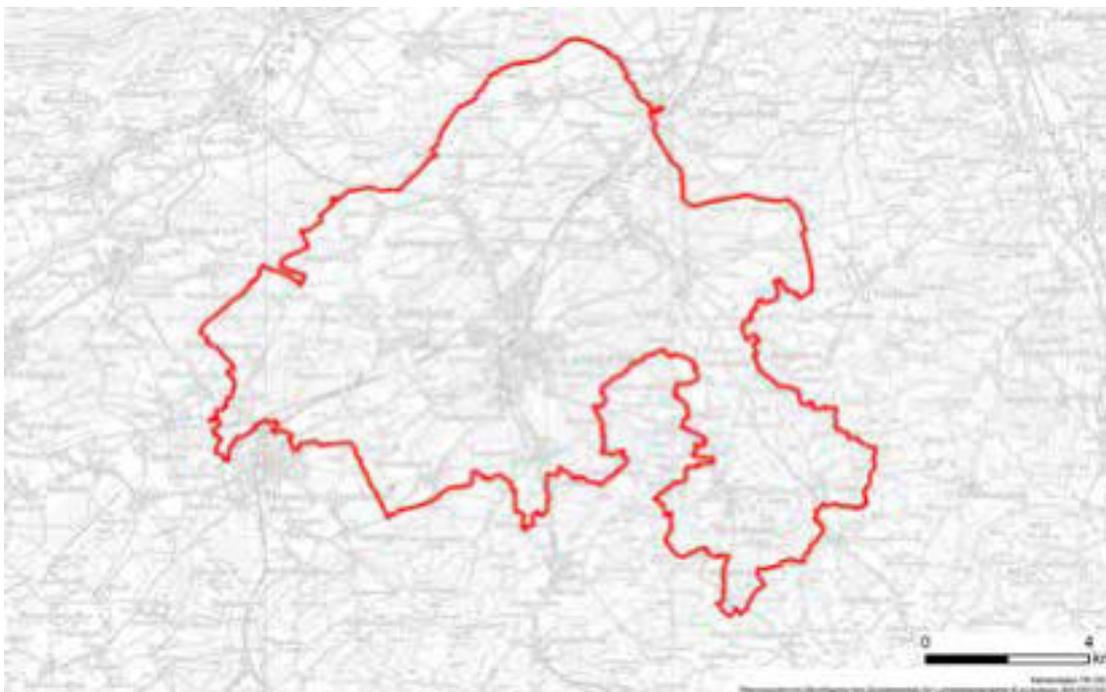


Abb. 23 Der Perimeter des Smaragdgebietes Oberaargau überlagert Langenthal und die Nachbargemeinden (Quelle: Smaragdgebiete der Schweiz, BAFU. Datenbezug 2019)

Das Smaragdgebiet Oberaargau umfasst 11'468 ha und bildet das grösste, zusammenhängende Smaragdgebiet der Schweiz. Besonders daran ist, dass es sich mitten im Siedlungsgebiet im Schweizer Mittelland befindet und damit sowohl die Aspekte Natur- und Kulturlandschaft wie auch

1 Fusion mit Langenthal am 1. Januar 2021

Siedlung und Wirtschaft abdeckt. Das Gebiet ist geprägt von Wasserläufen und Feuchtgebieten sowie Hecken und Feldgehölzen. Der schützenswerte Lebensraum bezieht sich insbesondere auf die international gefährdete Libellenart Helm-Azurjungfer (*Coenagrion mercuriale*), das Gebiet bietet aber auch Lebensraum für Biber und neun Fledermausarten. Gefährdet sind die im Gebiet lebenden Arten vor allem aufgrund von Entwässerung und Eutrophierung durch die Landwirtschaft. Eine Karte mit den aktuellen Vorkommen der Smaragd-Zielarten befindet sich im Anhang 4 (Quelle: WWF Bern, 2009)

Das Smaragdgebiet stellte für die Erarbeitung des Zukunftsbildes des Agglomerationsprogramms der 4. Generation eine wichtige Grundlage dar.

### 3.3.3 Modellvorhaben des Bundes

Modellvorhaben

Im Jahre 2019 wurde auf der Grundlage des neuen Zukunftsbild der Agglomeration (vgl. Kap. 4 Zukunftsbild) ein Projektantrag für ein Modellvorhaben Nachhaltige Raumentwicklung 2020-2024 beim Bundesamt für Raumentwicklung zum Thema «Den Garten der Agglomeration gestalten» (Kategorie: «Landschaft ist mehr wert») gestellt. Ende 2019 wurde der Antrag genehmigt.

Ziel des Modellvorhabens ist es, die Landschaft mittels Aufbau von Koordination, Umsetzungsprogramm und Begleitkommunikation zielgerichtet in Wert zu setzen. Es werden folgende drei Stossrichtungen bis 2024 verfolgt:

- **Aufbau einer Organisationsstruktur und Gesamtkoordination** über diverse (System-)Grenzen bis 2024 (für Projektfinanzierungen, Kooperationen, Kommunikation, Wertschöpfungssteigerung, Vermeidung Nutzungskonflikte, etc.) und für die Zeit danach (gemeinsam mit der Region Oberaargau)
- **Festlegung eines koordinierten, integralen Umsetzungsprogramms** unter Berücksichtigung bereits bestehender Grundlagen/Massnahmen (mit Schlüsselprojekten, Zuständigkeiten, Finanzierung), mit Massnahmen in den Bereichen Natur und Landschaft, nachhaltiges Wirtschaften, Energie (z. B. Holz), regionale Wertschöpfung, Landwirtschaft, Freizeit etc.
- **Kommunikation:** Intern und gegenüber Dritten, Vermittlung der Projektidee zum Projektabschluss

Projektträger ist der Verein Smaragdgebiet Oberaargau. Anfang 2020 wurden Projektorganisation, Grundlagenermittlung und Vorgehen aufgebaut.

### 3.3.4 Bundesinventar der Landschafts- und Naturdenkmäler (BLN)

BLN-Gebiete

Die Gebiete entlang des Wasserlaufes der Langete sind im Bundesinventar der Landschafts- und Naturdenkmäler (BLN) erfasst. Die BLN-Gebiete setzen sich zusammen aus dem BLN «1319: Aareknie Wolfwil-Wynau» (Gebiet nördlich in der Gemeinde Wynau) und dem BLN «1312: Wässermatten in den Tälern der Langete, Rot und der Önz»:

- Das «Aareknie Wolfwil-Wynau» ist im BLN aufgenommen, da diese naturnahe Fliegsstrecke der Aare Lebensraum für eine grosse Artenvielfalt von Pflanzen und wirbellosen Tieren bietet. Die Kirche von Wynau stellt zudem ein wertvolles, landschaftsprägendes Element im Raum dar.
- Die «Wässermatten» sind Zeugen der früher verbreiteten genossenschaftlichen Kulturform der Wiesenbewässerung, wobei mit Schwellen und Schleusen Flusswasser zur Bewässerung benutzt wurde. Die feuchten Landschaften bieten Lebensraum für eine Vielzahl an gefährdeten Pflanzen- und Tierarten.

### 3.3.5 Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung

Amphibienlaichgebiete

Im Gesamtbetrachtungsraum liegen drei Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung: Der «Mumenthaler Weiher» in der Gemeinde Aarwangen, der «Schmittenweiher» in der Gemeinde Roggwil und das Gebiet «Bleienbacher Torfsee und Sängeli» an der Gemeindegrenze Thunstetten/Bleienbach.

### 3.3.6 Kantonale Naturschutzgebiete (NSG)

Kantonale Naturschutzgebiete

In Langenthal befindet sich kein kantonales Naturschutzgebiet. Hingegen liegen im Gesamtbetrachtungsraum drei kantonale Naturschutzgebiete (vgl. Abb. 24):

- NSG Aarestau Wynau: Am nördlichen Rand des Gebiets, Aare aufwärts vom BLN «Aareknie Wolfwil-Wynau» liegt das Naturschutzgebiet «Aarestau Wynau». Die Schutzbestimmungen zielen auf den Erhalt der alten Kiesgrube und der Flusslandschaft ab.
- NSG Mumenthalerweiher-Brunnmatte: Etwas südöstlich des Schutzgebietes «Aarestau Wynau», auf dem Gemeindegebiet von Wynau, Aarwangen und Roggwil liegt das Naturschutzgebiet «Mumenthalerweiher-Brunnmatte», welches einen Teil des BLN-Gebietes «Nr. 1312 Wässermatten» überlagert. Die Schutzbestimmungen des Naturschutzgebietes «Mumenthaler Weiher-Brunnmatte» beziehen die Ziele des überlagerten BLN-Gebietes «Wässermatten» und des überlagerten Smaragdgebietes mit ein.
- NSG Bleienbacher Torfsee und Sängeliweiher: In den Gemeinden Thunstetten und Bleienbach, liegt das Naturschutzgebiet «Bleienbacher Torfsee und Sängeliweiher». Ziel ist der Schutz des Lebensraums in und um die beiden Gewässer.

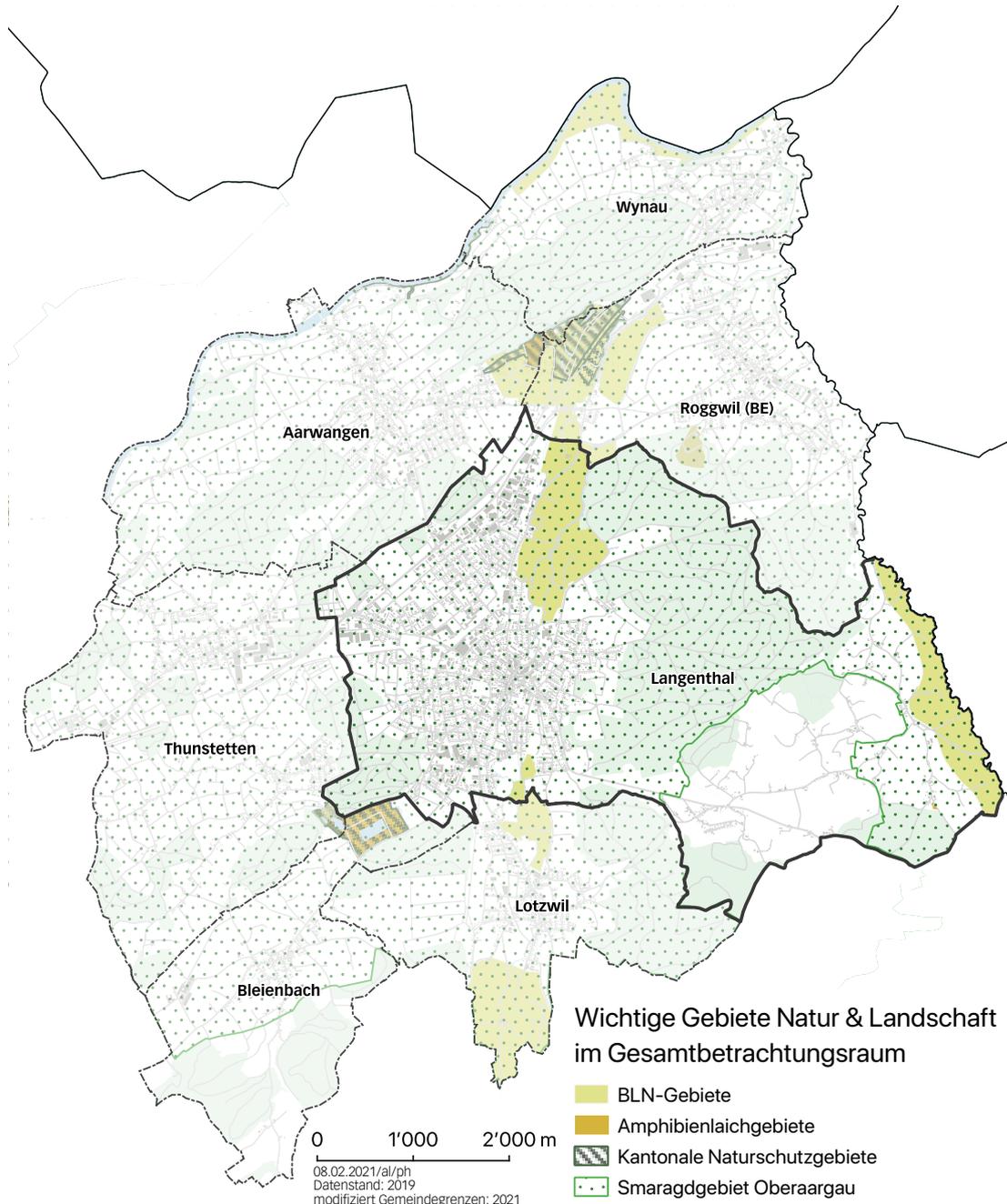


Abb. 24 Wichtige Gebiete Natur und Landschaft im Gesamtbetrachtungsraum (Quelle Daten: Kanton Bern; Kartenhintergrund: Amtliche Vermessung AV, 2019; Gemeindegrenze modifiziert 2021: Fusion Obersteckholz)

### 3.3.7 Fruchtfolgeflächen

Fruchtfolgeflächen Die Böden im Gesamtbetrachtungsraum sind grösstenteils tiefgründig und fruchtbar und werden vorwiegend für intensiven Ackerbau genutzt. Es handelt sich bei den landwirtschaftlichen Flächen zum grössten Teil um Fruchtfolgeflächen. Dadurch sind Möglichkeiten für Einzonungen begrenzt und die Siedlungsentwicklung nach innen ist umso wichtiger.

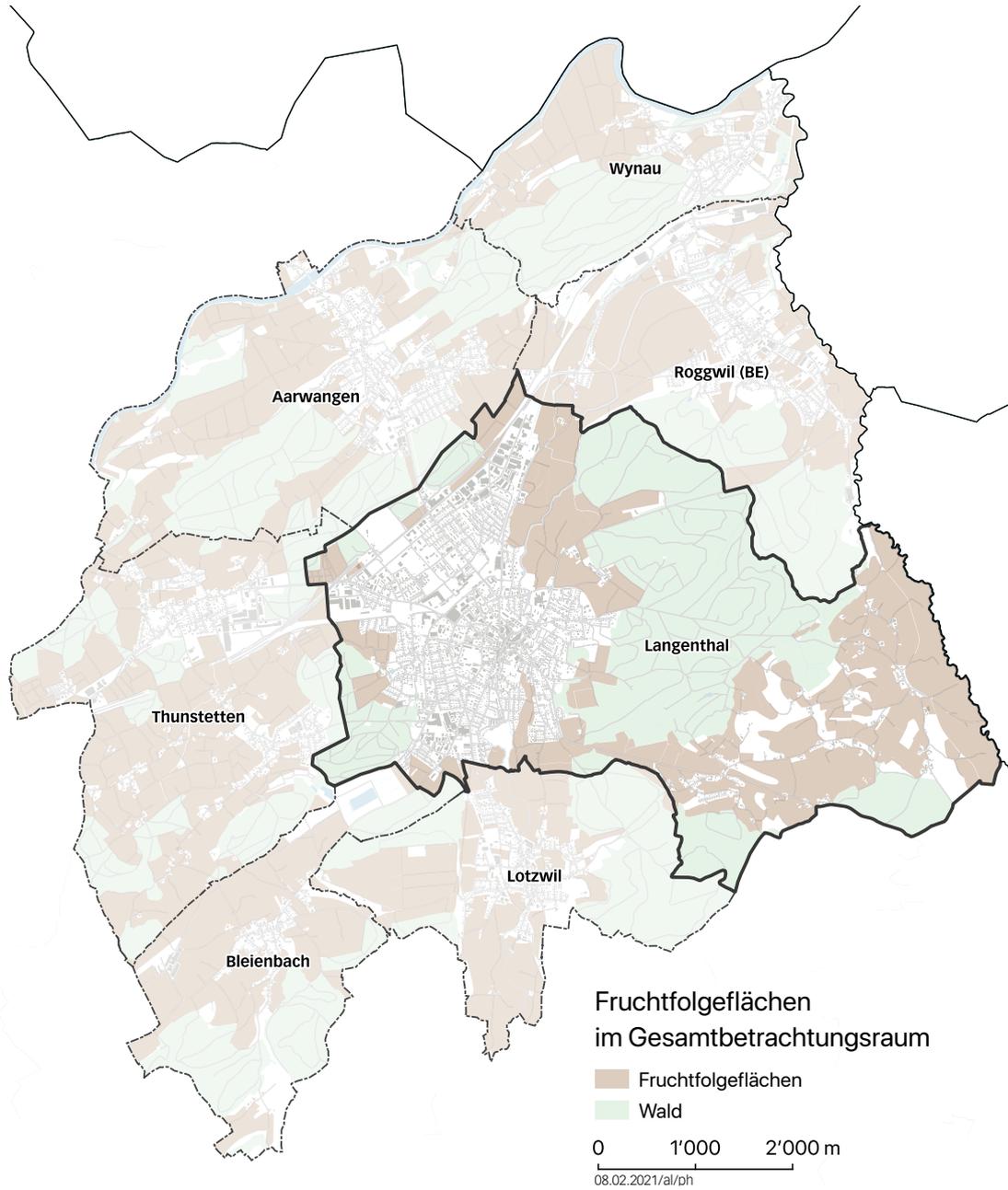


Abb. 25 Fruchtfolgefleichen im Gesamtbetrachtungsraum (Quelle Daten Fruchtfolgefleichen: Kanton Bern; Kartenhintergrund: Amtliche Vermessung AV, 2019; Gemeindegrenze modifiziert 2021: Fusion Obersteckholz)

## 3.4 Umwelt

### 3.4.1 Lärmsanierungen

Lärm

Die Abb. 26 zeigt die Lärmbelastung durch Strasse und Bahn am Tag. Die im Bereich Lärm massgebenden Grenzwerte werden in der Stadt Langenthal entlang der Verkehrsträger Strasse und Bahn punktuell überschritten.

Strassenlärmsanierungen wurden in Langenthal auf den Gemeindestrassen von der Stadt und auf den Kantonsstrassen vom kantonalen Tiefbauamt angegangen.

Der Gemeinderat Langenthal setzte bereits 1991 den Übersichts-Lärmbelastungskataster für die Stadt Langenthal ein. In der Zwischenzeit wurden für sämtliche Strassenausbauprojekte auch Strassenlärmsanierungsprojekte ausgearbeitet und umgesetzt. Ebenfalls wurden für sämtliche neue, private Bauvorhaben Lärmgutachten verlangt und entsprechende Massnahmen wurden umgesetzt.

Wiederum in enger Zusammenarbeit mit dem kantonalen Tiefbauamt wurde im Jahr 2008 das Strassenlärmsanierungsprojekt nach Art. 13 LSV für die Gemeindestrassen erarbeitet. Der Gesamtaufwand für die Umsetzung des Sanierungsprojektes Gemeindestrasse beträgt 4.5 Mio. CHF Das Strassenlärm-Sanierungsprojekt wurde am 19.01.2011 vom Gemeinderat beschlossen und der notwendige Umsetzungskredit bewilligt. Die Umsetzung der Massnahmen wurde in den letzten Jahren angegangen. Bis 2020 wurden alle von den insgesamt 88 betroffenen Gebäude mit einem Fensterersatz saniert.

Entlang der Kantonsstrassen wurden bis im Sommer 2019 drei von insgesamt sechs geplanten Lärmschutzwänden erstellt. Zwei der sechs geplanten Lärmschutzwände konnten aus Ortsbild-/Denkmalschutz bzw. aus wohngyienischen Gründen nicht realisiert werden. Die Umsetzung einer Lärmschutzwand ist noch pendent, wobei die Abklärungen zur Umsetzung laufen. Sämtliche Fenstersanierungen entlang der Kantonsstrassen konnten bereits abgeschlossen werden.

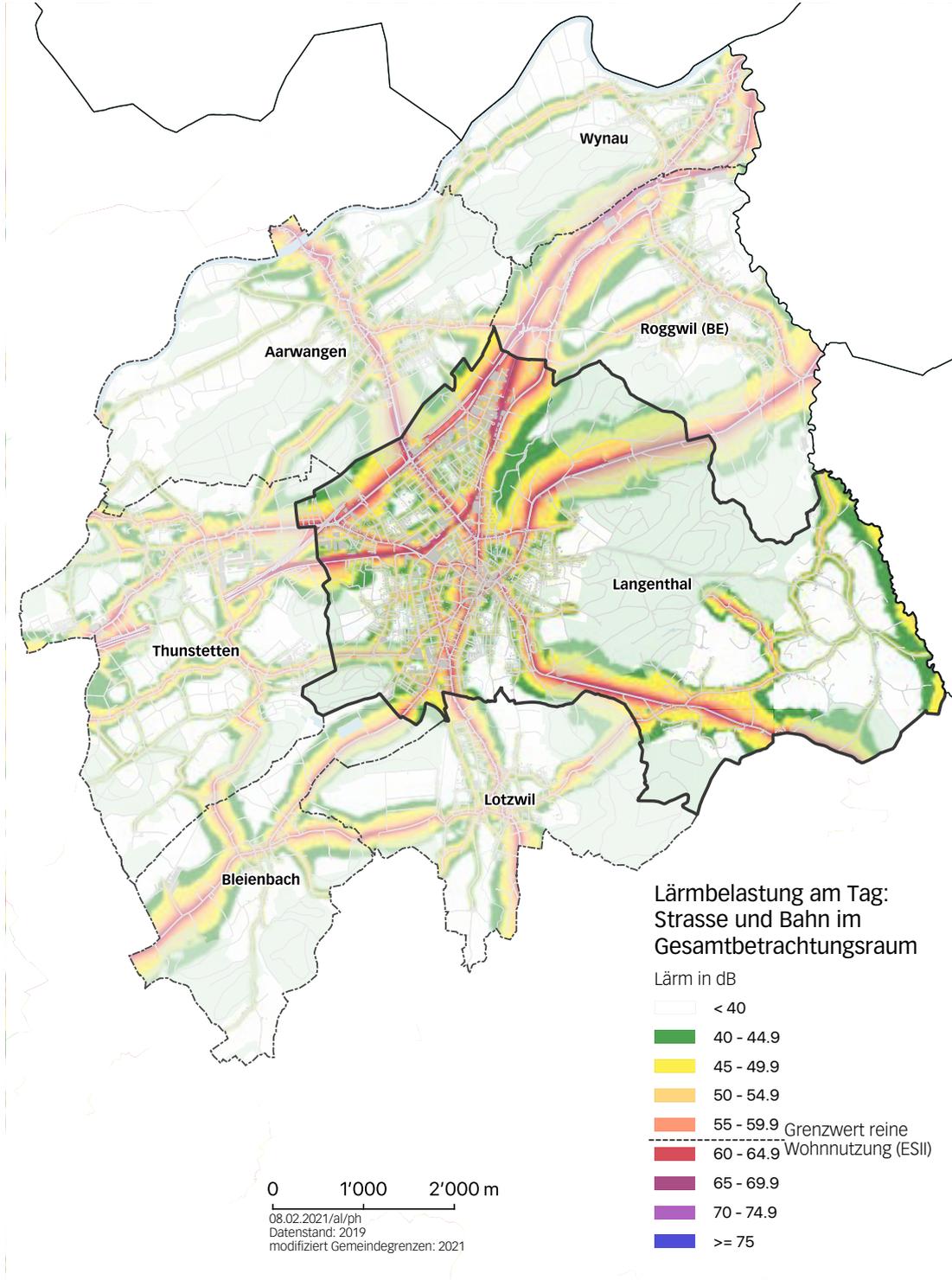


Abb. 26 Lärmbelastung am Tag im Gesamtbetrachtungsraum. Strasse und Bahn überlagert; Beurteilungspegel  $L_r$  [dB(A)]  
(Quelle Daten: BAFU, map.geo.admin.ch, Datenstand: 2017; Gemeindegrenze modifiziert 2021: Fusion Obersteckholz)

### 3.4.2 Luftreinhalte

Das Berner Fahrleistungsmodell auf Basis von Fahrleistungsbegrenzungen wurde per Ende 2016 durch neue Bestimmungen abgelöst. Neu gelten die Bestimmungen betreffend verkehrsintensiven Vorhaben (Art. 91a BauV; vgl. Kap. 3.2.7) und dem revidierten Artikel 8 Abs. 2 RPG. Damit erfolgte ein eigentlicher Paradigmenwechsel von der lufthygienischen Betrachtungsweise zur raumplanerischen Gesamtsicht, welche entsprechend im Massnahmenblatt B\_01 des kantonalen Richtplans widergegeben wird.

### 3.4.3 Hauptproblemfelder Natur und Landschaft/Umwelt ohne Massnahmen

Ohne Massnahmen im Bereich Natur und Landschaft/Umwelt sind folgende Entwicklungen zu erwarten:

- Abnehmende Attraktivität der städtischen Frei-, Grün- und Strassenräume und unterdurchschnittliche Qualität der öffentlichen Stadträume in Langenthal.
- Es würde zu einer Auffüllung und Verrottung der «Grünfinger» und des «grünen Rings» von Langenthal kommen.
- Es könnte keine überkommunale Koordination der wertvollen Natur- und Landschaftsräume stattfinden. Dadurch würden die Qualitäten dieser Räume zunehmend verringert werden.

### 3.4.4 Fazit Situations- und Trendanalyse Teilbereich Landschaft

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

- Die Qualität der Landschaftsräume im Gesamtbetrachtungsraum (Langenthal, Obersteckholz<sup>1</sup>, Aarwangen, Bleienbach, Lotzwil, Roggwil, Thunstetten und Wynau) weist eine hohe Vielfalt an unterschiedlichen Landschaftstypen auf. Dazu zählen unter anderem die topographischen Erhebungen, die Gewässer und die Wässermatten sowie gross- und kleinräumig strukturierte Landwirtschaftsflächen.
- Langenthal und die Nachbargemeinden sind in das vom Bund anerkannte Smaragdgebiet Oberaargau eingebettet. Für den Oberaargau stellt das Smaragdgebiet ein wichtiges Identifikationsmerkmal dar.
- Der Gesamtbetrachtungsraum zeichnet sich durch wertvolle Naturräume mit überkommunaler Bedeutung aus (BLN-Gebiete, Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung, kantonale Naturschutzgebiete).
- In Langenthal konnten in den letzten Jahren die Lärmsanierungen vorangetrieben werden. Zudem werden neu gestützt auf Art. 91a BauV des Kantons Bern auf kantonaler und regionaler Stufe verkehrsintensive Vorhaben bezeichnet. Damit wird ein Beitrag zur Luftreinhalte sichergestellt.

### 3.5 Verkehr

#### 3.5.1 Gesamtverkehr und Verkehrssicherheit

##### Modalsplit

Situationsanalyse

Die kantonalen Daten zeigen, dass der MIV-Anteil im Kanton Bern von 2000 bis 2010 zugunsten des ÖV gesunken ist. Zwischen 2010 und 2015 hat sich der Modalsplit kaum verändert, die Verschiebung zugunsten des ÖV hat sich konsolidiert.



Abb. 27 Zeitreihe Modalsplit nach Distanz Kanton Bern (Quelle Daten: Motilität im Kt. Bern, Auswertung Mikrozensus M. 2015, April 2018, S. 42)

Dasselbe Bild zeigt sich für die Region Oberaargau, allerdings auf einem leicht höherem Niveau: Der MIV-Anteil betrug im Jahr 2005 noch 73.6% und ist im Jahr 2010 auf rund 70% gesunken. Im Zeitraum bis 2015 ist dieser allerdings wieder geringfügig angestiegen, vor allem zu Lasten von Fuss- und Veloverkehr.

Region Oberaargau	MIV-Anteil	ÖV-Anteil	LV-Anteil
2005	73.6%	17.4%	7.4%
2010	70.0%	20.0%	9.0%
2015	71.6%	19.9%	7.0%

Tab. 10 Modalsplit nach Distanz Region Oberaargau (Quelle Daten: Auswertung Mikrozensus M. 2015, 2010, 2005, Statistik Stadt Bern / ecoplan)

Der MIV-Anteil ist damit bezogen auf die Region weiterhin hoch. Dies hat auch damit zu tun, dass viele Arbeitnehmende mit dem Auto zur Arbeit fahren. Frühere Auswertungen haben gezeigt, dass die MIV-Pendlerquote für die Region Oberaargau zwischen 60 % und 70 % liegt, was insbesondere in der Stadt Langenthal als Kernstadt zu spüren ist. Die aktuelle Auswertung pro Kanton weist für den Kanton Bern einen niedrigen Wert aus (< 50%), allerdings ist dieser für den Oberaargau aufgrund der Lage zu relativieren: in den angrenzenden Kantonen Solothurn und Luzern liegt dieser weitaus höher (60.0 % bis 63.9 % bzw. 55.0 bis 54.9 %).

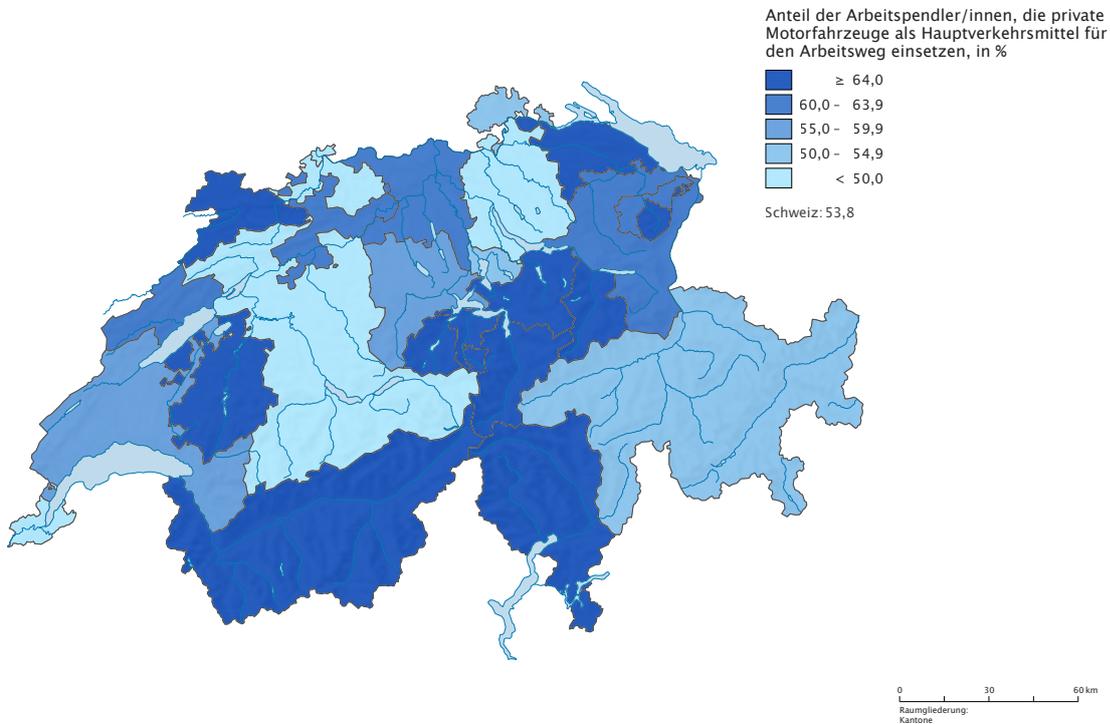


Abb. 28 ArbeitspendlerInnen mit privaten Motorfahrzeugen (Quelle Daten: BFS, Datenstand 2017)

Bezogen auf die Stadt Langenthal liegt der MIV-Anteil über alle Verkehrszwecke bei 55 % (2015; vgl. auch MOCA-Indikatoren, Anhang 1) und damit deutlich unter dem Durchschnitt aller Agglomerationen in der Schweiz wie auch aller kleinen Agglomerationen (66 %).

Das Verkehrsaufkommen im Gesamtbetrachtungsraum wird massgeblich durch den innerhalb des Gebiets erzeugten Verkehr bestimmt. Während der gebietsfremde Verkehr (Durchgangsverkehr) hauptsächlich bezüglich der gewählten Routen beeinflusst werden kann, ist bei den innerhalb beginnenden oder endenden Fahrten mit geeigneten Massnahmen auch eine Einflussnahme auf das Verkehrsverhalten möglich. Dabei erfolgen Anpassungen bei der Ziel- und Verkehrsmittelwahl, aber auch bereits bei der Entscheidung über die Durchführung einer bestimmten Fahrt oder deren Zeitpunkt.

#### Trendanalyse

Mit einer Zunahme der Bevölkerung bis 2040 und einer Zunahme der Beschäftigten (vgl. Kap. 3.2 Siedlung) ist generell ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zu erwarten. In welchem Ausmass und speziell bei welchem Verkehrsträger, wird mit dem Verkehrsmodell mit den dort hinterlegten Annahmen, was z. B. Wirtschaftswachstum und Branchenstruktur angeht, für den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr prognostiziert (vgl. Kap. 3.5 Verkehr).

Spezifisch für den Gesamtbetrachtungsraum sind in Bezug auf die Trendanalyse zwei miteinander verknüpfte Verkehrsmassnahmen zu nennen:

- Ausbau A1 Luterbach-Härkingen
- Verkehrssanierung Aarwangen

### Verkehrssanierung Aarwangen (VSA)

Das Verkehrssystem von Langenthal und den Nachbargemeinden wird durch die Verkehrssanierung Aarwangen (VSA) massgeblich beeinflusst werden.

- Situationsanalyse Ausgangslage, Zielsetzung und Projektträgerschaft  
Die Eröffnung der Autobahn A1 in den Sechzigerjahren bewirkte, dass Aarwangen auf der direkten Route zwischen dem Grossraum Langenthal mit seinen vielen Industriebetrieben und dem Autobahnanschluss Niederbipp zu liegen kam. Dies brachte eine hohe Verkehrsbelastung mit einem grossen Anteil an Schwerverkehr (bis zu 160 Lastwagen pro Stunde) für den Ort mit sich.
- Trendanalyse Mit dem vom Bund beabsichtigten Ausbau der A1 Luterbach-Härkingen auf sechs Streifen im Rahmen der Engpassbeseitigung ist zu erwarten, dass die Verkehrsbelastung auf dieser Zubringerroute noch stärker zunehmen wird als durch das generelle prognostizierte Verkehrswachstum.

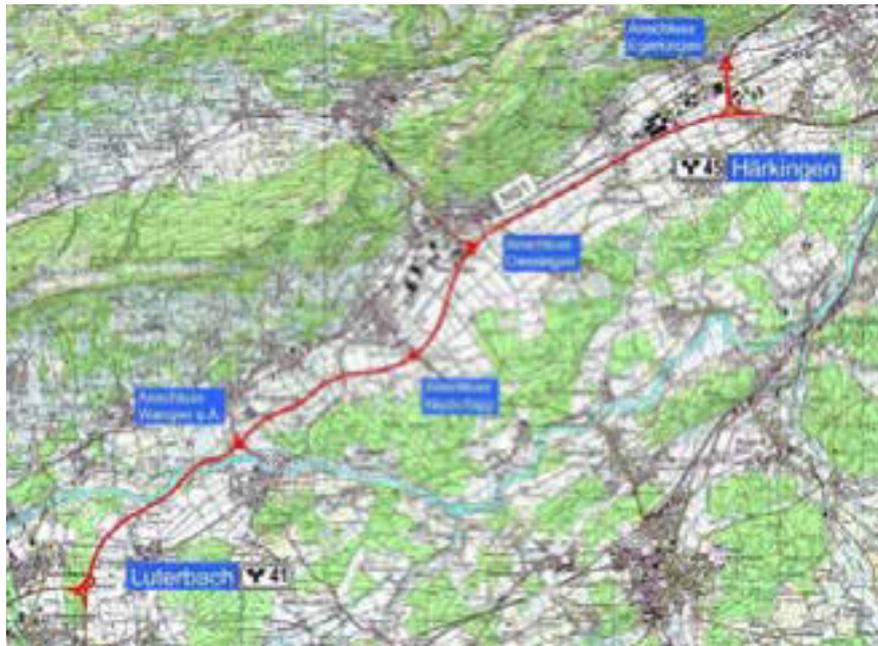


Abb. 29 Geplanter Ausbau Luterbach bis Härkingen (Quelle: [www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch))

Es wird damit gerechnet, dass die Bauphase für den Ausbau A1 frühestens 2022 gestartet werden kann, die Bauzeit wird ca. 8 Jahre betragen. Im technischen Bericht zum Ausbau der A1 wird in diesem Sinne explizit Stellung zur Verkehrssanierung Aarwangen genommen: «Das angrenzende regionale Strassennetz wird nach Inbetriebnahme des Ausbaus grösstenteils entlastet, stellenweise aber auch mehr belastet, weshalb flankierende Massnahmen nötig werden. Dies ist insbesondere auf der K244 Aarwangen-Niederbipp der Fall. Deshalb hat sich das ASTRA bereit erklärt, die vom Kanton geplante Umfahrung Aarwangen mitzufinanzieren.»

Für den Ausbau der Autobahn A1 (Bern-Zürich) zwischen Luterbach und Härkingen auf sechs Streifen sind verkehrlich flankierende Massnahmen notwendig, die vom Bund mitfinanziert werden. Die Verkehrssanierung Aarwangen (Umfahrung) ist ein Bestandteil dieser Massnahmen. Die Beitragshöhe wird mit der Plangenehmigung des Autobahnprojekts auf 45 Mio. CHF festgelegt. Die Finanzierung erfolgt ausserhalb des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) für die Agglomerationsprogramme.

#### Projekt Umfahrungsstrasse

Als Lösung für die Entlastung Aarwagens vom Durchgangsverkehr, aber auch für eine bessere Anbindung des Wirtschaftsraums Oberaargau ans nationale Strassennetz wurde 2006 / 2007 das Projekt für eine Umfahrung Aarwangen erarbeitet. Die Bevölkerung nahm im Mai 2017 den Projektierungskredit an.

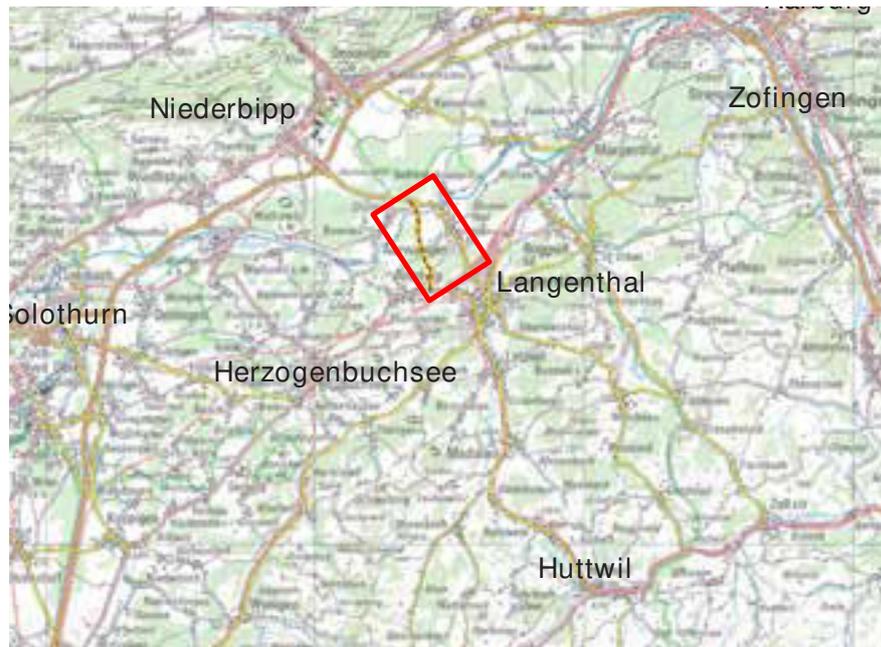


Abb. 30 Projekt Umfahrungsstrasse (Quelle: Kanton Bern)

Das Projekt umfasst neben der 3.6 km langen zweispurigen Strasse mit einem 500 Meter langen Tunnel und einer 480 Meter langen Aarebrücke folgende Elemente:



Abb. 31 Überblick Gesamtprojekt (Quelle: Kanton Bern; aare seeland mobil asm)

Ortsdurchfahrt Aarwangen: entsprechend der prognostizierten Halbierung der Verkehrsmenge im Ortskern von Aarwangen und der Reduktion von Durchgangs- und Schwerverkehr sind Massnahmen der folgenden Kategorien geplant:

- Massnahmen für den Velo- und Fussverkehr, z. B. Entschärfung der kritischen Stellen entlang der Trasse der Bahnlinie Solothurn – Langenthal
- Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, z. B. werden die Haltestellen «Aarwangen Vorstadt» und «Hard Mumenthal» auf der Höhe des Lerchenweges zur Haltestelle «Aarwangen Hard» zusammengelegt
- Sanierung Bahnhof Aarwangen: hindernisfreie Gestaltung des Bahnhofs mit neuen Perrons, die auf der ganzen Länge der Züge den Zugang mit Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen oder schweren Gepäckstücken ermöglichen, Aufhebung aller ungesicherten Geleise-Überquerungen, geringeres Verspätungsrisiko aufgrund der nach Norden verschobenen Weiche
- Massnahmen für den Autoverkehr (z. B. Knoten Schwarzhäusern)

Ortsdurchfahrt Thunstetten:

- Evaluierung Mehrverkehr infolge Umfahrung. Prüfung Massnahmen zur Vermeidung von Mehrverkehr, wie z. B. Schleichverkehr durch die Gemeinde Thunstetten bei Überlastung der Bützbergstrasse in Langenthal

Die Umfahrungsstrasse soll ab 2028 in Betrieb genommen werden.

