

Änderung ÜO Nr. 20 «Migros-Areal Rankmatte»

Änderung im ordentlichen Verfahren nach Art. 58 ff. BauG

Erläuterungsbericht (Bericht nach Art. 47 RPV)

Öffentliche Mitwirkung / Kantonale Vorprüfung



Die Änderung der Überbauungsordnung beinhaltet:

- Änderung Überbauungsplan
- Änderung Ver- und Entsorgungsplan
- Änderung Überbauungsvorschriften
- **Erläuterungsbericht (Bericht nach Art. 47 RPV)**

Bern, 18. November 2025

Impressum

Auftraggebende

Stadt Langenthal
Stadtbauamt
Fachbereich Stadtentwicklung
Jurastrasse 22
4901 Langenthal

Auftragnehmende

BHP Raumplan AG
Güterstrasse 22a
3008 Bern

Bearbeitung

Bernhard Leder
Ladina Schaller
Reto Mohni
Kevin Affentranger,
Martina Widmer,
Philip Gottwald

Inhaltsverzeichnis

1. Planungsgegenstand	5
1.1 Ausgangslage	5
1.2 Lage des Planungsgebiets	6
1.3 Anlass und Absichten	6
1.4 Planungsziele	7
1.5 Planerlassverfahren	7
1.6 Planungsorganisation.....	8
1.7 Grundlagen.....	8
2. Planungsrechtliche Grundlagen	9
2.1 Kommunale Nutzungsplanung	9
2.2 ÜO Nr. 20 «Migros - Areal Rankmatte»	9
2.3 ÜO Nr. 52 «Bahnhofplatz».....	11
2.4 Übergeordnete Rahmenbedingungen	12
2.5 Weitere Grundlagen.....	16
3. Planungsmaßnahmen	17
3.1 Änderungen am Überbauungsplan.....	17
3.2 Ver- und Entsorgungsplan	18
3.3 Änderung Überbauungsvorschrift und Erläuterungen	19
4. Planerische Beurteilung	20
4.1 Übereinstimmung mit den übergeordneten Planungen.....	20
4.2 Auswirkungen der Planung	20
4.3 Würdigung	24
5. Planerlassverfahren	25
5.1 Verfahren.....	25
5.2 Vorgeschichte.....	25
5.3 Öffentliche Mitwirkung	26
5.4 Kantonale Vorprüfung	26
5.5 Öffentliche Auflage	26
5.6 Beschluss und Genehmigung.....	26
Anhang	27
Anhang 1 Lärmgutachten «Änderung ÜO Nr. 20, Langenthal» vom 14.01.2025 (B+S AG).....	27

Änderung ÜO Nr. 20

Um diesen Widerspruch im Hinblick auf die geplante Neu-Signalisation im Umfeld des Bahnhofplatzes Süd zu bereinigen, soll die ÜO Nr. 20 dahingehend geändert werden, dass die Bestimmung in Art. 20 Abs 3 UeV gestrichen und das entsprechende Piktogramm aus dem Überbauungsplan sowie dem Ver- und Entsorgungsplan gelöscht wird.

1.3.2 Weitere Änderungen*Zusätzlicher Handlungsbedarf*

Die notwendige Änderung an der ÜO Nr. 20 bezüglich Verkehrsregime wird zum Anlass genommen, weitere Änderungen an Plänen und Vorschriften zu integrieren. Dies betrifft folgende Punkte:

- Begradigung südseitiges Trottoir entlang der Murgenthalstrasse
- Verschiebung der zu Sektor A gehörenden Parkplätze zur entsprechenden Nutzung; Begrünung der Fläche der ehemaligen Parkplätze

1.4 Planungsziele*Bereinigung und Aktualisierung UeO Nr. 20*

Das Planungsziel besteht im Wesentlichen darin, die Differenz zwischen dem neu genehmigten Verkehrskonzept der ÜO Nr. 52 und den alten Bestimmungen in der ÜO Nr. 20 zu bereinigen. Zudem soll der vorerwähnte zusätzliche Handlungsbedarf umgesetzt werden. Die Änderungen sollen sich ausschliesslich auf einen Teilbereich des gesamten Wirkungsbereichs der UeO beschränken, so dass ansonsten die Planbeständigkeit unangetastet bleibt.

Dazu sind nötig:

- Änderung an den beiden Plänen der ÜO Nr. 20 (Überbauungsplan, Ver- und Entsorgungsplan),
- Änderungen der Überbauungsvorschriften,
- Verfassen eines Erläuterungsbericht (Bericht nach Art. 47 RPV).

1.5 Planerlassverfahren*Ordentliches Verfahren*

Die Änderungen werden im ordentlichen Verfahren nach Art. 58 ff. des kantonalen Baugesetzes (BauG) vorgenommen werden.

Die gesetzlich vorgeschriebenen Verfahrensschritte für ein ordentliches Verfahren gliedern sich wie folgt:

1. Öffentliche Mitwirkung,
2. Kantonale Vorprüfung,
3. Öffentliche Auflage,
4. Beschlussfassung durch Gemeinde- und Stadtrat,
5. Genehmigung durch das AGR und Publikation des Genehmigungsentscheides.

1.6 Planungsorganisation

Die Planungsbehörde ist die Stadt Langenthal bzw. der Gemeinderat. Die Beschlusskompetenz obliegt dem Stadtrat. Für die Bearbeitung der Änderungen an den Überbauungsvorschriften und am Überbauungs- sowie Ver- und Entsorgungsplan wurde das Planungsbüro BHP Raumplan AG beigezogen.

1.7 Grundlagen

Grundlagendokumente

Bei der Erarbeitung der vorliegenden Planungsakten wurden insbesondere folgende Grundlagen berücksichtigt:

- Baurechtliche Grundordnung der Stadt Langenthal
<https://www.langenthal.ch/bauenplanen/49361>
- ÜO Nr. 52 «Bahnhofplatz» vom 19.12.2023
<https://www.langenthal.ch/docn/4966444/%C3%9C052.pdf>
mit
 - Technischer Bericht
 - Umweltbericht
 - Mitwirkungsbericht
- ÜO Nr. 20 «Migros - Areal Rankmatte» vom 4.4.1996
https://www.langenthal.ch/docn/3615644/Nr_20_Migros_Areal_Rankmatte.pdf
mit
 - Erläuterungsbericht
 - Mitwirkungsbericht
- Lärmgutachten «Änderung ÜO Nr. 20, Langenthal» vom 14.01.2025 (B+S AG)

2. Planungsrechtliche Grundlagen

2.1 Kommunale Nutzungsplanung

Der Zonenplan 'Siedlung und Landschaft' der Stadt Langenthal zeigt, dass das Gebiet östlich der Brücke über die Aarwangenstrasse in der ÜO Nr. 20 (für Arbeitsplätze und Dienstleistungen) geregelt ist. Das Quartier südlich des Bahnhofs ist der Mischzone MZ 3 zugewiesen und die ÜO Nr. 52 (für Strassen) ist überlagernd dazu eingezeichnet. Die Strassenflächen (ausserhalb von ÜOs) sowie das Eisenbahnareal sind als Verkehrsflächen (weiss) dargestellt.

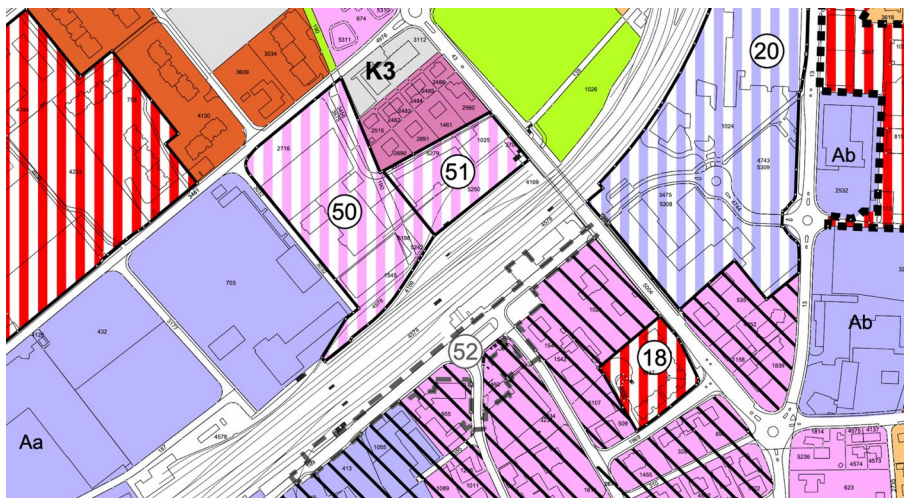


Abbildung 3: Ausschnitt aus dem Zonenplan 'Siedlung und Landschaft' (Teilrevision der Ortsplanung 2023, Exemplar 2. öffentliche Auflage, April 2024)

2.2 ÜO Nr. 20 «Migros - Areal Rankmatte»

Die Überbauungsordnung Nr. 20 «Migros - Areal Rankmatte» wurde am 4. April 1996 vom AGR genehmigt. Seither gab es zwei geringfügige Änderungen. Die letzte Änderung wurde am 6. April 2001 durch das AGR genehmigt.