Eine Umfahrungsstrasse, ein Ausbau des Bahnhofs und ein Umbau der Ortsdurchfahrt sollen das Ortszentrum und die Umgebung von Aarwangen verkehrssicher machen und mehr Lebensqualität schaffen. Gleichzeitig

soll die Verkehrsanbindung für die Wirtschaft in der Region verbessert werden. Die Kosten teilen sich der Kanton (152 Mio. CHF, abzüglich voraussichtlicher Bundesbeiträge von 45 Mio. CHF), die asm (40 Mio. CHF) und die Gemeinde Aarwangen (4 Mio. CHF) sowie die Werkleitungseigentümer, die gleichzeitig ihre Leitungen sanieren bzw. ausbauen<sup>1</sup>.

Bei der Projektierung wird auf eine landschafts- und umweltverträgliche Gestaltung geachtet. Eines der deklarierten Projektziele ist, beim Bau Rücksicht auf das Smaragdgebiet Oberaargau zu nehmen, etwa mit Renaturierungsmassnahmen. Die Architektur wird die Eigenschaften der Landschaft berücksichtigen, indem z. B. den natürlichen Waldbegrenzungen gefolgt wird und die Brücke ohne massive Pfeiler auskommt.

Auswirkungen auf Langenthal und die Nachbargemeinden:  
Die folgende Abbildung zeigt die erwarteten relativen Veränderungen der Verkehrsbelastungen im bestehenden Strassennetz:

1 Quelle: <https://www.verkehrssanierung-aarwangen.bve.be.ch>

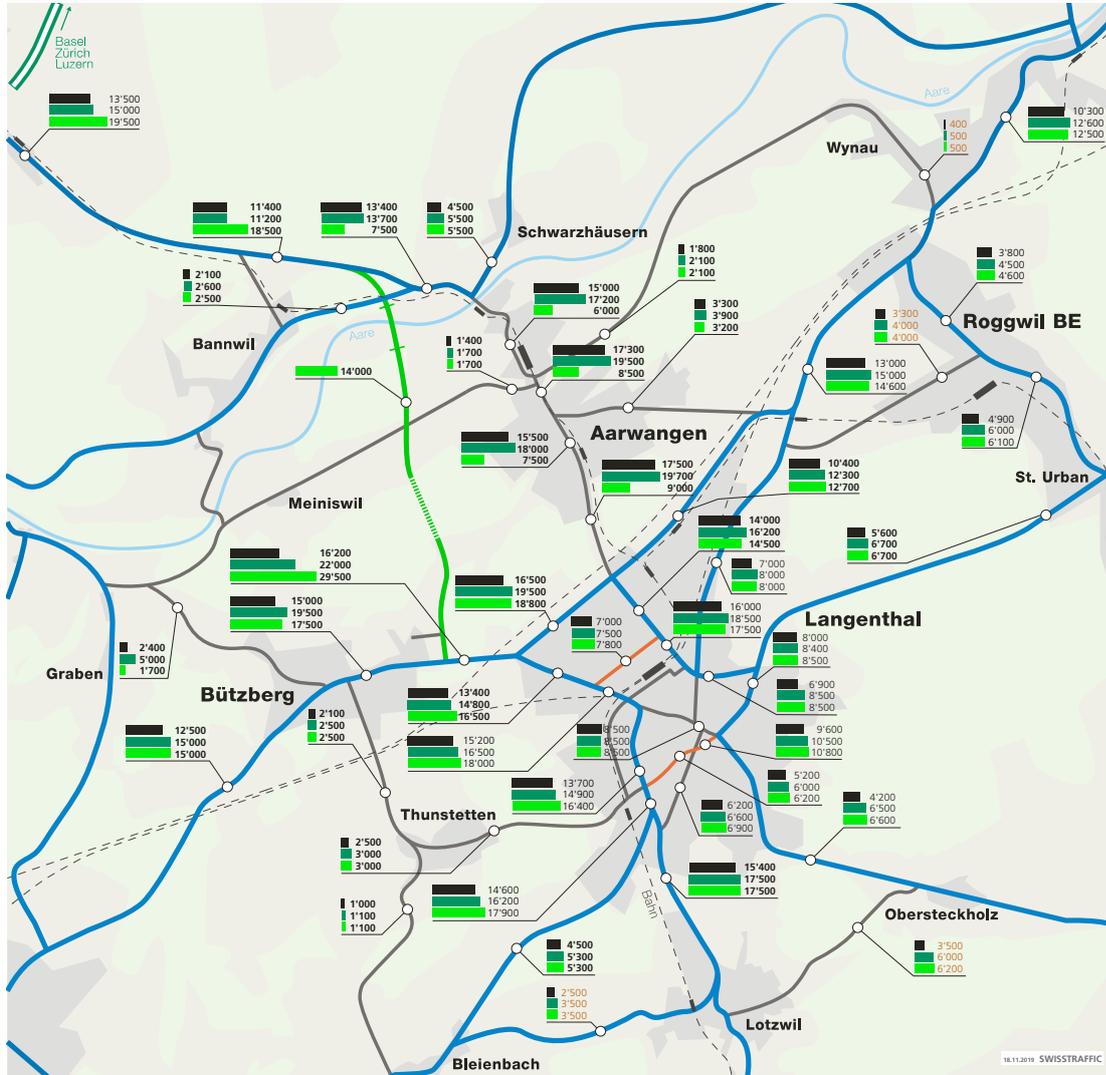


Abb. 32 Verkehrszahlen (Quelle Daten: Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis IV, Datenstand 2019)

Es zeigt sich die Verlagerung der Verkehrsströme mit Mehrverkehr auf der Bützbergstrasse als Einfallsrouten nach Langenthal. Die Ortsdurchfahrt Aarwangen und die heute in Langenthal stark belastete Aarwangentrasse werden dagegen deutlich entlastet. Verkehrsabnahmen sind auch auf anderen Strecken in Langenthal und weiteren Gemeinden z. B. Achse Bützberg-Berken zu verzeichnen. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass mit dem Ausbau der A1 und der Verkehrssanierung der Parallelverkehr zur Autobahn auf der Bern-Zürich-Strasse (KS1) reduziert wird.

Mit der Verkehrssanierung verbessert sich aber insbesondere die Anbindung des Gesamtbetrachtungsraums ans nationale Strassennetz. Diese Verbesserung der Erreichbarkeit bewirkt eine optimale Ausgangslage für eine künftige wirtschaftliche Entwicklung der Agglomeration. Mit den Massnahmen der Ortsdurchfahrt Aarwangen können die erwünschten Effekte der Umfahrungsstrasse maximiert und negative Auswirkungen reduziert werden.

### Verkehrssicherheit

Situationsanalyse

Auf dem Stadtgebiet Langenthal wurden die folgenden Unfallschwerpunkte identifiziert:



Abb. 33 Unfallschwerpunkte Langenthal (Quelle Daten: TBA Kanton Bern, Datenstand 2019)

Die folgende Liste fasst den Stand in der Suche und systematischen Beseitigung der Unfallschwerpunkte im Gesamtbetrachtungsraum zusammen. Das Vorgehen gliedert sich in vier verschiedenen Stufen, die Behandlung erfolgt mit sieben Meilensteinen.

Unfallschwerpunkt (vgl. Karte)	Bezeichnung / Lokalität	Region	Agglomeration	Gemeinde	Zuständiger Strasseneigentümer	Berechnungswert <sup>1</sup>	Anz. Grenzwertüberschreitungen <sup>2</sup>	Priorität	Meilensteine gemäss BSM oder Hinweis auf Massnahmen bei Sanierung im Rahmen eines Strassenprojekts															
									Identifiziert	Analysiert	Massnahmenvorschlag	Projektierung	Ausführung	In Wirkungskontrolle	Erfolgreich saniert									
<i>BeSA-Perimeter (Langenthal)</i>																								
1112	Langenthal, Thunstettenstrasse - Ringstrasse	OA	La	Langenthal	K	7	5	X	X	X	X	X												
1118	Langenthal, Aarwangenstrasse - Waldhofstrasse - Murgenthalstrasse	OA	La	Langenthal	K	3	0	Nein	X	X	X	X	X	X										
1124	Langenthal, Bahnhofstrasse - Melchnaustasse - Sankt Urbanstrasse - Spitalgasse	OA	La	Langenthal	K	1	1	Nein	X	X	X	X												
1125	Langenthal, Lotzwilstrasse - Mittelstrasse	OA	La	Langenthal	K	1	0	Nein	X	X	X													
1126	Langenthal, Aarwangenstrasse - Bäreggstrasse	OA	La	Langenthal	K	2	0	Nein	X	X	X	X	X	X										
1158	Langenthal, Kreisel Hard / Studen	OA	La	Langenthal	K	5	5	Ja	X	X	X	X	X	X										
1161	Langenthal, Aarwangenstrasse - Hasenmattstrasse - Grubenstrasse	OA	La	Langenthal	K	2	4	Ja	X	X														
1193	Langenthal, Bützbergstrasse - Ringstrasse	OA	La	Langenthal	K	0	3	Ja	X															
1199	Langenthal, Bützbergstrasse (KS 244) - Eisenbahnstrasse	OA	La	Langenthal	K	13	5	Ja	X	X	X	X												
1163	Langenthal, Eisenbahnstrasse - Schorenstrasse	OA	La	Langenthal	G	3	4	Ja	X															
<i>Gesamtbetrachtungsraum</i>																								
1111	Roggwil, Landstrasse - Mumenthalstrasse	OA	üG	Roggwil (BE)	K	2	0	Nein	X	X	X	X												
1116	Roggwil, Moosstrasse (Moos)	OA	üG	Roggwil (BE)	K	2	0	Nein	X	X	X	X	X	X										
1123	Roggwil, Landstrasse - Langenthalstrasse	OA	üG	Roggwil (BE)	K	3	4	Ja	X	X	X	X												
1274	Aarwangen, Langenthalstrasse - Industriestrasse	OA	üG	Aarwangen	K	3	3	Ja	X	X	X	X												

1 Berechnungswert im Auswertezitraum 2016-2018.

2 Anzahl Grenzwertüberschreitungen in den letzten fünf Auswertezitraumen (von 2011-2013 bis 2016-2018). Prioritär zu behandeln sind die Unfallschwerpunkte mit drei oder mehr Grenzwertüberschreitungen in den letzten fünf Auswertezitraumen.

Das Unfallschwerpunkt-Management ist hinsichtlich der Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum relevant und schlägt sich entsprechend in den AP-Massnahmen nieder. Massgeblich für die Priorisierung sind die Grenzwertüberschreitungen in den letzten fünf Auswertezwischenräumen: Liegen diese bei bzw. über drei, gelten die Unfallschwerpunkte als prioritär.

Im Rahmen von Via sicura wurden in Artikel 6a des eidgenössischen Strassenverkehrsgesetzes die Vorgaben für eine sichere Strasseninfrastruktur festgelegt. Um die Behörden beim Vollzug dieser anspruchsvollen Aufgaben angemessen zu unterstützen, hat das Bundesamt für Strassen ASTRA Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente entwickelt, deren Anwendung sowohl Strassenprojekte als auch bestehende Strassen sicherer machen soll. Die Sicherheitsinstrumente unterstützen die Strasseneigentümer dabei, die Aspekte der Verkehrssicherheit von der Projektierung bis hin zum Betrieb einer Strasse angemessen und nach einheitlichen Kriterien zu berücksichtigen und fortlaufend zu überprüfen.

Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK sowie das AP leisten ebenfalls einen wesentlichen Beitrag für eine sichere Strasseninfrastruktur. Deshalb werden einerseits die Sicherheitsinstrumente Road Safety Impact Assessment (RIA) und Road Safety Audit (RSA) in der Planungsphase der relevanten Strassenprojekte für eine vorausschauende Beurteilung von Sicherheitsaspekten eingesetzt. Andererseits werden die in Betrieb befindlichen Strassen systematisch einer Sicherheitsbeurteilung unterzogen. Basierend auf ausgewiesenen Unfallschwerpunkten auf dem bestehenden Strassennetz werden Massnahmen zur Verhinderung von Unfällen entwickelt und umgesetzt. Das sogenannte Sicherheitsinstrument Black Spot Management (BSM) wird im Kanton Bern bereits seit 2006 erfolgreich umgesetzt.

2020 wurde durch die Stadt Langenthal als Grundlage für den neuen Verkehrsrichtplan und das Agglomerationsprogramm ein HV mit systematischer Schwachstellenanalyse erarbeitet. Die Analyse wurde in Langenthal auf wichtigen Achsen des motorisierten sowie des Fuss- und Veloverkehrs durchgeführt, welche nicht in naher Zukunft ohnehin saniert werden. Zusätzlich wurden die Verbindungsstrassen in die Nachbargemeinden sowie die dortigen Ortsdurchfahrten berücksichtigt. Die Analyse ergibt die folgende Schwachstellenanalysekarte:

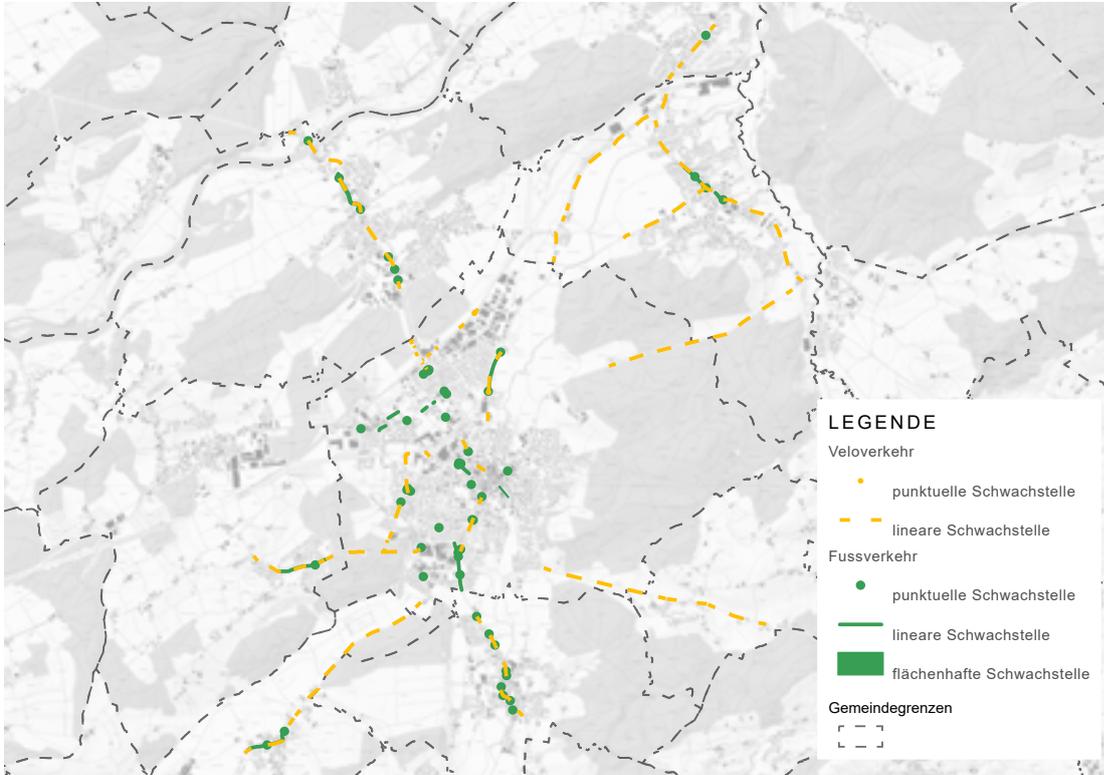


Abb. 34 Karte Verkehrssicherheitskonzept, Stand 13.12.2019 (Quelle: Metron AG)

In der Stadt Langenthal wurden insgesamt 57 Stellen verortet. Schwachstellen, welche den Fussverkehr betreffen, sind in Langenthal 40 erfasst worden, wobei es sich am meisten um mangelhafte Querungsmöglichkeiten handelt. Bei den insgesamt 12 mangelhaften oder fehlenden Querungshilfen war der Fokus auf den Querungsstellen, die bereits bestehen und eine stark befahrene Strasse queren.

In den umliegenden Gemeinden resp. auf den wichtigen Verbindungsachsen wurden einige mangelhafte oder fehlende Querungshilfen für den Fussverkehr verortet. Zudem fehlt die Veloinfrastruktur in weiten Teilen.

Das Verkehrssicherheitskonzept bildet eine wichtige Grundlage für die Festlegung der Massnahmen im Agglomerationsprogramm der 4. Generation (vgl. Kap. 7 Massnahmen).

### 3.5.2 Motorisierter Individualverkehr: Strassennetz

Situationsanalyse

#### Netzstruktur und Belastung

Die **grossräumige Verkehrssituation im Oberaargau** wird charakterisiert durch die parallel laufenden Achsen West-Ost (Autobahn A1, Kantonsstrassen K1 und H5) sowie die orthogonal dazu verlaufenden Zubringer-Achsen in Richtung Nord-Süd (Huttwil-Langenthal-Niederbipp, Herzogenbuchsee-Wangen a.A.). Zwischen den Verzweigungen Luterbach und Härkingen

muss die Autobahn A1 den Verkehr der Achsen A1 nach Bern und A5 nach Biel, resp. der Achsen A1 nach Zürich und A2 nach Luzern bewältigen, was seit mehreren Jahren regelmässig zu Überlastungen führt. Infolgedessen ergeben sich Verlagerungen von Verkehrsströmen auf die parallelen Kantonsstrassen, wodurch die Siedlungsgebiete belastet werden. Diese Verlagerungen betreffen neben dem Personen- auch den Güterverkehr, was hinsichtlich Verkehrssicherheit und Umweltbelastungen (Lärm, Luft) besonders problematisch ist. Es ist allerdings davon auszugehen, dass primär Verkehrsströme des Quell- und Zielverkehrs aus dem Gebiet Oberaargau verlagert werden, während der Durchgangsverkehr (Bern/Biel - Zürich/Luzern) nur in Ausnahmefällen auf Kantonsstrassen ausweichen dürfte. Diesbezügliche quantitative Grundlagen stehen nicht zur Verfügung.

Im Perimeter des Agglomerationsprogramms Langenthal ist die Kantonsstrasse K1 von solchen Verkehrsverdrängungen betroffen, indem für Fahrten aus der Region in Richtung West oder Ost nicht der Weg über den Anschluss Niederbipp, sondern via die K1 Richtung Burgdorf/Kirchberg resp. Rothrist gewählt wird.

Das Strassennetz in **Langenthal** ist geprägt von mehreren Einfallsachsen aus verschiedenen Richtungen, die im heutigen Zustand zum Stadtzentrum führen. Der Durchgangsverkehr West-Ost verläuft auf der Bern-Zürich-Strasse, welche am Rand des Siedlungsgebietes vorbeiführt, bzw. zur Umfahrung des Stadtzentrums auf der Hasenmattstrasse und der Lotzwil-/St. Urbanstrasse. Um von der Autobahn nach Langenthal zu gelangen, werden je nach Anfahrtsweg verschiedene Ausfahrten gewählt: Kirchberg, Wangen a. Aare, Niederbipp, Rothrist oder Reiden. Bei der Strassenführung fällt auf, dass für die Durchfahrt durch Langenthal häufig keine gestreckte Achse zur Verfügung steht, sondern verwinkelte Routen gefahren werden müssen.

Im Stadtzentrum (Jurastrasse und Marktgasse) sowie auf dem Bahnhofplatz wurden mit Begegnungszonen (Tempo 20) neue Betriebskonzepte eingeführt. Auf diesen Strassenabschnitten mit hohen Fussgängerfrequenzen wird dadurch die Aufenthaltsqualität gesteigert und die Trennwirkung des Strassenraumes reduziert, was sich positiv auf das Verkehrsverhalten auswirkt. Weitere Tempo-30-Zonen sowie die Ausdehnung der Begegnungszonen sind geplant.

Aber auch in mehreren Wohnquartieren wurden, teilweise auf Wunsch der Bevölkerung, Tempo-30-Zonen bereits umgesetzt. Insbesondere in der Umgebung von sensiblen Einrichtungen wie Schulen und Heime tragen diese Massnahmen deutlich zur Verbesserung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit bei.

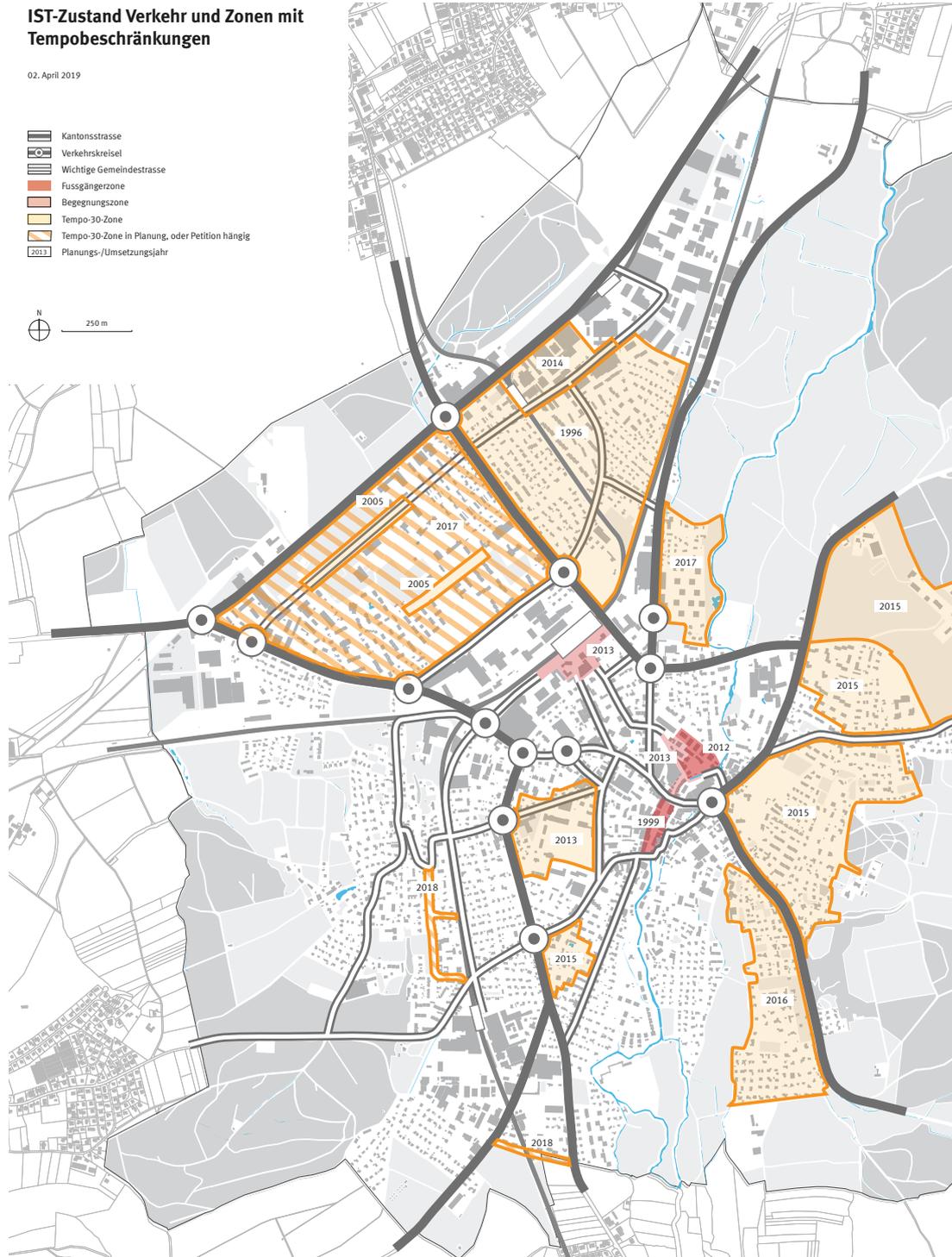


Abb. 35 Ist-Zustand Verkehr und Zonen mit Tempobeschränkungen, Stand 02.04.2019 (Quelle: Stadt Langenthal)

Die nördlichen Gebiete von Langenthal, insbesondere die Arbeitsplatzgebiete, sind durch die Bern-Zürich-Strasse für den MIV sehr gut erschlossen. Allerdings werden die Wohngebiete in diesem Bereich teilweise stark vom durch die Arbeitsgebiete erzeugten Schwerverkehr belastet.

Die heutigen Einfallsachsen aus südlicher und östlicher Richtung führen grösstenteils durch das Siedlungsgebiet, teilweise durch das historische Stadtzentrum. Für den dortigen Schutz sensibler Gebiete vor dem (Durchgangs-)Verkehr bedarf es Entlastungen.

In Bezug auf die Verkehrsbelastung heute zeigt sich, dass der Kreisel Hard (Bern-Zürich-/Aarwangenstrasse; 32'000 Fz.) an seine Kapazitätsgrenzen stösst. Neben der Bern-Zürich-Strasse (ca. 17'000 Fz.) weisen die innerörtlichen Hauptachsen Bützbergstrasse (ca. 13'800 Fz.), Ringstrasse (12'000 Fz. im nördlichsten Abschnitt) und Aarwangenstrasse (16'000 Fz.) hohe Verkehrsbelastungen auf (vgl. Abb. 36).

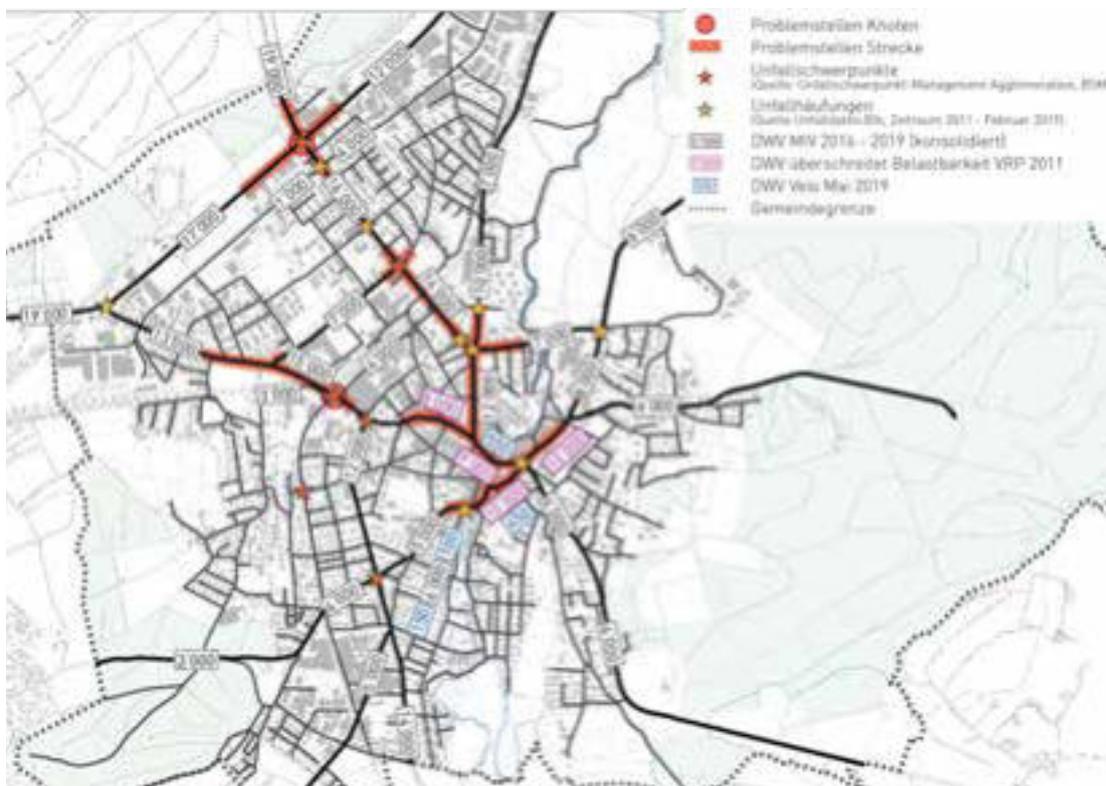


Abb. 36 Netzzustand heute: Verkehrsbelastung und Problemstellen (Quelle: Grundlagenkarte Verkehrsrichtplan, Entwurfstand vom 03.07.2019) Hinweis: Vorbehältlich Verkehrszahlen Koordination Kanton

Abb. 37 zeigt die Verkehrsbelastungen für Langenthal und die umliegenden Gemeinden.

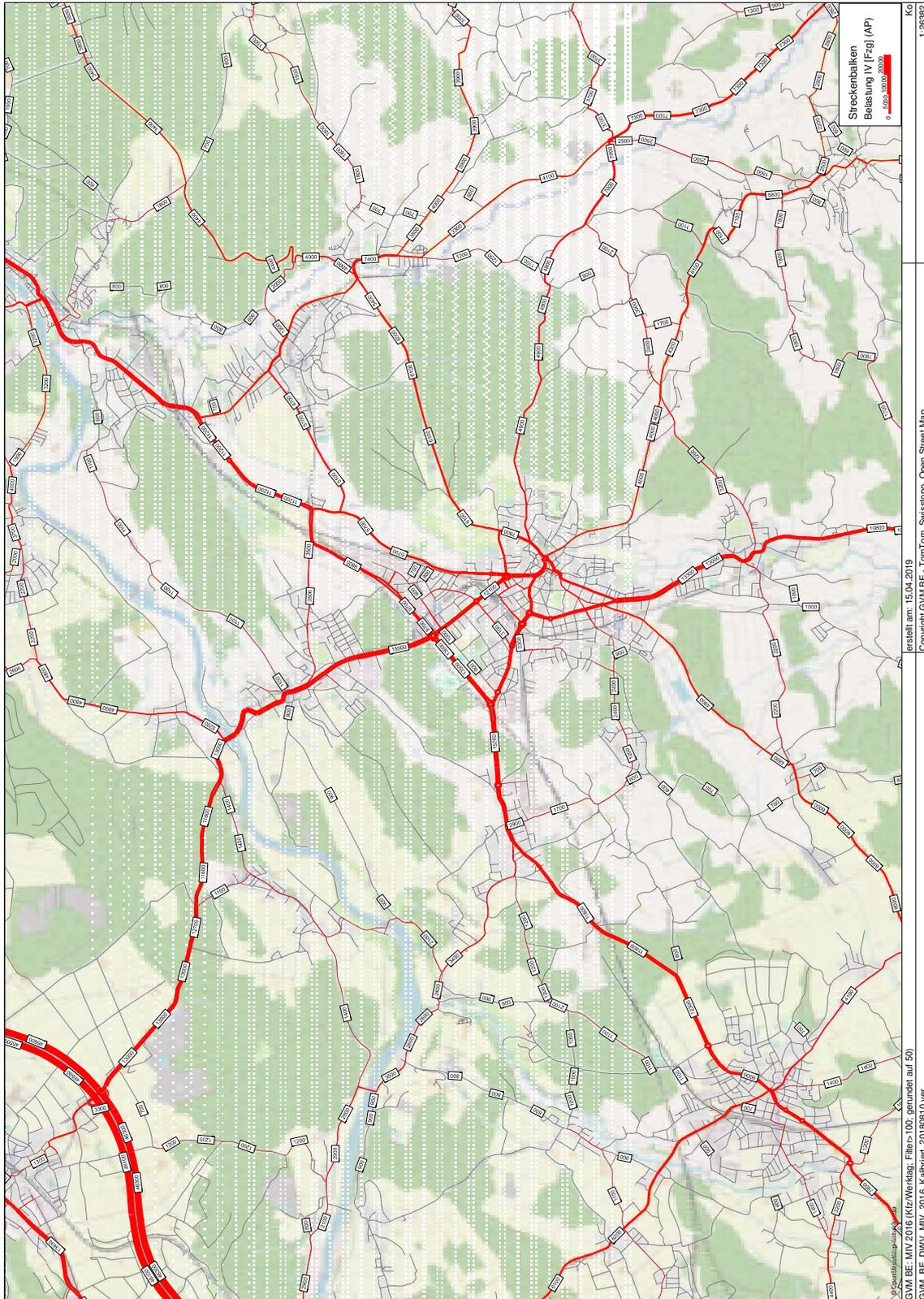


Abb. 37 Verkehrsbelastung des Strassennetzes (Quelle Daten: Belastungszahlen; Amt für öffentlichen Verkehr Kanton Bern; DWV 2016)

Trendanalyse

Abb. 38 und Abb. 39 zeigen die prognostizierten Verkehrsbelastungen. Mit dem neuen Netzelement Verkehrssanierung Aarwangen und den damit verbundenen Massnahmen wird zum einen die Entlastung der Ortsdurchfahrt Aarwangen erkenntlich, aber auch die Zunahme der Belastung auf der Ortseinfahrt Langenthal auf der Bützbergstrasse. Diesem Umstand wird im aktualisierten kommunalen Verkehrsrichtplan von Langenthal Rechnung getragen, indem das übergeordnete Lenkungskonzept «Motorisierter Individualverkehr», das den MIV auf das Rückgrat des regionalen Verkehrsnetzes lenkt, mit weiteren Massnahmen vertieft wird.

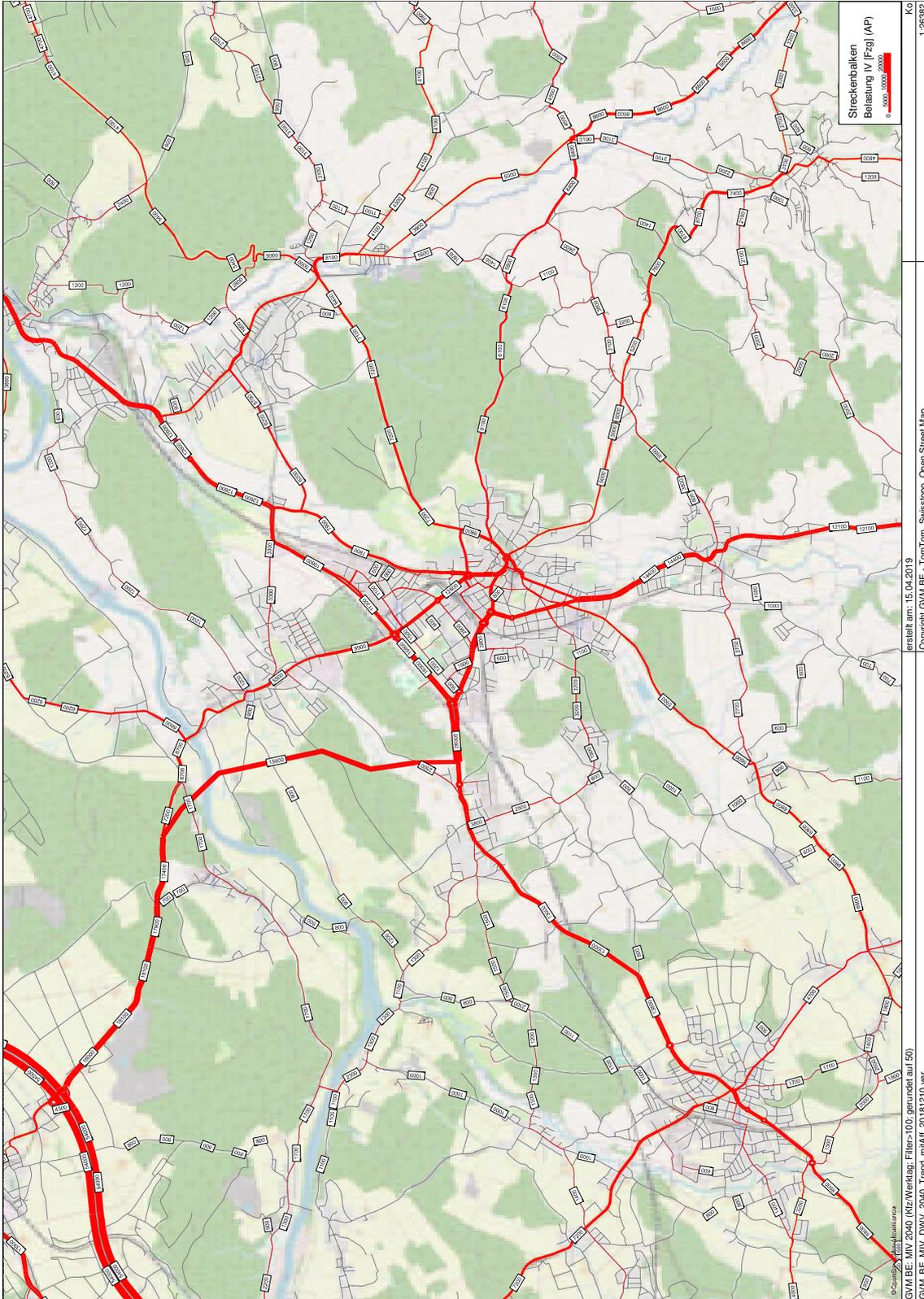


Abb. 38 Verkehrsbelastung des Strassennetzes (Quelle Daten: Belastungszahlen; Amt für öffentlichen Verkehr Kanton Bern; DWV 2040)

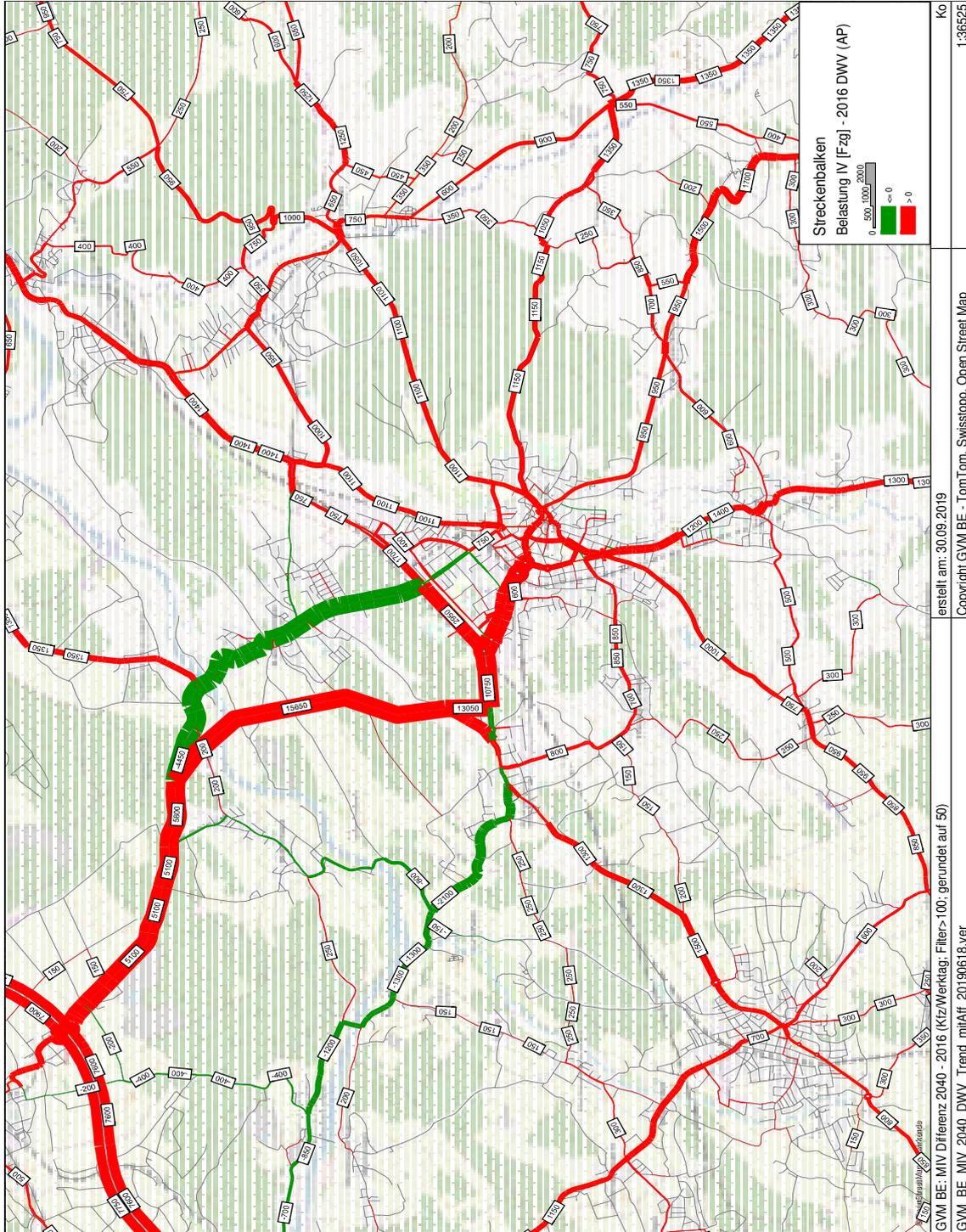


Abb. 39 Verkehrsbelastung des Strassennetzes Differenzplot (Quelle: Belastungszahlen; Amt für öffentlichen Verkehr Kanton Bern; DWV 2016, 2040)

### Schwerverkehrsrouten

Schwerverkehrsrouten sind grundsätzlich auf den Hauptachsen signalisiert. Durch das kantonale Tiefbauamt sind Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte festgelegt, welche bestimmte Kriterien hinsichtlich Geometrie und statischer Belastbarkeit erfüllen müssen. Die einzuhaltenden Standards schränken die Gestaltung der betreffenden Strassenquerschnitte stark ein. So können bestimmte Massnahmen, welche zu einer Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen würden, baulich nicht umgesetzt werden.

Die Schwerverkehrsrouten verlaufen in **Langenthal** entlang der Bern-Zürich-Strasse, Aarwangenstrasse, Hasenmattstrasse und Bützbergstrasse, welche das Zentrum nicht oder nur am Rand tangieren. Da die Unterführung der Bützbergstrasse unter der SBB die Anforderungen an das Lichtraumprofil jedoch nicht erfüllt, quert die Route von Lotzwil/Bleienbach in Richtung Norden die Bahnlinie auf der Aarwangenstrasse und verläuft somit durch das Stadtzentrum. Durch diese Führung des Schwerverkehrs ergeben sich im Stadtzentrum hohe Lärm- und Luftschadstoffbelastungen sowie Sicherheitsprobleme.

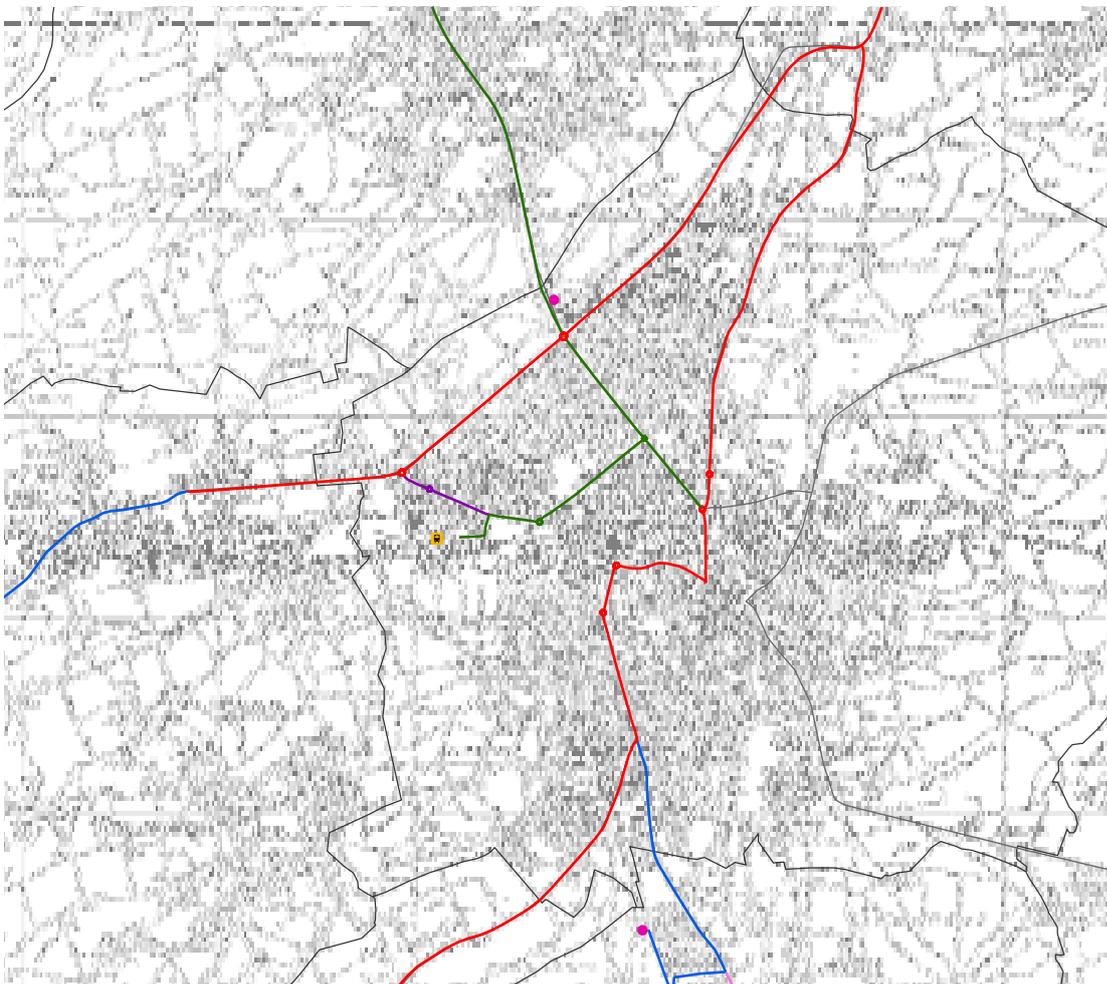


Abb. 40 Ausnahmetransportrouten (Quelle Daten: Geoportal Kanton Bern)

### 3.5.3 Öffentlicher Verkehr

#### Situationsanalyse

#### Netzstruktur und Auslastung

Mit dem Stadtbusnetz, den Regionalbussen sowie den Bahnlinien ist Langenthal sowohl innerörtlich gut erschlossen, wie auch gut ans regionale und nationale Netz angebunden.

Langenthal übernimmt als Kernstadt Zentrumsfunktionen für die Nachbargemeinden. Mit der SBB-Stammlinie Bern-Zürich erfolgt die Vernetzung mit dem übergeordneten Bahn-ÖV-System. Aus Richtung Olten ist Langenthal Endpunkt der S23/S29. Langenthal ist ebenfalls Endpunkt der durch die BLS betriebenen S6/S7 nach Wolhusen-Luzern. Es bestehen halbstündlich Anschlüsse Richtung Bern und Richtung Olten/Zürich/Basel/Luzern.

Die Gemeinden nördlich und östlich von Langenthal (Aarwangen, Roggwil) werden durch die Schmalspurbahn der asm Langenthal-Oensingen-Solothurn und Langenthal-St. Urban mit dem Bahnhof Langenthal verbunden.

Das Bussystem basiert auf dem Angebotsbeschluss 2018-2021. Die beiden Regionalbuslinien Nr. 51 Herzogenbuchsee-Melchnau und Nr. 52 Thunstetten-Herzogenbuchsee verbinden Langenthal mit den Regionsgemeinden.

Der innerstädtische Betrieb wird durch die beiden Stadtbuslinien Nr. 63 Industrie Nord-Spital und Nr. 64 Schoren/Eisbahn-Lotzwil Unterdorf abgedeckt, welche beide den Bahnhof und das Stadtzentrum bedienen.

Eine zentrale Herausforderung für die ÖV-Angebotskonzeption liegt darin, dass sich die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge der SBB-Stammlinie von/nach Bern/Olten nicht koordinieren lassen. Der Kreuzungspunkt im SBB-Taktfahrplan liegt nicht in Langenthal. Die Anbindung der Regionalbuslinie 40.051 an verschiedene Bahnhöfe (Langenthal, Herzogenbuchsee, Wangen a.A.) bringt entsprechend die Herausforderung mit sich, dass nicht alle Bahnanschlüsse optimal gewährleistet werden können. Die Anpassung des Bussystems ist so erschwert, können doch heute nur gute Anschlüsse in Richtung Bern (Hauptlastrichtung) gewährleistet werden.

Die nachstehende Abbildung (vgl. Abb. 41) zeigt die Belastungen auf den ÖV-Strecken 2016.

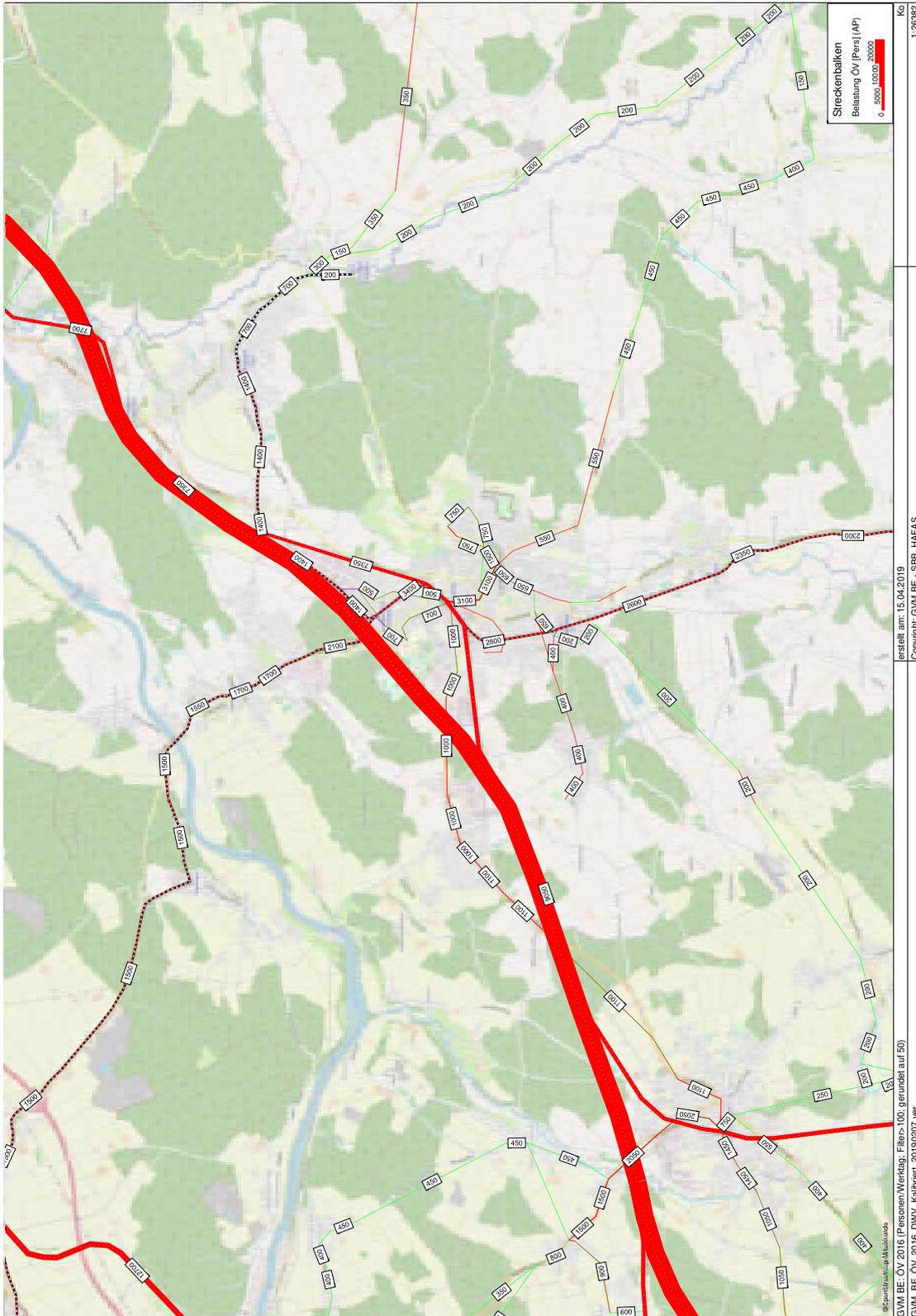


Abb. 41 Verkehrsbelastung des ÖV-Netzes (Quelle Daten: Belastungszahlen; Amt für öffentlichen Verkehr Kanton Bern; DWV 2016)

Das kantonale Angebotskonzept 2018-2021 hält folgendes auf der Grundlage der Daten im Zeitraum 2010 bis 2015 fest:

- Die Stadtbuslinie 63 in Langenthal ist ein wesentlicher Treiber für die Nachfrageentwicklung in der Region Oberaargau.
- Ein Viertelstundentakt auf der Linie 64 auf einem angepassten Fahrweg bedarf trotz der stetig wachsenden Zunahme bei der Nachfrage noch erheblicher Anstrengungen, bis die Nachfrage ein entsprechendes Niveau erreicht.

#### Trendanalyse

Gemäss der Prognose 2040 des kantonalen Verkehrsmodells ist im öffentlichen Verkehr eine starke Entwicklung der Frequenzen zu erwarten. Diese beträgt auf den Bahnlinien zwischen 30 % und 60 %, auf den Buslinien zwischen 20 % und 50 %, wobei es auch Streckenabschnitte mit einer stagnierenden Entwicklung gibt.

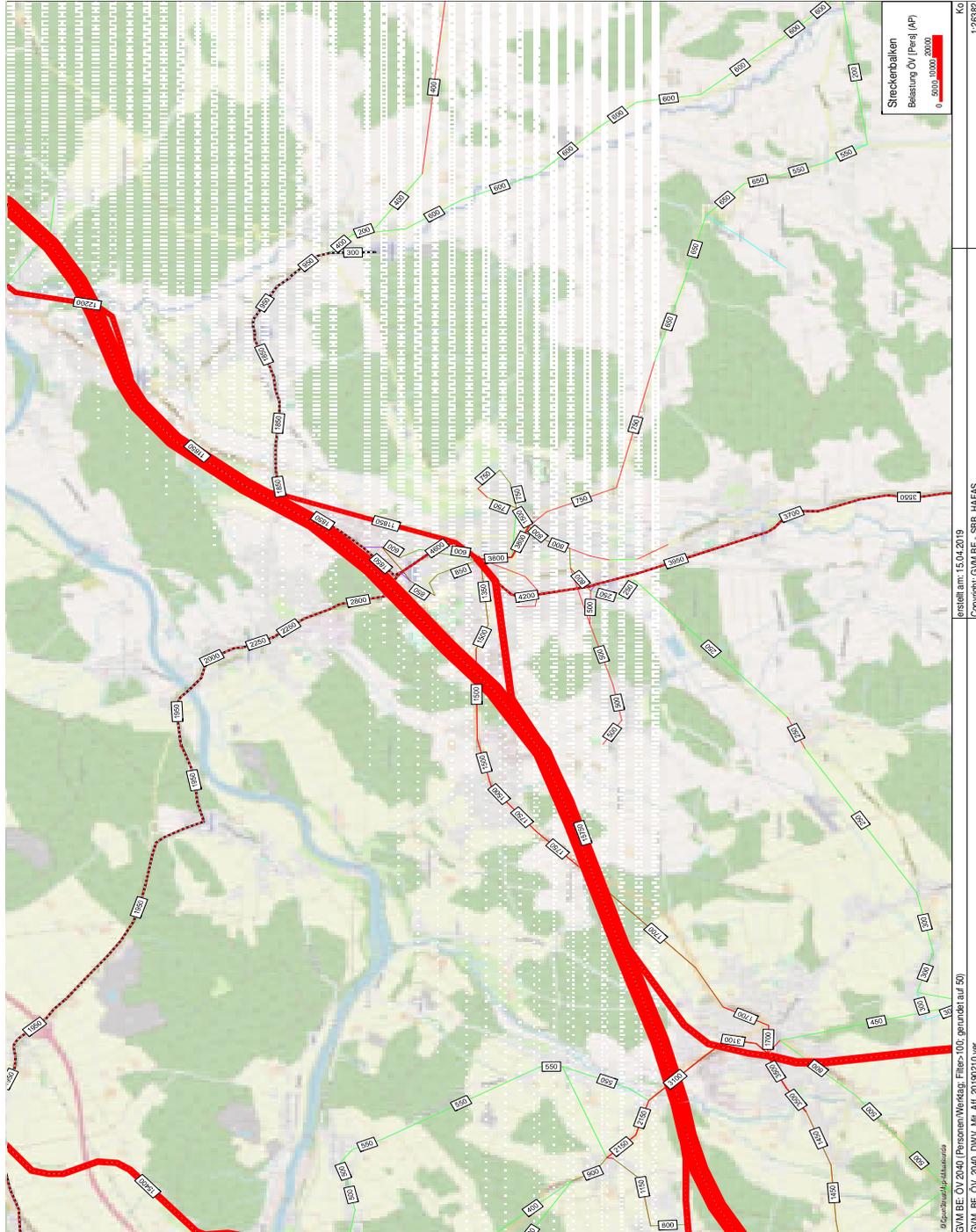


Abb. 42 Verkehrsbelastung des ÖV-Netzes (Quelle Daten: Belastungszahlen; Amt für öffentlichen Verkehr Kanton Bern; DWV 2040)

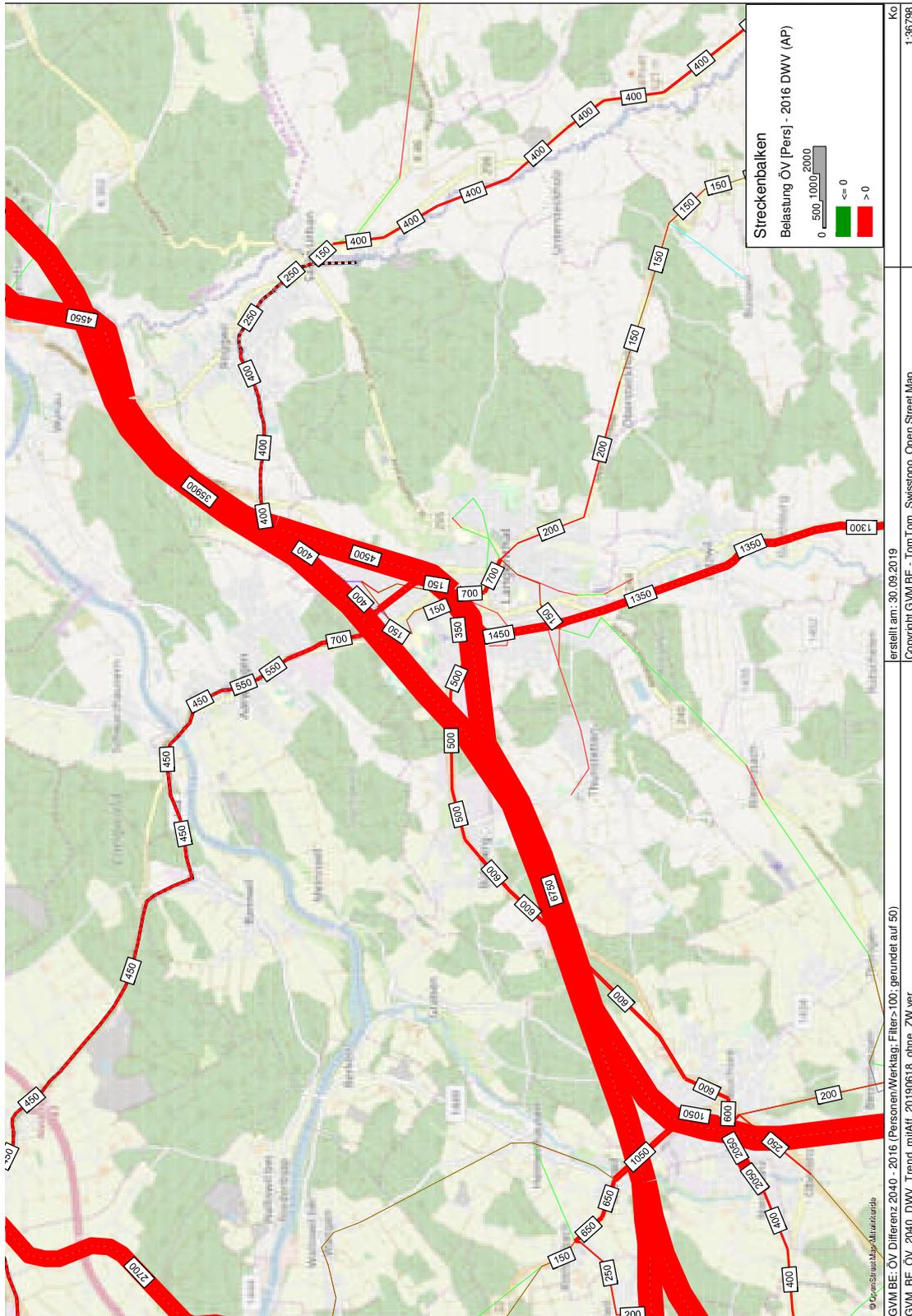


Abb. 43 Verkehrsbelastung des ÖV-Netzes Differenzplot (Quelle Daten: Belastungszahlen; Amt für öffentlichen Verkehr Kanton Bern; DWV 2016, 2040)

### Erschliessungsqualität

Die Definition der Erschliessungsqualität erfolgt nach der Methodik des Kantons Bern (gemäss Richtplan, Massnahmenblatt B\_10) und des Bundes. Die Methodik des Kantons Bern weicht von jener des Bundes ab: zum einen werden die Bedienungshäufigkeiten sowie die Distanzen anders gewichtet, andererseits werden auch die Topografie und trennende Elemente (Bahnlinien, Gewässer etc.) berücksichtigt.

EinwohnerInnen  
nach ÖV-Güte-  
klasse

### Methodik des Kantons Bern

Die Erschliessungsqualität entspricht in der Umgebung des Bahnhofs der Stufe A. Das Stadtzentrum sowie weite Teile des Siedlungsgebietes (Einzugsgebiet der Stadtbushlinie Nr. 63 und um den Bahnhof Langenthal Süd) weisen die Stufen B und C auf. In den übrigen Gebieten (westliche und südöstliche Siedlungsgebiete) liegt die Qualität bei Stufe D. Für die Wohngebiete (v.a. Schoren) ist diese Stufe vertretbar.

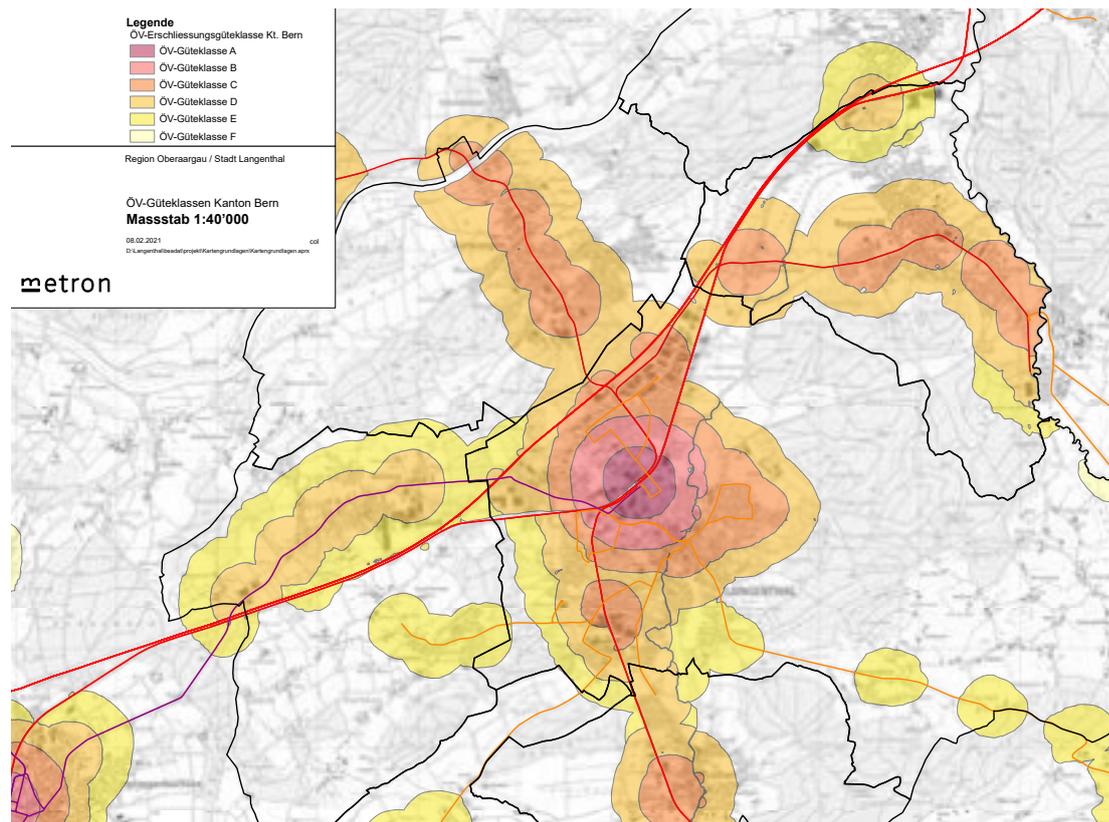


Abb. 44 Erschliessungsgüte ÖV Stadt Langenthal und umliegende Gemeinden 2019, Methodik Kanton Bern (Quelle ÖV-EGK Fahrplan 2019: Kanton Bern)

Rund 40 % der Bevölkerung von Langenthal wohnen in einem Gebiet der Güteklasse C, knapp 30 % innerhalb der Güteklassen A oder B (vgl. Tab. 11, Methodik des Kantons Bern). Die Einwohnenden der umliegenden Gemeinden befinden sich grossmehrheitlich in den ÖV-Erschliessungsgüteklassen C und D. Güteklasse C wird in Gemeinden erreicht, die über einen Bahnhofhaltepunkt verfügen. Einzelne Gemeinden weisen lediglich die Güteklasse E als beste Kategorie auf.

Gemeinden	Güteklassen							Total Einwohnende
	A	B	C	D	E	F	Keine	
Langenthal	758	3'618	6'316	3'705	642		443	15'482
	4.9%	23.4%	40.8%	23.9%	4.1%		2.9%	100%
Oberstreck- holz <sup>1</sup>					227		218	445
					51.0%		49.0%	100%
Aarwangen			2'306	1'628			619	4'553
			50.6%	35.8%			13.6%	100%
Bleienbach					458		243	701
					65.3%		34.7%	100%
Lotzwil			738	1'560	6		266	2'570
			28.7%	60.7%	0.2%		10.4%	100%
Roggwil			1'742	1'172	382		791	4'087
			42.6%	28.7%	9.3%		19.4%	100%
Thunstetten				2'044	931		410	3'385
				60.4%	27.5%		12.1%	100%
Wynau				92	492		1'045	1'629
				5.6%	30.2%		64.1%	100%

Tab. 11 EinwohnerInnen 2018 nach ÖV-Güteklasse, Methodik Kt. BE (Quelle ÖV-EGK Fahrplan 2019: Kanton Bern)

### Methodik des Bundes

Die Anwendung der Methodik des Bundes für die Festlegung der Güteklassen zeigt ein anderes Bild, indem insbesondere die Anzahl EinwohnerInnen, die ausserhalb aller Güteklasse-Kategorien liegen, nach der Methodik des Bundes weitaus höher ausfällt. Andererseits zeigt sich die Methodik des Kantons Bern in Bezug auf die Zuordnung zur höchsten Güteklasse A weitaus strenger. (Tab. 12).

1 Fusion mit Langenthal am 1. Januar 2021

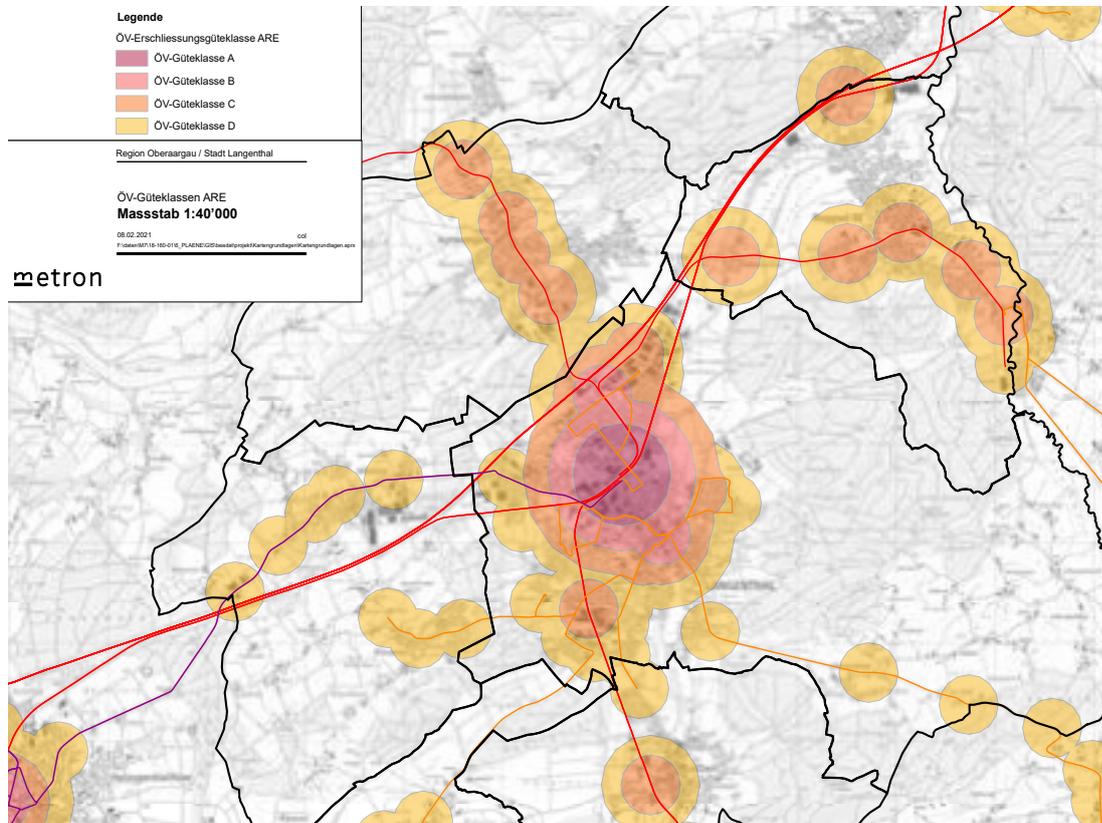


Abb. 45 Erschliessungsgüte ÖV Stadt Langenthal und umliegende Gemeinden 2019, Methodik ARE (Quelle Daten: maps.geo.admin.ch, Datenbezug 2019)

Gemeinde	Güteklassen					Total Einwohrende
	A	B	C	D	Keine	
Langenthal	2'019 13.0%	4'234 27.3%	5'079 32.8%	3'750 24.2%	400 2.6%	15'482 100%
Oberstreck- holz <sup>1</sup>				195 43.8%	250 56.2%	445 100%
Aarwangen			1'828 40.1%	1'432 31.5%	1293 28.4%	4'553 100%
Bleienbach				403 57.5%	298 42.5%	701 100%
Lotzwil			581 22.6%	1'279 49.8%	710 27.6%	2'570 100%
Roggwil			1'711 41.9%	1'282 31.4%	1'094 26.8%	4'087 100%
Thunstetten				2'503 73.9%	882 26.1%	3'385 100%
Wynau			129 7.9%	267 16.4%	1'233 75.7%	1'629 100%

Tab. 12 EinwohnerInnen 2018 nach ÖV-Güteklasse, Methodik ARE (Quelle: Statpop 2018, Statent 2017, Stand ÖV-Güteklassen 2014)

<sup>1</sup> Fusion mit Langenthal am 1. Januar 2021

Arbeitsplätze nach  
ÖV-Güteklasse

#### Methodik des Kantons Bern

Die Arbeitsplätze sind in Langenthal stärker in Gebieten mit hoher Güteklasse konzentriert als die Wohnbevölkerung. 80 % weisen eine Güteklasse von C oder höher aus, davon gut 45 % A oder B. Demgegenüber befinden sich nur gerade 5 % aller Arbeitsplätze in schlecht oder nicht erschlossenen Gebieten (Klasse E resp. ohne Güteklasse).

In den anderen Gemeinden zeigt sich ein mit der Wohnbevölkerung vergleichbares Bild. Orte mit Bahnhaltepunkt weisen eine Güteklasse C auf, wobei der Anteil der Arbeitsplätze in diesen Gebieten deutlich höher liegt als jener der Wohnbevölkerung. Andererseits liegen in den kleinen Gemeinden/Ortsteilen Obersteckholz<sup>1</sup>, Bleienbach und Wynau jeweils ein grosser Teil der Arbeitsplätze ausserhalb der rechnerischen ÖV-Erschliessung.

Gemeinde	Güteklassen							Total Arbeitsplätze
	A	B	C	D	E	F	Keine	
Langenthal	1'490	4'339	4'271	1'914	52		559	12'625
	11.8%	34.4%	33.8%	15.2%	0.4%		4.4%	100%
Obersteckholz <sup>1</sup>					51		67	118
					43.2%		56.8%	100%
Aarwangen			1'199	226			143	1'568
			76.5%	14.4%			9.1%	100%
Bleienbach					228		382	610
					37.4%		62.6%	100%
Lotzwil			468	349	56		81	954
			49.1%	36.6%	5.9%		8.5%	100%
Roggwil			903	393	258		89	1'643
			55.0%	23.9%	15.7%		5.4%	100%
Thunstetten				786	676		140	1'602
				49.1%	42.2%		8.7%	100%
Wynau				5	175		239	419
				1.2%	41.8%		57.0%	100%

Tab. 13 Arbeitsplätze 2017 nach ÖV-Güteklasse (Methodik Kt. BE; (Quelle ÖV-EGK Fahrplan 2019: Kanton Bern)

#### Methodik des Bundes

Nach der Methodik des Bundes befindet sich tendenziell ein höherer Anteil der Arbeitsplätze in schlechter erschlossenen Gebieten liegen (vgl. Tab. 14).

1 Fusion mit Langenthal am 1. Januar 2021

Gemeinde	Güteklassen					Total Arbeitsplätze
	A	B	C	D	keine	
Langenthal	2'734 21.7%	4'738 37.5%	2'862 22.7%	1'782 14.1%	509 4.0%	12'625 100%
Oberstreck- holz <sup>1</sup>				45 38.1%	73 61.9%	118 100%
Aarwangen			1'002 63.9%	359 22.9%	207 13.2%	1'568 100%
Bleienbach				225 36.9%	385 63.1%	610 100%
Lotzwil			371 38.9%	374 39.2%	209 21.9%	954 100%
Roggwil			861 52.4%	501 30.5%	281 17.1%	1'643 100%
Thunstetten				718 44.8%	884 55.2%	1'602 100%
Wynau			8 1.9%	60 14.3%	351 83.8%	419 100%

Tab. 14 Arbeitsplätze 2017 nach ÖV-Güteklasse (Methodik ARE; Quelle: Statpop 2018, Statent 2017, Stand ÖV-Güteklassen 2014 )

### 3.5.4 Fuss- und Veloverkehr

Situationsanalyse Der Fuss- und insbesondere der Veloverkehr hat in Langenthal traditionell einen hohen Stellenwert. Unter anderem sind wohl die günstigen topographischen Verhältnisse und die hohe Verfügbarkeit an Einrichtungen für Einkauf und Freizeit auf relativ geringem Raum dafür verantwortlich («Stadt der kurzen Wege»). Andererseits hat aber die Stadt Langenthal in den vergangenen Jahren viel für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs getan. So wurden im Rahmen von baulichen und betrieblichen Massnahmen auf mehreren Strassen Radstreifen realisiert und in der Marktgasse eine Fussgängerzone eingeführt. Die Realisierung von Tempo-30- und Begegnungszonen wurde bereits erwähnt.

#### Veloverkehr

Die Veloverkehrsnetze müssen grundsätzlich verschiedene Funktionen erfüllen. Erstens dienen sie dem Pendler- und Einkaufsverkehr (Alltagsverkehr) und müssen so möglichst direkte Verbindungen und ein möglichst dichtes Netz zur Verfügung stellen. Zweitens ist auch der Freizeitverkehr ein wichtiger Aspekt, wo hauptsächlich die Erholungsfunktion und damit auch die Aufenthalts- resp. Fahrqualität eine grosse Rolle spielt. Unabhängig vom Verkehrszweck bestehen hohe Anforderungen an die Sicherheit.

Der kantonale Sachplan Veloverkehr (RRB Nr. 1436 vom 3. Dezember 2014, angepasst am 27.05.2020) definiert verschiedene Netzkategorien (Hauptverbindungen und Basisnetz), jeweils unterteilt nach Strassenklas-

se (Nationalstrasse 3. Klasse, Kantonsstrasse, kant. Radweg, Gemeinde-/ Privatstrasse). Gemäss diesem Sachplan verlaufen entlang der wichtigen Strassenzüge des Kantons- und Gemeindestrassennetzes Hauptverbindungen des Velonetzes für den Alltagsverkehr.

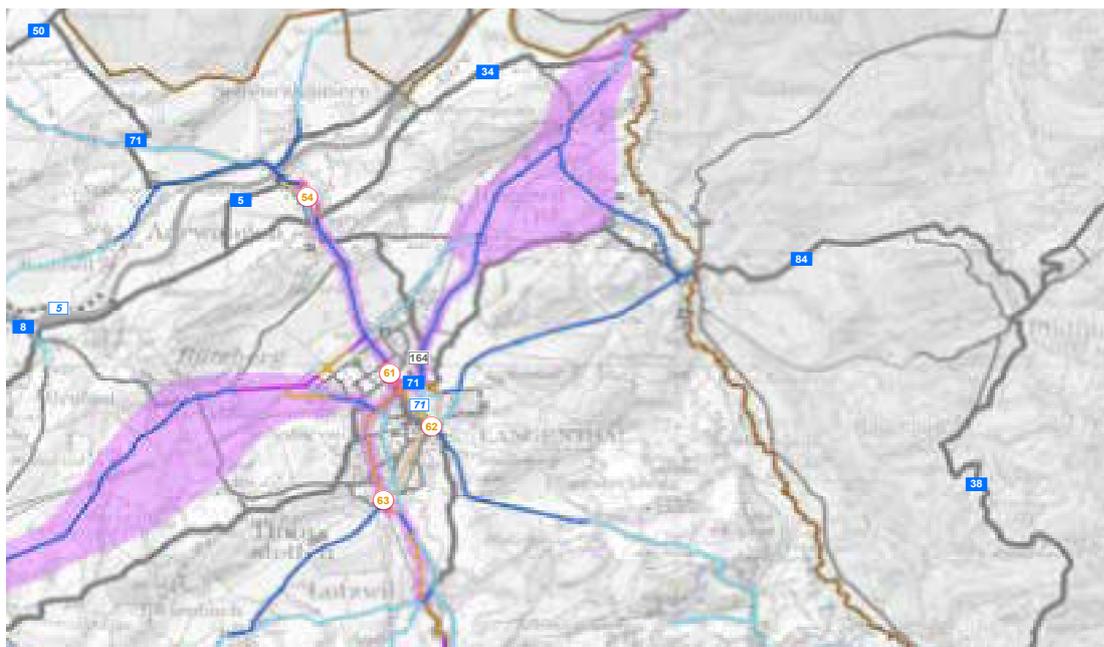


Abb. 46 Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern. Langenthal und umliegende Gemeinden (Quelle: Geoportal Kanton Bern)

Seitens Freizeitverkehr verlaufen zwei regionale Velowanderrouen (Nr. 71 Passwang-Oberaargau: Dornach-Balsthal-Langenthal-Huttwil; Nr. 84 Mittelländer Hugelroute: Thun-Heimberg-Burgdorf-Langenthal-Zürich) sowie die «Emmental-Oberaargau-Tour» durch Langenthal.

Mit dem E-Bike als neuem Verkehrsmittel hat sich der Einzugsbereich des Velos massiv vergrössert. Bisher wurde davon ausgegangen, dass das Velo grundsätzlich für Distanzen bis zu 5 km bzw. bis zu 20 Minuten Wegzeit gut geeignet ist. Das beachtliche Potenzial der Ausdehnung dieses Radius auf 10 bis 15 km ist in Verbindung mit den günstigen topographischen Verhältnissen in Langenthal und den umliegenden Gemeinden zu nutzen.

Der kantonale Sachplan Veloverkehr verfolgt den Ansatz von Vorrangrouten als hochwertigen Verbindungen vor allem für den Pendlerverkehr (Arbeit und Ausbildung). Sie verknüpfen wichtige Ziele mit hohen Pendlerpotenzialen. In Langenthal und den Nachbargemeinden sind vier Korridore beschreiben, in Richtung Herzogenbuchsee und Roggwil sowie in Richtung Aarwangen und Lotzwil (vgl. violette Markierungen in Abb. 46).

#### Fussverkehr

Der Fussverkehr hat seine Stärke vor allem bei Strecken unter einem Kilometer bzw. bis ca. 15 Minuten Unterwegszeit. In Langenthal liegen alle wichtigen Einrichtungen (Bahnhof, Stadtzentrum) innerhalb dieser Distanz und sind zu Fuss gut erreichbar. Am Bahnhof Langenthal startet zudem

der regionale Wanderweg Nr. 65 Grenzpfad Napfbergland (Langenthal – Brünigpass), welcher via Jurastrasse und weiter in Richtung St. Urban verläuft.

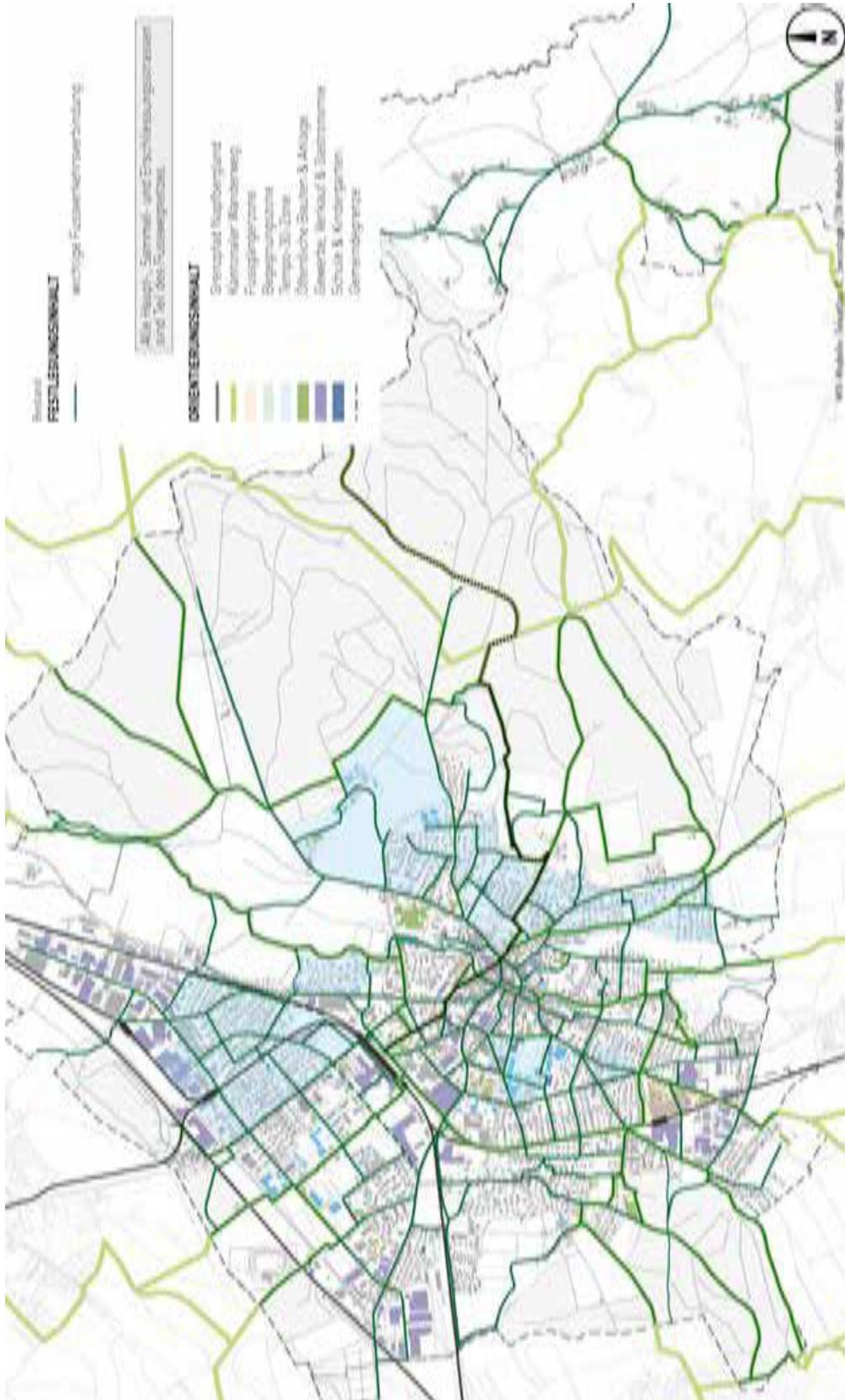


Abb. 47 Grundlagekarte zum Verkehrsrichtplan: Netzplan Fussverkehr (Bearbeitungsstand Jan. 2021) (Quelle: Kontextplan)

#### Trendanalyse

Mit Tempo-30- und Begegnungszonen und insbesondere den Korridoren zur Prüfung von Vorrangrouten für den Veloverkehr werden gute Rahmenbedingungen gesetzt, den Modalsplit künftig in Richtung Fuss- und Veloverkehr zu verstärken. Eine weitere solche Rahmenbedingung ist die Innenverdichtung, bei der sich gezeigt hat, dass sie zu anderen Formen führt, die täglichen Mobilitätsbedürfnisse abzuwickeln: Je dichter (nach Einwohnenden, Arbeitsplätzen) Siedlungen werden, desto stärker gewinnen Fuss- und Veloverkehr neben dem öffentlichen Verkehr in der Verkehrsmittelwahl an Bedeutung.