Migros-Areal Rankmatte	04.04.1996	
Überbauungsordnung Nr. 20		
Revisionen/Änderungen:	17.05.2001	Diese Verfügung ersetzt diejenige vom 06.04.2001
	06.04.2001	Änderung: UeO
	29.03.1999	
	10.07.1998	

Abbildung 4: Übersicht zu den Revisionen der ÜO Nr. 20

Die ÜO Nr. 20 beinhaltet:

- Zonenplanänderung
- Überbauungsplan
- Überbauungsvorschriften
- Ver- und Entsorgungsplan



Abbildung 5: ÜO Nr. 20 «Migros – Areal Rankmatte»: Zonenplanänderung und Überbauungsplan (Stand 2. geringfügige Änderung vom 06.04.2001)

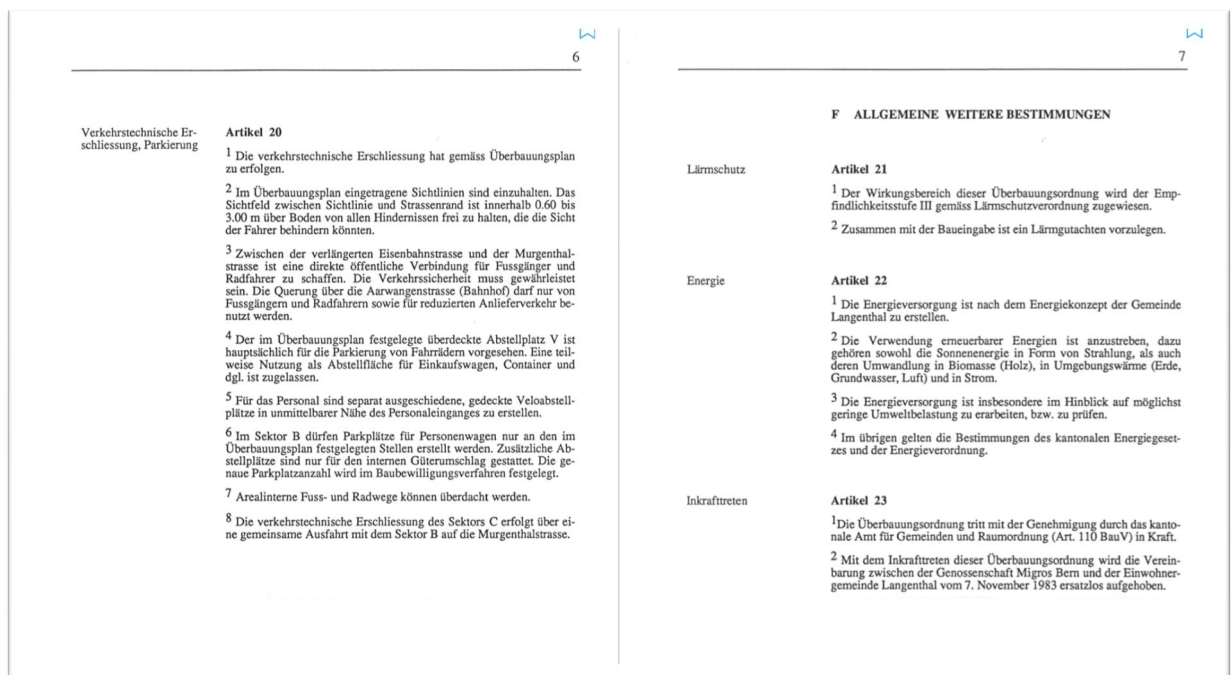


Abbildung 6: ÜO Nr. 20 «Migros – Areal Rankmatte»: Auszug aus den Überbauungsvorschriften mit Art. 20 «Verkehrstechnische Erschliessung, Parkierung»

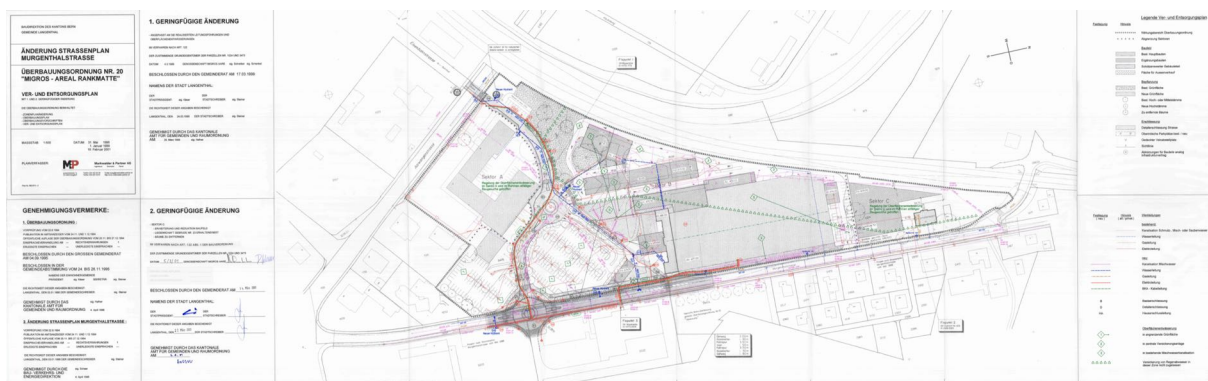


Abbildung 7: ÜO Nr. 20 «Migros – Areal Rankmatte»: Ver- und Entsorgungsplan (Stand 2. geringfügige Änderung vom 06.04.2001)

2.3 ÜO Nr. 52 «Bahnhofplatz»

Die Überbauungsordnung Nr. 52 «Bahnhofplatz» wurde am 19. Dezember 2023 vom AGR genehmigt. Teil der Überbauungsordnung war ebenfalls ein Gestaltungsplan, welcher das zukünftige Verkehrsregime regelt.



Abbildung 8: ÜO Nr. 52 «Bahnhofplatz»: Gestaltungsplan EG und Legende

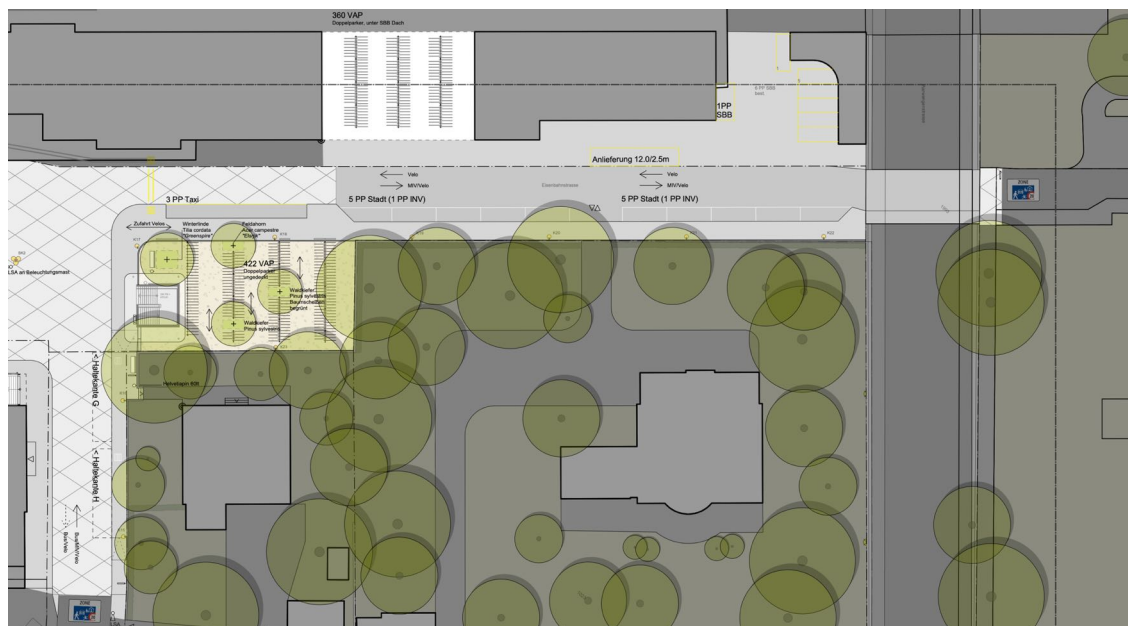


Abbildung 9: Ausschnitt Gestaltungsplan EG mit Kennzeichnung der Fahrrichtungen für MIV/Bus und Velo sowie der Begegnungszone

Gemäss Gestaltungsplan EG soll neu ein Einbahnstrassenregime gelten und der MIV wird ab der Jurastrasse über die Eisenbahnstrasse zur Murgenthalstrasse geleitet. Zudem wird auf der Jura- und Eisenbahnstrasse eine Begegnungszone geschaffen. Der Fussgänger- und Veloverkehr kann in beide Fahrtrichtungen verkehren.

2.4 Übergeordnete Rahmenbedingungen

2.4.1 Bund

Raumplanungsgesetz

Das teilrevidierte Raumplanungsgesetz vom Mai 2014 verlangt eine hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen. Der haushälterische Umgang mit dem Boden und die Entwicklung und Verdichtung bestehender Bauzonen hat eine hohe Priorität. Wichtig ist aber auch eine gute Qualität der Innenentwicklung. Ortsbild- und Landschaftsschutz müssen die nötige Beachtung finden.

ISOS

Langenthal ist als Ortsbild von nationaler Bedeutung im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) aufgeführt. Das Planungsgebiet liegt im ISOS-Gebiet Nr. 11 «Bahnhof- und Industriequartier, Fabrik- und Verwaltungsbauten des 19. und 20. Jh.» mit Erhaltungsziel C.