### **3.5.5 Intermodalität und Mobilitätsmanagement**

#### **Kombinierte Mobilität**

Der Bahnhof Langenthal ist als multimodale Drehscheibe von zentraler Bedeutung, sowohl als Schnittstelle zwischen überregionalem, regionalem und lokalem ÖV als auch als Umsteigeort vom LV auf den ÖV. Diesem Umstand wird mit den geplanten Umgestaltungen Rechnung getragen.

Die grosse Anzahl am Bahnhof abgestellter Velos ist ebenfalls ein Zeichen dafür, dass die kombinierte Mobilität in **Langenthal** eine grosse Bedeutung hat. Die bisherige Velostation, die bestehen bleibt, bis die neue, im Rahmen des ESP Bahnhof (AP 2. Generation) finanzierte Velostation realisiert sein wird, ist sehr gut ausgelastet, die Nachfrage dürfte eher noch grösser sein. Die guten Zugverbindungen in die Zentren Bern und Zürich machen diese Art von Mobilität attraktiv.

Für den kombinierten Verkehr Auto/Bahn stehen auf der Nordseite des Bahnhofs 93 Park&Ride-Plätze zur Verfügung. Die Anlage ist gut gelegen und zugänglich. Durch die Zufahrt via Hasenmattstrasse ergeben sich bezüglich der Emissionen kaum Nachteile für Wohngebiete. Es wird eine gute bis sehr gute Auslastung beobachtet. Hinsichtlich der Bewirtschaftung sind Parkplatzkarten mit unterschiedlichen Zeitdauern erhältlich (Tages-, Monats- oder Jahreskarten).

Die bestehenden Kurzzeitparkplätze liegen heute direkt vor dem südlichen Bahnhofzugang. Verkehrstechnisch ist diese Lage aufgrund der kurzen Zugangswege zu den Bahngleisen für eine Nutzung als Kiss&Ride-Parkplätze gut, wenn auch die Bewirtschaftung nicht explizit darauf ausgerichtet ist.

#### **Mobilitätsmanagement**

Mit einem Angebot an Informationen und Kursen für Verkehrsteilnehmende, dem Betrieb der Velostation, einem Hauslieferdienst, Mobilitätsmanagement in der städtischen Verwaltung sowie entsprechender Unterstützung von interessierten Betrieben engagiert sich die Stadt Langenthal im Bereich Mobilitätsmanagement und -beratung.

### Parkierung

Die Stadt Langenthal verfügt bereits seit 1997 über ein Parkierungsreglement, welches die Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums regelt. Das Stadtgebiet wird in verschiedene Zonen unterteilt, für welche unterschiedliche Grundsätze, Bewirtschaftungsformen und Tarife gelten.

Im Zentrum sind die Parkplätze auf öffentlichem Grund prinzipiell gebührenpflichtig. In den übrigen Siedlungsgebieten ist das Parkieren kostenlos, jedoch zeitlich beschränkt (blaue Zone). Ausserhalb des Siedlungsgebietes (Sport- und Freizeitanlagen, Naherholungsgebiete) bestehen ebenfalls gewisse zeitliche Beschränkungen. Mit der Möglichkeit, Parkkarten zu erwerben, werden Anwohner und Gewerbetreibende privilegiert. Die Gebührensätze wurden letztmals 2015 angepasst.

Die Umgestaltung der beiden Bahnhofsplätze Süd und Nord im Zusammenhang mit dem ESP Bahnhof SBB wird auch eine Anpassung des Parkierungsangebotes mit sich bringen.

### 3.5.6 Fazit Situations- und Trendanalyse Teilbereich Verkehr

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

- Im Gesamtverkehr nimmt der motorisierte Individualverkehr unverändert eine im Vergleich mit anderen Regionen sehr starke Stellung ein. Die Verkehrssanierung Aarwangen wird dazu führen, dass die Verkehrsströme innerhalb des Gesamtbetrachtungsrums (Langenthal, Obersteckholz<sup>1</sup>, Aarwangen, Bleienbach, Lotzwil, Roggwil, Thunstetten und Wynau) sich verschieben werden. Damit das neue Netzelement seine eigentliche Funktion als Verbindung an das nationale Strassennetz übernehmen kann, ist künftig der Fokus auf eine Stärkung des Veloverkehrs zu lenken, der im Gesamtbetrachtungsräum über gute Voraussetzungen verfügt und so einen bedeutenden Anteil des zukünftigen Mehrverkehrs unter Berücksichtigung einer erhöhten Verkehrssicherheit aufzunehmen vermag.
- Mit den verlagerten Verkehrsströmen aufgrund der Verkehrssanierung Aarwangen kommen neue Herausforderungen auf die Stadt Langenthal zu. Die verbesserte Anbindung an das nationale Netz ist zu begleiten mit zielgerichteten Massnahmen, um die Siedlungsverträglichkeit und Verkehrssicherheit gemäss den neuen Belastungen auf den Einfallachsen und im Stadtzentrum zu gewährleisten.
- Die Bedeutung des bereits heute gut aufgestellten und gut genutzten öffentlichen Verkehrs wird auch zukünftig wachsen. Positive Voraussetzung hierzu, insbesondere hinsichtlich Pendlerfahrten, ist die konzentrierte Lage der Arbeitsplätze in Langenthal in Gebieten mit hoher ÖV-Erschliessungsgüteklasse.

1 Fusion mit Langenthal am 1. Januar 2021

- Mit dem angepassten kantonalen Sachplan Veloverkehr besteht die Grundlage, um den Veloverkehr, der in der Stadt Langenthal traditionell gut etabliert ist, noch mehr innerhalb des städtischen Siedlungsgebietes sowie in den Nachbargemeinden von Langenthal um weitere Nutzergruppen auszubauen. Ergänzend wird das Fussverkehrsnetz wie bereits heute die gute Erreichbarkeit der wichtigen Einrichtungen in der Stadt Langenthal sicherstellen; dies umso mehr durch die verstärkte Berücksichtigung von Verkehrssicherheitsaspekten.
- Die kombinierte Mobilität stellt heute bereits einen wichtigen Eckpfeiler im Gesamtbetrachtungsraum dar. Mit einer Stärkung des Veloverkehrs wird ihre Bedeutung künftig ebenfalls zunehmen. Die Rolle der Parkierung innerhalb des städtischen Verkehrs ist ganzheitlich anzugehen und die Rahmenbedingungen hierfür an das Zusammenspiel mit den anderen Verkehrsträgern anzupassen, um weniger zielführende Wege, wie etwa Suchverkehr, in Grenzen zu halten.

## 4. Zukunftsbild

### 4.1 Einführung

Generationenko-  
härenz

Gemäss Definition des Bundes gilt Langenthal als beitragsberechtigte Agglomerationsgemeinde. Infolge der vorhandenen Grösse und des Kontexts ist es für Langenthal weder möglich noch sinnvoll, das Agglomerationsgebiet so zu erweitern, dass es den vorhandenen Kriterien des Bundes für Agglomerationen entspricht (die Stadt ist zu klein und die von der Stadt landschaftlich abgegrenzten Gemeinden werden als Dörfer gewertet). Langenthal will aber auch künftig eine zielgerichtete (Weiter-)Entwicklung der Agglomeration sicherstellen und die Planungsarbeiten vermehrt überkommunal koordiniert angehen.

Der Schwerpunkt der Bearbeitung des Agglomerationsprogrammes der 4. Generation liegt deshalb in der Erarbeitung eines gemeindeübergreifenden Zukunftsbildes, das nebst der Stadt Langenthal auch Obersteckholz<sup>1</sup>, Aarwangen, Bleienbach, Lotzwil, Roggwil, Thunstetten und Wynau einbezieht. Es dient als Grundlage für die künftigen Planungsarbeiten. Mit dem neuen Zukunftsbild sollen daher die richtigen Akzente gesetzt werden, um die Agglomeration auf bestehende und künftige Herausforderungen auszurichten und eine verträgliche Siedlung- und Verkehrsentwicklung unter Berücksichtigung landschaftlicher und ökologischer Aspekte sicherzustellen.

Erarbeitungspro-  
zess

Das neue Zukunftsbild wurde in enger Zusammenarbeit zwischen VertreterInnen aus der Politik und Verwaltung von Langenthal, Obersteckholz<sup>1</sup>, Aarwangen, Bleienbach, Lotzwil, Roggwil, Thunstetten und Wynau (Gesamt Betrachtungsraum) sowie VertreterInnen des Smaragdvereins Oberaargau an vier Veranstaltungen entwickelt (Startsitzung, 2 Workshops, Schlusspräsentation).

Herangehensweise

Im Rahmen der Erarbeitung wurde zwischen drei Ebenen unterschieden:

- Leitideen: Anhand einer grossräumigen Betrachtung wurde der Raum Langenthal mit den Nachbargemeinden analysiert. Daraus entstanden 9 Leitideen (vgl. Kap. 4.3 Leitideen der Gartenagglo).
- Schematisches Zukunftsbild: Mit der schematischen Darstellung werden die Beziehungen, Zusammenhänge und Vernetzungen von Langenthal und den Nachbargemeinden aufgezeigt und die Entwicklungsvorstellungen definiert (vgl. Kap. 4.4.1 Schematisches Zukunftsbild Gartenagglo).
- Detailkarte Zukunftsbild: Die detaillierte Karte konkretisiert das schematische Zukunftsbild und stellt eine bildliche Vision der Agglomeration im Jahre 2040 dar (vgl. Kap. 4.4.2 Detailkarte Zukunftsbild Gartenagglo).

1 Fusion mit Langenthal am 1. Januar 2021

**Begriffe** Das erarbeitete Zukunftsbild versteht sich als Illustration der Zukunftsvision der Agglomeration. In Kapitel 4 wird deshalb bewusst eine bildliche Sprache verwendet (z. B. Tangential- und Radialstrassen, ÖV-Perlenkette, etc.). Diese bildlichen Beschreibungen werden in Kapitel 6 mit den Strategien weiter konkretisiert und differenziert.

Während im AP der 3. Generation unter dem Begriff «Kernstadt» das historische Zentrum von Langenthal verstanden wurde, wird mit dem überkommunalen Verständnis der Agglomeration die Stadt Langenthal neu als «Kernstadt (der Agglomeration)» bezeichnet. Der historische Stadtteil von Langenthal wird in der 4. Generation als «historisches Zentrum Langenthal» beschrieben.

Im Kapitel Zukunftsbild wird auf eine Unterscheidung in einen Agglomerationsperimeter Langenthal (BeSA-Perimeter) und einen Gesamtbetrachtungsraum verzichtet. Im Jahre 2040 soll der gesamte Raum als Agglomeration verstanden und anerkannt werden.

**Zielwerte MOCA-Indikatoren** Die Erläuterungen zu den (quantitativen) Zielwerten der MOCA-Indikatoren befinden sich im Anhang 1.

## 4.2 Die Gartenagglo

**Ausgangslage: Stärken** Mitten im Schweizer Mittelland gelegen bilden Langenthal und die Nachbargemeinden ein wichtiger regional und national vernetzter Wirtschafts- und Lebensraum wie auch ein wertvoller Kultur- und Naturraum (vgl. Kap. 3 Situations- und Trendanalyse).

In Langenthal sind vielseitige Institutionen und Infrastrukturanlagen angesiedelt, die überkommunal von Bedeutung sind (Bildung, Versorgung, Gesundheit, Kultur, Dienstleistungen). So haben die Gemeinden untereinander gezielte Beziehungen, verfügen aber trotzdem über eine Eigenständigkeit. Historische Stadt-, Orts- und Dorfkerne mit attraktiven Bausubstanzen tragen zur Identität des Raumes bei.

Der Landschaftsraum von Langenthal und den Nachbargemeinden kennzeichnet sich durch bewaldete Hügelzüge mit gut wahrnehmbaren Kanten und Kreten. Die Hügel und Täler bieten attraktive Bewegungsräume für die Bevölkerung. Weiter sind für den Raum das vom Bund definierte Smaragdgebiet bezeichnend, welches bereits ein vorhandenes gutes Zusammenspiel von Landschaft, Landwirtschaft, Siedlung und Wirtschaft ausweist und schweizweit das grösste Gebiet in seiner Form darstellt. Weiter hinzu kommen die vorhandenen BLN-Gebiete der Wässermatten sowie der Aareraum, die nebst den ökologischen Werten wichtige Naherholungsgebiete in der Agglomeration darstellen (vgl. Kap. 3.3 Landschaft und Natur).

Der Bahnhof Langenthal verfügt grundsätzlich über ein gutes ÖV-Angebot auf Schiene und Strasse (multimodale Drehscheibe), was auch für die umliegenden Gemeinden von Bedeutung ist. Zudem hat der Fuss- und Veloverkehr in Langenthal traditionell einen hohen Stellenwert («Stadt der kurzen Wege»).

Damit zeigen Langenthal und die Nachbargemeinden grosse bestehende räumliche und funktionale Qualitäten und Potenziale, die der Bund an und für sich im Zusammenspiel von Siedlung-Verkehr-Landschaft für die qualitative Entwicklung von Agglomerationen anstrebt.

Gartenagglo

Mit dem Erarbeitungsprozess des neuen Zukunftsbildes wurde das Bild der «Gartenagglo», in Anlehnung an den Begriff der «Gartenstadt»<sup>1</sup>, für den Raum Langenthal herausgearbeitet.

Kennzeichnend für die Gartenagglo ist die im Zentrum gelegene Kernstadt Langenthal, die über das bestehende Strassen- und ÖV-Netz sternförmig mit den Nachbargemeinden verbunden ist. Tangentiale Verbindungen verknüpfen die Nachbargemeinden ringförmig. Eingebettet sind die Siedlungskörper in einen Landschaftsraum, der wertvolle Natur- und Kulturfunktionen, wie auch Erholungsfunktionen für die Bevölkerung übernimmt. Die Lebensader der Gartenagglo stellen die Wasserlandschaften mit der Aare, der Langete und den Wässermatten dar. Die Gartenagglo definiert sich damit nicht nur über die Bereiche Siedlung und Verkehr, sondern dem Landschaftsraum kommt eine entscheidende Rolle zu.

### 4.3 Leitideen der Gartenagglo

Ausgehend von einer räumlichen Analyse werden mit dem Agglomerationsprogramm der 4. Generation 9 Leitideen definiert, welche für die künftige Entwicklung der Gartenagglo richtungsweisend sind.

#### Topographische Erhebungen und Hügelzüge gliedern die Gartenagglo

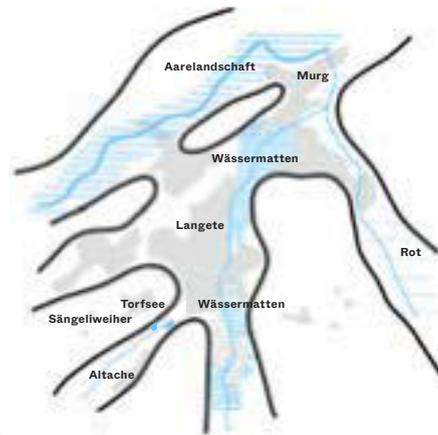


Die Hügelzüge und Täler sind charakteristisch für die Gartenagglo. Sie prägen und gliedern die inneren und äusseren Landschaftsräume. Die topographischen Erhebungen weisen einen hohen Waldanteil auf und sind vom Tal aus gut wahrnehmbar. Sie leisten einen wesentlichen Beitrag zur Lesbarkeit der Gartenagglo. Weiter bieten sie attraktive Bewegungsräume für die Bevölkerung. Also solche sind sie auch künftig zu stärken und erhalten.

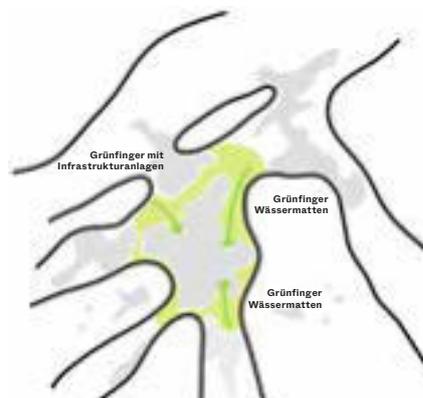
1 Vgl. auch E. Howard (1898)

### Die Gewässer sind identitätsstiftende Elemente der Landschaftsräume

Die Wasserlandschaften charakterisieren das Erscheinungsbild der Gartenagglomeration und sie sind für die Identifikation zentral. So befindet sich ein Abschnitt der Aarelandschaft in der Agglomeration und die Langete, Rot und Altache verlaufen durch die Gemeinden und strukturieren den Landschaftsraum. Die Wässermatten, welche zur Bewässerung der Felder und Kulturen angelegt wurden und einen besonderen ökologischen Wert aufweisen, sind einmalig und als raumspezifisches Merkmal der Gartenagglomeration zu verstehen und zu erhalten. Zwischen den Hügelzügen von Bleienbach liegen mit dem Torfsee und Sängeliweiher wichtige Naturräume.

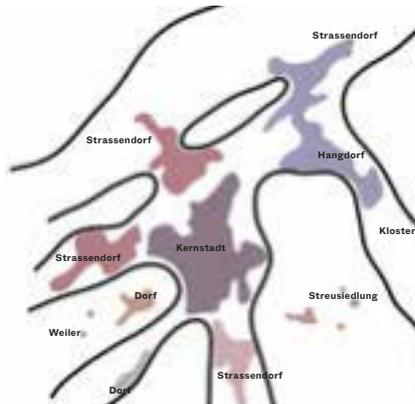


### Ein grüner Ring mit Grünfingern bietet attraktive Freizeit-, Erholungs- und Naturräume



Langenthal ist von einem grünen Ring umgeben und die charakteristischen Grünfinger reichen bis in das Siedlungsgebiet hinein. Diese Grünflächen sollen auch künftig wichtige Freizeit-, Erholungs- und Naturräume «direkt vor der Haustür» darstellen. Weiter bleibt dadurch Langenthal als grüne Stadt erkenn- und wahrnehmbar.

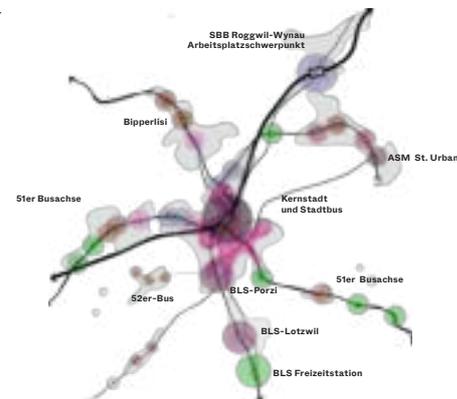
## Vielfältige Siedlungstypologien



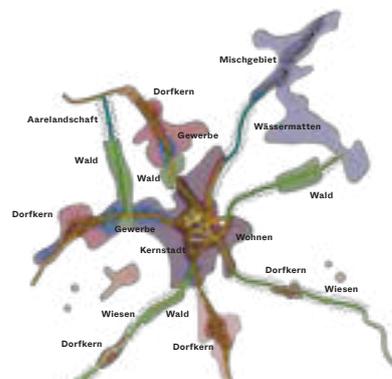
Langenthal bildet das Zentrum mit wichtigen Institutionen in den Bereichen Politik, Bildung, Gesundheit, Versorgung, Kultur, Gastronomie, etc. Die Entwicklung von Aarwangen, Bützberg (Gemeinde Thunstetten), Lotzwil und Wynau wurden durch die Strasse nach Langenthal beeinflusst. Der vergleichbar grosse historische Teil von Roggwil wurde aufgrund der feuchten Ebene in Hanglage erstellt. In den Hügelngebieten befinden sich kleine Dörfer (z. B. Thunstetten), Weiler oder Streusiedlungen. Die vielfältigen Siedlungstypologien sollen auch künftig gestärkt werden.

## Vernetzung durch eine ÖV-Perlenkette

Das ÖV-Netz zieht sich wie eine Perlenkette durch die Gartenagglo. Sie bildet ein wichtiges Rückgrat und verbindet die Gemeinden untereinander. Das ÖV-Netz soll in der Gartenagglo erhalten bleiben.



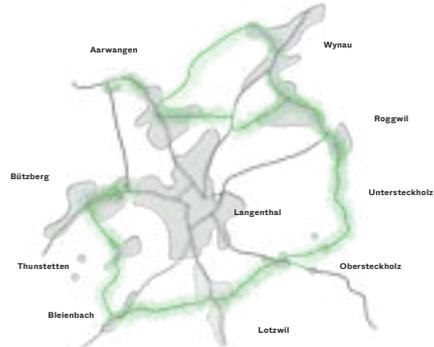
## Radialstrassen verbinden Langenthal mit den Nachbargemeinden



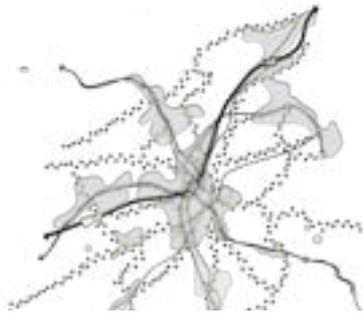
Die radial verlaufenden Hauptstrassen und Verbindungen prägten die Entwicklung des Raumes. Sie stellen die wichtigen Hauptverkehrsachsen der Gartenagglo dar, die es künftig für alle Verkehrsteilnehmenden sicher zu gestalten gilt.

### Tangentiale Landstrassen verbinden die Gemeinden

Die tangentiale Verbindungen unter den Gemeinden weisen einen Landstrassencharakter mit hohen Qualitäten auf. Sie haben für die Gemeinden als verbindendes Element einen grossen Stellenwert und können als solche gestärkt werden.



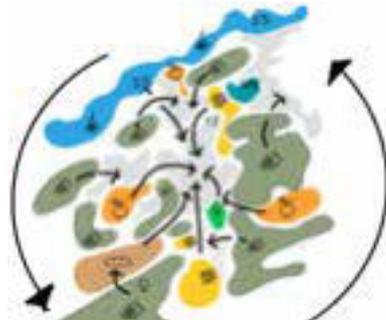
### Voie Vertes vernetzen und stärken die Erholungs- und Freizeiträume



Die Voie Vertes sollen künftig die Freizeitinfrastruktur in der Gartenagglo stärken und die Erholungs- und Freizeiträume in unmittelbarer Nähe des Siedlungsraums vernetzen. Durch eine gezielte Lenkung des Freizeitverkehrs können ökologisch wertvolle Gebiete entlastet werden.

### Nutzung der regionalen Spezialitäten

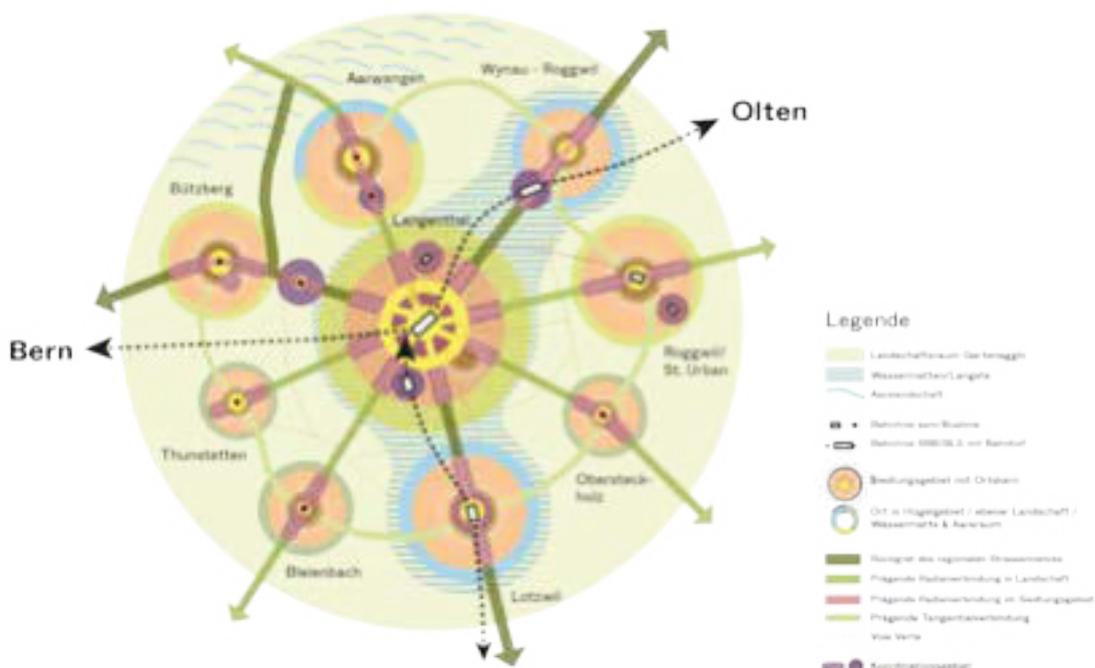
Die Gemeinden weisen vielfältige, regionale Spezialitäten auf (z. B. Kressekulturen in Wynau-Roggwil, Hochstammobstbäume, etc.), die einen wichtigen Beitrag zur Identifikation des Raumes leisten. Zudem hat durch den hohen Waldanteil sowie den Aarelauf eine nachhaltige Energieversorgung grosses Potenzial (z. B. Wasser, Holz).



## 4.4 Zukunftsbild und Entwicklungsvorstellungen

### 4.4.1 Schematisches Zukunftsbild Gartenagglo

Die Leitideen zeigen die Zusammenhänge, Synergien und Wechselbeziehungen zwischen Langenthal und den Nachbargemeinden, die auch künftig erhalten und gestärkt werden sollen. Mit dem schematischen Zukunftsbild (Quelle: VdW, 2019) werden diese Vernetzungen und Verflechtungen ins Zentrum gerückt und veranschaulicht. Zu jedem Legendepunkt werden die Entwicklungsvorstellungen erläutert. Die Entwicklungsvorstellungen beschreiben dabei den Zielzustand im Jahre 2040.



Siedlungsgebiet  
mit Ortskern



#### Siedlung

Langenthal bildet im Jahre 2040 eine starke Kernstadt der Gartenagglo mit überkommunaler Bedeutung. Die Stadt besitzt ein umtriebige und durchmischtes Zentrum (Wohnen-Arbeiten) mit ansprechenden öffentlichen Räumen, das im Hinblick auf die Infrastrukturanlagen, das Versorgungsangebot sowie im kulturellen Bereich für die Bevölkerung der Gartenagglo von Bedeutung ist. Das Stadtbild und die (historische) Baustruktur wird bewusst gepflegt. Die Quartierzentren bilden in Langenthal attraktive Identifikationsorte mit Versorgungs- und Kultureinrichtungen.

Die Nachbargemeinden liegen kreisförmig um die Stadt Langenthal und bilden eigenständige Dörfer mit einer hohen Vernetzung zur Kernstadt. Die Wohn- und Arbeitsfunktionen sind gestärkt. Die Gartenagglo kennzeichnet sich weiter durch ihre durchgrünten Siedlungsräume. Die öffentlichen Flächen in den Orts- und Dorfkernen der Nachbargemeinden von Langenthal sind gestärkt (z. B. Dorfplatz und Strassenraum). Mit den historischen Ortsbilder/Baustrukturen wird bewusst umgegangen.

Ort in Hügelland / ebener Landschaft / Wässermatte und Aareraum



Die Siedlungsgebiete werden 2040 durch hochwertige Übergangsbereiche gesäumt, welche die Aspekte von Erholung und Ökologie abdecken. Entsprechend der räumlichen Lage der Gemeinden sind die Übergangsbereiche durch die Landschaftselemente «Wässermatten und Aare», «Ebener Landschaftsraum» und «Hügelland» geprägt und ausgestaltet.

Koordinationsgebiete



In den Koordinationsgebieten soll die massgebliche Entwicklung der Arbeitsplätze der Gartenagglo konzentriert, koordiniert und wo erforderlich überkommunal abgestimmt, stattfinden. Die Gebiete weisen 2040 eine Arbeits- oder eine Arbeits- und Wohnfunktion an gut erschlossenen Lagen auf. Mit dem Gebiet Oberhard-Wolfhusenfeld (Gemeinden Langenthal und Thunstetten) sind für die Agglomeration wichtige Arbeitsflächen für die Ansiedelung von neuen Industrie- und Gewerbebetrieben für die Zukunft gesichert.

asm/BLS und SBB mit Bahnhöfen



#### Öffentlicher Verkehr

Die Haltestellen der Bahnen und die strukturierenden Buslinien bilden das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs der Agglomeration. Den Haltestellen kommen aufgrund der Lage und Nutzung unterschiedliche Funktionen zu und sie sind entsprechend ausgestaltet (z. B. multimodale Drehscheibe, Arbeits- und Wohnorte, Ausgangs- und Ankunftspunkte für Erholung und Freizeit). Das ÖV-Angebot kann in der Gartenagglo gehalten werden und die Gartenagglo ist in das Fernverkehrsnetz integriert.

#### Strassennetz: Radialverbindungen

Durch die radial angeordneten Hauptstrassen ist die Kernstadt Langenthal mit den Nachbargemeinden vernetzt. Aufgrund der Strassenfunktion und der räumlichen Lage wird zwischen dem «Rückgrat des Strassennetzes», den «prägenden Radialverbindungen im Siedlungsgebiet» und den «prägenden Radialverbindungen in der Landschaft» unterschieden.

Rückgrat Strassennetz



Dem «Rückgrat des Strassennetzes» kommt bezogen auf seine verkehrliche Funktion eine übergeordnete Rolle zu. Durch die Verkehrssanierung Aarwangen (VSA) besteht 2040 ein direkter Anschluss der Agglomeration an das nationale Strassennetz und die Ortszentren und Quartiere sind dadurch vom Durchgangsverkehr entlastet.

Prägende Radialverbindungen im Siedlungsgebiet



Die Radialverbindungen im Siedlungsgebiet weisen vielfältige Funktionen auf und dienen nebst dem Verkehr (strassengebundener ÖV, MIV, Velo- und Fussverkehr) auch dem Aufenthalt. Sie sind unter Berücksichtigung der Aspekte Nutzung, Sicherheit, Baustruktur, Frei- und Grünräume, Adressbildung, etc. ausgestaltet und in Wert gesetzt. Dadurch sind in der Gartenagglo attraktive «Stadtwege» geschaffen worden.

Prägende Radialverbindungen in der Landschaft



Die prägenden Radialverbindungen zwischen den Siedlungsgebieten im Landschaftsraum sind für alle Verkehrsträger gestärkt und sicher gestaltet. Dazu sind z. B. sichere Wegführungen für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen worden. Ökologisch wertvolle Saumbereiche sind aufgewertet (z. B. Bäume, Baumreihen, Hecken, Magerwiesen, etc.) und prägen das Erscheinungsbild der Radialverbindungen im Landschaftsraum.

Prägende Tangentialverbindungen



#### Strassennetz: Tangentialverbindungen

Die Landstrassen verbinden die Gemeinden tangential. Sie sind im Jahre 2040 für alle Verkehrsteilnehmenden sicher und attraktiv in Wert gesetzt.

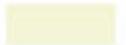
Voie Verte



#### Freizeitnetz: Voie Verte

Die Voie Vertes erschliessen als Freizeitnetz die Landschaftsräume in und zwischen den Gemeinden. Durch eine optimale Anbindung der Voie Vertes an das öffentliche Verkehrsnetz wird ein zusätzlicher Freizeitverkehr verhindert.

Landschaftsraum



#### Landschaftsraum

Die Landschaftsräume der Gartenagglo sind erhalten und für die Bevölkerung als attraktive, siedlungsnaher «Alltagslandschaften» erlebbar. Das Smaragdgebiet bildet ein bedeutender Bestandteil der Agglomeration. Wichtige Natur- und Landschaftsräume, in denen die Schutzinteressen überwiegen, sind 2040 durch eine gezielte Lenkung vom Nutzungsdruck entlastet.

Wässermatten / Langete



#### Wasserlandschaften

Die charakteristischen Wasserlandschaften prägen die Gartenagglo und haben für die Erholung und Ökologie eine besondere Bedeutung.

Aarelandschaft und Langete



Das räumlich spürbare Tal der Aare begrenzt die Agglomeration gegen Norden. Die Aare stellt ein wichtiger Erholungsort für die Bevölkerung dar und ist als solcher erlebbar und zugänglich. Nutzungskonflikte (Schutzinteressen, Erholungsfunktion, Landwirtschaft, etc.) sind koordiniert.

#### 4.4.2 Detailkarte Zukunftsbild Gartenaggio

Die Detailkarte (Quelle: VdW, 2019) stellt die Vision der Gartenaggio bildlich dar und konkretisiert die Entwicklungsvorstellungen räumlich (vgl. auch Anhang 3).

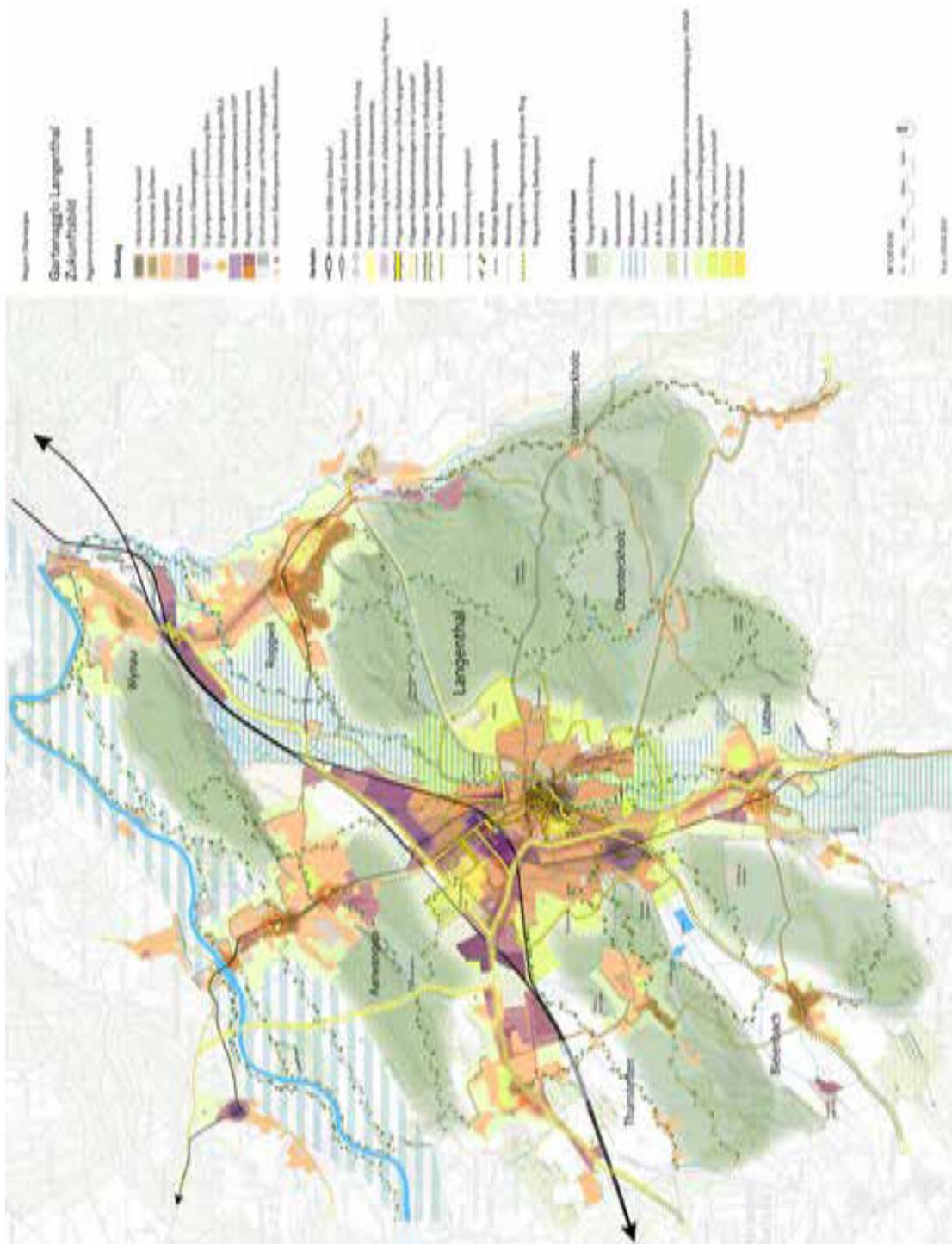


Abb. 48 Detailkarte Zukunftsbild (Quelle: VdW, 2019)

#### 4.5 Fazit Zukunftsbild Gartenagglo

Siedlung	Das Siedlungsgefüge mit Kernstadt und umliegenden Gemeinden tritt infolge der Einbettung in die Landschaft als attraktiver, kompakter Raum für Wohnen, Arbeiten und Erholen in Erscheinung. Ziel ist es, die hohen Lebensqualitäten auch künftig aufrecht zu erhalten und zu stärken. Dadurch kann die Funktion der Agglomeration als bedeutender Wohn- und Arbeitsplatzstandort gesichert werden.
Landschaft	Die Gartenagglo charakterisiert sich durch ihr grünes Erscheinungsbild und die vielfältigen Wasserlandschaften. Durch das vom Bund anerkannte Smaragdgebiet sind in der Gartenagglo die Voraussetzungen geschaffen, die ökologischen und landschaftlichen Aspekte integral mitzudenken und künftig verstärkt in planerischen Instrumenten zu verorten.
Verkehr	Das Angebot der perlenkettenartig angeordneten ÖV-Haltestellen kann auch künftig in der Gartenagglo gehalten werden. Die Kernstadt und die umliegenden Gemeinden sind über die Radial- und Tangentialverbindungen eng vernetzt. Durch die Etablierung eines attraktiven Freizeitnetzes (Voie Vertes) können die Landschaftsräume zu Fuss oder mit dem Velo sicher erreicht werden.

## 5. Handlungsbedarf

### 5.1 Einführung

Der Handlungsbedarf ist das Ergebnis aus dem Vergleich zwischen dem Stand der Umsetzung, der Situations- und Trendanalyse und dem Zukunftsbild. Mit einer Priorisierung wird aufgezeigt, welche Herausforderungen in der aktuellen Generation prioritär zu behandeln sind.

Generationenkohärenz

Das Agglomerationsprogramm der 4. Generation von Langenthal ist als «Übergangsprogramm» hin zu einem überkommunalen Planungsinstrument zu verstehen (vgl. Kap 1 Einleitung). Im Kapitel 5 Handlungsbedarf wird deshalb zwischen Langenthal als beitragsberechtigter Agglomerationsgemeinde und der Gartenagglo unterschieden. Ziel der 4. Generation ist es, in Langenthal den Handlungsbedarf mit hoher Priorität (!!!) durch konkrete Massnahmen anzugehen (vgl. Kap. 7 Massnahmen). Die Schwächen und der Handlungsbedarf der Nachbargemeinden von Langenthal sollen erst in künftigen AP-Generationen präzisiert werden.

Siedlung und Landschaft

#### Siedlung und Landschaft

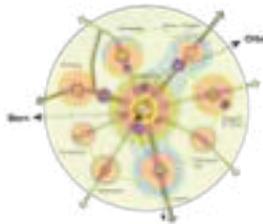
Die Schwächen im Bereich Siedlung und Landschaft für Langenthal aus dem AP der 3. Generation werden auf ihre Aktualität hin überprüft. Zwar sind bereits mit den früheren AP-Generationen zielgerichtete Massnahmen definiert worden, um Schwächen im Raum zu beheben; viele der Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen sind aber noch in Umsetzung oder es handelt sich um Daueraufgaben der Agglomeration (vgl. Kap. 2 Stand der Umsetzung).

Verkehr

#### Verkehr

Die Schwächen im Bereich Verkehr werden ebenfalls überprüft und aktualisiert. Für viele Problemfelder wurden in den vorangehenden Agglomerationsprogrammen Massnahmen definiert, welche noch angegangen und umgesetzt müssen (vgl. Kap. 2 Stand der Umsetzung).