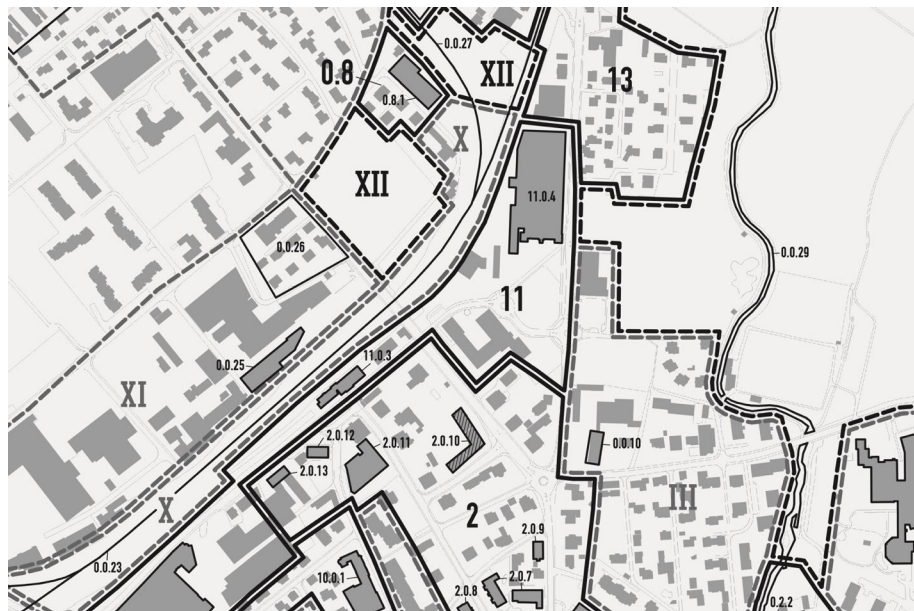


Abbildung 10: Ausschnitt ISOS-2007, Aufnahmeplan Gemeinde Langenthal (Planungsgebiet rot)

IVS

Im Planungsgebiet oder seiner unmittelbaren Umgebung befinden sich keine relevanten Objekte aus dem Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz.

2.4.2 Kanton Bern

*Kantonaler Richtplan /
Raumkonzept*

Langenthal ist im kantonalen Richtplan dem Raumtyp «Urbane Kerngebiete der Agglomerationen» zugewiesen (Massnahmenblatt C_02). Der Kanton Bern forciert mit dem revidierten kantonalen Richtplan die qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen. Gemäss Massnahmenblatt A_01 soll die Bevölkerung in den urbanen Kerngebieten, wie z.B. Langenthal, in den nächsten 15 Jahren um rund 11 % wachsen. So sollen u.a. zentral gelegene und gut erschlossene Bauzonenreserven aktiviert und mobilisiert werden.

Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt (ESP)

Kanton und Gemeinde wollen Langenthal als Zentrum ausserhalb der Agglomerationen grosser Städte stärken und haben zu diesem Zweck das Areal rund um den Bahnhof als kantonalen Entwicklungsschwerpunkt (ESP) verzeichnet (Massnahmenblatt C_04).

Agglomerationsprogramm Langenthal, 3. Generation (2016)

Siedlungsentwicklung und Verkehr sollen sorgfältig aufeinander abgestimmt werden. Mit dem Agglomerationsprogramm sollen Massnahmen sichergestellt werden, damit das Stadtzentrum von Langenthal in Zukunft nur noch dem Zielverkehr dient, der Durchgangsverkehr wird um die beruhigte Kernstadt auf den Hauptachsen geführt.

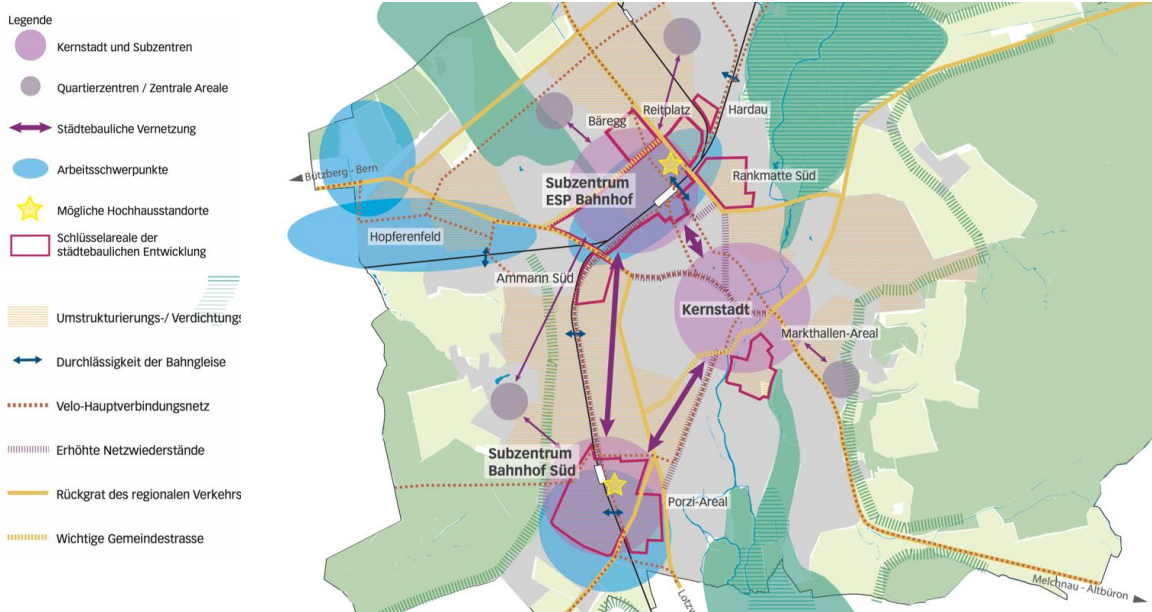


Abbildung 11: Räumliches Zukunftsbild Langenthal AP 3. Generation

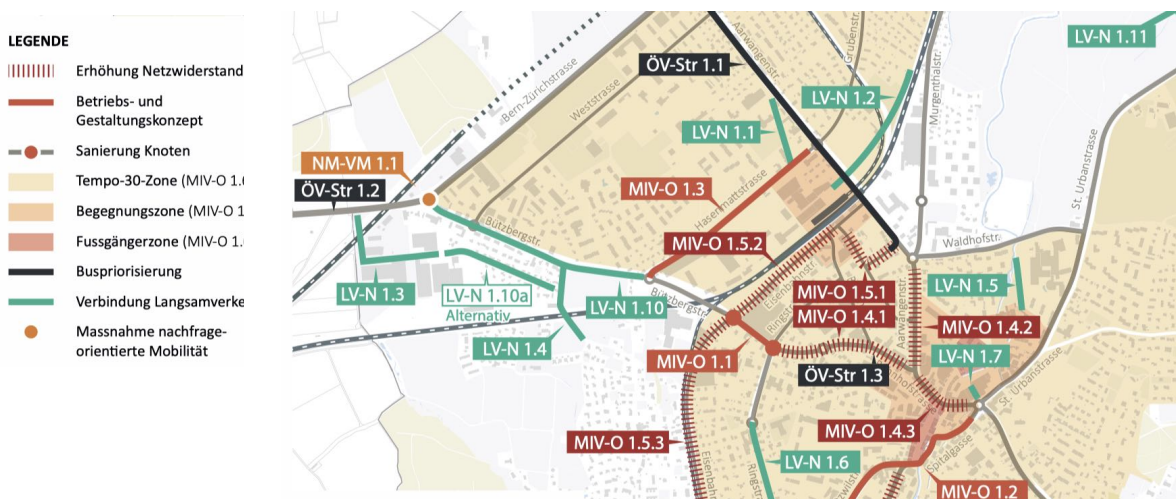


Abbildung 12: Übersicht Verkehrsmassnahmen AP 3. Generation

Die Verkehrsmassnahmen aus dem Agglomerationsprogramm zielen dazu auf eine Erhöhung des Netzwerkwiderstandes auf den Strassen im Bahnhofumfeld und die Einführung von Begegnungszonen ab.

ÖV-Erschliessung

Eine ausreichende Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr ist eine wesentliche Voraussetzung für eine nachhaltige räumliche Entwicklung. Gemäss Massnahmenblatt B_10 ist bei Planungen der Gemeinden die Güteklasse der ÖV-Erschliessung zu berücksichtigen. Das Planungsgebiet liegt im Bereich der Erschliessungsgüteklasse B.

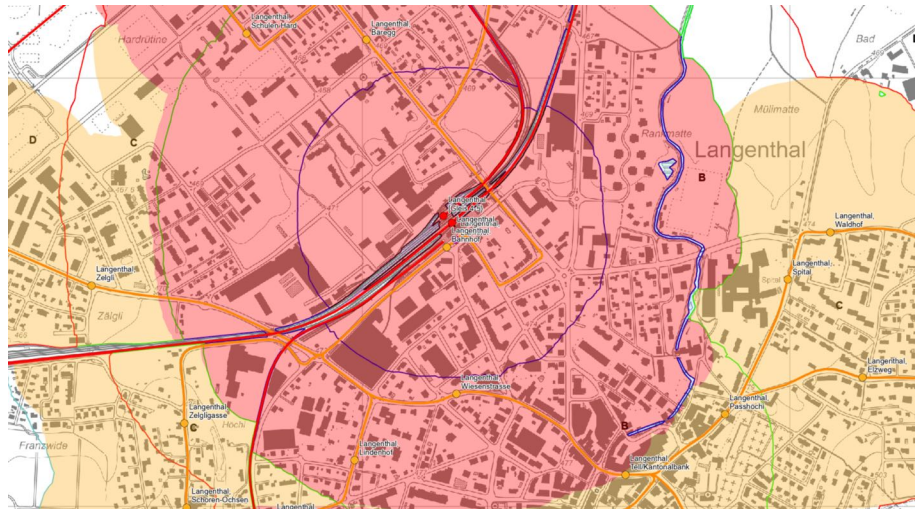


Abbildung 13: Ausschnitt aus der Karte zur ÖV-Erschliessungsgüteklasse (Geoportal BE; 25.07.2024)

Kantonales Baugesetz

Für Planungen sind die Bestimmungen der kantonalen Baugesetzgebung (BauG) und der dazugehörigen Bauverordnung (BauV) zu berücksichtigen.