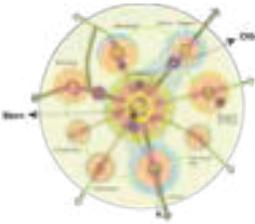
## 5.2 Schwächen und Handlungsbedarf Siedlung

Schwächen (IST)	Bezug zum Zukunftsbild (SOLL)	Erledigter Handlungsbedarf	Verbleibender Handlungsbedarf mit Priorisierung <sup>1</sup>
<p>Siedlungsentwicklung wird nicht überkommunal abgestimmt (Handlungsbedarf Siedlung 1: HS.1)</p>		<p><b>Gartenagglo:</b> – (Die Gartenagglo wird mit dem AP der 4. Generation neu definiert)</p>	<p><b>Gartenagglo:</b> – Überkommunale Betrachtung unter Einbezug von Langenthal und den Nachbargemeinden schaffen (!!!)</p>
<p>Herausforderungen in der Realisierung und Entwicklung strategisch wichtiger Gebiete (HS.2)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Kantonale Entwicklungsschwerpunkte ESP</li> <li> Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte</li> <li> Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete</li> </ul>	<p><b>Langenthal:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Entwicklungsschwerpunkt ESP Bahnhof Langenthal in Realisierung</li> <li>– Machbarkeitsstudie und Masterplan für das Markthallenareal erarbeitet</li> <li>– Testplanungsverfahren Porzi-Areal durchgeführt</li> <li>– Entwicklungsstrategien für wichtige Gebiete erarbeitet (z. B. Entwicklungsstrategie Hard)</li> </ul>	<p><b>Langenthal:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Priorisierung der Entwicklung, Erneuerung und Umstrukturierung der Gebiete mit regionaler Bedeutung vorantreiben (!!!)</li> <li>– Unterstützung der Grundeigentümerschaft bei der Entwicklung strategisch wichtiger Gebiete (!)</li> </ul>
		<p><b>Gartenagglo:</b> – (Die Gartenagglo wird mit dem AP der 4. Generation neu definiert)</p>	<p><b>Gartenagglo:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Priorisierung der Entwicklung, Erneuerung und Umstrukturierung der Gebiete an gezielten Orten vornehmen (!)</li> <li>– Wohn- und Arbeitsschwerpunkte an Lagen, die sich für eine (dichte) Überbauung eignen, bezeichnen (!!!)</li> <li>– Grundeigentümerschaft bei der Entwicklung strategisch wichtiger Gebiete unterstützen (–)</li> </ul>
<p>Herausforderung bei der Umsetzung der Siedlungsentwicklung nach innen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Raumnutzerdichte gemäss kantonalem Richtplan wird nicht in allen Gemeinden der Gartenagglo erreicht</li> <li>– Herausforderungen in der Verflüssigung der Baulandreserven Wohnen durch kleinteilige, individuelle Parzellenstrukturen (HS.3)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte</li> <li> Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete</li> </ul>	<p><b>Langenthal:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Behördenverbindliche Rahmenbedingungen geschaffen (z. B. Siedlungsrichtplan)</li> <li>– Richtlinien für die Realisierung von Hochhäusern erarbeitet (z. B. Hochhauskonzept)</li> <li>– Im Rahmen von verschiedenen Überbauungsordnungen in Umsetzung (z. B. UeO Halde)</li> </ul>	<p><b>Langenthal:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Grundeigentümergebundene Rahmenbedingungen für die Siedlungsentwicklung nach innen schaffen (OP-Revision) (!!!)</li> <li>– Umstrukturierungen und Verdichtungen vorantreiben (!!!)</li> <li>– Qualitativ hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen durch gezielte Verfahren fördern (Workshops, Testplanungen, Wettbewerbe, etc.) (!!!)</li> <li>– Unterstützung bei der Mobilisierung der Baulandreserven sicherstellen (–)</li> </ul>
		<p><b>Gartenagglo:</b> – (Die Gartenagglo wird mit dem AP der 4. Generation neu definiert)</p>	<p><b>Gartenagglo:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete bezeichnen (!!!)</li> <li>– Wohn- und Arbeitsschwerpunkte an Lagen, die sich für eine (dichte) Überbauung eignen bezeichnen (!!!)</li> <li>– Unterstützung bei der Mobilisierung der Baulandreserven sicherstellen (–)</li> <li>– Chancen einer qualitätvollen Innentwicklung aufzeigen (–)</li> </ul>

1 !!!: hohe Priorität, !: mittlere Priorität; –: geringe Priorität im AP der 4. Generation

Schwächen (IST)	Bezug zum Zukunftsbild (SOLL)	Erledigter Handlungsbedarf	Verbleibender Handlungsbedarf mit Priorisierung <sup>1</sup>
Unüberbaute Bauzonen befinden sich zum Teil an Lagen mit einer schlechten ÖV-Erschliessung (keine EGK, F und E) (HS.4)	 Eignungsstandorte Entwicklung Bahn  Eignungsstandorte Entwicklung asm/BLS  Bahnlinie SBB mit Bahnhof  Bahnlinie asm/BLS mit Bahnhof  Buslinie mit Haltestelle	<b>Gartenagglo:</b> – Region Oberaargau: Massnahme zum «Innerregionalen Ausgleich von Siedlungsflächen prüfen» im RGSK Oberaargau vorhanden (OA.S-Ü.3, RGSK Oberaargau 2021)	<b>Gartenagglo:</b> – Siedlungsentwicklung aktiv an bereits gut erschlossene Lagen lenken (!) – Verlegung von unüberbauten Bauzonen an besser erschlossene Standorte prüfen (–)
Fast keine Baulandreserven für die Ansiedlung von Industrie und Gewerbe in Langenthal (HS.5)	 Industrie/Gewerbegebiet  Kantonale Entwicklungsschwerpunkte ESP  Standort Siedlungserweiterung Wohnen/Arbeiten	<b>Langenthal:</b> – Kanton Bern: Einführung System der Arbeitszonenbewirtschaftung durch den Kanton Bern – Vorranggebiete für Siedlungserweiterungen Arbeiten bezeichnet  <b>Gartenagglo:</b> – Kanton Bern: Einführung System der Arbeitszonenbewirtschaftung durch den Kanton Bern	<b>Langenthal:</b> – Sicherung von Arbeitszonen überkommunal abstimmen (!!!) – Entwicklung von ESPs mit hohem Arbeitsplatzpotenzial vorantreiben (Gebiet Oberhard-Wolfhusenfeld) (!!!)  <b>Gartenagglo:</b> – Unüberbaute Arbeitszonen nutzen (!) – Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen bezeichnen (!!!)
Teilweise mangelhafte Aufenthalts- und Bewegungsqualitäten der öffentlichen Räume (HS.6)	 Historische Kernstadt  Historischer Dorfkern  Öffentliche Zonen  Entwicklung Achse mit städtebaulicher/ortsbaulicher Prägnanz	<b>Langenthal:</b> – Aufwertungsmaßnahmen teilweise realisiert (z. B. in der Marktgasse)  <b>Gartenagglo:</b> – <i>(Die Gartenagglo wird mit dem AP der 4. Generation neu definiert)</i>	<b>Langenthal:</b> – Aufwertung historisches Zentrum Langenthal mit hoher Nutzungs- und Gestaltungsqualität vorantreiben (!!!) – Ortsdurchfahrten sicher und siedlungsverträglich gestalten (!) – Massnahmen zur Sicherstellung der Siedlungsqualitäten ergreifen (!)  <b>Gartenagglo:</b> – Aufwertung (historische) Dorf- und Ortskerne (–) – Ortsdurchfahrten sicher und siedlungsverträglich gestalten (–) – Massnahmen zur Sicherstellung der Siedlungsqualität ergreifen (–)
Risiko der räumlichen und sozialen Segregation in gewissen Quartieren (HS.7)	 Siedlungsgebiet	<b>Langenthal:</b> – Vernetzung von Quartieren im Rahmen von konkreten Planungsarbeiten berücksichtigt (z. B. ESP Bahnhof, Entwicklungsstrategie Hard)	<b>Langenthal:</b> – Funktionen und räumliche Abgrenzungen der Quartiere klären (!) – Vernetzung und Aufwertung der Quartiere als Daueraufgabe weiter vorantreiben (!!!)
Rückgang des Grünanteils durch Nachverdichtungen (HS.8)	 Siedlungsgebiet  Öffentlicher Grünraum  Öffentlicher Freiraum	<b>Langenthal:</b> – Im Rahmen von konkreten Planungsarbeiten berücksichtigt (z. B. Entwicklungsstrategie Hard)  <b>Gartenagglo:</b> – <i>(Die Gartenagglo wird mit dem AP der 4. Generation neu definiert)</i>	<b>Langenthal:</b> – Freiräume (private und öffentliche) als durchgrünte Orte erhalten und stärken (!!!) – Massnahmen zur Sicherstellung der Siedlungsqualitäten ergreifen (!)  <b>Gartenagglo:</b> – Strukturierende, grüne Elemente erhalten und stärken (–) – Massnahmen zur Sicherstellung der Siedlungsqualitäten ergreifen (–)

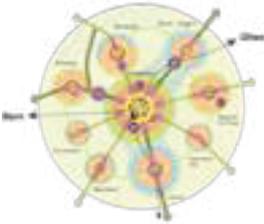
### 5.3 Schwächen und Handlungsbedarf Landschaft

Schwächen (IST)	Bezug zum Zukunftsbild (SOLL)	Erledigter Handlungsbedarf	Verbleibender Handlungsbedarf mit Priorisierung <sup>1</sup>
Keine gemeinsame Koordination der Nutz- und Schutzfunktionen zwischen den Gemeinden (Handlungsbedarf Landschaft 1: HL.1)		<b>Gartenagгло:</b> – (Die Gartenagгло wird mit dem AP der 4. Generation neu definiert)	<b>Gartenagгло:</b> – Überkommunale Betrachtung unter Einbezug von Langenthal und den Nachbargemeinden schaffen (!!!)
Gesamtzusammenhang der Frei- und Grünflächen nicht überall gegeben oder erkennbar (HL.2)	<ul style="list-style-type: none"> <li> Grüner Ring, innere Landschaft</li> <li> Strategische Wegverbindung grüner Ring</li> <li> Wegverbindung Siedlungsrand</li> </ul>	<b>Langenthal:</b> – Schutz der Grünfinger auf kommunaler Stufe z. T. erfolgt (kommunale Schutzgebiete)	<b>Langenthal:</b> – Nutzbarkeit und Zugänglichkeit der Grünfinger verbessern (!) – Freiräume in den Quartieren als öffentliche Spiel- und Begegnungsorte schaffen (!) – Erhalt und Vernetzung der Frei- und Grünflächen sicherstellen (!!!)
Teilweise kaum gestaltete Übergangsbereiche vom Siedlungs- zum Landschafts-/ Kulturraum (HL.3)	<ul style="list-style-type: none"> <li> Gestaltungsraum Übergangsbereich</li> <li> Grüner Ring, innere Landschaft</li> </ul>	<b>Langenthal:</b> – Behördenverbindliche Rahmenbedingungen schaffen (z. B. Erarbeitung Landschaftsrichtplan ab 2020/2021)	<b>Langenthal:</b> – Potenzial des grünen Rings um Langenthal ausschöpfen (!!!) – Langfristige Siedlungsbegrenzungen auf kommunaler Stufe abschliessend festlegen (!) – Inwertsetzung und Ergänzung der bestehenden Gehölzstrukturen am Siedlungsrand (!)
Beeinträchtigte Gewässerläufe und eingedolte Gewässerabschnitte (HL.4)	<ul style="list-style-type: none"> <li> Aarelandschaft</li> <li> Wässermatten</li> <li> Gewässer</li> </ul>	<b>Langenthal:</b> – Gewässerentwicklungskonzept Langenthal erarbeitet	<b>Langenthal:</b> – Revitalisierungen vorantreiben und realisieren (!!!)
		<b>Gartenagгло:</b> – (Die Gartenagгло wird mit dem AP der 4. Generation neu definiert)	<b>Gartenagгло:</b> – Übergangsbereiche differenzieren (–) – Langfristige Siedlungsbegrenzungen auf kommunaler Stufe abschliessend festlegen (–) – Inwertsetzung und Ergänzung der bestehenden Gehölzstrukturen am Siedlungsrand (–)
		<b>Gartenagгло:</b> – (Die Gartenagгло wird mit dem AP der 4. Generation neu definiert)	<b>Gartenagгло:</b> – Revitalisierungen vorantreiben und realisieren (–)

1 !!!: hohe Priorität, !: mittlere Priorität; –: geringe Priorität im AP der 4. Generation

Schwächen (IST)	Bezug zum Zukunftsbild (SOLL)	Erledigter Handlungsbedarf	Verbleibender Handlungsbedarf mit Priorisierung <sup>1</sup>
Geringe Gestaltung gewisser Frei- und Strassenräume (HL.5)	 Öffentlicher Grünraum  Öffentlicher Freiraum  Prägende Radialverbindungen im Siedlungsgebiet  Prägende Radialverbindungen in der Landschaft  Prägende Tangentialverbindungen im Siedlungsgebiet  Prägende Tangentialverbindungen in der Landschaft	<b>Langenthal:</b> – Verbesserungen im Rahmen von konkreten Planungsarbeiten berücksichtigt (z. B. Entwicklungsstrategie Hard)  <b>Gartenagglo:</b> – <i>(Die Gartenagglo wird mit dem AP der 4. Generation neu definiert)</i>	<b>Langenthal:</b> – Aufwertungsmassnahmen für Frei- und Strassenräume vorantreiben (!!!) – Strassenräume durch Begrünung in Wert setzen (!!!)  <b>Gartenagglo:</b> – Aufwertungsmassnahmen für Strassenräume vorantreiben (–) – Strassenräume durch Begrünung in Wert setzen (–)

## 5.4 Schwächen und Handlungsbedarf Verkehr

Schwächen (IST)	Bezug zum Zukunftsbild (SOLL)	Erledigter Handlungsbedarf	Verbleibender Handlungsbedarf mit Priorisierung <sup>1</sup>
Verkehrsentwicklung wird nicht überkommunal abgestimmt (Handlungsbedarf Verkehr 1: HV.1)		<b>Gartenagglo:</b> – <i>(Die Gartenagglo wird mit dem AP der 4. Generation neu definiert)</i>	<b>Gartenagglo:</b> – Überkommunale Betrachtung unter Einbezug von Langenthal und den Nachbargemeinden schaffen (!!!)
Weitere Zunahme von Verkehrsbelastungen – Sicherheitsprobleme – geringe Aufenthaltsqualität gewisser Strassenräume – Behinderungen ÖV (HV.2)	 Rückgrat des regionalen Strassennetzes  Buslinie mit Haltestelle bestehend / in Prüfung  Entwicklung Achse mit städtebaulicher / ortsbaulicher Prägnanz  Prägende Radialverbindungen im Siedlungsgebiet  Prägende Tangentialverbindungen im Siedlungsgebiet	<b>Langenthal:</b> – Lenkungskonzept «Motorisierter Individualverkehr» eingeführt – Neue Betriebskonzepte Stadtzentrum entwickelt – Neuer Verkehrsrichtplan in Erarbeitung – Verkehrssicherheitskonzept erarbeitet – Langfristiges ÖV-Konzept / Buslinienkonzept  <b>Gartenagglo:</b> – <i>(Die Gartenagglo wird mit dem AP der 4. Generation neu definiert)</i>	<b>Langenthal:</b> – Durchgangsverkehr reduzieren; insbesondere des Schwerverkehrs (!) – Strassenräume aufwerten (!!!) – Lenken der Parkierung (!!!) – Sicherheitsrelevante Schwachstellen im Strassennetz beheben (!!!) – Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV gewährleisten (!!!)  <b>Gartenagglo:</b> – Entlastung der Ortsdurchfahrt Aarwangen und verbesserte Anbindung der Gartenagglo ans nationale Strassennetz mit der Verkehrsplanung Aarwangen (VSA) (!!!) – Reduktion von gebietsfremdem Durchgangsverkehr (insbesondere auch Umgehungsverkehr z. B. des Stadtgebiets) (–) – Ortsdurchfahrten aufwerten (z. B. Redimensionierung Fahrbahnbreite) (!) – Sicherheitsrelevante Schwachstellen beheben (!!!) – Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV gewährleisten (!)

1 !!!: hohe Priorität, !: mittlere Priorität; –: geringe Priorität im AP der 4. Generation

<p>Attraktivitätseinbu- ssen im Fuss- und Radverkehr (HV.3)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Veloroute</li> <li> Veloverbindung strategisch</li> <li> Voie Verte</li> <li> Strategische Wegverbindung grüner Ring</li> <li> Wegverbindung Siedlungsrand</li> </ul>	<p><b>Langenthal:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Neuer Verkehrsrichtplan in Erarbeitung</li> <li>- Verkehrssicherheitskonzept erarbeitet</li> </ul>	<p><b>Langenthal:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Systematische Schliessung von Netzlücken und Behebung von Schwachstellen vorantreiben (!!!)</li> <li>- Gezielte Aufwertung und Priorisierung wichtiger Velorouten im Strassennetz vorantreiben (!!!)</li> <li>- Hochwertiges Fussverkehrsangebot schaffen, insbesondere in Bezug auf wichtige Attraktoren (!!!)</li> <li>- Spezielle Berücksichtigung des Schülerverkehrs (!)</li> <li>- Sorgfältige Führung des Fuss- und Veloverkehrs auf engen Strassenabschnitten im historischen Zentrum und gute Gestaltung zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit im Sinne der Koexistenz (!!!)</li> </ul>
<p>Modalsplit: Verschiebungen zurück zum MIV (HV.4)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Bahnlinie SBB mit Bahnhof</li> <li> Bahnlinie asm / BLS mit Bahnhof</li> <li> Buslinie mit Haltestelle bestehend / in Prüfung</li> <li> Veloroute</li> <li> Veloverbindung strategisch</li> <li> Voie Verte</li> <li> Strategische Wegverbindung grüner Ring</li> <li> Wegverbindung Siedlungsrand</li> </ul>	<p><b>Langenthal:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Umsetzungskonzept Buslinien und Bushaltestellen erstellt</li> <li>- Neuer Verkehrsrichtplan in Erarbeitung</li> <li>- Entwicklungsschwerpunkt ESP Bahnhof Langenthal in Realisierung</li> </ul>	<p><b>Langenthal:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbesserung der Attraktivität von ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr (!!!)</li> <li>- Gezielte Lenkung des MIV, Beeinflussung des Verkehrsverhaltens (!!!)</li> <li>- Stärkung des Bahnhofs Langenthal als multimodale Drehscheibe (ÖV-ÖV, ÖV-LV) (!)</li> <li>- Für die Arbeitsplätze im Gebiet Oberhard-Wolfhusenfeld ist eine Verbesserung der Erschliessung anzustreben (!!!)</li> </ul>
		<p><b>Gartenagglo:</b> – (Die Gartenagglo wird mit dem AP der 4. Generation neu definiert)</p>	<p><b>Gartenagglo:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Systematische Schliessung von Netzlücken und Behebung von Schwachstellen (!)</li> <li>- Hochwertige Veloverbindungen innerhalb und zwischen den Siedlungsgebieten sicherstellen (!)</li> <li>- Hochwertiges Fussverkehrsangebot innerhalb der Siedlungsgebiete insbesondere in Bezug auf wichtige Attraktoren sicherstellen (-)</li> <li>- Spezielle Berücksichtigung des Schülerverkehrs (-)</li> </ul>

## 6. Strategien

### 6.1 Einführung

Mit den Teilstrategien Siedlung, Landschaft und Verkehr wird die Entwicklung der Gartenagglo gezielt auf das definierte Zukunftsbild ausgerichtet. Die Teilstrategien leiten sich aus der Gegenüberstellung von Situations- und Trendanalyse und Zukunftsbild sowie dem festgelegten Handlungsbedarf ab.

Generationenko-  
härenz

Ein Grossteil der Massnahmen aus den APs früherer Generationen befinden sich noch in Umsetzung (vgl. Kap. 2 Stand der Umsetzung). Für die Stadt Langenthal gilt deshalb, die im AP 3. Generation definierten Teilstrategien Siedlung/Landschaft und Verkehr konsequent weiterzuverfolgen, damit die Umsetzung der Massnahmen vorangetrieben werden kann. Da das neu erarbeitete Zukunftsbild die Nachbargemeinden von Langenthal mitberücksichtigt, werden einzelne Strategien auf Obersteckholz<sup>1</sup>, Aarwangen, Bleienbach, Lotzwil, Roggwil, Thunstetten und Wynau ausgeweitet. Diese sollen mit künftigen AP-Generationen weiter präzisiert werden.

Im Kap. 6 werden für die Bereiche Siedlung, Landschaft und Verkehr Teilstrategien ausformuliert. Die Teilstrategien werden im AP der 4. Generation in Hauptstrategien gegliedert und mit Unterstrategien präzisiert. Die Strategiekarten sind im Anhang 5 ebenfalls ersichtlich (Dateiformat A3).

1 Fusion mit Langenthal am 1. Januar 2021



Grundsatz

### SS.1': Siedlungstypologien mit einer Innenentwicklung stärken

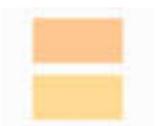
«Die vielfältige Siedlungstypologien in der Gartenagglo sind mit einer Siedlungsentwicklung nach innen zu stärken.»

- **Bezug Zukunftsbild:** Kap. 4.3 Leitideen der Gartenagglo «Vielfältige Siedlungstypologien»; Kap. 4.4.1 Schematisches Zukunftsbild «Siedlungsgebiet mit Ortskern»
- **Bezug Handlungsbedarf:** Kap. 5.2 Handlungsbedarf «HS.1»; «HS.3»
- **Bezug MOCA-Indikator:** «Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen»



#### SS1.1: Kernstadt Langenthal stärken

Die Siedlungsentwicklung im Bereich Wohnen erfolgt in Langenthal primär innerhalb der bestehenden Siedlungsgrenzen (vgl. auch Strategie SS.3). Die städtischen Quartiere werden dicht und städtebaulich hochwertig weiterentwickelt und aufgewertet. Im Bereich Arbeiten gilt es die Entwicklung der kantonalen ESPs und die regionalen Arbeitsschwerpunkte mit hoher Priorität voranzutreiben (vgl. auch Strategie SS.2 und SS.4). Weiter werden die öffentlichen Räume in Langenthal zu attraktiven Begegnungszonen mit hohen Aufenthaltsqualitäten entwickelt. Dienstleistungs-, Versorgungs- und Bildungseinrichtungen von überkommunaler Bedeutung werden erhalten und gestärkt. Die funktionalen Beziehungen und Vernetzungen zu den Nachbargemeinden werden gefördert und gepflegt. Damit wird die Funktion von Langenthal als Kernstadt der Gartenagglo mit überkommunaler Bedeutung sichergestellt (vgl. Kap. 4.4.1 Schematisches Zukunftsbild «Siedlungsgebiet mit Ortskern»).



#### SS1.2: Innenentwicklung entlang der Strassendörfer und Dörfer vorantreiben

Für die Entwicklung der Strassendörfer Aarwangen, Lotzwil, Roggwil, Thunstetten (Teil Bützberg) und Wynau sowie in Bleienbach gilt es die Innenentwicklungspotenziale auszunutzen (vgl. auch Strategie SS.2.2 und SS.3.1). In den historischen Orts- und Dorfkernen ist der Charakter zu wahren und die Kerngebiete stellen soweit möglich die lokale Versorgung sicher. Die Aufenthalts- und Bewegungsqualitäten der öffentlichen Räume, insbesondere des Strassenraumes, sind zu stärken. So können sich die Nachbargemeinden als eigenständige Dörfer mit engen Beziehungen zu Langenthal entwickeln (vgl. Kap. 4.4.1 Schematisches Zukunftsbild «Siedlungsgebiet mit Ortskern»).



#### SS1.3: Weiler/Hofgruppen im Bestand erhalten

In den Weilern und Hofgruppen in Obersteckholz<sup>2</sup> hat der Erhalt der Siedlungskörper im Bestand eine grosse Bedeutung.

1 Strategie Siedlung 1: SS.1

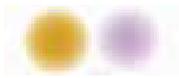
2 Fusion mit Langenthal am 1. Januar 2021

## SS.2: Kompakte Siedlungsstruktur durch eine gezielte Priorisierung der Entwicklung schaffen

### Grundsatz

«Die Siedlungsentwicklung ist in der Gartenagglo durch eine Priorisierung gezielt in Gebiete zu lenken, die über eine gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr verfügen.»

- **Bezug Zukunftsbild:** Kap. 4.3 Leitideen der Gartenagglo «Vernetzung durch eine ÖV-Perlenkette»; Kap. 4.4.1 Schematisches Zukunftsbild
- **Bezug Handlungsbedarf:** Kap. 5.2 Handlungsbedarf «HS.2», «HS.4» und «HS.6»
- **Bezug MOCA-Indikator:** «Anteil EinwohnerInnen nach ÖV-Güteklassen», «Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen»



### SS.2.1: Zentrum und Subzentren von Langenthal aufwerten

Die Siedlungsstruktur von Langenthal ist in den drei wichtigen Teilräumen zu konzentrieren und weiterzuentwickeln: Im historischen Zentrum, im Subzentrum Bahnhof SBB und im Subzentrum Bahnhof Süd.

#### (Historisches) Zentrum Langenthal

Das Zentrumsgebiet von Langenthal ist unter Berücksichtigung der historischen Struktur zu einem durchmischten Gebiet zu entwickeln. Dazu werden einerseits die wichtigen Einrichtungen für die Nahversorgung und das öffentliche Leben in einen zusammenhängenden und qualitativ hochstehenden Kontext gestellt und gezielt gefördert (vgl. Kap. 4.4.2 Detailkarte Zukunftsbild «Historische Kernstadt»). Andererseits ist auch das Wohnungsangebot im Zentrum zu erhöhen und aufzuwerten. Das Markthallenareal ist als Erweiterungsraum des Zentrums zu betrachten und zu einem Ort zu entwickeln, an dem vielseitige Nutzungen ermöglicht werden (vgl. auch SS.3.1; Kap. 5.2 Handlungsbedarf «HS.6»).

#### Subzentrum Bahnhof SBB Langenthal

Das Subzentrum Bahnhof SBB kennzeichnet sich durch eine gute Erschliessung und den kantonalen Entwicklungsschwerpunkt ESP Bahnhof. Das Gebiet ist als Wohn- und Arbeitsgebiet mit Schwerpunkt auf Dienstleistungen zu entwickeln. Die Realisierung des ESP Bahnhof hat eine hohe Priorität und ist weiterzuführen (vgl. Kap. 4.4.2 Detailkarte Zukunftsbild «Kantonale Entwicklungsschwerpunkte ESP»)

#### Subzentrum Bahnhof Süd Langenthal

Die ursprünglich im Subzentrum Bahnhof Süd beheimatete Porzellanfabrik hat vor einigen Jahren den Betrieb am Standort Langenthal eingestellt. Das Porzi-Areal soll schwerpunktmässig als Arbeitsplatzgebiet erhalten bleiben und aufgewertet werden. Mischnutzungen (Wohnen, Gewerbe, Nahversorgungseinrichtungen, öffentliche Einrichtungen) sollen in den nördlichen Bereichen (Bahnhofumfeld bis und mit den Übergangsbereichen zu den angrenzenden Wohnquartieren) ergänzend hinzukommen und das zentrale Bahnhofsgelände Süd in ein urbanes, lebendiges Stadtquartier mit hohen (Aufenthalts-)Qualitäten verwandeln (vgl. auch SS.3.1; Kap. 5.2 Handlungsbedarf «HS.6»).



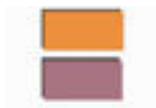
### SS.2.2: Entwicklung Eignungsstandorte Bahn/asm/BLS prüfen

Die Standorte entlang der S-Bahnstationen eignen sich besonders für die Entwicklung als gut erschlossene Gebiete (Wohnen / Arbeiten / Mischnutzung). Areale und Siedlungslücken im Umfeld von Bahnstationen sind daher zu identifizieren und die baulichen Möglichkeiten sind zu prüfen (vgl. Kap. 4.4.2 Detailkarte Zukunftsbild «Eignungsstandorte Entwicklung Bahn/asm/BLS»). Damit kann die Siedlungsentwicklung aktiv an bereits gut erschlossene Lagen gelenkt werden (vgl. Kap. 5.2 Handlungsbedarf «HS.4»). Weiter kann in diesem Zusammenhang die Zugänglichkeit der Bus- und Bahnstationen geprüft und verbessert werden (vgl. auch Kap. 6.4 Teilstrategie Verkehr «SV.2.2»).



### SS.2.3: Achse mit städtebaulicher/ortsbaulicher Prägnanz gestalten

Die Achsen mit städtebaulicher und ortsbaulicher Prägnanz entlang der Strassenräume sind unter Berücksichtigung der ersten Bautiefe weiterzuentwickeln und zu gestalten (vgl. Kap. 4.4.2 Detailkarte Zukunftsbild «Entwicklung Achse mit städtebaulicher/ortsbaulicher Prägnanz»; Kap. 6.4 Teilstrategie Verkehr «SV.4.2»). Dadurch können die Aufenthalts- und Bewegungsqualitäten entlang der Achsen schrittweise verbessert werden (vgl. Kap. 5.2 Handlungsbedarf «HS.6»).



### SS.2.4: Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte realisieren

Bei den regionalen Wohn- und Arbeitsschwerpunkten handelt es sich um bereits eingezonte Gebiete, deren Entwicklung aufgrund der Grösse und Lage (gute ÖV-Erschliessung) eine regionale Bedeutung zukommt. Die Wohnschwerpunkte sollen als dichte Wohnorte mit hohen Qualitäten entwickelt werden. In den Arbeitsschwerpunkten sind arbeitsplatz- oder wertschöpfungsintensive Betriebe anzusiedeln. An ausgewählten Standorten sind mit Nachweis einer ausreichenden Erschliessung auch flächenintensivere Nutzungen denkbar (z. B. Logistikbetriebe). Die Mobilisierung und Realisierung der regionalen Wohn- und Arbeitsschwerpunkte werden in der Gartenagglo prioritär vorangetrieben (vgl. Kap. 4.4.2 Detailkarte Zukunftsbild «Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte»).

In der nachfolgenden Tabelle werden die Wohn- und Arbeitsschwerpunkte in der Gartenagglo aufgelistet (vgl. Kap. 5.2 Handlungsbedarf «HS.2»). Für das Gebiet Bleienbach «Mööslimatte/Winkel» ist eine Verbesserung der Erschliessung sicherzustellen.

Gemeinde	Bezeichnung	Zone	Fläche	ÖV-Güteklasse
Langenthal	Hopferenfeld	Wohnen	2.0 ha	A/B
Langenthal	Hardau	Wohnen	1.2 ha	B
Langenthal	Zelgli	Arbeiten	2.1 ha	C
Langenthal	Steinachermatte 1	Arbeiten	5.5 ha	D
Aarwangen	Oberhard I	Arbeiten	2.1 ha	C/D
Bleienbach	Mööslimatte/Winkel	Arbeiten	1.3 ha	-
Lotzwil	Chilefeld	Arbeiten	1.3 ha	C/D
Roggwil	Gsteigmatte	Arbeiten	2.0 ha	C
Roggwil	Brunnmatt	Arbeiten	12.7 ha	C/D
Thunstetten	Bühl	Arbeiten	5.6 ha	E
Thunstetten	Röti	Arbeiten	1.9 ha	D
Thunstetten	Hard I	Arbeiten	1.9 ha	D/E
Thunstetten	Chlöpfirmoos	Wohnen	1.4 ha	D

Tab. 15 Wohn- und Arbeitsschwerpunkte in der Gartenagglo

### SS.3: Umstrukturierung und Siedlungsverdichtung vorantreiben

#### Grundsatz

«Eine qualitativ hochwertige Entwicklung von Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten ist in der Gartenagglo zu unterstützen und voranzutreiben».

- **Bezug Zukunftsbild:** Kap. 4.4.2 Detailkarte Zukunftsbild «Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete»
- **Bezug Handlungsbedarf:** Kap. 5.2 Handlungsbedarf «HS.3»
- **Bezug MOCA-Indikator:** «Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen»



#### SS.3.1: Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete umsetzen

In **Langenthal** liegen die bedeutende Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete im Zentrum und in den Subzentren der Stadt. Die Umstrukturierung und Verdichtung dieser gut erschlossenen Gebiete ist mit hoher Priorität und Qualität (z. B. durch qualitätssichernde Verfahren) voranzutreiben:

- Markthallenareal (historisches Zentrum Langenthal)
- Porzi-Areal (Subzentrum Süd)
- Reitplatz, Ammann Süd, Rankmatte Südwest und Bäregg (Subzentrum Bahnhof SBB)

Die Gemeinde **Thunstetten** verfügt im Ortskern über ein grosses Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiet (Gebiet «Untergass»), das heute als Gartenbauzone genutzt wird. Der Betrieb wird zwar voraussichtlich die nächsten 10 Jahre noch weitergeführt, das Gebiet soll aber als strategisches, langfristiges Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet in der Gartenagglo mitberücksichtigt werden (vgl. Kap. 5.2 Handlungsbedarf «HS.3»).



### **SS.3.2: Situative Siedlungsverdichtung und Aufwertungen in den Quartieren vorantreiben**

In der Gartenagglo ist die Strategie der situativen Verdichtung und Umstrukturierung zu verfolgen. Dabei hat die Verdichtung nicht nur in grossen Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten stattzufinden (vgl. SS.3.1), sondern ist auch in den sich dafür geeigneten Quartieren umzusetzen. Unter Berücksichtigung des Charakters der Quartiere sind gezielte Sanierungen, Aufwertungen und Verdichtungen zu fördern. Damit können die inneren Potenziale aktiviert und attraktive Quartiere geschaffen werden (vgl. Kap. 4.4.1 Schematisches Zukunftsbild «Siedlungsgebiet mit Ortskern»; Kap. 5.2 Handlungsbedarf «HS.3» und «HS.7»).

### **SS.4: Gebiete für die Siedlungserweiterungen Wohnen und Arbeiten sichern**

#### *Grundsatz*

*«Gebiete für regionale Siedlungserweiterungen sind in der Gartenagglo zu definieren und sichern».*

- **Bezug Zukunftsbild:** Kap. 4.4.2 Detailkarte Zukunftsbild «Standorte Siedlungserweiterung Wohnen/Arbeiten»; «Kantonale Entwicklungsschwerpunkte ESP»
- **Bezug Handlungsbedarf:** Kap. 5.2 Handlungsbedarf «HS.5»
- **Bezug MOCA-Indikator:** «Anteil EinwohnerInnen nach ÖV-Güteklassen», «Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen»



### **SS.4.1: Gebiet Oberhard-Wolfhusenfeld als kantonaler Entwicklungsschwerpunkt ESP/SAZ einzonen und entwickeln**

Die Stadt Langenthal verfügt über fast keine Arbeitszonen mehr (vgl. Kap. 3 Situations- und Trendanalyse). Damit das Ziel eines bedeutenden Arbeitsplatzstandorts (vgl. Kap. 4.5 Fazit Zukunftsbild) für die Gartenagglo erreicht werden kann, müssen zusätzliche Flächen geschaffen werden. Im Gebiet Oberhard (Langenthal) und Wolfhusenfeld (Thunstetten) können die erforderlichen Flächen entwickelt werden (ca. 17.5 ha). Im Fokus steht die Ansiedelung von wertschöpfungsintensiven Betrieben im Bereich von Industrie und Gewerbe. Der Gebietsteil Oberhard soll als Strategische Arbeitszone (SAZ), der Teil Wolfhusenfeld als kantonaler Entwicklungsschwerpunkt (ESP) entwickelt werden (vgl. Kap. 4.4.2 Detailkarte Zukunftsbild «Kantonale Entwicklungsschwerpunkte ESP»).

Das Gebiet Oberhard-Wolfhusenfeld liegt unmittelbar bei der geplanten Verkehrssanierung Aarwangen (VSA) und ist daher künftig direkt an das nationale Strassennetz angeschlossen. Für die Entwicklung ist die Erschliessung des Gebiets mit dem öffentlichen Verkehr noch zu verbessern (vgl. Kap. 6.4 Teilstrategie Verkehr).



Wohnen

**SS.4.2: Vorranggebiete Wohnen/Arbeiten bei Bedarf einzonen**

Der Rahmen für Neueinzonungen ist durch die kantonale Gesetzgebung und den kantonalen Richtplan definiert. Mit den bestehenden Baulandreserven in der Gartenagglo sind Neueinzonungen für die Wohnnutzung zurzeit nicht geplant. Zuerst sollen die Potenziale der Innenentwicklung ausgeschöpft werden. Es ist aber wichtig, die potenziellen Siedlungserweiterungsgebiete Wohnen zu kennen (vgl. Kap. 4.4.2 Detailkarte Zukunftsbild «Standorte Siedlungserweiterung Wohnen/Arbeiten»). Diese Reserven kommen dann zum Zuge, wenn die inneren Nutzungsreserven ausgeschöpft sind und die ÖV-Erschliessung sichergestellt ist (z. B. «Wischberg», Thunstetten). Mit der Tab. 16 werden die Vorranggebiete Wohnen in der Gartenagglo bezeichnet:

Gemeinde	Bezeichnung	Fläche	ÖV-Güteklasse
Langenthal	Franzwide	3.6 ha	D/E
Langenthal	Dennli West	2.0 ha	D
Langenthal	Neuhof	1.2 ha	D
Roggwil	Brennofen	7.6 ha	C
Roggwil	Hofacher	1.9 ha	C
Thunstetten	Wischberg	2.7 ha	E

Tab. 16 Vorranggebiete Wohnen in der Gartenagglo

Arbeiten

Auch im Bereich Arbeiten werden Siedlungserweiterungsgebiete in der Gartenagglo definiert, die als längerfristige Reserven gelten (vgl. Kap. 5.2 Handlungsbedarf «HS.5»). Eine Einzonung wird nur unter Einhaltung der kantonalen Gesetzgebung und erst nach Sicherstellung der Erschliessung in Betracht gezogen. Eine Verbesserung der ÖV-Erschliessung ist für die Gebiete «Unterhard» und «Mööslimatte/Winkel II» zu erzielen.

Gemeinde	Bezeichnung	Fläche	ÖV-Güteklasse
Langenthal	Dennli Ost	1.1 ha	D
Langenthal	Unterhard	1.5 ha	–
Roggwil	Inneri Breite	3.0 ha	D
Roggwil	Steinacker	1.4 ha	D
Thunstetten	Hard II	4.5 ha	D/E
Thunstetten	Bernstrasse I	1.1 ha	D
Thunstetten	Bernstrasse II	1.7 ha	D
Bleienbach	Mööslimatte/Winkel II	-	-

Tab. 17 Vorranggebiete Arbeiten in der Gartenagglo



Eine wichtige Grundlage für die Teilstrategien Landschaft bildet der Bericht zum Zukunftsbild Freiraum und Landschaft (Quelle: Hager Partner AG, 2019). Mit den Teilstrategien wird die Landschaftsentwicklung gezielt auf das definierte Zukunftsbild ausgerichtet. Die Karte «Teilstrategie Landschaft» verortet die strategischen Inhalte räumlich (Quelle: VdW, 2020).

### **SL.1': Grünfinger erhalten und pflegen**

#### *Grundsatz*

*«Die charakteristischen Grünfinger sind in der Gartenagglo langfristig zu erhalten, zu pflegen und die Zugänglichkeit ist sicherzustellen»*

- **Bezug Zukunftsbild:** Kap. 4.3 Leitideen der Gartenagglo «Ein grüner Ring mit Grünfingern bietet attraktive Freizeit-, Erholungs- und Naturräume»
- **Bezug Handlungsbedarf:** Kap. 5.3 Handlungsbedarf «HL.2»



Das Grünsystem der Stadt Langenthal besitzt bereits heute eine hohe Qualität (u. a. Grünfinger, BLN-Gebiet Wässermatten: vgl. Kap. 3.3.4 «Bundesinventar der Landschafts- und Naturdenkmäler (BLN)»). Als wichtige Strategie der Gartenagglo gilt es daher die charakteristischen Grünfinger auch künftig zu erhalten und zu pflegen. Während zwei Grünfinger planerisch gesichert sind (BLN-Gebiet; kommunales Landschaftsschutzgebiet), wurde für den nördlich gelegenen Grünfinger im Jahre 2019 eine Entwicklungsstrategie Hard erarbeitet, die schrittweise umzusetzen ist. Die Zugänglichkeit der Grünfinger ist zudem zu prüfen und wo möglich zu verbessern (vgl. Kap. 5.3 Handlungsbedarf «HL.2»).

Auch unter dem Aspekt der Klimaänderung kommen künftig den Grünfingern eine bedeutende Aufgabe zu, da hier Luft aus dem Landschaftsraum in den Siedlungsbereich transportiert werden kann. Es ist deshalb darauf zu achten, dass der Transport von Kaltluft nicht behindert wird und die Bebauungs- und Grünstrukturen aufeinander abgestimmt werden.