2.4.3 Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept**RGSK 2021**

Das Planungsgebiet ist im RGSK 2021 der Region Oberaargau keiner eigentlichen Massnahme zugeordnet.

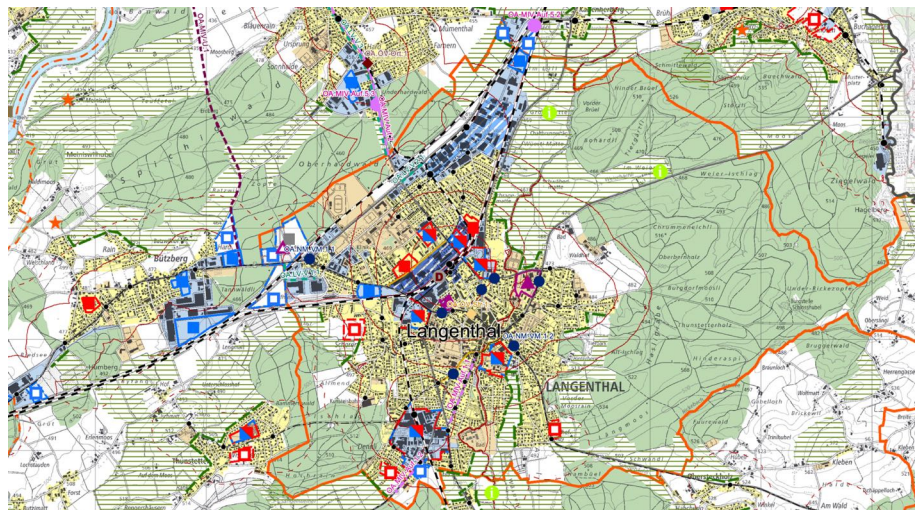


Abbildung 14: Ausschnitt dem Übersichtsplan RGSK 2021 Region Oberaargau

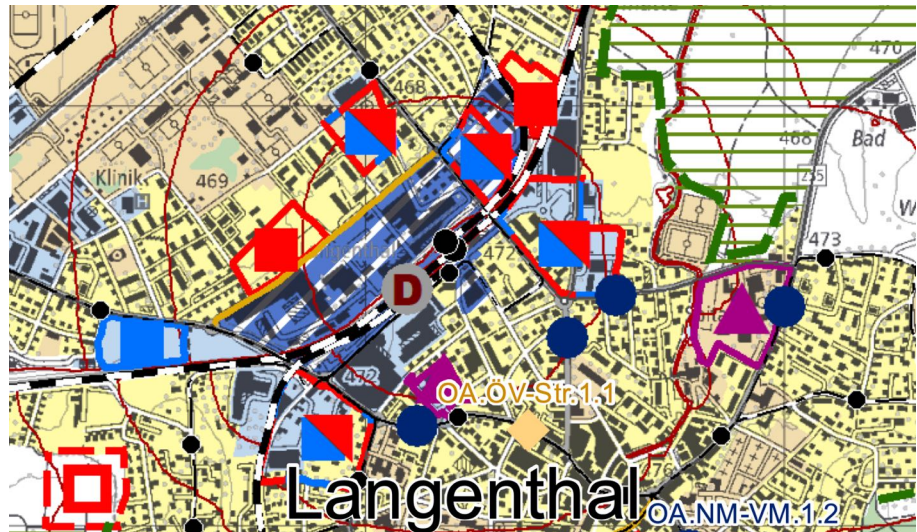


Abbildung 15: Ausschnitt dem Übersichtsplan RGSK 2021 Region Oberaargau

Siedlung

Inhalte

- Schwerpunkt Wohnen
- Schwerpunkt Arbeiten
- Schwerpunkt Übrige
- Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen
- Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten
- Umstrukturierungsgebiet
- ▲ / △ ViV-Standort (Ausgangslage / neu)
- Wichtige Siedlungsbegrenzungslinie mit Interessenabwägung

Hinweise

- Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten
- Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Dienstleistungen
- Rechtsgültige Bauzone Wohnen / gemischt
- Rechtsgültige Bauzone Arbeiten
- Besondere Zone

Verkehr

Inhalte

- Öffentlicher Verkehr**
 - Strassengebundener ÖV (Bus/Strasse)
 - Schiene-Ortsverkehr
- Langsamverkehr**
 - Veloverkehr
- Motorisierter Individualverkehr (MIV)**
 - Aufwertung /Sicherheit Strassenraum
 - Umfahrung
- Kombinierte Mobilität**
 - Multimodale Drehscheibe
- Nachfrageorientierte Mobilität**
 - Verkehrsmanagement

Hinweise

- Bahnlinie mit Haltestelle
- Buslinie mit Haltestelle
- Nationalstrasse
- Kantonsstrasse A-C
- wichtige Gemeindestrasse
- Erschliessungsgüteklasse A-D gemäss kantonaalem Richtplan
- Erschliessungsgüteklasse E-F gemäss kantonaalem Richtplan

Abbildung 16: Ausschnitt aus der Legenden zum Übersichtsplan RGSK 2021 Region Oberaargau

2.5 Weitere Grundlagen

Lärmschutz

Es gelten die Immissionsgrenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung (LSV). Im Sinne der Vorsorge und des Komforts sind die nahen Lärmquellen (Bahn, Strasse) bei der Planung zu berücksichtigen (Grundrisse, Orientierung Neubau).

Störfallvorsorge

Das Planungsgebiet liegt innerhalb des Konsultationsbereichs von Eisenbahnanlagen, welche der Störfallverordnung (StFV) unterstehen.



Abbildung 17: Ausschnitt aus der Karte zur Störfallvorsorge (Geoportale BE; 25.07.2024)

Altlasten

Gemäss Kataster der belasteten Standorte sind innerhalb der ÜO Nr. 20 belastete Betriebsstandorte vorhanden. Die Strassenflächen sind jedoch nicht betroffen.



Abbildung 18: Ausschnitt aus der Karte zum Kataster der belasteten Standorte (Geoportale BE; 25.07.2024)

3. Planungsmassnahmen

3.1 Änderungen am Überbauungsplan

Änderung infolge Korrektur Verkehrsregime

Die beiden, im Überbauungsplan als Hinweis abgebildeten, dreiteiligen Fahrverbotssignale (beidseits der bestehenden Brücke über die Aarwangenstrasse) sowie der Zusatz «Die Zufahrt ist für reduzierten Anlieferverkehr zu ermöglichen» werden infolge des neuen Verkehrsregimes aus dem Überbauungsplan gelöscht.

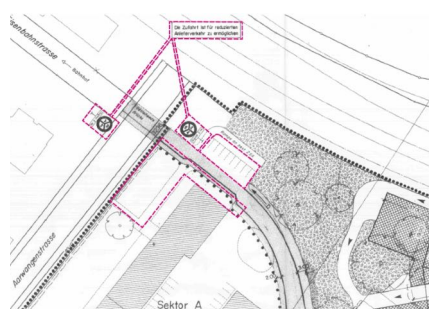
Änderung Trottoir

Da die Murgenthalstrasse neu im Gegenverkehr befahren wird, wird die Verengung der Strasse aufgehoben und das südseitig verlaufende Trottoir begradigt.

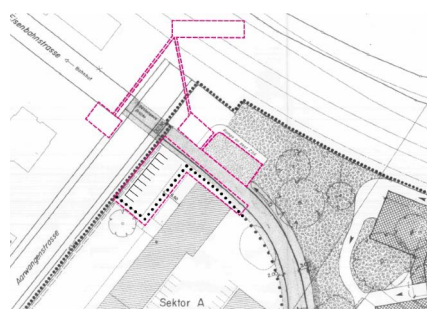
Änderung Parkplätze

Die nördlich der Murgenthalstrasse gelegenen oberirdischen Parkplätze, welche zu den Nutzungen in den Gebäuden im Sektor A gehören, werden direkt zur entsprechenden Nutzung verschoben. Für die ursprünglich als oberirdische Parkierung vorgesehene Fläche wird zu deren Begrünung eine «Neue Grünfläche» festgelegt.

Ausschnitt: Zustand ALT



Ausschnitt: Zustand NEU



Legende






	Änderungsperimeter
Festlegung	
	Abgrenzung Sektoren
	Neue Grünfläche
	Oberirdische Parkplätze best. / neu
	Signalisation aufgehoben

Abbildung 19: Ausschnitt Überbauungsplan zur ÜO Nr. 20 «Migros – Areal Rankmatte»: Zustand alt und neu

3.2 Ver- und Entsorgungsplan

Der Ver- und Entsorgungsplan wird analog den Änderungen im Überbauungsplan nachgeführt, betreffend:

- Löschen dreiteilige Fahrverbotssignale beidseits der Brücke über die Aarwangenstrasse
- Begradigung südseitiges Trottoir entlang der Murgenthalstrasse
- Verschiebung der zu Sektor A gehörenden Parkplätze direkt zur Nutzung und Begrünung der ehemaligen Fläche

Ausschnitt: Zustand ALT



Ausschnitt: Zustand NEU



Legende

 Änderungsperimeter

Abbildung 20: Ver- und Entsorgungsplan zur ÜO Nr. 20 «Migros – Areal Rankmatte» / Zustand alt und neu

In der Legende zum Ver- und Entsorgungsplan ist keine Änderung nötig, da keine Festlegungen betroffen sind. Einzig der Änderungsperimeter wird in der Legende vermerkt.

3.3 Änderung Überbauungsvorschrift und Erläuterungen

Die Vorschriften zur ÜO Nr. 20 «Migros-Areal Rankmatte» werden wie folgt geändert:

schwarze Schrift	rechtskräftige Bestimmung
rot durchgestrichen	aufgehobene Bestimmung
blaue Schrift	neue Bestimmung
grün kursiv	Hinweise

Art. 20 Abs. 3

Die altrechtlichen Bestimmungen zum Verkehrsregime in Art. 20 Abs. 3 UeV werden ersatzlos gestrichen.

E Allgemeine Bestimmungen zur Erschliessung und Ver- und Entsorgung

Art. 19

unverändert

Art. 20

Verkehrstechnische Erschliessung, Parkierung

¹ *unverändert*

² *unverändert*

³ ~~Zwischen der verlängerten Eisenbahnstrasse und der Murgenthalstrasse ist eine direkte öffentliche Verbindung für Fussgänger und Radfahrer zu schaffen. Die Verkehrssicherheit muss gewährleistet sein. Die Querung über die Aarwangenstrasse (Bahnhof) darf nur von Fussgängern und Radfahrern sowie für reduzierten Anlieferverkehr benutzt werden.~~

⁴⁻⁸ *unverändert*

Abbildung 21: Änderung Art. 20 Abs. 3 UeV infolge neuem Verkehrsregime auf der Murgenthalstrasse

Art. 23 Abs. 3

In den Schlussbestimmungen wird eine Vorschrift zum Inkrafttreten der Änderungen aufgenommen.

F Allgemeine weitere Bestimmungen

Art. 21 – 22

unverändert

Art. 23

Inkrafttreten

¹ Die Überbauungsordnung tritt mit der Genehmigung durch das kantonale Amt für Gemeinden und Raumordnung (Art. 110 ~~BauV~~) in Kraft.

² Mit dem Inkrafttreten dieser Überbauungsordnung wird die Vereinbarung zwischen der Genossenschaft Migros Bern und der Einwohnergemeinde Langenthal vom 7. November 1983 ersatzlos aufgehoben

³ **Änderungen an der Überbauungsordnung treten am Tag nach der Publikation der Genehmigung in Kraft.**

Abbildung 22: Änderung Art. 23 Abs. 3 UeV bzgl. Inkrafttreten der Änderungen

4. Planerische Beurteilung

4.1 Übereinstimmung mit den übergeordneten Planungen

Übergeordnete Planungsinstrumente

Das Planungsvorhaben stimmt mit den übergeordneten Planungsinstrumenten (Raumplanungsgesetzgebung, kantonaler Richtplan, Entwicklungsschwerpunkt, Agglomerationsprogramm 3 und Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept) überein.

Die vorliegende Planung stellt eine Massnahme zur qualitätvollen Siedlungsentwicklung mit Abstimmung von Siedlung und Verkehr dar und entspricht den vorgesehenen Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm AP Langenthal sowie aus dem Entwicklungsschwerpunkt ESP Bahnhof Langenthal.

4.2 Auswirkungen der Planung

Berichte zu ÜO Nr. 52

Die nachfolgenden Ausführungen zum Verkehrsregime und dem Verkehrsaufkommen wurden dem technischen Bericht (TP 2 Bahnhofplatz Süd vom 23.03.2018, EBP Generalplaner und Ingenieure Zürich) resp. dem Umweltbericht (ESP Bahnhof Langenthal, Bahnhofplatz Süd, TP 2 vom 11.04.2022, B+S AG Bern) entnommen, welche im Rahmen der ÜO Nr. 52 erstellt und bereits kommuniziert wurden.

4.2.1 Verkehrsregime

Regime Bahnhofplatz

Der Bahnhofplatz Süd

- ist die Drehscheibe für den öffentlichen Busverkehr: alle vom Bahnhof Langenthal ausgehenden Buslinien verkehren ab diesem Platz;
- ist eine Visitenkarte der Stadt Langenthal: die mit der Bahn in Langenthal ankommenden Reisenden gewinnen hier einen ersten Eindruck vom Stadtbild;
- dient als Knotenpunkt im Veloverkehr;
- dient mit der neuen Velounterführung als Schnittstelle zwischen den Stadtteilen nördlich und südlich der Bahngleise;
- entspricht einer konsequenten Umsetzung des vom Gemeinderat beschlossenen «Lenkungskonzeptes MIV», welches eine Erhöhung des Netzwerkwiderstandes auf der Eisenbahnstrasse sowie eine Begegnungszone auf den Bahnhofplätzen Nord und Süd vorgibt.

Das verkehrsplanerische Konzept für die Zugänglichkeit des Bahnhofs sowie die Gestaltung des Platzes (und der Zufahrtsachsen) richten sich nach den oben genannten Prämissen und wurden in der ÜO Nr. 52 festgelegt.

In Abbildung 23 ist eine Übersicht der Zufahrtsrouten MIV zum Bahnhof Langenthal dargestellt. Um das neue Verkehrsregime umzusetzen, sind auf mehreren Strassenabschnitten Einbahnregime einzuführen bzw. das bestehende Regime anzupassen (vgl. Abbildung 24 und 25).

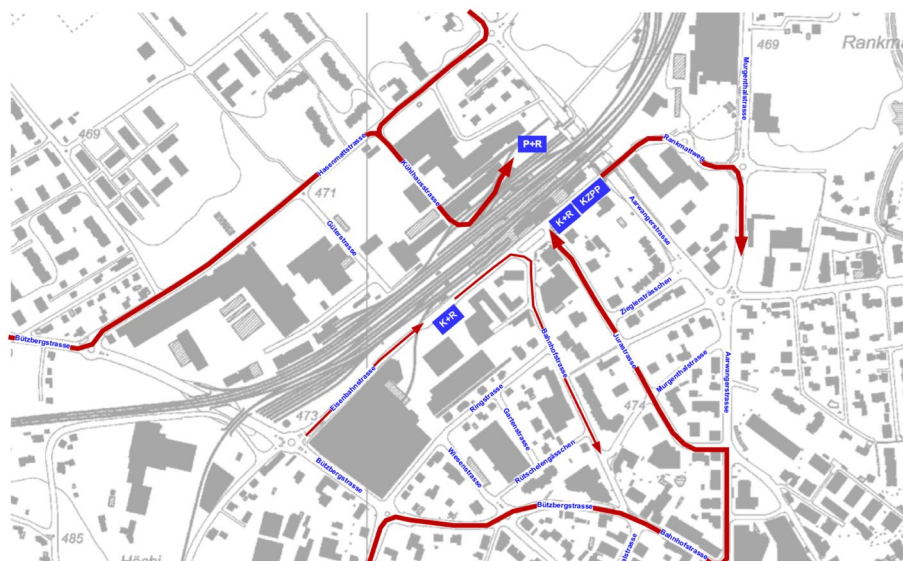


Abbildung 23: Übersicht der Zufahrtsrouten MIV zum Bahnhof Langenthal

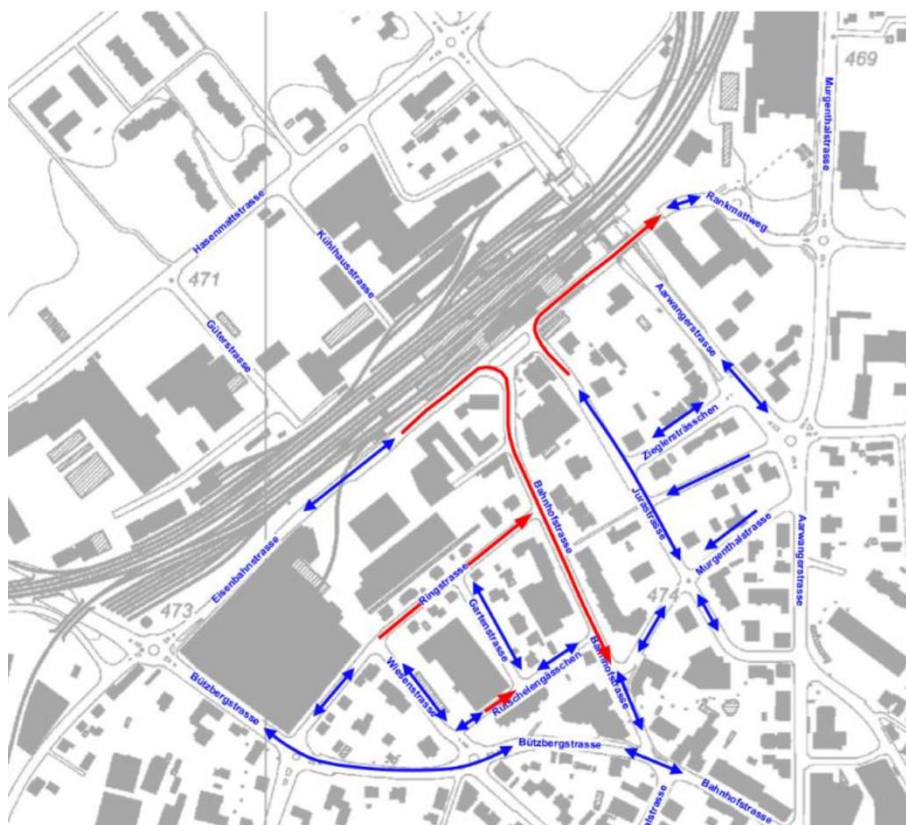


Abbildung 24: Übersicht der Strassenabschnitte mit Einführung bzw. Anpassung des Einbahnregimes für den MIV (rot = Änderung mit Einbahnregime, blau = unverändertes Verkehrsregime)