### **SL.2: Grüner Ring um Langenthal weiterentwickeln und vernetzen**

#### *Grundsatz*

*«Der grüne Ring um Langenthal ist sukzessive weiterzuentwickeln und zu vernetzen.»*

- **Bezug Zukunftsbild:** Kap. 4.3 Leitideen der Gartenagglo: «Ein grüner Ring mit Grünfingern bietet attraktive Freizeit-, Erholungs- und Naturräume»; Kap. 4.4.2 Detailkarte Zukunftsbild «Grüner Ring, innere Landschaft»
- **Bezug Handlungsbedarf:** Kap. 5.3 «HL.2» und «HL.3»



Der Siedlungsrand von Langenthal kennzeichnet sich durch eine Abfolge von öffentlichen Freiräumen und Freizeitangeboten wie Schwimmbad, Sportanlagen, Spiel- und Picknickplätzen und erscheint als grüner Ring um die Stadt (vgl. Kap. 3.3.1 Räumliche Struktur der Landschaft). Das Angebot

an Freiräumen und Freizeitanlagen wird auch von der Bevölkerung der Nachbargemeinden genutzt. Damit stellt der grüne Ring um Langenthal ein verbindender Freiraum der Gartenagglo dar und ist in diesem Sinne zu stärken und weiterzuentwickeln (vgl. Kap. 4.4.2 Detailkarte Zukunftsbild «Grüner Ring»).

Bestehende Anlagen bilden die Ausgangslage für den grünen Ring. Neue Freiräume können entsprechend den Bedürfnissen und sukzessive über einen längeren Zeitraum entwickelt werden. Aktivere Nutzungen wie Spielwiesen und Sportinfrastruktur sind an den Randbereichen der Siedlungen anzuordnen, während ruhige, naturbezogene Erholungsnutzung wie Picknickplatz und Aussichtsorte punktuell entlang der Waldränder angeboten werden können. Durch neue und öffentlich zugängliche Grünräume wird der Nutzungsdruck auf die bestehenden Anlagen entschärft. Mit einer bewussten Gestaltung des grünen Ring wird ein ansprechender Übergang vom Siedlungsgebiet zur Landschaft geschaffen.

### **SL.3: Übergangsbereiche strukturieren und gestalten**

#### *Grundsatz*

*«Eine hochwertige Gestaltung und Strukturierung der Übergangsbereiche von Siedlungsgebieten in den Landschaftsraum ist in der Gartenagglo zu prüfen und anzugehen»*

- **Bezug Zukunftsbild:** Kap. 4.4.2 Detailkarte Zukunftsbild «Gestaltungsraum Übergangsbereich»
- **Bezug Handlungsbedarf:** Kap. 5.3 Handlungsbedarf «HL.3»



Die Übergangsbereiche von den Siedlungsgebieten in die Landschaftsräume bieten in der Gartenagglo grosses Potenzial für eine ansprechende Gestaltung. Struktureiche Landwirtschaftsflächen wie z. B. Obstgärten oder ökologisch aufgewertete Bereiche mit Spazierwegen und kleinen Wegpunkten können einen Beitrag zum Naherholungsangebot der Bevölkerung im unmittelbaren Siedlungsumfeld leisten. Durch eine Inwertsetzung von Gehölzestrukturen können ökologisch wertvolle und hochwertig gestaltete Übergangsbereiche geschaffen werden (vgl. Kap. 4.4.1 Schematisches Zukunftsbild «Ort in Hügelgebiet/ebener Landschaft/Wässermatte und Aareraum»).

Für die Schaffung von ansprechenden Übergangsbereichen ist entscheidend, die unterschiedlichen Nutzungsansprüche zu kennen und aufeinander abzustimmen (z. B. Landwirtschaft, Siedlungsentwicklung, Ökologie, Naherholung, etc.). Die Übergangsbereiche sind als dynamische Räume zu verstehen, die es unter Berücksichtigung der Ansprüche auszugestalten gilt.

#### **SL.4: Siedlungsfreiräume bewusst pflegen und akzentuieren**

##### *Grundsatz*

*«Zur Sicherung des grünen Erscheinungsbild werden in der Gartenagglo die Siedlungsfreiräume bewusst gepflegt und akzentuiert»*

- **Bezug Zukunftsbild:** Kap. 4.4.2 Detailkarte Zukunftsbild «Öffentlicher Grünraum und Freiraum»
- **Bezug Handlungsbedarf:** Kap. 5.3 Handlungsbedarf «HL.5»



Die Gartenagglo zeichnet sich heute wie auch künftig durch ihr grünes Erscheinungsbild aus (vgl. Kap. 3.3.1 Räumliche Struktur der Landschaft; Kap. 4.5 Fazit Zukunftsbild), weshalb den Siedlungsfreiräumen eine besondere Funktion zukommt. Sie umfassen grüne, «innere Landschaften», öffentliche Grün- und Freiräume im Siedlungsgebiet wie beispielsweise Parkanlagen, gestaltete Plätze und Strassenräume im Stadt- und Ortszentrum oder Spielwiesen von Schulanlagen (vgl. Kap. 4.4.2 Detailkarte Zukunftsbild «Öffentlicher Grün-/Freiraum»). In der Stadt Langenthal sind zudem die historischen Gärten charakteristisch und daher zu sichern (vgl. Kap. 4.4.2 Detailkarte Zukunftsbild «Historischer Garten»). Auch nicht überbaute Flächen innerhalb der Siedlungen werden als Grünraum wahrgenommen (als «innere Landschaften»), obwohl sie meist landwirtschaftlich bewirtschaftet und nicht unbedingt öffentlich zugänglich sind.

Die Siedlungsfreiräume in der Gartenagglo tragen wesentlich zur Attraktivität des Raumes bei und sind als solche zu gestalten, pflegen und akzentuieren. Damit sollen abwechslungsreiche «Alltagslandschaften» für die Bevölkerung in unmittelbarer Nähe zum Siedlungsgebiet entstehen und weiterentwickelt werden (vgl. Kap. 4.4.1 Schematisches Zukunftsbild «Landschaftsraum»). Entscheidend ist, dass die unterschiedlichen Nutzungsansprüche und Interessen koordiniert und aufeinander abgestimmt werden (z. B. Schliessen von Siedlungslücken, Freizeit, Landwirtschaft, etc.). So stellen die in der «Teilstrategie Landschaft» bezeichneten Siedlungsfreiräume auch Reserven für die Siedlungsentwicklung der Gartenagglo dar (Vorranggebiete; vgl. SS.4.2). Bei einer Überbauung oder teilweisen Überbauung soll deshalb darauf geachtet werden, dass attraktive Freiräume erhalten und im Rahmen von beispielsweise Konzepten ausgestaltet werden (wie z. B. Freiraumkonzepte).

#### **SL.5: Gewässerläufe aufwerten und gestalten**

##### *Grundsatz*

*«Die Gewässerläufe sind in der Gartenagglo als charakteristisches Element aufzuwerten und zu gestalten»*

- **Bezug Zukunftsbild:** Kap. 4.3 Leitideen der Gartenagglo «Die Gewässer sind identitätsstiftende Elemente der Landschaftsräume» / Kap. 4.4.2 Detailkarte Zukunftsbild «Aarelandschaft, Wässermatten und Gewässer»
- **Bezug Handlungsbedarf:** Kap. 5.3 Handlungsbedarf «HL.4»



Die charakteristischen Gewässerläufe bilden ein wichtiges landschaftliches Element der Gartenagglo. Je nach Ort sind Naturschutz, Aufenthalt oder freizeithliche Nutzungen der Gewässer vorrangig.

Die «Wasserlandschaften», insbesondere die Langete, sind als Erholungsgebiete durch Wege und Rundwege mit kleinen Aufenthaltspunkten besser erlebbar zu machen. Dabei sollen Aufenthalts-, Beobachtungs- und Aussichtspunkte vernetzt, aufgewertet und neu entwickelt werden. Wasserzüge innerhalb der Siedlung bieten unter dem Aspekt der Klimaänderung attraktive Kältespots.

Durch die Etablierung einer gezielten Weglenkung sollen zudem sensible Bereiche der Gewässer geschützt werden und vorrangig Lebensraum für bedrohte Arten bieten (vgl. Kap. 4.4.1 Schematisches Zukunftsbild «Aarelandschaft und Langete»).

Neben dem Langeteraum spielen auch kleinere Bachläufe für die Gartenagglo eine wichtige Rolle (Aufenthaltsqualität, Ökologie, etc.). Die Öffnung von verrohrten Bächen ist weiter voranzutreiben und soll auch im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung geprüft werden (z. B. bei Umstrukturierungen, bei der Realisierung der kantonalen Entwicklungsschwerpunkten und der regionalen Wohn- und Arbeitsschwerpunkten, etc.).

#### **SL.6: Strassenräume und Wegverbindungen «durchgrünen»**

##### *Grundsatz*

*«Die Strassenräume und Wegverbindungen verfügen in der Gartenagglo über Gestaltungspotenzial und sind zu durchgrünen»*

- **Bezug Zukunftsbild:** Kap. 4.4.2 Detailkarte Zukunftsbild: «Prägende Radial- und Tangentialverbindungen im Siedlungsgebiet und in der Landschaft»
- **Bezug Handlungsbedarf:** Kap. 5.3 Handlungsbedarf «HL.5»



Strassen und Strassenräume sind nicht nur für den Verkehr von Bedeutung, sondern können durch eine bewusste Gestaltung als Landschaftselemente Funktionen übernehmen (vgl. Kap. 4.4.1 Schematisches Zukunftsbild «Prägende Radial- und Tangentialverbindungen»). Eine Begrünung des Strassenraums sollte nicht nur aufgrund der Aufenthaltsqualität, sondern auch hinsichtlich der Klimaanpassung umgesetzt werden. Beschattete Verkehrswege bieten angenehme Bewegungsräume und kühlen durch Verdunstung zugleich den Strassenraum. Einzelbäume, Baumreihen, Allen, etc. sind als Gestaltungselemente der Gartenagglo einzuführen.

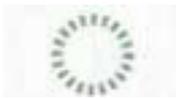


## SV.1': Gesamtverkehrliche Mobilität und Attraktivität des Wohn- und Arbeitsstandortes sicherstellen

### Grundsatz

«Die Attraktivität der Gartenagglo als Wohn- und Arbeitsstandort ist mit einem zielgerichteten Zusammenspiel der gesamtverkehrlichen Mobilität langfristig sicherzustellen.»

- Bezug Zukunftsbild: Kap. 4.3 Leitideen «Vernetzung durch eine ÖV-Perlenkette», «Radialstrassen verbinden Langenthal mit den Nachbargemeinden», «Tangentiale Landstrassen verbinden die Gemeinden», «Voies Vertes vernetzen und stärken die Erholungs- und Freizeiträume»
- Bezug Handlungsbedarf: Kap. 5.4 Handlungsbedarf «HV.1»; «HV.2»; «HV.4»
- Bezug MOCA-Indikator: «Modalsplit»



### SV.1.1: Künftiges Verkehrswachstum durch den Umweltverbund mit ÖV, Fuss- und Veloverkehr aufnehmen

Die Verkehrssanierung Aarwangen (VSA) als neues Netzelement im Rückgrat des regionalen Strassennetzes verbessert erheblich die Situation für den MIV (vgl. Kap. 4.4.1 Schematisches Zukunftsbild «Rückgrat des regionalen Strassennetzes»). Damit der Modalsplit sich nicht zurück zum MIV verschiebt, ist ein Zusammenspiel von Pull- und Push-Massnahmen zu ergreifen. Die Plafonierung von MIV-Kapazitäten, z. B. im Stadtzentrum von Langenthal, wird mit einer konsequenten und harmonisierten Bewirtschaftung des Parkraums ergänzt. Die Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums wird mit demjenigen privater Anbieter hinsichtlich des Tarifsystems koordiniert. Der verfügbare Parkraum wird bestimmungsgemäss genutzt. Multimodale Drehscheiben stellen effiziente und attraktive Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern dar (vgl. Kap. 5.4 Handlungsbedarf Verkehr «HV.4»).



### SV.1.2: Funktionsfähigkeit des MIV und ÖV sicherstellen

Der Verkehrsablauf ist innerhalb des Siedlungsgebiets als Voraussetzung für einen zuverlässigen Busbetrieb, einen sicheren Fuss- und Veloverkehr und attraktive öffentliche Räume zu verstetigen.



### SV.1.3: Wege zwischen den Ortschaften der Gartenagglo mit dem öffentlichen Verkehr und dem Velo zurücklegen, Wege innerhalb des Siedlungsgebiets zu Fuss und mit dem Velo zurücklegen

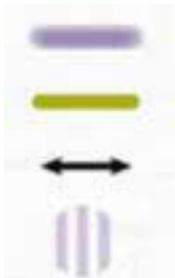
Als «Stadt der kurzen Wege» hat Langenthal eine gut verankerte Veloverkehrstradition (vgl. Kap. 3.5.4 Fuss- und Veloverkehr). Diese kommt ausgedehnt auch für die ganze Gartenagglo zum Tragen. Wenn das Velo nicht genutzt werden kann, ist prioritär der öffentliche Verkehr zu verwenden.

## SV.2: ÖV-Angebot gezielt optimieren und Voraussetzungen für kombinierte Mobilität verbessern

### Grundsatz

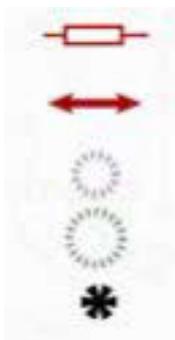
«Der öffentliche Verkehr ist als leistungsstarker und zweckmässiger Träger des Gesamtverkehrs gezielt zu optimieren. Dazu sind auch geeignete Schnittstellen zu den anderen Verkehrsmitteln zu verbessern.»

- Bezug Zukunftsbild: Kap. 4.3 Leitideen «Vernetzung durch eine ÖV-Perlenkette», Kap. 4.4.1 Schematisches Zukunftsbild «asm/BLS und SBB mit Bahnhöfen»
- Bezug Handlungsbedarf: Kap. 5.4 Handlungsbedarf «HV.4»
- Bezug MOCA-Indikator: «Modalsplit»



### SV.2.1: Busnetz in der Gartenagglo verdichten, Fahrplan stabilisieren und attraktiven Anschluss an das Fernverkehrsnetz erhalten

Als effiziente Alternative zum MIV ist auf den Linien mit hoher Nachfrage der 15-Minuten-Takt umzusetzen. Die Anschlüsse zwischen den Verkehrsmitteln Bus / Bahn werden zuverlässig sichergestellt (vgl. Kap. 5.4 Handlungsbedarf «HV.4»). Die Linienführungen im regionalen und städtischen Busverkehr sowie im Kernbereich der Stadt Langenthal werden als ÖV-Achsen unter Einbezug der Verkehrssanierung Aarwangen in Abstimmung mit Region, Kanton und Busbetreibern so angepasst, dass die Bützbergstrasse als neue Einfallsachse entlastet wird. An Knoten und auf Strecken wird der ÖV priorisiert. Ein solchermassens hochwertiges ÖV-Angebot innerhalb der Gartenagglo und ein attraktiver Zugang für den Fuss- und Veloverkehr zum Bahnhof Langenthal generieren hohe Frequenzen und gewährleisten die Integration der Gartenagglo in den Fernverkehr (vgl. Kap. 4.4.1 Schematisches Zukunftsbild «asm/BLS und SBB mit Bahnhöfen»).



### SV.2.2: Hohe Nachfrage im ÖV qualitativ aufnehmen und ausbauen

Um die Nachfrage zu bewältigen, kommen zur Erhöhung der Transportkapazitäten grössere Gefässe zum Einsatz. Entsprechend wird die Haltestelleninfrastruktur angepasst, modernisiert und aufgewertet und die Sicherheit für die Zufussgehenden zu den Haltestellen erhöht (vgl. Kap. 4.4.2 Detailkarte Zukunftsbild «Eignungsstandorte Entwicklung Bahn / asm / BLS»; vgl. auch «SS.2.2»). Die Koordination der Massnahmen bei der Umsetzung wird über eine gemeinsame Vergabe gewährleistet. Diese basiert auf einer Kategorisierung der Haltestellen in vier Typen mit entsprechenden Handlungsempfehlungen.

Eine Strategie für künftige Antriebsformen ist zu erstellen, um mittelfristig die entsprechende Ladeinfrastruktur sicherzustellen (vgl. auch «SV.5»).



### SV.3: Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs erhöhen

#### Grundsatz

«Die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs ist zu erhöhen, damit unter den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes der Fuss- und Veloverkehr eine starke eigenständige Rolle übernimmt.»

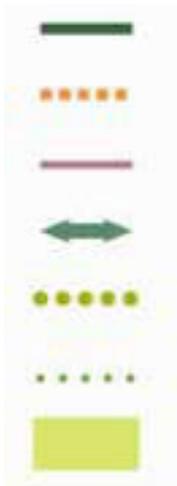
- Bezug Zukunftsbild: Kap. 4.4.1 Schematisches Zukunftsbild «Freizeitnetz: Voie Verte»
- Bezug Handlungsbedarf: Kap. 5.4 Handlungsbedarf «HV.3»
- Bezug MOCA-Indikator: «Modalsplit», «Unfälle»



#### SV.3.1: Nutzerkreis für den Veloverkehr vergrössern

Der traditionell starke Veloverkehr in der Kernstadt Langenthal ist auf die gesamte Gartenagglo zu übertragen und vermehrt zu nutzen mit den speziellen Zielgruppen Berufs- und Ausbildungsverkehr neben dem Einkaufs- und Freizeitverkehr per Velo. Die Potenziale, die sich neu aufgrund von E-Bikes auch für längere Distanzen und zwischen den Ortschaften ergeben (vgl. Kap. 3.5.4), sind mit dem Angebot verschiedener Netztypen und Standards zu nutzen. Der Veloverkehr ist im Gesamtverkehr mit wenig Zwischenstops und Ablenkungen zu priorisieren (vgl. Kap. 4.4.2 Detailkarte Zukunftsbild «Veloroute»; «Veloverbindung strategisch»).

Die Verfügbarkeit und Qualität der Abstellanlagen in der Nähe des Ziels ist für den Veloverkehr zu verbessern und überkommunal abzustimmen. Besonderes Augenmerk wird auf die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs gelegt.



#### SV.3.2: Lücken in den Verkehrsnetzen schliessen

Angebotsschwächen für den Fuss- und Veloverkehr wie mangelnde oder fehlende Querungen an stark befahrenen Knoten sowie Wegführungen mit Umwegen und geringem Erlebniswert sind in den kommunalen Netzen zu beheben (vgl. Kap. 5.4 Handlungsbedarf «HV.2»). Damit werden attraktive Stadtwege sichergestellt (vgl. Kap. 4.4.1 Schematisches Zukunftsbild «Radialverbindungen im Siedlungsgebiet»).



#### SV.3.3: Verkehrssicherheit erhöhen

Ausgehend von einem Verkehrssicherheitskonzept (vgl. Kap. 3.5.1) wird die Verkehrssicherheit in der Gartenagglo erhöht (vgl. Kap. 5.4 Handlungsbedarf «HV.2»). Die Schwachstellen sind in den nächsten Jahren schrittweise zu beheben.

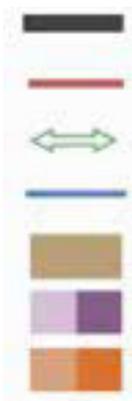


## SV.4: Siedlungsverträglichkeit auf dem Strassennetz verbessern

### Grundsatz

«Die Siedlungsverträglichkeit auf dem Strassennetz ist zu verbessern, indem der Verkehr sowohl auf den Verbindungen zwischen den Gemeinden der Gartenagglo als auch in der Kernstadt Langenthal bewusst gebündelt und gelenkt wird.»

- Bezug Zukunftsbild: Kap. 4.4.1 Schematisches Zukunftsbild «Strassennetz: Radialverbindungen und Tangentialverbindungen»
- Bezug Handlungsbedarf: Kap. 5.4 Handlungsbedarf «HV.2»
- Bezug MOCA-Indikator: «Modalsplit», «Unfälle»



### SV.4.1: Durchgangsverkehr aktiv führen

In der Gartenagglo ist insgesamt der Durchgangsverkehr aktiv zu führen, so dass die Kernstadt und die umliegenden Dörfer weniger beeinträchtigt und Schleichverkehr vermieden werden (vgl. Kap. 5.4 Handlungsbedarf «HV.2»). Dabei ist den veränderten Verkehrsbelastungen aufgrund der Verkehrssanierung Aarwangen (VSA) Rechnung zu tragen.

Die Strassenräume sind innerhalb der bestehenden Verkehrsflächen als Aufenthalts- und Begegnungsorte aufzuwerten und das Verkehrsregime im Sinne der Koexistenz verstärkt auf den Fuss- und Radverkehr auszurichten. Einzelne Begegnungszonen und Tempo 30-Zonen werden zu einem konsistenten Gesamtnetz verbunden und die Voraussetzungen für Fuss- und Veloverkehr verbessert (vgl. Kap. 5.4 Handlungsbedarf «HV.3»). Schwachstellen werden saniert.



### SV.4.2: Differenzierung der Strassenabschnitte vornehmen

Den Strassenabschnitten in der Gartenagglo kommen aufgrund der Lage diverse Funktionen zu, welche sich auch in der Gestaltung der Strassenabschnitte widerspiegeln kann (vgl. Anhang 6 Referenzen Querschnitte Strassenräume). Als langfristige Strategie können die Strassenabschnitte differenziert, weiterentwickelt und zu sicheren und prägenden Radial- und Tangentialverbindungen in der Agglomeration aufgewertet werden (vgl. Kap. 4.4.2 Detailkarte Zukunftsbild «Prägende Radial- und Tangentialverbindungen in der Landschaft / im Siedlungsgebiet»).

## SV.5: Anreize und Angebote für die Bevölkerung für eine nachhaltige Mobilität verbessern

Das heute bereits bestehende Angebot in der Kernstadt Langenthal wird auf die Gartenagglo ausgeweitet und mit weiteren Angeboten zusätzlich verstärkt. Sharing-Angebote werden in das Gesamtkonzept eingebunden.

## 7. Massnahmen

### 7.1 Einführung

Die Herleitung und Priorisierung der Massnahmen wird in den nachfolgenden Kapitel 7.2 bis 7.5 gestützt auf das neue Zukunftsbild, den aktuellen Handlungsbedarf sowie die Teilstrategien vorgenommen. Zudem wird der Umsetzungsstand der Massnahmen aus früheren Generationen berücksichtigt. Der Bezug zwischen den Massnahmen und dem Zukunftsbild, dem Handlungsbedarf und den Teilstrategien ist in den Massnahmenblättern unter «Zweckmässigkeit» aufgeführt (vgl. Massnahmenblätter «Zweckmässigkeit»). Weiter wird die inhaltliche und zeitliche Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen dargelegt (vgl. dazu auch Massnahmenblätter «Abstimmung Siedlung und Verkehr»).

Bezug «Stand der Umsetzung» Für Langenthal wurden mit der 2. und 3. AP-Generation bereits zielführende Massnahmen im Bereich Siedlung/Landschaft und Verkehr definiert. Viele dieser Massnahmen befinden sich noch in der Umsetzung (vgl. Kap. 2 Stand der Umsetzung). Die Umsetzung dieser Massnahmen steht für Langenthal daher im Fokus; mit der 4. Generation sollen nur ganz gezielt neue Massnahmen aufgenommen werden.

Perimeter Die Massnahmen des APs der 4. Generation beschränken sich grossmehrheitlich auf Massnahmen innerhalb des BeSA-Perimeters (Langenthal).

Eine Ausnahme bilden die neuen Massnahmenpakete für pauschale Bundesbeiträge für den Fuss- und Veloverkehr, welche auch ausserhalb des BeSA-Perimeters mitfinanziert werden können, da der Nutzen grösstenteils innerhalb der Gemeinde Langenthal anfällt (Zubringerstrecken zur Stadt Langenthal).

Zudem stellt die Entwicklung des Gebiets Oberhard-Wolfhusenfeld als kantonalen ESP/SAZ eine überkommunale Massnahme dar (Gemeinde Langenthal und Thunstetten).

Neuorganisation der Massnahmenblätter Das AP der 4. Generation stellt ein «Übergangsprogramm» hin zu einem überkommunalen Planungsinstrument dar. Zwar beschränken sich die Massnahmen im AP der 4. Generation grösstenteils auf Langenthal (BeSA-Perimeter). Die Massnahmenpakete sollen jedoch so strukturiert und formuliert werden, dass künftig auch überkommunale Planungen einbezogen werden können.

Für den Bereich Siedlung bedeutet dies, dass die Massnahmenbündel aus der 3. AP-Generation neu organisiert werden: Während im AP der 3. Generation die Siedlungsmassnahmen räumlich strukturiert wurden (z. B. «Subzentrum Bahnhof SBB»; «Subzentrum Bahnhof Süd»), werden sie mit der 4. Generation thematisch geordnet (z. B. «regionale Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete»). Mit den Massnahmenpaketen zu den «regionalen Wohn- und Arbeitsschwerpunkten», «regionalen Umstrukturi-

rierungs- und Verdichtungsgebiete» sowie zu den «Vorranggebieten für regionale Siedlungserweiterung» sollen künftig auch Massnahmen in den Nachbargemeinden berücksichtigt werden können (vgl. Kap. 5.2 Handlungsbedarf «HS.1»).

Karten Sämtliche kartographischen Darstellungen der Massnahmen befinden sich im Teil 2 Massnahmenband.

## 7.2 Übergeordnete Massnahmen

Das Agglomerationsprogramm Langenthal hat sich in die übergeordneten Planungen einzuordnen und ist mit deren Massnahmen abzustimmen. Für die Gartenagglo sind hierzu zwei Massnahmen relevant, die eine davon auf nationaler Ebene, die andere in direkter Abhängigkeit dazu auf kantonaler bzw. regionaler Ebene (vgl. Kap. 3.5 Verkehr).

- A1: Luterbach-Härkingen gemäss Sachplan Verkehr, Teil Infrastrukturstrosse
- Verkehrssanierung Aarwangen: Umfahrung als neues Netzelement in Verbindung mit Sanierung und Aufwertung Strassenraum, Verbesserungen im Fuss- und Radverkehr und Sanierung Bahnanlagen.

Massnahme	Nr. AP 4G
A1: Luterbach-Härkingen	OA.MIV-Nat.1
Verkehrssanierung Aarwangen: Ortsdurchfahrt Aarwangen	OA.MIV-Reg.1

## 7.3 Massnahmen Siedlung

Für die Definition der Siedlungsmassnahmen der 4. Generation wird ein klarer und einheitlicher Grundsatz verfolgt: Die Massnahmen aus dem AP 3. Generation, bei welchen Verzögerungen in der Realisierung zu erwarten sind (vgl. Kap. 2 Stand der Umsetzung; Teil 2 Massnahmenband), werden in das AP der 4. Generation überführt und neu priorisiert. Ziel ist es, mit dem Agglomerationsprogramm der 4. Generation diese Planungen weiter voranzutreiben. Auch die als «Daueraufgaben» der Agglomeration definierten Massnahmen aus dem AP der 3. Generation werden mit der 4. Generation weiterverfolgt, konkretisiert und räumlich verortet.

Massnahmen aus der 3. Generation welche sich «im Soll» befinden werden nicht in die 4. Generation überführt. Die Umsetzung ist mit dem AP der 3. Generation sichergestellt. Weiter werden die Massnahmen S-1 aus dem AP der 3. Generation nicht überführt, da die Umsetzung – zwar leicht verzögert – aber im Rahmen der Nutzungsplanung ab 2025 angegangen wird (OP Revision Stadt Langenthal).

Priorisierung der Siedlungsmassnahmen	Die Siedlungsentwicklung wird mit dem Agglomerationsprogramm der 4. Generation schwerpunktmässig in drei Bereichen vorangetrieben: im neuen kantonalen Entwicklungsschwerpunkt / strategische Arbeitszone Oberhard-Wolfhusenfeld (ESP/SAZ), im (historischen) Zentrum von Langenthal als Daueraufgabe sowie in den Gebieten mit regionaler Bedeutung (regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen und regionalen Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebieten).
Entwicklungsschwerpunkt (ESP) / Strategische Arbeitszone SAZ Oberhard-Wolfhusenfeld	<p><b>Entwicklung Gebiet Oberhard-Wolfhusenfeld als kantonaler ESP/SAZ</b></p> <p>Im Jahre 2019 konnten die Planungsarbeiten für das Gebiet Oberhard-Wolfhusenfeld gestartet werden. Mit der Richtplananpassung 2020 sieht der Kanton Bern vor, das Gebiet als kantonalen Entwicklungsschwerpunkt / strategische Arbeitszone (SAZ) zu entwickeln.</p> <p>In enger Zusammenarbeit den Gemeinden Langenthal und Thunstetten, der Region Oberaargau sowie dem Kanton Bern werden die Planungsarbeiten für die Entwicklung des Gebiets vorangetrieben. Damit können in der Agglomeration neue Arbeitsflächen zielgerichtet geschaffen werden. Vorgesehen ist, im Jahre 2021/2022 einen überkommunalen Richtplan für das Gebiet zu erarbeiten. Gestützt darauf sollen qualitätssichernde Verfahren (Ideenstudie, Wettbewerb, etc.) durchgeführt und die Einzonungen der Gebiete auf kommunaler Stufe erfolgen.</p> <p>Mit der Verkehrssanierung Aarwangen (VSA) ist das Gebiet Oberhard – Wolfhusenfeld künftig direkt an die Hochleistungsstrasse A1 angeschlossen. Für die Verbesserung der ÖV-Erschliessung ist eine Planungsstudie auszuarbeiten (vgl. Massnahme OA.ÖV-Str.2; Federführung Region Oberaargau).</p>
(Historisches) Zentrum Langenthal	<p><b>(Historisches) Zentrum Langenthal</b></p> <p>Das Zentrum von Langenthal ist zu stärken und zu einem identitätsstiftenden Ort weiterzuentwickeln (Daueraufgabe der Agglomeration). Vorgesehen ist ab 2020 eine Entwicklungskonzept für das Zentrumsgebiet zu erarbeiten, damit im Rahmen der Nutzungsplanung die Entwicklungsziele gesichert werden können (Ortsplanungsrevision ab 2025).</p>
Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte	<p><b>Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte</b></p> <p>Für Langenthal werden vier Wohn- und Arbeitsschwerpunkte mit regionaler Bedeutung definiert. Bei den Gebieten handelt es sich um unüberbaute Bauzonen an gut erschlossenen Lagen, deren Entwicklung auch aus regionaler Optik voranzutreiben ist. Für die Gebiete werden folgende Ziele verfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Hopferenfeld (Wohnen): Das Gebiet Hopferenfeld ist optimal mit dem ÖV erschlossen (ÖV-Erschliessung A/B). Ziel ist es, den regionalen Wohnschwerpunkt Hopferenfeld als qualitativ hochwertiges Wohnquartier mit Bezug zum ESP Bahnhof und einem öffentlichen teilweise durchlässigen Freiraum zwischen Bäregg- und Hasenmattstrasse zu entwickeln.</li></ul>

Wohnnutzungen mit Gewerbe oder Gemeinschaftsnutzungen sind im EG zur Hasenmattstrasse als Übergang zum ESP Bahnhof vorgesehen. Punktuelle publikumsorientierte Nutzungen sind zur Hasenmattstrasse anzuordnen. Das Gebiet ist auch im kantonalen Richtplan von Bern als prioritäres Entwicklungsgebiet Wohnen festgesetzt. Eine Umsetzung des Gebietes hat daher hohe Priorität (A-Horizont).

- Hardau (Wohnen): Auf den noch unüberbauten Flächen im Gebiet Hardau soll ein hochwertiges Quartier entstehen. Aufgrund der guten Lage (ÖV-Erschliessung) und der Grösse kommt dem Gebiet eine regionale Bedeutung zu. Ein Wettbewerbsverfahren wurde bereits durchgeführt. Mit der Umsetzung der LV-Massnahme Karbidweg-Vord aus dem AP der 3. Generation (Massnahmen-Nr. LV-N 1.2, AP 3. Generation; Umsetzung/ Realisierung ab 2024 vorgesehen) wird zudem der Quartiersteil optimal erschlossen sein. Die Umsetzung des Gebietes ist daher erst nach Realisierung der Langsamverkehrsverbindung vorgesehen (B-Horizont).
- Steinachermatte I (Arbeiten): Beim Gebiet Steinachermatte handelt es sich um eine unüberbaute Arbeitszone mit einer Fläche von rund 2 ha, die sich unmittelbar angrenzend zum kantonalen Entwicklungsschwerpunkt Steinachermatte befindet. Für die Entwicklung des Gebietes sind bereits Vertragsverhandlungen im Gange und die Realisierung ist ab ca. 2022 vorgesehen (A-Horizont).
- Zelgli (Arbeiten): Das Gebiet Zelgli befindet sich an gut erschlossener Lage (ÖV-Güteklasse B). Aufgrund der Lage unmittelbar beim Bahnhof SBB Langenthal soll eine Umzonung in eine Mischzone geprüft werden. Die Realisierung des Gebietes ist erst nach der Ortsplanungsrevision (ab 2025) vorgesehen (B-Horizont).

Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen

#### **Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen Arbeiten**

Aufgrund der geringen Reserven an Arbeitszonen in Langenthal sollen die Siedlungserweiterungsgebiete Arbeiten weiterentwickelt und die Planungsarbeiten vorangetrieben werden:

- Dennli-Ost (B-Horizont)
- Steinacker, Gemeinde Roggwil (B-Horizont)
- Unterhard (B-Horizont)
- Oberhard (A-Horizont)
- Wolfhusenfeld, Gemeinde Thunstetten (A-Horizont)

Durch die hohe Priorität der Entwicklung des ESP/SAZ Oberhard-Wolfhusenfeld ist die Umsetzung der oben genannten Vorranggebiete Dennli-Ost, Steinacker und Unterhard zwischen 2028-2031 (B-Horizont) vorgesehen. Die Einzonungen der Vorranggebiete Oberhard und Wolfhusenfeld erfolgen im A-Horizont.

*Hinweis: Die Siedlungserweiterungsgebiete aus dem AP der 3. Generation für Wohnen (ARE-Code: 0329.3.097), werden mit dem Agglomerationsprogramm der 4. Generation im Teil Massnahmen nicht berücksichtigt, da in*

*Langenthal die Innenentwicklung Priorität hat (vgl. Kap. 3.2 Situations- und Trendanalyse Siedlung). Die Gebiete sind aber Teil der Strategie der Gartenagglo (vgl. Kap. 6.2 Teilstrategie Siedlung).*

Regionale Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete

### **Regionale Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete**

Eine Umstrukturierung und Verdichtung des Porzi-Areals und des Markthallenareals war bereits Bestandteil früherer AP-Generationen (vgl. Kap. 2 Stand der Umsetzung). Im Rahmen der 4. Generation werden die Zielsetzungen und Umsetzungsschritte aufgezeigt und konkretisiert.

- Porzi-Areal: Die Planungsarbeiten für das Porzi-Areal konnten bereits 2017/2018 begonnen werden (Testplanungsverfahren). Die Umsetzung und Realisierung ist ab ca. 2024 vorgesehen (A-Horizont). Mit dem Porzi-Areal entsteht an gut erschlossener Lage (Bahnhof Süd) ein attraktives, durchmischtes Stadtquartier.
- Markthallenareal: Für das Markthallenareal wurde eine Machbarkeitsstudie durchgeführt und ein Masterplan erarbeitet. Im nächsten Schritt ist gestützt darauf die Bau- und Nutzungsordnung anzupassen. Die Umsetzung der Massnahme hängt mit der Massnahme OA.S-SÜ.3 (Historisches Zentrum Langenthal) zusammen. Die Realisierung des Markthallenareals wird aufgrund der laufenden Planungsarbeiten neu priorisiert und ist ab ca. 2028 geplant (B-Horizont).

Mit dem Agglomerationsprogramm der 4. Generation werden die Umstrukturierungsgebiete, welche sich unmittelbar beim Bahnhof SBB befinden und daher eine gute ÖV-Erschliessung aufweisen, neu priorisiert. Für die Gebiete gelten folgende Entwicklungsziele und -schritte:

- Reitplatz: Beim Reitplatz handelt sich um einen überwachungsbedürftigen Ablagerungsstandort, weshalb im Jahre 2015/2016 eine Machbarkeit zur Prüfung und Beurteilung der Bebaubarkeit durchgeführt wurde. Gestützt auf die positiven Ergebnisse kann die Entwicklung des Gebiets weiter vorangetrieben werden. Dazu sind mit der Grundeigentümerschaft Koordinationsgespräche zu führen, um die privaten und öffentlichen Interessen, die Anforderungen an die Sportinfrastruktur (Verlegung Reitsportanlage) und an die Denkmalpflege auszuloten. Künftig soll das Gebiet für Sport-, Wohn- und Dienstleistungsnutzungen sowie für stilles Gewerbe (untergeordnet) zur Verfügung stehen. Die Realisierung des Gebiets Reitplatz erfolgt voraussichtlich im B-Horizont (ab 2028).
- Ammann Süd: Das Areal ist der heutigen Arbeitszone Aa zugewiesen. Eine Nachverdichtung für gewerbliche und dienstleistungsorientierte Nutzungen – kombiniert mit verdichteten Wohnnutzungen – wird angestrebt. Die Vorarbeiten für die Durchführung eines Testplanungsverfahrens für das Gebiet Ammann Süd laufen. Voraussichtlich kann mit dem Verfahren im Jahre 2020/2021 begonnen werden. Die Realisierung der Massnahme soll im A-Horizont erfolgen (ab 2024).

- Rankmatte Südwest: Das Gebiet zwischen der SBB-Bahnlinie und dem Fussballplatz Rankmatte bietet die Möglichkeit einer arbeitsplatzintensiven Nutzung an gut erschlossener Lage in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof. Mit Ausnahme des Bereichs zwischen Murgenthal- und Aarwangenstrasse liegt das Gebiet in der Arbeitszone. Für ein Teilgebiet konnte bereits im Jahre 2019 ein Workshopverfahren abgeschlossen werden. Gestützt darauf erfolgt nun die Nutzungsplanung und Projektierung. Die Realisierung des Gesamtgebietes erfolgt im B-Horizont (ab 2028).
- Bäregg: Das Gebiet Bäregg soll sich zu einem Quartiertreffpunkt mit zentrumsbildenden Nutzungen entwickeln. Weiter sollen starke Verbindungen über die Achse Hochwasser-Entlastungskanal zum Bahnhofsviertel / Stadtzentrum sowie Verbindungen der Quartiere westlich und östlich der Aarwangenstrasse entstehen. Für die Umstrukturierung des Gebiets Bäregg soll im Jahre 2020/2021 mit einem Wettbewerbsverfahren begonnen werden. Die Realisierung des Gebietes soll im A-Horizont, aber erst nach der Umsetzung der Langsamverkehrsverbindung (LV-N 1.1, AP 3. Generation; Realisierung/Umsetzung ab 2024 vorgesehen) erfolgen.

#### Daueraufgaben

#### Daueraufgaben

Folgende Massnahmen werden im AP der 4. Generation als Daueraufgaben konkretisiert und weiterverfolgt:

- Siedlungsentwicklung in den Quartieren (OA.S-UV.3)
- Bauliche und soziokulturelle Aufwertung der Quartierzentren (OA.S-Ü.5)
- Alters- und behindertengerechtes Wohnen (OA.S-Ü.6)

Massnahmen	Nr. AP 4G	Priorität AP 4G
Entwicklung Gebiet Oberhard-Wolfhusenfeld als ESP/SAZ	OA.S-SÜ.2	B
(Historisches) Zentrum Langenthal	OA.S-SÜ.3	Daueraufgabe
Regionale Wohnschwerpunkte in der Agglomeration Langenthal	OA.S-SW.2	Daueraufgabe
– Hopferenfeld	OA.S-SW.2.1	A
– Hardau	OA.S-SW.2.2	B
Regionale Arbeitsschwerpunkte in der Agglomeration Langenthal	OA.S-SA.2	Daueraufgabe
– Steinachermatte I	OA.S-SA.2.1	A
– Zelgli	OA.S-SA.2.2	B
Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung Arbeiten in der Agglomeration Langenthal	OA.S-VA.2	Daueraufgabe
– Dennli-Ost	OA.S-VA.2.1	B
– Steinacker (Gemeinde Roggwil)	OA.S-VA.2.2	B
– Unterhard	OA.S-VA.2.3	B
– Oberhard	OA.S-VA.2.4	A
– Wolfhusenfeld	OA.S-VA.2.5	A
Regionale Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete in der Agglomeration Langenthal	OA.S-UV.2	Daueraufgabe
– Porzi-Areal	OA.S-UV.2.1	A
– Markthallenareal	OA.S-UV.2.2	B
– Reitplatz	OA.S-UV.2.3	B
– Ammann Süd	OA.S-UV.2.4	A
– Rankmatt-Südwest	OA.S-UV.2.5	B
– Bäregg	OA.S-UV.2.6	A
Siedlungsentwicklung in den Quartieren von Langenthal	OA.S-UV.3	Daueraufgabe
Bauliche und soziokulturelle Aufwertung der Quartierzentren von Langenthal	OA.S-Ü.5	Daueraufgabe
Alters- und behindertengerechtes Wohnen in Langenthal	OA.S-Ü.6	Daueraufgabe

## 7.4 Massnahmen Landschaft

Priorisierung der Landschaftsmassnahmen	Im Bereich Landschaft werden die Massnahmen aus dem AP der 3. Generation weiterentwickelt und konkretisiert, welche gemäss Leistungsvereinbarung mit dem Bund eine Daueraufgabe der Agglomeration darstellen (vgl. Leistungsvereinbarung AP 3. Generation). Neue Massnahmen werden gestützt auf das Zukunftsbild, den aktualisierten Handlungsbedarf sowie die Teilstrategie Landschaft definiert. Dazu zählt beispielsweise die Massnahme OA.L-Ü.6 zur Erarbeitung eines Konzepts für den grünen Ring um Langenthal.
Lebensraumvernetzung und Grünkorridore	<b>Lebensraumvernetzung und Grünkorridore von Langenthal</b> Die Massnahme zu den Lebensraumvernetzungen und Grünkorridore waren bereits Bestandteil des APs der 3. Generation und stellen eine Daueraufgabe von Langenthal dar. Im Rahmen des APs der 4. Generation wird die Massnahme weiterentwickelt, konkretisiert und räumlich verortet.
Siedlungsdurchgrünung	<b>Siedlungsdurchgrünung Langenthal</b> Die Massnahme «Siedlungsdurchgrünung» ist eine Daueraufgabe von Langenthal, deren Umsetzung mit dem AP 4. Generation differenziert wird.
Bäume und Hecken im Strassenraum	<b>Bäume und Hecken im Strassenraum von Langenthal</b> Das grüne Stadtbild von Langenthal soll auch künftig gesichert werden (vgl. Kap. 4.4 Zukunftsbild und Entwicklungsvorstellungen). Dabei spielt die Begrünung der Strassenräume eine zentrale Rolle (vgl. Kap. 5.3 Handlungsbedarf «HL.5»). Mit dem Massnahmenblatt findet eine Priorisierung der Begrünung auf den Strassenabschnitte statt.
Grüner Ring	<b>Konzept grüner Ring</b> Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes der 4. Generation wurde der «grüne Ring» um Langenthal als Landschaftselement der Gartenagglo ausgearbeitet. Mit der Erarbeitung eines Gesamtkonzepts soll dieser Ring schrittweise gestärkt und weiterentwickelt werden.
Gewässerentwicklung	<b>Umsetzung Gewässerentwicklungskonzept</b> Die Wasserlandschaften charakterisieren die Gartenagglo (vgl. 4.3 Leitideen der Gartenagglo). Revitalisierungen können sowohl für Mensch, Tier und Pflanzen einen deutlichen Mehrwert bringen. Gestützt auf das im Rahmen des APs 3. Generation erarbeitete Gewässerentwicklungskonzept sind die Revitalisierungsmassnahmen für die im Massnahmenblatt OA.L-Ü.7 erwähnten Gewässerabschnitte prioritär voranzutreiben und umzusetzen.
Zentraler Park Hard	<b>Zentraler Park Hard</b> Das Gebiet nördlich des Bahnhofs von Langenthal hat erhebliches Entwicklungspotenzial und soll systematisch aufgewertet werden. Dazu wurde im Jahre 2019 eine «Entwicklungsstrategie Hard» erarbeitet. Das Gebiet umfasst den nördlichen Grünfinger von Langenthal (vgl. Kap. 3.3.1 Räumliche Struktur der Landschaft); daher hat die Durchgrünung einen

besonders hohen Stellenwert. Mitten im Gebiet Hard liegt ein ehemaliges Grubenareal, das in Abstimmung auf die Freiraumbedürfnisse des Stadtteils als zentraler Park weiterentwickelt werden soll.