4.2.2 Verkehrsaufkommen

Ist-Zustand

Für die Ermittlung des Ist-Zustandes im Bahnhofsumfeld wurden im November 2019 durch die B+S AG Verkehrszählungen durchgeführt. Diese beinhalteten Knotenstromzählungen (MIV, Velo- und Fussverkehr) an der Eisenbahnstrasse / Bahnhofstrasse sowie Jurastrasse / Zieglerstrasse.

Die Verkehrszahlen des umliegenden Strassennetzes zum Zustand 2018 basieren auf dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern GVM 2016/2040. Auf Basis des GVM wurde ein Verkehrsmodell Aarwangen-Langenthal erstellt und gestützt auf die Daten aus der Verkehrszählung kalibriert.

Die Verkehrszahlen im Projektgebiet sowie dem relevanten umliegenden Strassennetz werden als Durchschnittlicher Täglicher Verkehr (DTV) angegeben. Für den Verkehr im Abschnitt Eisenbahnstrasse Ost wurde eine Annahme getroffen, da diese Strasse nur als Zubringer für rund 16 Parkplätze genutzt wird (Fahrverbot auf Höhe Aarwangenstrasse).

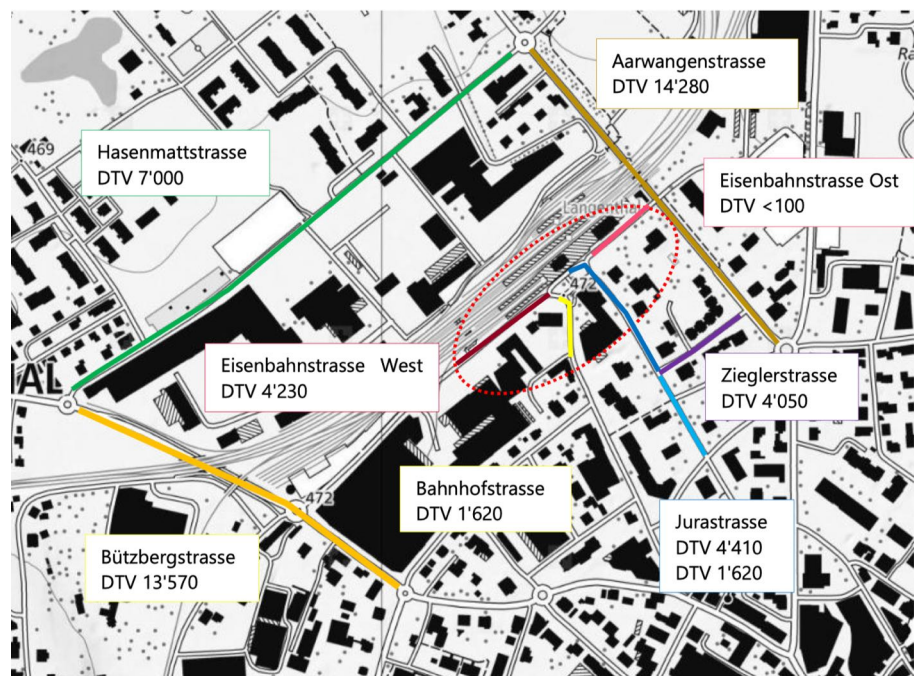


Abbildung 25: Verkehrsaufkommen (DTV) im Ist-Zustand

Verkehrsaufkommen künftig

Auf Basis des Ist-Zustandes wurde das mögliche Verkehrsaufkommen nach Umgestaltung und Neu-Signalisation abgeleitet und eine Annahme mit verschiedenen Szenarien formuliert. Dazu wurden folgende Annahmen getroffen:

- Je 50% des Verkehrs des Ist-Zustandes gilt als Durchgangs- bzw. Zufahrtsverkehr.
- Beim bestehenden Durchgangsverkehr fliesst in Zukunft rund die Hälfte über die Hasenmattstrasse und je ein Viertel über die Bützberg- bzw. Aarwangenstrasse.
- Beim Zufahrtsverkehr Süd erfolgt eine Reduktion aufgrund der Halbierung der bestehenden Parkplätze und beachtlichen Verbesserungen im Veloverkehr.

- Im Sinne einer Sensitivitätsanalyse wurden drei mögliche Szenarien untersucht: Reduktion des Zubringerverkehrs in Bezug zum Ist-Zustand von 40% (Szenario 1), von 60% (Szenario 2) und von 80% (Szenario 3).

Unter Anwendung der genannten Annahmen kann für das Szenario 1 (Reduktion um 40%) auf dem Bahnhofplatz Süd mit dem Verkehrsaufkommen in Abbildung 26 gerechnet werden. In Bezug auf den Lärm stellt das Szenario 1 die ungünstigste Variante dar.

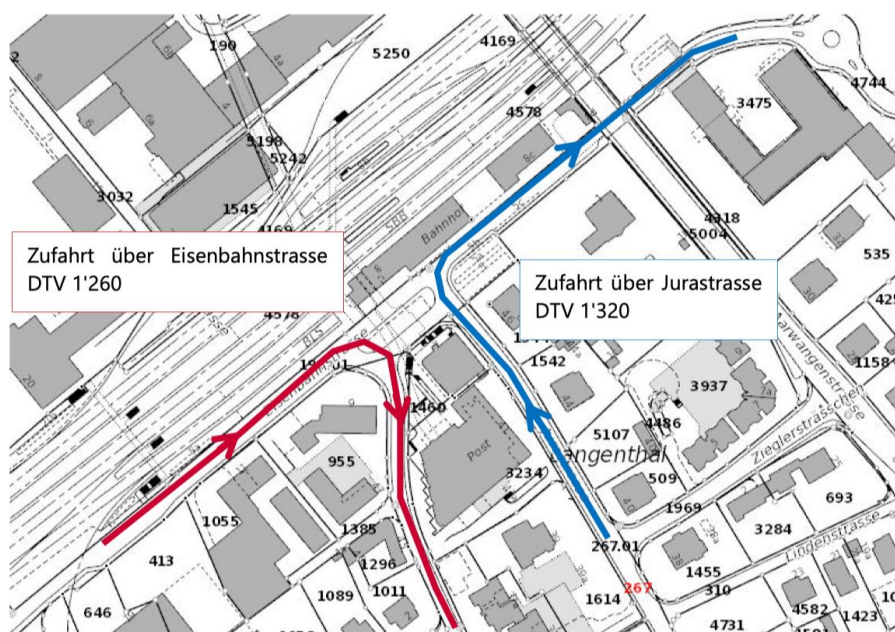


Abbildung 26: Künftiger DTV im Projektgebiet unter Annahme des neuen Verkehrsregimes und einer Reduktion des Zugangsverkehrs um 40 % (Szenario 1)

Die drei Szenarien sowie ihre Verkehrsabnahme oder Zunahme wird in nachfolgender Tabelle zusammengefasst. Die Verkehrszunahme im umliegenden Strassennetz ist unabhängig von den drei Szenarien.

	Szenario			Verkehrs Abnahme in %			
	Ist	1	2	3	1	2	3
Eisenbahnstrasse (West)	4'230	1'260	840	420	-71%	-80%	90%
Bahnhofstrasse	1'620	1'260	840	420	-22%	-48%	-74%
Jurastrasse	4'410	1'320	880	440	-70%	-80%	-90%
Eisenbahnstrasse (Ost)	<100	1'320	880	440	Zunahme (neu Durchgang offen)		

Tabelle 1 Verkehrs- bzw. -abnahme innerhalb des Projektperimeters

Abbildung 27: Verkehrs- bzw. -abnahme auf dem Strassennetz im Umfeld des Bahnhofplatzes Süd

4.2.3 Auswirkungen auf das Strassennetz

Im technischen Bericht (TP 2 Bahnhofplatz Süd vom 23.03.2018, EBP Generalplaner und Ingenieure Zürich) wurde festgehalten, dass die vorhandenen Strassenbreiten (Bahnhofstrasse Ost und Rankmattweg) für dieses Verkehrsregime und das Verkehrsaufkommen ausreichend sind.