Massnahme	Nr. AP 4G	Priorität AP 4G
Lebensraumvernetzung und Grünkorridore Langenthal	OA.L-Ü.3	Daueraufgabe
Siedlungsdurchgrünung Langenthal	OA.L-Ü.4	Daueraufgabe
Bäume und Hecken in Strassenraum von Langenthal	OA.L-Ü.5	Daueraufgabe
Konzept grüner Ring	OA.L-Ü.6	A
Umsetzung Gewässerentwicklungskonzept	OA.L-Ü.7	Daueraufgabe
Zentraler Park Hard	OA.L-Gr.1	B

## 7.5 Massnahmen Verkehr

Für die Verkehrsmassnahmen werden folgende Grundsätze verfolgt: Schwerpunktmässig werden die Massnahmen auf die Fortführung der noch nicht umgesetzten Massnahmen gelegt (z. B. im Bereich MIV). Weiter steht die Verbesserung der Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr mit Fokus auf die Verkehrssicherheit und die Planung von Velovorrangrouten im Zentrum.

**Priorisierung der Verkehrsmassnahmen**  
Der überwiegende Anteil der Massnahmen Verkehr im Agglomerationsprogramm der 4. Generation ist dem A-Zeithorizont zugeordnet. Dies ergibt sich aus dem definierten Handlungsbedarf (vgl. Kap. 5.4), um die Verkehrsentwicklung frühzeitig zu beeinflussen und das Zukunftsbild der Gartenagglo zu erreichen.

**Öffentlicher Verkehr**  
Massnahmen zur Angebotsverbesserung sind nicht Teil eines Agglomerationsprogramms, sondern werden über die regionalen resp. kantonalen Angebotskonzepte und schliesslich mit den nationalen STEP Programmen via Bundesbeschluss umgesetzt.

Im Agglomerationsprogramm können im Bereich ÖV Tramprojekte, neue oder aufzuwertende Bushaltestellen sowie neue Businfrastrukturen (inkl. E-Busse) als Massnahmen angemeldet werden. Im AP der 4. Generation von Langenthal wird die Verlegung der Bushaltestelle Wiesenstrasse angemeldet.

Mit der Erarbeitung einer Planungsstudie ist die ÖV-Erschliessungssituation abgestimmt auf die Entwicklung im Gebiet Oberhard-Wolfhusenfeld zu klären (vgl. Massnahme OA.ÖV-Str.2, eigene Leistung, AvE). Die Durchführung der Studie ist im A-Horizont vorgesehen, um die bauliche Entwicklung der Siedlungsmassnahme im B-Horizont sicherstellen zu können (vgl. OA.ÖV-SÜ.2).

MIV	<p><b>MIV</b></p> <p>Mit der Massnahme «Erhöhung MIV-Netzwidestand Mittelstrasse» wird ein Teilbereich des Lenkungskonzepts Motorisierter Individualverkehr / VPR umgesetzt. Mit der zweiten MIV-Massnahme «Sanierung Bleienbachstrasse, Ortseingang Dennli» soll die Verkehrssicherheit für alle verbessert werden.</p>
Fuss- und Veloverkehr	<p><b>Fuss- und Veloverkehr</b></p> <p>Ein Kernelement der 4. Generation sind die Massnahmen im Fuss- und Veloverkehr. Neben den sich noch in Umsetzung befindenden Massnahmen des APs 3. Generation liegt der Schwerpunkt der 4. Generation auf der Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Planung von Velovorrangrouten.</p> <p>Die Massnahmen zum Fuss- und Veloverkehr beinhalten zwei konkrete Abschnitte, welche für den Fuss- und / oder Veloverkehr geschaffen oder verbessert werden sollen. Folgende Massnahmen ist im A-Horizont vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Bern-Zürich-Strasse / Chasseralstrasse: Verbindung als Fuss- und Veloweg</li></ul> <p>Folgende Massnahme ist zur Umsetzung im B-Horizont vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Verlängerung Radstreifen Kreisel Hard bis Bahnübergang asm</li></ul> <p>Neu hinzu kommen drei Teilmassnahmen mit Beantragung zu pauschalen Bundesbeträgen im A- und B-Horizont. Die Massnahmen leiten sich aus einer Schwachstellenanalyse ab (vgl. Kap. 3.5.1 Verkehrssicherheitskonzept). Auf relevanten Strassen im Stadtgebiet sowie auf Verbindungsstrassen zu den Nachbargemeinden und in den Ortszentren der Nachbargemeinden wurden systematisch Konfliktstellen und Lücken im Fuss- und Veloverkehr erhoben und Massnahmen zur Behebung definiert. Die Massnahmen betreffen insbesondere fehlende oder ungenügende Querungsstellen sowie Längsverbindungen (schmale oder fehlende Trottoirs, fehlende Veloinfrastruktur).</p>
Velo-Vorrangrouten	<p>Velo-Vorrangrouten sind hochwertige Verbindungen für den Pendlerverkehr, welche wichtige Ziele mit hohen Pendlerpotenzialen verbinden. In Vorarbeiten wurden entsprechende Korridore für die gesamte Region Oberaargau definiert. Als Kernstadt ist Langenthal ein sehr wichtiger Zielort, die Korridore treffen daher in Langenthal aufeinander. Mit der Machbarkeitsstudie sollen innerhalb der Korridore und insbesondere auf dem Stadtgebiet konkrete Routen definiert und die Machbarkeit überprüft werden.</p>
Verkehrsmanagement	<p><b>Verkehrsmanagement</b></p> <p>Im Bereich Verkehrsmanagement sind folgende Massnahmen vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Verkehrsmanagement Dreilinden: Die Massnahme ist Bestandteil des Lenkungskonzepts Motorisierter Individualverkehr und trägt zu einem siedlungsvertäglichen Verkehrsfluss auf den innerörtlichen Achsen bei.</li><li>– Umsetzung eines Parkleitsystems: Die Massnahme ist Teil des VRP und trägt dazu bei, den Parksuchverkehr in der Stadt zu reduzieren.</li></ul>

Massnahme	Nr. AP 4G	Priorität AP 4G
Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung von Bus- und Tramhaltestellen (A-Horizont)	OA.ÖV-Str.1	A
– Langenthal, Bushaltestelle Wiesenstrasse Verlegung	OA.ÖV-Str.1.1	A
Planungsstudie ÖV-Erschliessung ESP / SAZ Oberhard-Wolfhusenfeld	OA.ÖV-Str.2	AvE
Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum (A-Horizont)	OA.MIV-Auf.1	A
– Langenthal, Erhöhung MIV-Netzwidestand Mittelstrasse	OA.MIV-Auf.1.1	A
– Langenthal, Sanierung Bleienbachstrasse, Ortseingang Dennli	OA.MIV-Auf.1.2	A
Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Langsamverkehr (A-Horizont)	OA.LV-V.1	A
– Langenthal, Bern-Zürich-Strasse / Chasseralstrasse: Verbindung als Fuss- und Radweg	OA.LV-V.1.1	A
– Langenthal, Verkehrssicherheit Langsamverkehr: Veloverkehr	OA.LV-V.1.2	A
– Langenthal, Verkehrssicherheit Langsamverkehr: Fussverkehr	OA.LV-V.1.3	A
Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Langsamverkehr (B-Horizont)	OA.LV-V.2	B
– Langenthal, Verlängerung Radstreifen Kreisel Hard bis Bahnübergang asm	OA.LV-V.2.1	B
– Langenthal, Verkehrssicherheit Langsamverkehr	OA.LV-V.2.2	B
Machbarkeitsstudie zu den Velovorrangrouten	OA.LV-Ü.1	AvE
Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Verkehrsmanagement (A-Horizont)	OA.NM-VM.1	A
– Langenthal, Verkehrsmanagement Dreilinden	OA.NM-VM.1.1	A
– Langenthal, Parkierungskonzept Parkleitsystem	OA.NM-VM.1.2	A

## **8. Umsetzung und Kontrolle**

Die Umsetzung und Kontrolle des APs Langenthal erfolgt auf kantonaler, regionaler und kommunaler Stufe. Insbesondere für die Umsetzung der Massnahmen mit Federführung Region Oberaargau und Stadt Langenthal sind die Region / Gemeinde als Schlüsselakteure relevant. Die detaillierten Erläuterungen zur Sicherstellung der Umsetzung und Kontrolle des APs sind in der kantonalen Synthese ersichtlich (vgl. Kantonale Synthese, Kanton Bern, 2021).

## Anhang

### Anhang 1 MOCA-Indikatoren

Im Anhang 1 wird der Ist-Zustand und die Entwicklung, der Umsetzungsstand sowie die Zielsetzung der MOCA-Indikatoren erläutert.

#### Modalsplit

Ist-Zustand und  
 Entwicklung

Die nachfolgende Tabelle zeigt den Modalsplit von 2010 und 2015 inkl. der Veränderung. Zwischen 2010 und 2015 hat der MIV-Anteil an der Tagesdistanz um 2.4 % zugenommen.

Perimeter	MIV-Anteil an Tagesdistanz		
	2010	2015	Veränderung 2010 – 2015
Langenthal	52.6 %	55.0 %	+2.4 %

Tab. 18 Modalsplit 2010 und 2015 (Datenquelle: ARE)

Grundsätzlich hat die Stadt Langenthal mit einem MIV-Anteil von 55 % bereits eine gute Ausgangslage, sodass eine weitere Senkung des MIV-Anteils trotz begünstigenden Massnahmen anspruchsvoll sein wird. Allerdings hat sich dieser Wert in den letzten fünf Jahren leicht zu Gunsten eines höheren MIV-Anteils verschoben.

Stand der Umset-  
 zung der Zielwerte

Perimeter	MIV-Anteil an Tagesdistanz	
	2015	Zielwert 2030
Langenthal	55.0 %	50-52 %

Tab. 19 Stand der Umsetzung MIV-Anteil an Tagesdistanz (Quelle Daten 2030: AP 3. Generation)

Die im Agglomerationsprogramm der 3. Generation gesetzten Zielwerte bis 2030 sind noch nicht erreicht und daher weiterzuverfolgen.

Zielsetzung 2040

Mit dem Agglomerationsprogramm werden im Bereich Verkehr bis 2040 zum einen verschiedene Verbesserungen auf MIV-Seite angestrebt (insbesondere Verkehrssanierung Aarwangen: Umfahrung inkl. flankierende Massnahmen). Zum anderen wird der öffentliche Verkehr optimiert und strategisch auf einen langfristigen Zeithorizont ausgerichtet. Für den Fuss- und Veloverkehr wird ein lückenloses, attraktives und sicheres Netz und genügend Abstellplätze bei den Umsteigeknoten für kombinierte Mobilität angestrebt.

Im Bereich Siedlung soll insbesondere eine Siedlungsentwicklung innerhalb der bestehenden Siedlungsgebiete sowie an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen realisiert werden.

Anhang

Für die nachfolgende Zielwertdefinition ist zu beachten, dass der Modalsplit ein relativ träger Wert ist und zu einem grossen Teil durch Faktoren bestimmt wird, die mit dem Agglomerationsprogramm nicht oder nur beschränkt beeinflusst werden können (u. a. Treibstoffkosten, Fahrpreise).

In der Agglomeration Langenthal wird beim Modalsplit bis 2040 eine leichte Reduktion des MIV-Anteils angestrebt. Eine quantitative Zielsetzung ist in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt:

Perimeter	2015	2040	MIV-Anteil an Tagesdistanz
			Differenz Zielwert - Ist-Wert
Langenthal	55.0 %	50-52 %	-3 % bis -5 %

Tab. 20 Zielwert 2040 für den MIV-Anteil an der Tagesdistanz in Langenthal (Quelle Daten 2015: ARE)

**Unfälle**

Ist-Zustand und  
Entwicklung

In der Tab. 21 sind die Verunfallten pro 1'000 EinwohnerInnen dargestellt. Zwischen 2010 und 2015 ist eine leichte Zunahme um +0.22 % festzustellen. Die Verunfalltenrate in Langenthal liegt mit 2.3 % deutlich über dem Durchschnitt der kleinen Agglomerationen in der Schweiz von 1.69. Dabei ist anzumerken, dass die statistische Datenbasis gering und damit die Zuverlässigkeit des Kennwerts nicht sehr hoch ist.

Perimeter	2014	2017	Verunfallte/1'000 EW
			Veränderung 2014 – 2017
Langenthal	2.08 %	2.3 %	+0.22 %

Tab. 21 Verunfallte pro 1'000 EinwohnerInnen 2014 und 2017 (Datenquelle: ARE)

Stand der Umsetzung  
der Zielwerte

Die nachfolgende Tabelle zeigt den Umsetzungsstand der definierten Zielwerte bis 2030.

Perimeter	2017	Verunfallte/1'000 EW
		Zielwert 2030
Langenthal	2.3 %	2.6 %

Tab. 22 Stand der Umsetzung der Verunfallten (Quelle Daten 2030: AP 3. Generation)

Zwar wird der im AP der 3. Generation definierte Zielwert bereits 2017 erreicht. Trotzdem sollen auch künftig Massnahmen ergriffen werden, um die Unfälle möglichst zu tief zu halten.

Zielsetzung 2040

Eine massgebliche Reduktion der Unfälle wird in der Stadt Langenthal durch folgende Massnahmen angestrebt:

Anhang

- Sanierung diverser Strassenknoten und weiterer Schwachstellen, welche im Rahmen des kommunalen Verkehrssicherheitskonzepts 2019 systematisch erhoben wurden
- Stärkung des LV-Netzes zum Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmer
- Entlastung und Aufwertung von Strassenräumen im Stadtzentrum mittels Erhöhung der Netzwidestände
- Verstetigung des Verkehrsflusses innerhalb des Siedlungsgebiets mit Verkehrsmanagementmassnahmen
- Realisierung des Verkehrslenkungs-konzepts gemäss kommunalem Verkehrsrichtplan 2019
- Verkehrsberuhigung in Quartieren

Eine quantitative Zielsetzung für eine Reduktion der Unfälle bis 2040 – trotz des wachsenden Verkehrsaufkommens – ist nachfolgend aufgeführt:

Perimeter	Verunfallte/1'000 Einwohner		
	2017	2040	Differenz Zielwert - Ist-Wert
Langenthal	2.3 %	1.7 %	Ca. - 25%

Tab. 23 Zielwert 2040 für die Anzahl Verunfallter pro 1'000 Einwohner in Langenthal (Quelle Daten 2017: ARE)

### Anteil EinwohnerInnen nach ÖV-Güteklassen

Ist-Zustand und  
Entwicklung

Die untenstehende Tabelle zeigt den Anteil der EinwohnerInnen nach ÖV-Güteklassen in den Jahren 2014 und 2017 (Berechnung nach der Methodik des Bundes<sup>1</sup>).

ÖV-Güteklasse	EinwohnerInnen nach ÖV-Güteklassen in %		
	2014	2017	Veränderung 2014 – 2017
A	19.8%	21.0%	+ 1%
B	28.0%	27.6%	0%
C	34.6%	33.7%	- 1%
D	15.8%	15.9%	0%
Keine	1.8%	1.8%	0%

Tab. 24 Anteile der EinwohnerInnen nach ÖV-Güteklassen 2014 und 2017 (Datenquelle: ARE)

Der Anteil an EinwohnerInnen in der ÖV-Güteklasse A konnte zwischen 2014 und 2017 leicht gesteigert werden (+1 %), der Anteil an EinwohnerInnen in der Güteklasse C hat entsprechend leicht abgenommen (-1 %). Ansonsten sind die Anteile EinwohnerInnen pro Güteklasse in etwa gleich geblieben.

<sup>1</sup> Die verwendeten Daten stammen aus folgenden Quellen: Statistik der Bevölkerung und der Haushalte (STATPOP), Stand am 31.12.2013 und am 31.12.2016, nach Hektaren aggregiert (BFS); HAFAS-Fahrplan, Fahrplanperioden 2013/2014 und 2016/2017

Anhang

Langenthal wird vom Bund als kleine Agglomeration eingestuft. Werden die Anteile der EinwohnerInnen nach ÖV-Güteklassen mit anderen kleinen Agglomerationen verglichen, so schneidet Langenthal mit einem Anteil von 21 % in der Güteklasse A und 27.6 % in der Güteklasse B im Jahre 2017 sehr gut ab.

Stand der Umsetzung der Zielwerte

Werden die Zielwerte des MOCA-Indikators «EiwohnerInnen nach ÖV-Güteklassen» im AP 3. Generation (Zielzustand 2030) mit dem Ist-Zustand (Jahr 2017) verglichen, so übertraf der Anteil an EinwohnerInnen in der ÖV-Güteklasse A bereits im Jahre 2017 den im AP der 3. Generation definierten Zielwert von 20 %. Langenthal schneidet somit in dieser Güteklasse besser ab als erwartet. Demgegenüber hat der Anteil an EinwohnerInnen in der Güteklasse B seit 2014 bis 2017 nicht zugenommen. Die Anteile EinwohnerInnen in dieser Kategorien ist künftig noch zu erhöhen, um den definierten Zielwert bis 2030 zu erreichen. Weiter ist der Anteil an EinwohnerInnen in den Güteklassen D und Keine zu senken, damit die Zielwerte für diese Kategorien erreicht werden können.

ÖV-Güteklasse	EinwohnerInnen nach ÖV-Güteklassen in %	
	Ist-Zustand 2017	Zielwert 2030 (AP 3. Generation)
A	21.0%	20%
B	27.6%	35%
C	33.7%	36%
D	15.9%	8%
Keine	1.8%	1%

Tab. 25 Stand der Umsetzung EinwohnerInnen nach ÖV-Güteklassen (Quelle Daten 2030: AP 3. Generation)

Zielsetzung 2040

Mit der langfristigen ÖV-Konzeptstrategie, die auch entsprechende Massnahmen auslöst, und der Förderung der Siedlungsentwicklung an gut erschlossenen Lagen, wie im Gebiet des Bahnhofs Langenthal und Bahnhofs Süd (z. B. Porzi-Areal), sowie innerhalb der bestehenden Siedlungsgebiete (Umnutzung / Verdichtung) ist grundsätzlich eine leichte Erhöhung der Anzahl Personen hin in bessere ÖV-Güteklassen zu erwarten.

*In Langenthal wird bis 2040 eine leichte Erhöhung des Anteils Einwohner insbesondere in der ÖV-Güteklasse B angestrebt.*

Grobe quantitative Werte für die verschiedenen ÖV-Güteklassen sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt:

Anhang

ÖV-Güteklasse	Einwohner nach ÖV-Güteklassen in %		
	2017	2040	Differenz Zielwert – Ist-Wert
A	21.0%	23%	+2%
B	27.6%	35%	+7.4%
C	33.7%	33%	-0.7%
D	15.9%	8%	-7.9%
Keine	1.8%	1%	-0.8%

Tab. 26 Zielwerte 2040 für den Anteil EinwohnerInnen nach ÖV-Güteklassen in Langenthal (Quelle Daten 2017: ARE)

Es ist zu beachten, dass es sich hierbei um relative Werte handelt. Dementsprechend braucht es bei einer Zunahme der Gesamteinwohner bis 2040 ebenfalls zusätzliche EinwohnerInnen z. B. in der ÖV-Güteklasse A, um die 23% der Einwohner in dieser ÖV-Güteklasse zu erreichen.

### Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen

Ist-Zustand und  
Entwicklung

In der Tab. 27 sind die Anteile an Beschäftigten nach ÖV-Güteklasse (Methodik des Bundes<sup>1</sup>) dargestellt:

ÖV-Güteklasse	Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen in %		
	2014	2017	Veränderung 2014 – 2017
A	43.4%	42.4%	- 1%
B	13.2%	20.1%	+ 7%
C	26.6%	20.3%	- 6%
D	12.4%	12.6%	0%
Keine	4.4%	4.6%	0%

Tab. 27 Anteile der Beschäftigten nach ÖV-Güteklassen 2014 und 2017 (Datenquelle: ARE)

Während der Anteil an Beschäftigten in der ÖV-Güteklasse A zwischen 2014 und 2017 leicht abgenommen hat (- 1 %), ist der Anteil an Beschäftigten in der Güteklasse B um +7 % gestiegen.

Langenthal weist 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.

Stand der Umsetzung der Zielwerte

Der Anteil an Beschäftigten in der ÖV-Güteklasse B übertraf im Jahre 2017 bereits den Zielwert bis 2030 um ca. 6 %. Demgegenüber ist der Anteil in der Güteklasse A noch leicht zu steigern, damit die Zielwerte bis 2030 erreicht werden. Zudem ist eine Verringerung des Anteils an Beschäftigten in der Güteklasse Keine voranzutreiben.

<sup>1</sup> Die verwendeten Daten stammen aus folgenden Quellen: Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT), Stand am 31.12.2013 und am 31.12.2016, nach Hektaren aggregiert (BFS); HAFAS-Fahrplan, Fahrplanperioden 2013/2014 und 2016/2017

Anhang

ÖV-Güteklasse	Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen in %	
	Ist-Zustand 2017	Zielwert 2030 (AP 3. Generation)
A	42.4%	44%
B	20.1%	14%
C	20.3%	28%
D	12.6%	12%
Keine	4.6%	2%

Tab. 28 Stand der Umsetzung Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen (Quelle Daten 2030: AP 3. Generation)

Zielsetzung 2040

Das Gebiet des kantonalen Entwicklungsschwerpunkts ESP Bahnhof Langenthal ist optimal erschlossen (ÖV-Güteklasse A gemäss Systematik Kanton Bern und Bund). Dort werden mittelfristig viele neue Arbeitsplätze entstehen. Zusätzlich sind in den Umstrukturierungsgebieten Porziareal und Markhalle Mischnutzungen angedacht. Diese beiden Gebiete haben eine ÖV-Güteklasse C (Porzi-Areal) respektive A/B (Markthallenareal) gemäss Systematik des Bundes.

Ein grosses Potenzial weist das Siedlungserweiterungsgebiet Arbeiten Oberhard-Wolfhusenfeld mit einer Fläche von über 15 ha auf. Dieses Gebiet weist momentan eine ÖV-Güteklasse E gemäss Systematik des Kantons Bern auf. Voraussetzung für eine Einzonung dieses Gebiets ist noch eine Verbesserung der ÖV-Erschliessung.

Mittelfristig sind also Entwicklungen in allen ÖV-Güteklassen absehbar.

*In Langenthal wird bis 2040 das Halten respektive eine leichte Erhöhung des Anteils der Beschäftigten in den ÖV-Güteklassen A bis C und eine Verringerung der Beschäftigten mit geringer (D) oder ohne ÖV-Erschliessung angestrebt.*

Grobe quantitative Werte für die verschiedenen ÖV-Güteklassen sind aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich:

ÖV-Güteklasse	Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen in %		
	2017	2040	Differenz Zielwert – Ist-Wert
A	42.4%	44%	+1.6%
B	20.1%	22%	+1.9%
C	20.3%	22%	+1.7%
D	12.6%	10%	-2.6%
Keine	4.6%	2%	-2.6%

Tab. 29 Zielwerte 2040 für den Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen in Langenthal (Quelle Daten 2017: ARE)

Es ist zu beachten, dass es sich hierbei um relative Werte handelt. Dementsprechend braucht es bei einer Zunahme der Gesamtbeschäftigten bis 2040 ebenfalls zusätzliche Beschäftigte in der ÖV-Güteklasse A, um die

Anhang

44% der Beschäftigten in dieser ÖV-Gütekategorie erreichen zu können. Es wird aber davon ausgegangen, dass es verhältnismässig leicht mehr neue Beschäftigte in den ÖV-Güteklassen B und C bis 2030 geben wird als noch im Jahr 2017.

### Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen

Ist-Zustand und  
Entwicklung

Mit dem Agglomerationsprogramm der 4. Generation wird neu der MOCA-Indikator «Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen» eingeführt, mit welchem die Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen quantifiziert wird. Der Indikator wird anhand der Anzahl EinwohnerInnen und der Beschäftigten nach Vollzeitäquivalenten pro Hektare der bebauten Bauzone in Wohn-, Misch- und Zentrumszone ausgedrückt<sup>1</sup>.

Im Jahre 2012 befanden sich 73 EinwohnerInnen und Beschäftigte (VZÄ) pro Hektare in überbauten Bauzonen und im Jahre 2017 waren es 72 EinwohnerInnen. Somit blieb der Wert zwischen 2012 und 2017 in etwa gleich. Zwischen 2012 und 2017 wurde in Langenthal kein neues Bauland eingezont, hingegen hat die Bevölkerung/Anzahl Beschäftigten leicht zugenommen (vgl. auch Kap. 3.2). Daher ist in den nächsten Jahren mit einer Verdichtung resp. mit Verbesserungen im MOCA-Indikator «Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ)» zu rechnen.

Verglichen mit anderen Agglomerationen der Kategorie der kleinen Agglomerationen weist Langenthal für diesen MOCA-Indikator einen durchschnittlichen Wert auf.

Stand der Umsetzung  
der Zielwerte

Da für den neuen Indikator in den früheren AP-Generationen noch kein Zielwert definiert wurde, kann erst in der nächsten Generation der Umsetzungsstand dieses Indikators geprüft werden.

Zielsetzung 2040

Die Stadt Langenthal verfügt über grössere Gebiete, die sich für eine Umnutzung, Verdichtung und Umstrukturierung eignen: ESP Bahnhof, Porzi-Areal, aber auch die Quartiere entlang der Bern-Zürichstrasse oder im Bereich der Aarwangenstrasse eignen sich für eine Verdichtung. In vielen Gebieten konnte in den letzten Jahren mit Planungsarbeiten begonnen werden (z. B. Testplanungsverfahren Porzi-Areal, Erarbeitung «Entwicklungsstrategie Hard»). Ziel ist, die Planungsarbeiten gezielt fortzusetzen und damit eine hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen unter Wahrung der historischen Bausubstanzen und den ortsspezifischen Grünräumen zu erreichen.

*In Langenthal wird bis 2040 eine Steigerung der Anzahl EinwohnerInnen und Beschäftigte (VZÄ) pro Hektare in überbauten Bauzonen angestrebt. Eine Mobilisierung der inneren Reserven konnte bis 2040 als Strategie der Agglomeration weiterverfolgt und umgesetzt werden.*

Als quantitativer Wert wird bis 2040 eine Dichte von 85 Raumnutzern pro ha in den überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen angestrebt.

<sup>1</sup> Die verwendeten Daten stammen aus folgenden Statistiken: Bauzonenstatistik Schweiz 2012 und 2017, überbaute Bauzonen gemäss Annahme 1; Statistik der Bevölkerung und der Haushalte (STATPOP), Stand am 31.12.2013 und am 31.12.2016, nach Einzelmerkmalen aggregiert (BFS); Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT), Stand am 31.12.2013 und am 31.12.2016, nach Vollzeitäquivalenten aggregiert (BFS)

## Anhang 2    Umsetzungsstrategie Verkehrsmassnahmen AP 3. Generation der Stadt Langenthal

### P1: Velo- und Fussverbindung Chasseral- und Klusstrasse

LV-N 1.4

Aufwertung Verbindung Dorfgasse-Zelgligasse-Klusstrasse-Bützbergstrasse-Weststrasse für den Fuss- und Veloverkehr (Schulweg)

ARE-Code:	– (C-Massnahme)
Massnahme:	Knotenumbau; Markierung & Signalisation Tempo 30
Bearbeitungsstand:	Projekt vorhanden
Realisierung:	2025
Kosten:	0.5 Mio.
Priorisierung:	1

LV-N 1.3

Bern-Zürich-Strasse / Chasseralstrasse: Verbindung als Fuss- und Radweg

Massnahme:	Knotenumbau; Markierung & Signalisation Tempo 30
Bearbeitungsstand:	Projekt vorhanden
Realisierung:	2025
Kosten:	0.1 Mio.
Priorisierung:	1

### P2: Hasenmattstrasse

MIV-O 1.3

Entlastung Stadtzentrum im Nordbereich: Aufwertung der Hasenmattstrasse zur Hauptachse, insb. auch für Schwerverkehr (inkl. LV-Querungsrichtung)

ARE-Code:	0329.3.007
Massnahme:	Strassenumbau (inkl. Landerwerb)
Bearbeitungsstand:	Projektierung in Bearbeitung (Vorprojekt vorhanden)
Realisierung:	2025
Kosten:	3.0 Mio.
Priorisierung:	1

### P3: Velo- und Fussverbindung Bäregg

LV-N 1.1

Zufahrt Nord zum Bahnhof: Schliessung Netzlücke Velo Bäreggstrasse-Hasenmattstrasse-Bahnhofplatz Nord

ARE-Code:	0329.3.018
-----------	------------

Anhang

Massnahme:	Überdeckung HWS-Kanal
Bearbeitungsstand:	BGK in Erarbeitung
Realisierung:	2024
Kosten:	0.3 Mio.
Priorisierung:	2

**P4: Karbidweg**

LV-N 1.2

Zufahrt Ost zum Bahnhof: Neue Verbindung LV Karbidweg - Vord. Hardastrasse parallel zu SBB-Trasse

ARE-Code:	0329.3.019
Massnahme:	Gleisunterführung mit Tunnel
Bearbeitungsstand:	BGK in Erarbeitung
Realisierung:	2024
Kosten:	2.7 Mio.
Priorisierung:	2

**P5: Bahnhof**

MIV-O 1.5.2

Erhöhung MIV-Netzwidestand (NW) zu Subzentren: Eisenbahnstrasse (Bützbergstrasse-Bahnhofplatz)

ARE-Code:	0329.3.012
Massnahme:	Neue Verkehrsführung / Umbau / Markierung & Signalisation
Bearbeitungsstand:	Projekt vorhanden
Realisierung:	2023
Kosten:	1.9 Mio.
Priorisierung:	1

MIV-O 1.6

Erhöhung MIV-Netzwidestand (NW) im Stadtzentrum und in den Quartieren: Einführung von Tempo 30km/h Zonen in den Quartieren sowie von Begegnungszonen in den Bereichen Stadtzentrum, Bahnhof und Bahnhof Langenthal Süd

ARE-Code:	0329.3.016
Massnahme:	Umbau / Markierung & Signalisation
Bearbeitungsstand:	Projekt vorhanden
Realisierung:	2023
Kosten:	3.0 Mio.
Priorisierung:	1

Anhang

**P6: Bützbergstrasse / St. Urbanstrasse**

MIV-O 1.4.1

Entlastung MIV-Netz widerstand (NW) Stadtzentrum: Bützbergstrasse - Bahnhofstr. - St. Urbanstrasse (Ringstr.-Spitalplatz)

ARE-Code:	0329.3.008
Massnahme:	Umbau / Markierung & Signalisation
Bearbeitungsstand:	Projekt vorhanden
Realisierung:	2025
Kosten:	3.2 Mio.
Priorisierung:	2

MIV-O 1.4.2

Erhöhung MIV-Netz widerstand (NW) Stadtzentrum: Aarwangenstrasse (Bahnhofstr. - Waldhofstr.)

ARE-Code:	0329.3.009
Massnahme:	Umbau / Markierung & Signalisation
Bearbeitungsstand:	BGK vorhanden
Realisierung:	2025
Kosten:	1.6 Mio.
Priorisierung:	2

MIV-O 1.4.3

Erhöhung MIV-Netz widerstand (NW) Stadtzentrum: Durchfahrtsverbot Stadtzentrum für LKW (nur Anlieferung)

ARE-Code:	0329.3.010
Massnahme:	Umbau / Markierung & Signalisation / T30 oder T20
Bearbeitungsstand:	Projekt vorhanden
Realisierung:	2024
Kosten:	0.1 Mio.
Priorisierung:	2

**P7: Jurastrasse**

MIV-O 1.5.1

Erhöhung MIV-Netz widerstand (NW) zu Subzentren: Zieglerstrasse und Jurastrasse

ARE-Code:	0329.3.011
Massnahme:	Umbau Jurastrasse und Zieglerstrasse
Bearbeitungsstand:	BGK vorhanden

Anhang

Realisierung:	2023
Kosten:	1.3 Mio.
Priorisierung:	1
ÖV-Str. 1.3 Bushaltestelle Wiesenstrasse: Verlegung	
ARE-Code:	0329.3.003
Massnahme:	neue Haltestelle; Anpassungen Murgenthalstrasse und Bahnhofstrasse
Bearbeitungsstand:	BGK vorhanden, Projektierung in Erarbeitung
Realisierung:	2023
Kosten:	1.2 Mio.
Priorisierung:	1
<b>P8: Velo- und Fussverbindung COOP</b>	
LV-N 1.7 Passage Coop (Jurastrasse - Spitalplatz) öffnen für den Veloverkehr	
ARE-Code:	Keine (C-Massnahme)
Massnahme:	Öffnung Passage Coop
Bearbeitungsstand:	BGK in Erarbeitung
Realisierung:	2025
Kosten:	0.2 Mio.
Priorisierung:	3
<b>P9: Zentrum</b>	
MIV-O 1.2 Entlastung Stadtzentrum im Südbereich: Verkehrsführung MIV via Spitalgasse-Farbgasse-Lotzwilstrasse-Thunstettenstrasse, integrale Umgestaltung mit Massnahmen für Fuss- und Veloverkehr	
ARE-Code:	0329.3.006
Massnahme:	Umbau Strassen-/Knoten, Signalisation & Markierung
Bearbeitungsstand:	BGK in Erarbeitung (Teil a+c), Projekt vorhanden (Teil b)
Realisierung:	Teil a: 2023; Teil b: 2024; Teil c: 2025
Kosten:	3.8 Mio.
Priorisierung:	1

Anhang

**P10: ÖV-Umsetzung Schoren**

BeHiG – Massnahmen > keine AP3 Massnahmenumsetzung  
 Neue Buslinienführung Dorfgasse-Brunnenrain-Schorenstrasse-Talstrasse

Massnahme:	bauliche Massnahmen, neue Haltestelle (1-5) BehiG konform
Bearbeitungsstand:	BGK vorhanden, Teilprojekt vorhanden
Realisierung:	2023
Kosten:	1.13 Mio.
Priorisierung:	1

**P11: Eisenbahnstrasse / Dennliweg**

MIV-O 1.5.3  
 Erhöhung MIV-Netzwidestand (NW) zu Subzentren: Eisenbahnstrasse (Bützbergstrasse -Thunstettenstrasse)

ARE-Code:	0329.3.013
Massnahme:	bauliche Massnahmen, neue Haltestelle (1-5) BehiG konform
Bearbeitungsstand:	Projekt vorhanden
Realisierung:	2023
Kosten:	1.0 Mio.
Priorisierung:	1

LV-N 1.8  
 Neuer Fuss- und Veloweg Bleienbachstrasse-Dennliweg, entlang BLS Trasse; Dennliweg (bis Kreuzung Bleienbachstrasse)

ARE-Code:	0329.3.025
Massnahme:	bauliche Massnahmen
Bearbeitungsstand:	Projekt vorhanden
Realisierung:	2023
Kosten:	0.2 Mio.
Priorisierung:	1

**P12: Mittelstrasse**

MIV-O 1.5.4  
 Erhöhung MIV-Netzwidestand zu Subzentren in der Mittelstrasse

ARE-Code:	0329.3.014
Massnahme:	bauliche Massnahmen
Bearbeitungsstand:	BGK in Erarbeitung

Anhang

Realisierung:	2027
Kosten:	2.7 Mio.
Priorisierung:	1
BeHiG – Massnahmen > keine AP3 Massnahmenumsetzung Neue Buslinienführung Marktgasse-Mittelstrasse	
Massnahme:	bauliche Massnahmen, neue Haltestellen 8-10
Bearbeitungsstand:	BGK vorhanden, Projekt in Erarbeitung
Realisierung:	2023
Kosten:	0.45 Mio.
Priorisierung:	1

**P13: ÖV Haltestellen**

BeHiG – Massnahmen > keine AP3 Massnahmenumsetzung  
Verlegung/Umbau Haltestellen Gaswerkstrasse, Waldhofstrasse, Porzellanstrasse, Lotzwilstrasse, Dennliweg, Thunstettenstrasse

Massnahme:	bauliche Massnahmen, neue Haltestelle (6-7, 11-14) BehiG konform
Bearbeitungsstand:	BGK vorhanden, Projekt in Erarbeitung
Realisierung:	2023
Kosten:	0.92 Mio.
Priorisierung:	2

**P14: Lotzwilstrasse**

MIV-O 1.5.5  
Erhöhung MIV-Netzwidestand (NW) zu Subzentren: Lotzwilstrasse (Thunstettenstrasse - Ringstrasse)

ARE-Code:	0329.3.015
Massnahme:	bauliche Massnahmen, Markierung und Signalisation
Bearbeitungsstand:	fertig gestellt und in Betrieb
Realisierung:	–
Kosten:	3.8 Mio.
Priorisierung:	–

### **Anhang 3    Detailkarte Zukunftsbild Gartenagglo (A3)**

# Gartenagglomeration Langenthal Zukunftsbild

Agglomerationskonferenz vom 16.09.2019

## Siedlung

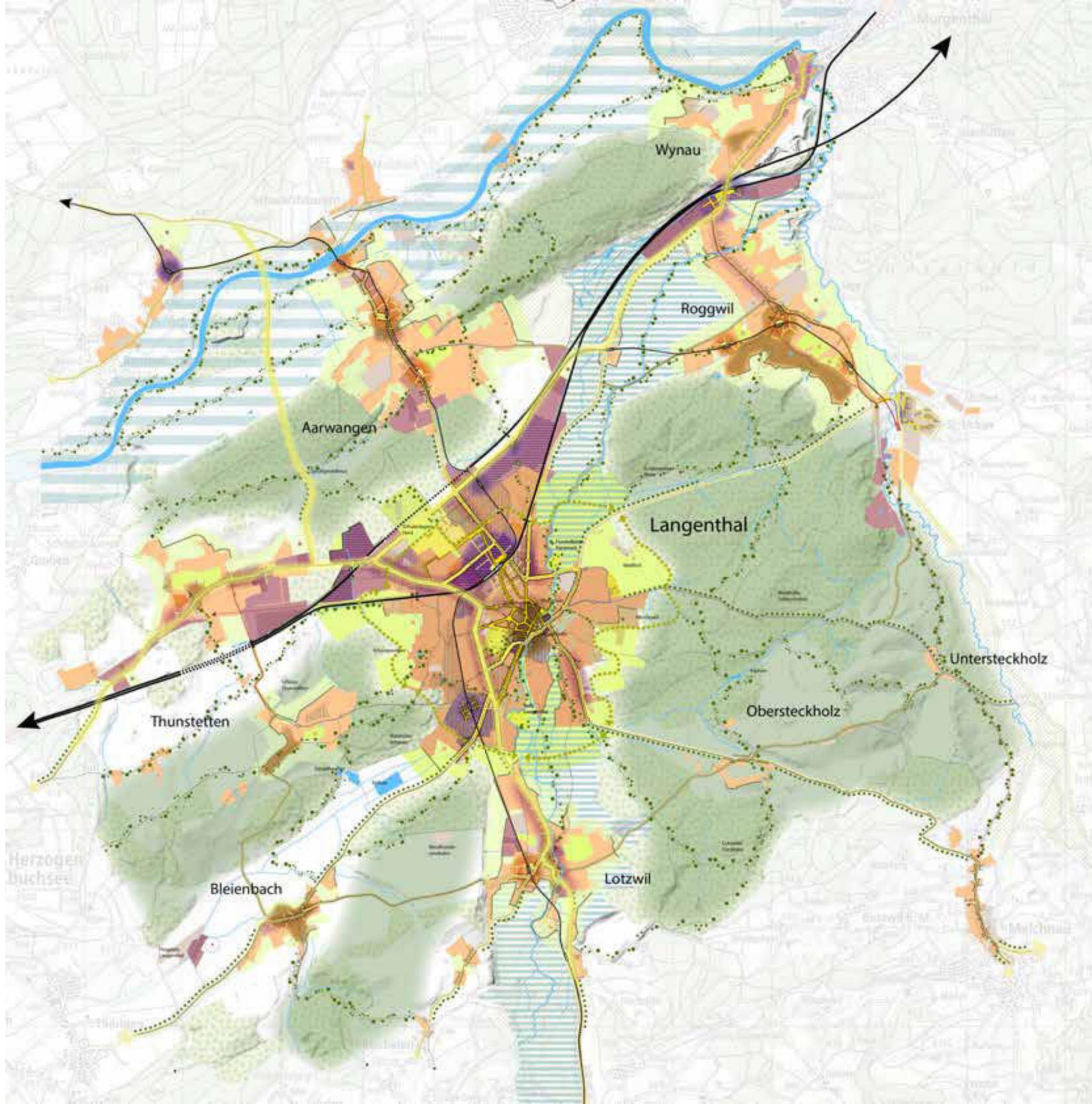
- Historische Kernstadt
- Historischer Dorfkern
- Siedlungsgebiet
- Öffentliche Zone
- Industrie-/Gewerbegebiete
- Eignungsstandort Entwicklung Bahn
- Eignungsstandort Entwicklung asm/BLS
- Kantonale Entwicklungsschwerpunkte ESP
- Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte
- Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet
- Standort Siedlungserweiterung Wohnen/Arbeiten

## Verkehr

- Bahnlinie SBB mit Bahnhof
- Bahnlinie asm/BLS mit Bahnhof
- Buslinie mit Haltestelle bestehend/in Prüfung
- Rückgrat des regionalen Strassennetzes
- Entwicklung Achse mit städtebaulicher/fortsbaulicher Prägnanz
- Prägende Radialverbindungen im Siedlungsgebiet
- Prägende Radialverbindungen in der Landschaft
- Prägende Tangentialverbindungen im Siedlungsgebiet
- Prägende Tangentialverbindungen in der Landschaft
- Veloroute
- Veloverbindung strategisch
- Voie verte
- Wichtige Bahnquerungsstelle
- Wanderweg
- Strategische Wegverbindung Grüner Ring
- Wegverbindung Siedlungsrand

## Landschaft & Freiraum

- Topografische Erhebung
- Wald
- Aarelandschaft
- Wässermatten
- Gewässer
- BLN-Gebiet
- Historischer Garten
- Siedlungsbegrenzungslinien mit Interessenabwägung gem. RGSK
- Gestaltungsraum Übergangsbereich
- Grüner Ring / innere Landschaft
- Öffentlicher Grünraum
- Öffentlicher Freiraum



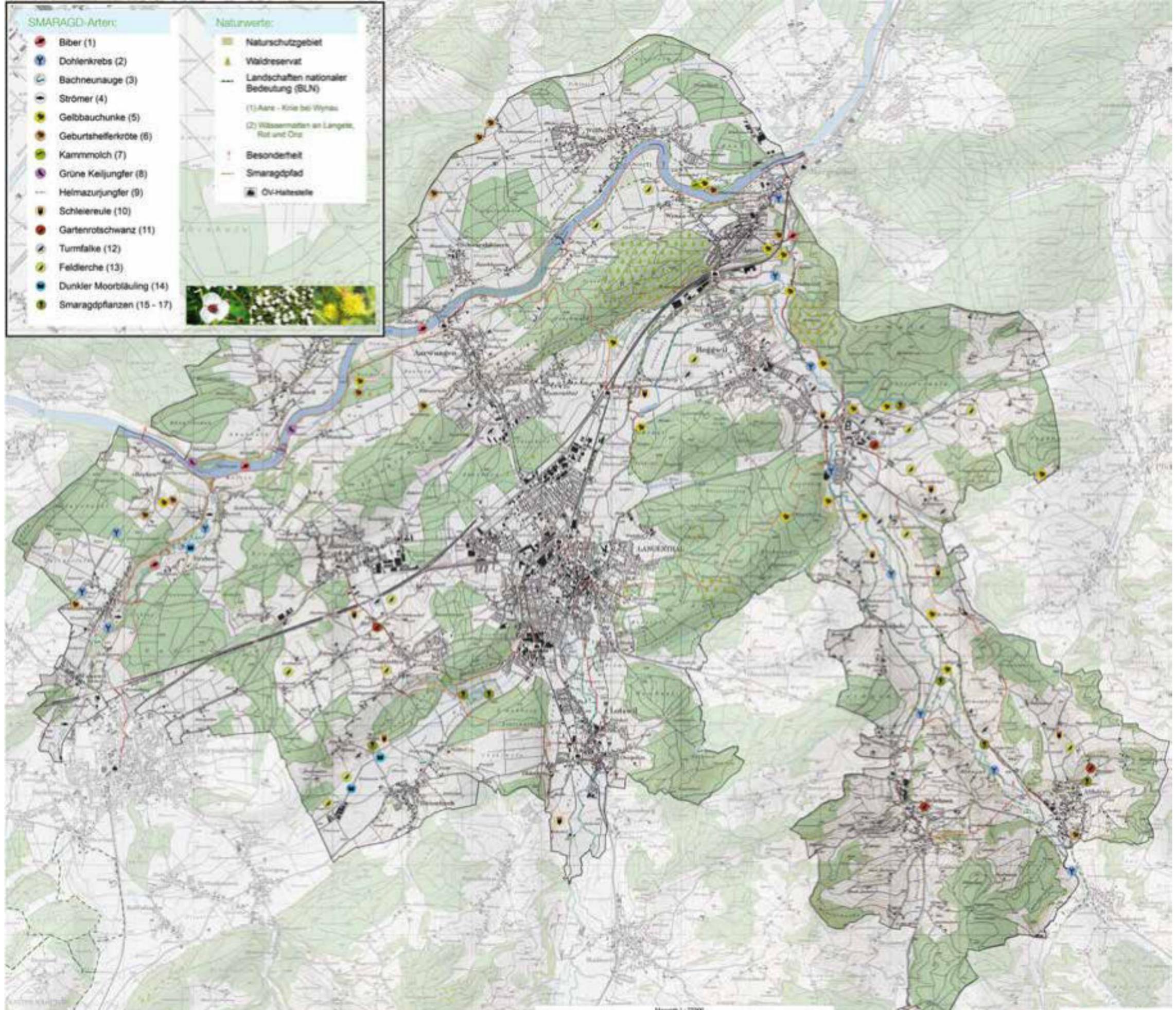
## **Anhang 4    Karte Smaragdgebiet**

**SMARAGD-Arten:**

- 1 Biber (1)
- 2 Dohlenkrebs (2)
- 3 Bachneunauge (3)
- 4 Strömer (4)
- 5 Gelbbauchunke (5)
- 6 Geburtshelferkröte (6)
- 7 Kammmolch (7)
- 8 Grüne Keiljungfer (8)
- 9 Helmazurjungfer (9)
- 10 Schleiereule (10)
- 11 Gartenrotschwanz (11)
- 12 Turmfalke (12)
- 13 Feldlerche (13)
- 14 Dunkler Moorbärling (14)
- 15 - 17 Smaragdpflanzen (15 - 17)

**Naturwerte:**

- Naturschutzgebiet
- Waldreservat
- Landschaften nationaler Bedeutung (BUN)
- (1) Aare - Kise bei Wynas
- (2) Wassermatten an Langegg, Rot und Orz
- Besonderheit
- Smaragdparcours
- ÖV-Haltestelle

Maßstab 1 : 25000  
 Randkoordinat und Bestimmung von Punkten: 48° 02' 00" N, 10° 00' 00" E

## **Anhang 5    Strategiekarten (A3)**

# Gartenagglomeration Langenthal Teilstrategie Siedlung

## Strategien

### SS 1 Siedlungstypologien mit einer Innenentwicklung stärken

- Kernstadt Langenthal | SS 1.1
- Strassendorf | SS 1.2
- Dorf | SS 1.2
- Weiler, Hofgruppe | SS 1.3

### SS 2 Kompakte Siedlungsstruktur durch eine gezielte Priorisierung der Entwicklung schaffen

- Zentrum und Subzentren | SS 2.1
- Eignungsstandort Haltestellenumfeld Fokus auf Arbeiten | SS 2.2
- Eignungsstandort Haltestellenumfeld Fokus auf Wohnen | SS 2.2
- Achse mit städtebaulicher/ortsbaulicher Prägnanz | SS 2.3
- Regionale Wohnschwerpunkte | SS 2.4
- Regionale Arbeitsschwerpunkte | SS 2.4

### SS 3 Umstrukturierung und Siedlungsentwicklung vorantreiben

- Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet | SS 3.1
- Situative Siedlungsverdichtung und Aufwertungen | SS 3.2

### SS 4 Gebiete für die Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten sichern

- Kantonale Entwicklungsschwerpunkte ESP neu | SS 4.1
- Vorranggebiete Wohnen/Arbeiten bei Bedarf | SS 4.2

## Hinweise

### Siedlungsraum

- Historisches Zentrum Langenthal
- Historischer Dorfkern
- Öffentliche Zone
- Industrie- und Gewerbegebiet/Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt ESP (bestehend)
- Siedlungsgebiet
- BeSA Perimeter (Langenthal)

### Verbindungen

- Verkehrsanbindung Aarwangen (VSA)
- Bahnlinie SBB mit Bahnhof
- Bahnlinie am/BLS mit Bahnhof bestehend/neu
- Buslinie mit Haltestelle bestehend/in Prüfung
- Prägende Radialverbindung im Siedlungsgebiet
- Prägende Radialverbindung in der Landschaft
- Prägende Tangentialverbindung im Siedlungsgebiet
- Prägende Tangentialverbindung in der Landschaft

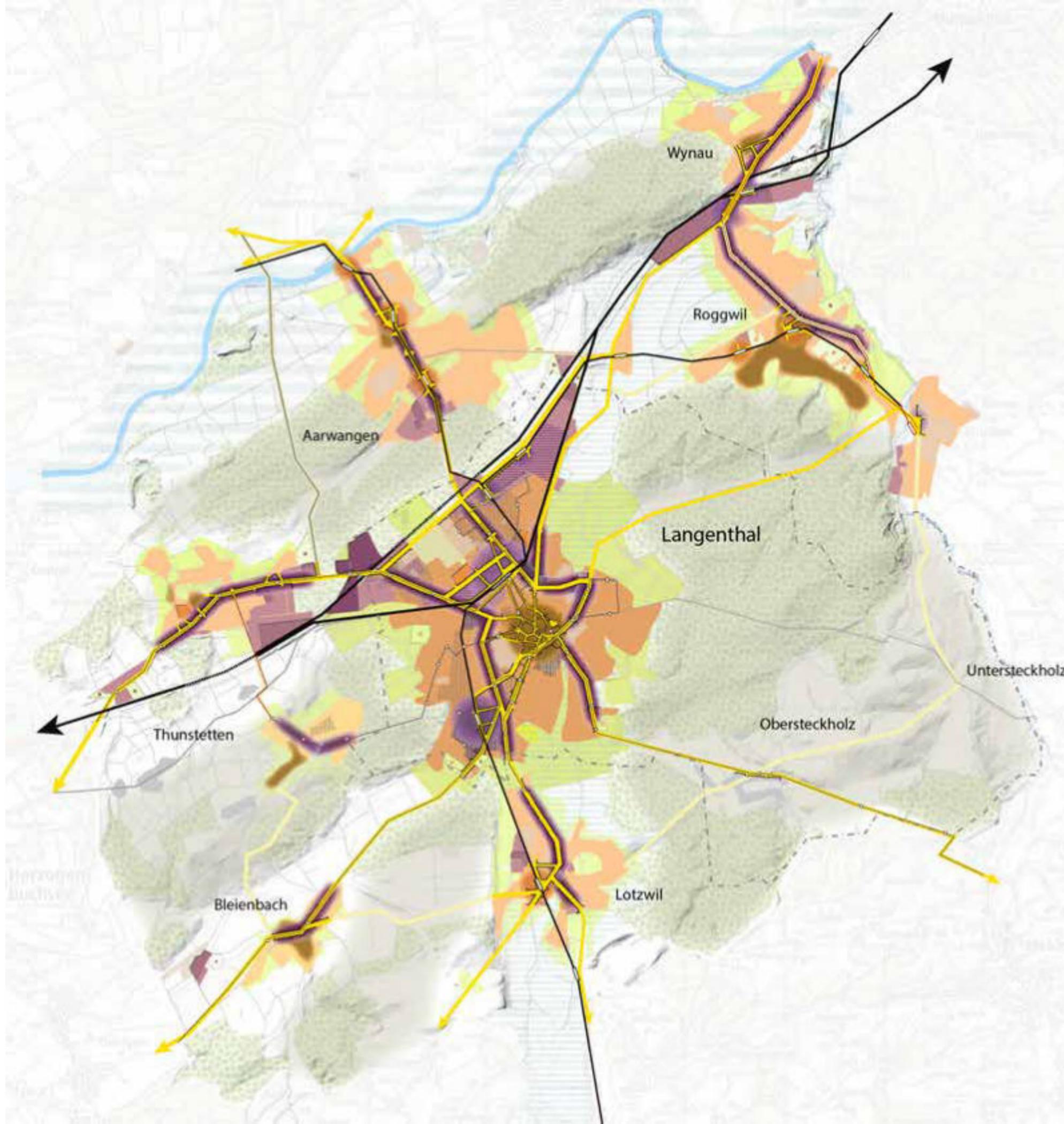
### Freiraum

- Grüner Ring
- Gestaltungsraum Übergangsbereich
- Wald
- Aarelandschaft
- Wässerflächen
- Gewässer

M 1:25'000



Ent.: 27.05.2020



# Gartenagglomeration Langenthal Teilstrategie Landschaft

## Strategien

SL 1 Grünfinger erhalten und pflegen

→ Charakteristische Grünfinger

SL 2 Grüner Ring um Langenthal weiterentwickeln und vernetzen

■ Grüner Ring

⋯⋯⋯ Strategische Wegeverbindung Grüner Ring

SL 3 Übergangsbereiche strukturieren und gestalten

■ Gestaltungsraum Übergangsbereich

SL 4 Siedlungsfreiräume bewusst pflegen und akzentuieren

■ Historische Gärten

■ Innere Landschaft

■ Öffentliche Grünräume

■ Öffentliche Freiräume

SL 5 Gewässerkurse aufwerten und gestalten

— Gewässer

— Auenlandschaft

— Wassermatten

SL 6 Strassenräume und Wegeverbindungen „durchgrünen“

— Prägende Radialverbindung im Siedlungsgebiet

⋯⋯⋯ Prägende Radialverbindung in der Landschaft

— Prägende Tangentialverbindung im Siedlungsgebiet

⋯⋯⋯ Prägende Tangentialverbindung in der Landschaft

⋈ Grüne Wegeverbindungen (Voie Verte)

## Hinweise

⋯⋯⋯ BeSA Perimeter (Langenthal)

■ Siedlungsraum

■ Wald

■ BLN-Gebiet

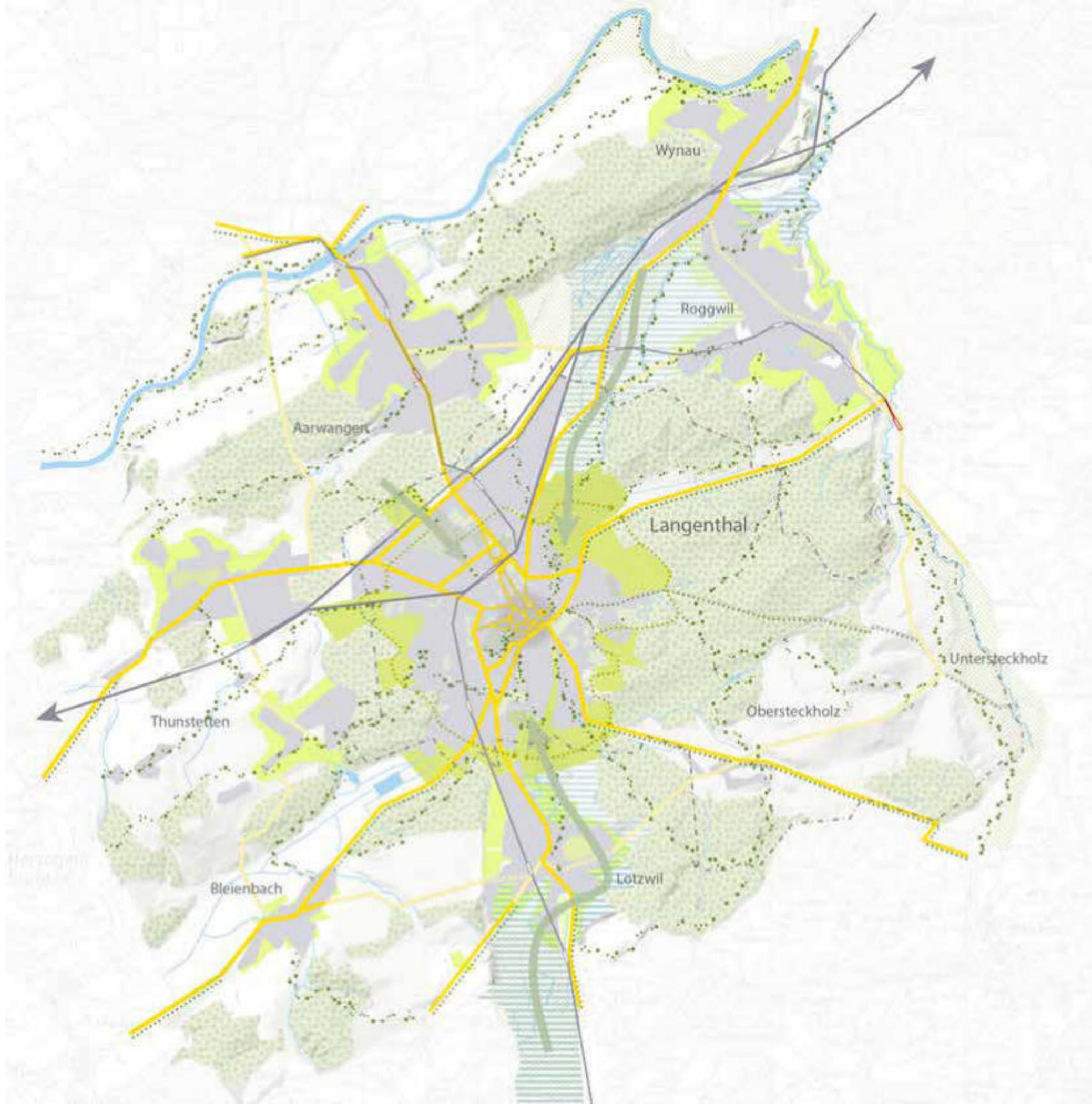
— Bahnlinie SBB mit Bahnhof

— Bahnlinie am/BLS mit Bahnhof bestehend/neu

M 1:25'000



Ent.: 27.05.2020



# Gartenagglomeration Langenthal Teilstrategie ÖV

## Strategien

**SV 1 Gesamtverkehrliche Mobilität und Attraktivität des Wohn- und Arbeitsstandortes sicherstellen**

SV 1.1 Künftiges Verkehrswachstum durch den Umweltverbund mit ÖV, Fuss- und Veloverkehr aufnehmen

○ Multimodale Drehscheibe

SV 1.2 Funktionsfähigkeit des MIV und ÖV sicherstellen

■ Verbesserung Verkehrsablauf für zuverlässigen Busbetrieb

SV 1.3 Wege zwischen den Ortschaften der Gartenagglomeration mit dem öffentlichen Verkehr und dem Velo zurücklegen, Wege innerhalb des Siedlungsgebietes zu Fuss und mit dem Velo unternehmen

→ Förderung von ÖV und Velo zwischen den Ortsdurchfahrten

■ Förderung von ÖV und LV im Siedlungsgebiet

**SV 2 ÖV-Angebot gezielt optimieren und Voraussetzungen für kombinierte Mobilität verbessern**

SV 2.1 Busnetz in der Gartenagglomeration verdichten, Fahrplan stabilisieren und attraktiven Anschluss an das Fernverkehrsnetz erhalten

■ Busnetz in der Gartenagglomeration verdichten, Buslinie 51

■ Ausdehnung Betriebzeiten Buslinie 63, 64

→ Attraktiven Anschluss erhalten

■ Fahrplanverdichtung Porzi

SV 2.2 Hohe Nachfrage im ÖV qualitativ aufnehmen und ausbauen

○ Verschiebung Haltestelle Bahn

→ Neue Linienführung Bus prüfen

○ Haltestellenzugänglichkeit Bus verbessern

○ Haltestellenzugänglichkeit Bahn verbessern

★ Verbesserung ÖV-Anbindung bei Entwicklung der Vorranggebiete (vgl. SS 4.2)

## Hinweise

### Verbindungen

○ Bahnlinie SOB mit Bahnhof

○ Bahnlinie sam/BLS mit Bahnhof

○ Linienführung Bus gemäss Reg. Angebotskonzept 2022-2025

→ Verkehrsplanung Aarwangen (VSA)

### Siedlungsraum

■ Siedlungsgebiet

■ Industrie- und Gewerbegebiete/Regionale Arbeitsschwerpunkte

■ Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt ESP

○ Vorranggebiete Wohnen/Arbeiten bei Bedarf (vgl. SS 4.2)

--- BeSA Perimeter (Langenthal)

### Freiraum

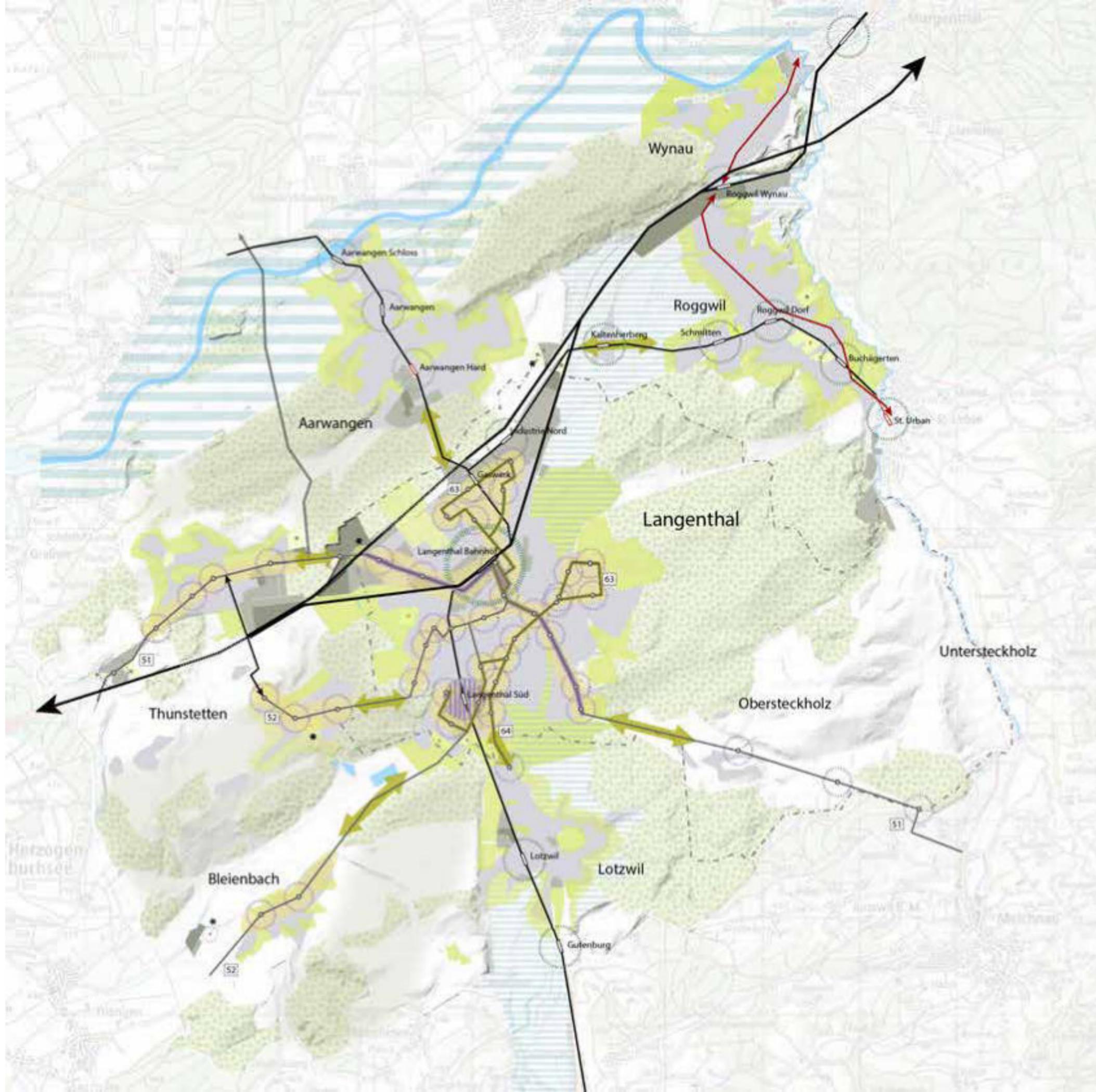
■ Wald

■ Aarelandschaft

■ Wassermatten

■ Gewässer

M 1:25'000



# Gartenagglomeration Langenthal Teilstrategie LV

## Strategien

SV 3 Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs erhöhen

SV 3.1 Nutzerkreis für den Veloverkehr vergrössern

-  Korridor regionale Vorrangroute
-  Velosabstufung bestehend/neu

SV 3.2 Lücken in den Verkehrsnetzen schliessen

-  Regionale Vorrangroute Velo
-  Regionale Komfortroute Velo
-  Regionale Direktroute Velo
-  Geplante Fussverkehrsverbindung
-  Strategische Fusswegverbindung Grüner Ring
-  Grüne Fusswegverbindungen (Voie Verte)
-  Spazierwege im Übergangsbereich (vgl. SL 3)

SV 3.3 Verkehrssicherheit erhöhen

-  Achse mit Bedarf an erhöhter Verkehrssicherheit

## Hinweise

### Siedlungsraum

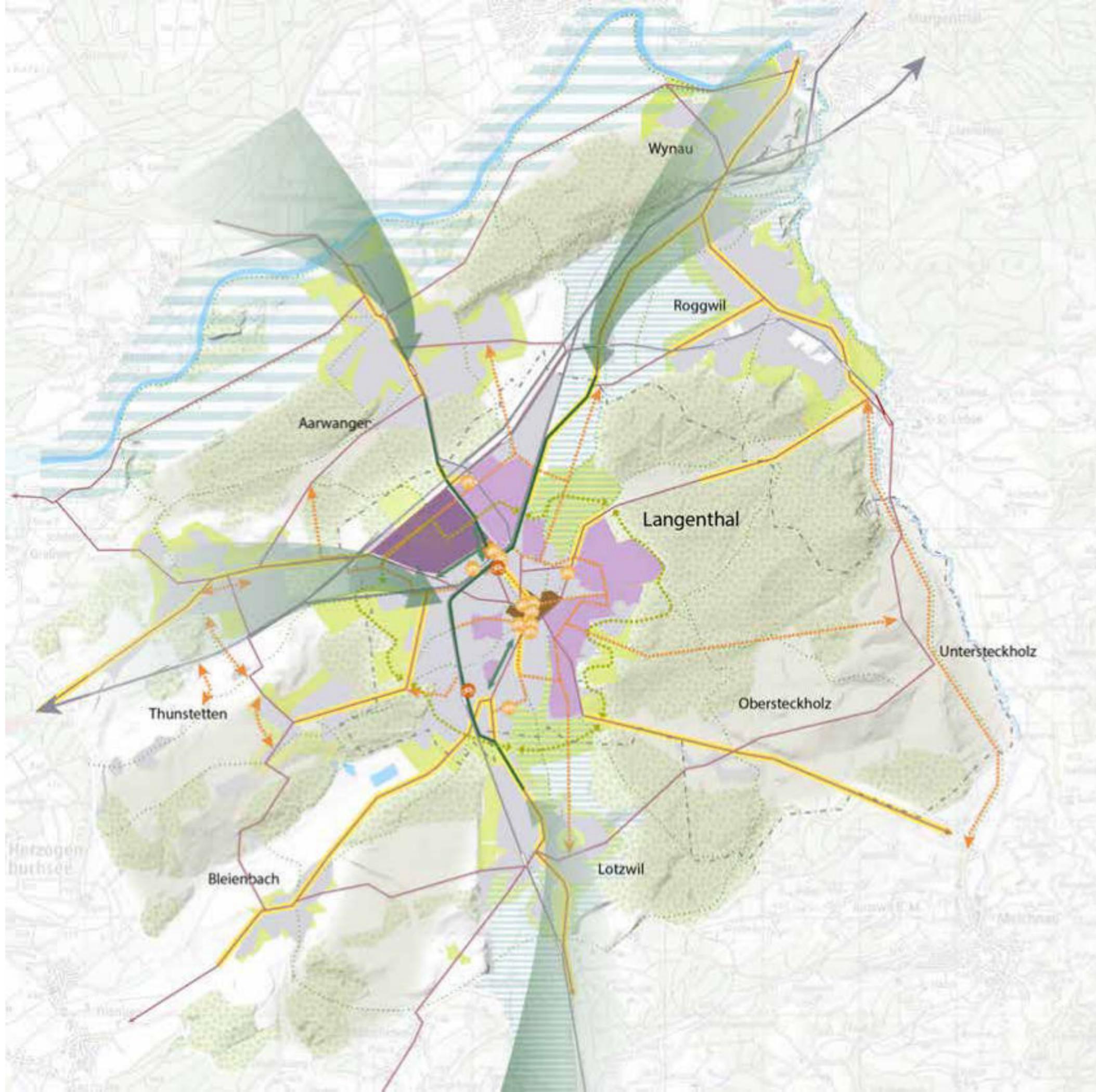
-  Siedlungsgebiet
-  Verkehrsreduziertes Zentrum (FZ oder BZ)
-  Tempo 30 bestehend/neu
-  Begegnungszone bestehend/neu
-  BeSA Perimeter (Langenthal)

### Verbindungen

-  Bahnlinie SBB mit Bahnhof
-  Bahnlinie sam/BLS mit Bahnhof bestehend/neu

### Freiraum

-  Wald
-  Aarlandschaft
-  Wassermatten
-  Gewässer



M 1:25'000



# Gartenaggl Langenthal Teilstrategie MIV

## Strategien

### SV 4 Siedlungsverträglichkeit auf dem Strassennetz verbessern

#### SV 4.1 Durchgangsverkehr aktiv führen

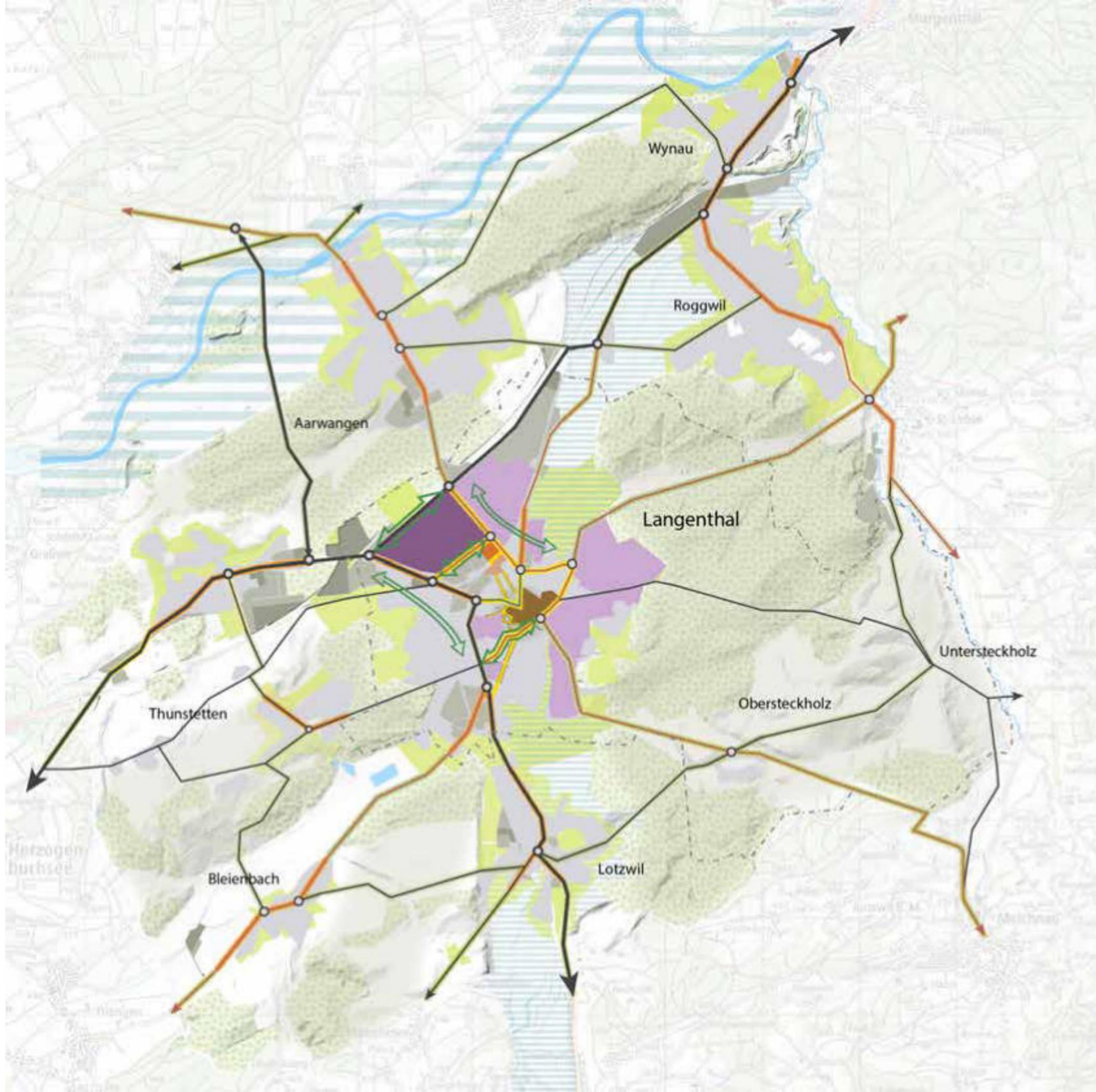
- Rückgrat des regionalen Strassennetzes
- Hauptachse
- Führung Durchgangsverkehr Zentrum Langenthal
- Zentrumserschliessung
- Verkehrsreduziertes Zentrum (FZ oder BZ)
- Tempo 30 bestehend/neu
- Begegnungszone bestehend/neu

#### SV 4.2 Differenzierung der Strassenabschnitte

- Zentrum
- Dorf- und Ortsdurchfahrt
- Durchgrüntes Wohnquartier
- Landschaftsraum
- Wald

## Hinweise

- Siedlungsraum**
  - Siedlungsgebiet
  - Industrie- und Gewerbegebiete/Regionale Arbeitsschwerpunkte
  - Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt ESP
  - BeSA Perimeter (Langenthal)
- Verbindungen**
  - Nebenstrasse
  - Verkehrsanbindung Aarwangen (VSA)
- Freiraum**
  - Wald
  - Aarlandschaft
  - Wassermatten
  - Gewässer



## Anhang 6 Referenzen Querschnitte Strassenräume

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen schematisch mögliche Querschnitte der Strassenräume in der Gartenagglo.

Radialstrasse im Zentrum (Siedlungsgebiet):

- Strasse mit repräsentativen Gebäuden und Strassengestaltung
- Sorgsamer Umgang mit schützens- und erhaltenswerten Gebäude- und Freiraumstrukturen
- Befestigte Gestaltung von Fassade zu Fassade (wenn möglich mit Bäumen)
- Hohe Nutzungsintensitäten im Erdgeschoss, Fuss- und Veloverkehr mit hoher Priorität (verkehrsberuhigt)

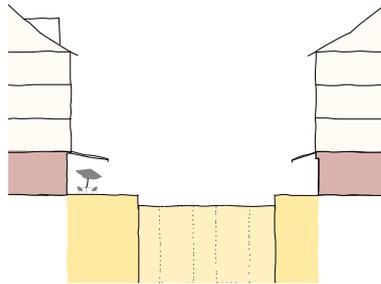


Abb. 54 Querschnitt Radialstrassen im Zentrumsabschnitt (Quelle: Van de Wetering 2019)

Radialstrassen als Dorf- und Ortsdurchfahrten (Siedlungsgebiet):

- Strasse mit erhaltenswerten Gebäuden und Strassengestaltung, sorgsamer Umgang mit Dorfstruktur und Freiraumelementen
- Mehrheitlich befestigte Gestaltung von Fassade zu Fassade (wenn möglich mit Bäumen)
- Redimensionierung der Fahrbahnen und Reduktion des Temporegimes zugunsten von Fuss- und Veloverkehr
- Erdgeschossnutzungen im Dorfkern

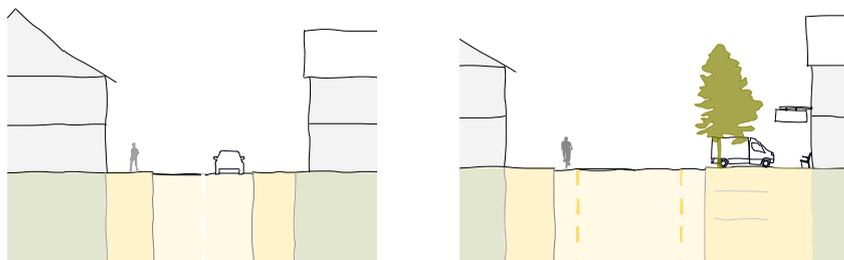


Abb. 55 Querschnitt Radialstrassen in Dorf- und Ortsdurchfahrten (Quelle: Van de Wetering 2019)

Radialstrassen im Bereich von durchgrüntem Wohnquartieren (Siedlungsgebiet):

- Stärkung des grünen Erscheinungsbildes

Anhang

- Erhalt und sorgsame Erneuerung von qualitativ hochwertigen (Stadt-) Quartieren mit Vorgärten
- Alternativen zu Lärmschutzwänden finden
- Verdichtungsmöglichkeiten in Kombination mit einer durchgrünten Gestaltung der Strassenvorzone vorantreiben
- Integration von Grünelementen wie Baumreihen, Einzelbäumen, Hecken, etc.

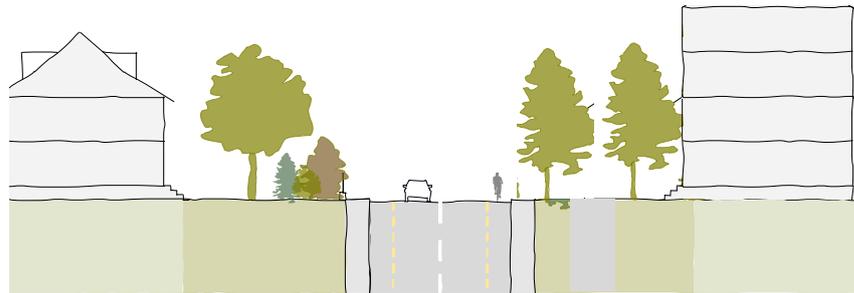


Abb. 56 Querschnitt Radialstrassen von durchgrünten Wohnquartieren (Quelle: Van de Wetering 2019)

Radialstrassen im Landschaftsraum:

- Stärkung des landschaftlichen Erscheinungsbildes und ökologische Aufwertung der Saumbereiche (Bäume, Hecken, Magerwiesen, etc.)
- Integration einer sicheren Wegführung für den Fuss- und Radverkehr in den Landschaftsabschnitten

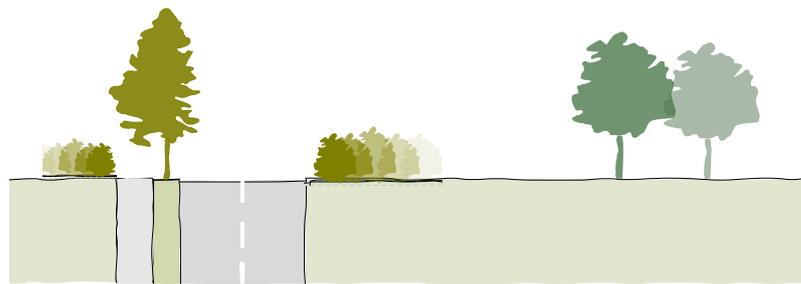


Abb. 57 Querschnitt Radialstrassen im Landschaftsraum (Quelle: Van de Wetering 2019)

Radialstrassen im Wald (Nebenverbindungen):

- Stärkung des landschaftlichen Erscheinungsbildes und ökologische Aufwertung der Waldränder (Bäume, Hecken, Magerwiesen, etc.)
- Integration einer sicheren Wegführung für den Fuss- und Radverkehr in den Waldabschnitten
- Angemessene Beleuchtung sicherstellen

Anhang

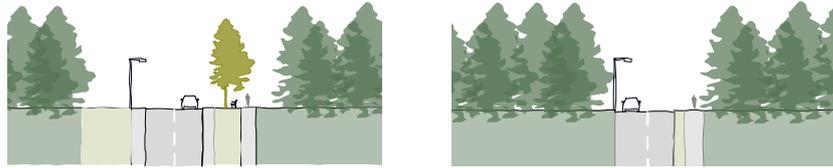


Abb. 58 Querschnitt Radialstrassen im Landschaftsraum (Quelle: Van de Wetering 2019)