4.2.4 Lärmgutachten

*Gutachten
und Berechnungen*

Für die Änderung der ÜO Nr. 20 wurde bei B+S Ingenieure und Planer, Bern, ein Lärmgutachten in Auftrag gegeben. Dieses liegt mit Datum vom 14. Januar 2025 vor. Das Lärmgutachten wurde gestützt auf die Ausführungen im Umweltbericht zur ÜO Nr. 52 und den darin enthaltenen Verkehrszahlen ausgearbeitet. Die als Basis für die Lärmberechnungen beigezogenen Verkehrszahlen wurden mit den Zahlen der letzten Verkehrs- und Kordonzählungen aus den Jahren 2014 – 2021 aktualisiert und abgeglichen.

*Nachweise
und Fazit*

Das Lärmgutachten legt dar, ob die Lärmimmissionsgrenzwerte an den betroffenen Liegenschaften innerhalb der ÜO Nr. 20 eingehalten werden. Eine ordentliche Lärmsanierung der Murgenthalstrasse ist bereits erfolgt und die exponierten Liegenschaften haben Schallschutzmassnahmen durch den Kanton erhalten. Die Lärmsanierungspflicht wurde zu Zeitpunkt der Sanierung erfüllt.

Die neue Lärmsituation wurde mittels einer Groburteilung und dem neuen Lärmberechnungsmodell sonROAD18 beurteilt. Durch die Aufhebung der Strassensperre auf der Eisenbahnstrasse/ Murgenthalstrasse auf Höhe Aarwangenstrasse werden keine Grenzwertüberschreitungen hervorgerufen. Die Immissionsgrenzwerte sind entlang der Murgenthalstrasse ebenfalls eingehalten. Die Vorgaben gemäss LSV sind somit eingehalten und es sind keine (weiteren) Massnahmen notwendig.

4.3 Würdigung

Mit der vorliegenden Änderung der ÜO Nr. 20 «Migros – Areal Rankmatte» und der vorangehenden planerischen Beurteilung werden die unter Kapitel 1.4 aufgeführten Planungsziele erreicht und die planerischen Rahmenbedingungen eingehalten.

5. Planerlassverfahren

5.1 Verfahren

*Ordentliches Verfahren
nach Art. 58 ff. BauG*

Für die vorliegende Änderung der ÜO Nr. 20 «Migros-Areal Rankmatte» wird ein ordentliches Planerlassverfahren nach Art. 58 ff. BauG durchgeführt. Das Verfahren beinhaltet die gesetzlich vorgegebenen Schritte der öffentlichen Mitwirkung, der kantonalen Vorprüfung, der öffentlichen Auflage, der Beschlussfassung durch den Stadtrat sowie der Genehmigung durch den Kanton.

5.2 Vorgeschichte

Gemischt-geringfügiges Verfahren

Ursprüngliche Absichten

Ursprünglich wurde beabsichtigt die Änderung der ÜO Nr. 20 «Migros-Areal Rankmatte» im gemischt-geringfügigen Verfahren nach Art. 122 Abs. 7 BauV durchzuführen. Die Geringfügigkeit wurde damit begründet, dass es sich ausschliesslich um eine Bereinigung, respektive einen Nachvollzug einer bereits vorgenommenen Änderung in einem anderen Instrumentarium handelt. Die Änderung des Verkehrsregimes auf dem Bahnhofplatz wurde bereits mit dem Erlass der Erschliessungs-ÜO Nr. 52 «Bahnhofplatz» genehmigt und die Allgemeinheit (insbesondere die betroffenen Grundeigentümerschaften) hatte die Möglichkeit, gegen die Planung Einsprache zu erheben.

Dazugehörige öffentliche Auflage

Auflage Okt./Nov. 2024

Die ursprünglich angestrebte Änderung der ÜO Nr. 20 im gemischt-geringfügige Verfahren wurde vom Gemeinderat an seiner Sitzung vom 27. August 2024 zuhanden der öffentlichen Auflage verabschiedet. Das Planungsdossier lag vom 3. Oktober – 4. November 2024 ein erstes Mal öffentlich auf. Im Rahmen der öffentlichen Auflage gingen drei Einsprachen ein. Die Einspracheverhandlungen wurden am 11. und 13. Februar 2025 durchgeführt.

Zum Zeitpunkt der Einspracheverhandlungen stellte sich heraus, dass sich die Anpassung infolge des Verkehrskonzepts gemäss Beurteilung des AGR nicht als geringfügige Änderung rechtfertigen lässt und entsprechend vom AGR als zuständige Genehmigungsbehörde nicht mitgetragen wird. Gleichzeitig sollte die Änderung der ÜO Nr. 20 mit zusätzlichen Anpassungen bezüglich Trottoir und Parkplätzen ergänzt werden. Folglich wurde nun ein Wechsel ins ordentliche Verfahren nach Art. 58 ff. BauG vorgenommen.

Der Wechsel ins ordentliche Verfahren hat zur Folge, dass für die überarbeitete Änderung der ÜO Nr. 20 eine öffentliche Mitwirkung durchgeführt wird und das Planungsgeschäft gleichzeitig dem AGR zur kantonalen Vorprüfung eingereicht wird (sh. Kapitel 5.4). Anschliessend wird die Änderung erneut öffentlich aufgelegt werden. Die Einsprachen aus der ersten öffentlichen Auflage vom Oktober 2024 bleiben aufrechterhalten. Zudem wird der Beschluss zum Verfahrenswechsel öffentlich publiziert, zu welchem Beschwerde eingereicht werden kann.

Weitere Änderungen Im Rahmen der Einspracheverhandlungen stellte sich ebenfalls heraus, dass konzeptionelle Anpassungen der ÜO Nr. 20 gewünscht sind. Diese Anpassungen werden in einem parallel geführten, ebenfalls ordentlichen Verfahren vorgenommen und öffentlich aufgelegt.

5.3 Öffentliche Mitwirkung

30-tägige Mitwirkungsfrist Der Gemeinderat hat die vorliegende überarbeitete Änderung der ÜO Nr. 20 «Migros-Areal Rankmatte» im ordentlichen Verfahren an seiner Sitzung vom **XX.MM.2025** zuhanden der öffentlichen Mitwirkung verabschiedet. Im Rahmen der 30-tägigen Mitwirkungsfrist können beim Stadtplanungsamt Langenthal in Bezug auf die Änderung der ÜO Nr. 20 schriftlich und begründet Anregungen unterbreitet und/oder Einwendungen erhoben werden.

Ergebnisse Mitwirkung *Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung ausstehend.*

5.4 Kantonale Vorprüfung

Vorprüfung durch AGR Der Gemeinderat hat die Änderung an seiner Sitzung vom **XX.MM.2025** ebenfalls zuhanden der kantonalen Vorprüfung verabschiedet. Die kantonale Vorprüfung wird gleichzeitig mit der Mitwirkung gestartet und parallel durchgeführt. Die Änderung der ÜO Nr. 20 wird dem Kanton (Amt für Gemeinden und Raumordnung, AGR) **im MM 2025** zur kantonalen Vorprüfung eingereicht. Das AGR beurteilt die Planung auf ihre Genehmigungsfähigkeit.

Allfällige Ergebnisse aus der Mitwirkung werden dem AGR möglichst rasch zuhanden des Vorprüfungsprozesses zugestellt resp. nachgereicht.

Ergebnisse *Ergebnisse ausstehend.*

5.5 Öffentliche Auflage

30-tägige Auflagefrist Im Rahmen der öffentlichen Auflage nach Art. 60 BauG erhalten Berechtigte während der 30-tägigen Auflagefrist die Möglichkeit begründet Einsprache und/oder Rechtsverwahrung gegen die Änderung der ÜO Nr. 20 zu erheben.

Ergebnisse der Auflage *Ergebnisse ausstehend.*

5.6 Beschluss und Genehmigung

Beschluss Stadtrat *Ausstehend.*
Beschlusskompetentes Organ zur Änderung der ÜO Nr. 20 ist der Stadtrat Langenthal. Die Änderung der ÜO Nr. 20 wird dem Stadtrat nach Abschluss der öffentlichen Auflage und nach der Durchführung allfälliger Einspracheverhandlungen zum Beschluss vorgelegt werden.

Genehmigung durch Kanton *Ausstehend.*
Nach Beschluss durch den Stadtrat wird das Planungsgeschäft dem Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern (AGR) zuhanden der Genehmigung eingereicht.

Anhang

Anhang 1 **Lärmgutachten «Änderung ÜO Nr. 20, Langenthal» vom
14.01.2025 (B+S AG)**

Langenthal, Änderung ÜO Nr. 20

Lärmgutachten

14. Januar 2025 / 1-01



1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Für den Bahnhofplatz Süd wurde eine Erschliessungs-Überbauungsordnung erarbeitet, mit welcher im koordinierten Verfahren auch die Baubewilligung erteilt wurde. Die ÜO Nr. 52 «Bahnhofplatz» wurde mit dem Gesamtentscheid des AGR vom 19. Dezember 2023 genehmigt. Gegenstand der ÜO-Pläne war auch der Gestaltungsplan, in welchem das zukünftige Verkehrsregime (Begegnungszone) ersichtlich ist. In den Unterlagen zur ÜO Nr. 52 ist beschrieben, dass neu ein Einbahnstrassenregime gelten soll und der MIV zukünftig ab Jurastrasse über die Eisenbahnstrasse zur Murgenthalstrasse geleitet wird.

Angrenzend an den Perimeter der ÜO Nr. 52 «Bahnhofplatz» schliesst auf der östlichen Seite der Brücke über die Aarwangenstrasse die Überbauungsordnung Nr. 20 «Migros-Areal Rankmatte» an. Diese ÜO wurde am 4. April 1996 genehmigt.

Beim Erlass der Erschliessungs-ÜO Nr. 52 blieb unbemerkt, dass in der ÜO Nr. 20 in Artikel 20 Absatz 3 der Überbauungsvorschriften faktisch ein Fahrverbot verankert ist: «Zwischen der verlängerten Eisenbahnstrasse und der Murgenthalstrasse ist eine direkte öffentliche Verbindung für Fussgänger und Radfahrer zu schaffen. Die Verkehrssicherheit muss gewährleistet sein. Die Querung über die Aarwangenstrasse (Bahnhof) darf nur von Fussgängern und Radfahrern sowie für reduzierten Anlieferverkehr benutzt werden.»

Die Änderung der ÜO Nr. 20 (in Sachen Nachvollzug) wurde zwischenzeitlich aufgelegt (im gemischt-geringfügigen Verfahren). Es sind drei Einsprachen eingegangen.

Gerügt wird das Verfahren an sich sowie inhaltlich das Thema Lärm. Aufgrund des gemischt-geringfügigen Verfahrens wurde das Thema Lärm nicht detailliert aufgearbeitet. Für die Einsprachenverhandlungen (sowie für den Fall, dass auf das ordentliche Verfahren umgeschwenkt werden muss), soll das Lärmthema in einem Dossier behandelt werden.

1.2 Zielsetzung

Das Ziel ist die Erstellung eines aktualisiertes Dossier «Lärm» analog dem Kapitel aus dem Umweltbericht ÜO Nr. 52; spezifisch zusammengestellt für die Änderung ÜO Nr. 20.

Die Verkehrszahlen werden mit den Zahlen der letzten Verkehrs- und Kordonzählungen aus den Jahren 2017-2021 ([2]) aktualisiert und abgeglichen.

Die Lärmsituation wird an den Liegenschaften der Einsprecher angegeben.

1.3 Grundlagen

[1] ESP Bahnhof Langenthal, Bahnhofplatz Süd (TP2), Umweltbericht gemäss Art. 47 RPV, 11.04.2022, Version 1-03, B+S AG

[2] Langenthal, Verkehrsdaten- und Kordonerhebung 2021, Technischer Bericht, Kontextplan, 30. August 2022

Anforderungen LSV

Art. 9 LSV, Mehrbeanspruchung von Verkehrsanlagen

Der Betrieb neuer oder wesentlich geänderter ortsfester Anlagen darf nicht dazu führen, dass:

- durch die Mehrbeanspruchung einer Verkehrsanlage die Immissionsgrenzwerte (IGW) überschritten werden oder
- durch die Mehrbeanspruchung einer sanierungsbedürftigen Verkehrsanlage wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen erzeugt werden.



Als wahrnehmbar wird gemäss BAFU eine Zunahme des Beurteilungspegels von ≥ 1.0 dBA betrachtet.

Art. 7 LSV, Neue ortsfeste Anlagen

Gemäss Art. 7 Abs. 1 LSV müssen die Lärmemissionen neuer ortsfester Anlagen so weit begrenzt werden,

- als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist
- und dass die von der Anlage allein erzeugten Lärmimmissionen die Planungswerte (PW) nicht überschreiten.

Bemerkung:

Als neue ortsfeste Anlagen gelten auch ortsfeste Anlagen und Bauten, deren Zweck vollständig geändert wird (Art. 2, Abs. 2)

2 Methodik

2.1 Lärmrechtliche Situation

Perimeter ÜO Nr. 52 "Bahnhofplatz"

Im Umweltbericht [1] wurde die Situation bezüglich Verkehrsumlagerung, welche zu wahrnehmbaren Änderungen führen, bereits für alle betroffenen Strassen untersucht. Für die Murgenthalstrasse wird kein Zusatzverkehr prognostiziert.

Die Wahrnehmbarkeit gemäss Art. 9 LSV ist bei keinem der untersuchten Strassenabschnitte gegeben. Die Mehrbeanspruchung einer ortsfesten Anlage (hier Eisenbahnstrasse) induziert bei keiner Liegenschaft eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte. Entlang der Eisenbahnstrasse sind an den relevanten Liegenschaften auch die um 5 dB tieferen Planungswerte eingehalten. Somit sind auch die Vorgaben gemäss Art. 7 LSV erfüllt. Es sind keine Massnahmen vorzusehen, die Vorgaben der Lärmschutzverordnung sind erfüllt.

Perimeter ÜO Nr. 20 "Migros-Areal Rankmatte"

Im Rahmen der ÜO Nr. 20 ist keine Nutzungsänderung vorgesehen, die zu Verkehrsänderungen führen wird. Die Verkehrsumlagerung aus der ÜO Nr. 52 betreffen auch Strassen im Perimeter der ÜO Nr. 20. Die Verkehrsumlagerungen sind mit der ÜO Nr. 52 abschliessend behandelt. Mit vorliegender Untersuchung werden diese Verkehrszahlen auf ihre Aktualität überprüft.

Zudem wird im vorliegenden Bericht untersucht, ob die Immissionsgrenzwerte IGW eingehalten sind. Sind diese nicht eingehalten, ist die Anlagenbetreiberin (in diesem Fall der Kanton) verpflichtet, die Anlage so weit zu sanieren, bis die IGW eingehalten sind.

2.2 Vorgehen

Als Grundlage für die Berechnung der Lärmbelastungspegel dienen aktuelle Erhebungen des Verkehrs, welche u.a. auch mit den Verkehrszahlen aus dem Umweltbericht verglichen werden.

Schliesslich wird aufgezeigt, ob die Grenzwerte an den betroffenen Liegenschaften eingehalten sind.

3 Verkehrssituation

3.1 Umweltbericht

Im Umweltbericht wurde der Zustand 2018 ausgewiesen (Grundlage GVM Kt BE 2016/2040) und auf der Grundlage dieses Zustand die verschiedenen Szenarien gerechnet. Die DTV der umliegenden Strassen im Zustand 2018 ist in der Abbildung 1 ersichtlich.

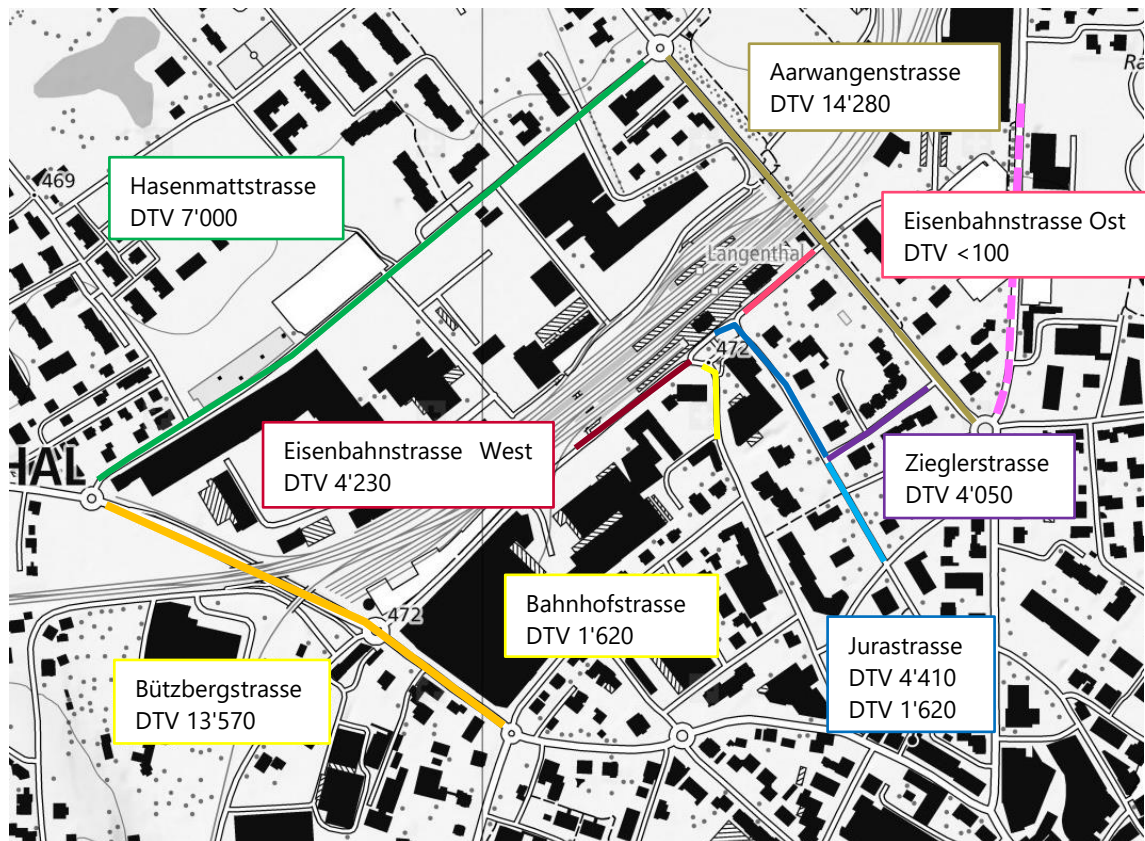


Abbildung 1 Verkehrsaufkommen im Istzustand (2018), der Tägliche Verkehr (DTV) wird in Fahrzeuge / Tag angegeben (Quelle: Umweltbericht [1]), pink gestrichelt =Murgenthalstrasse (nicht im Umweltbericht ausgewiesen)

Situation Eisenbahnstrasse

Im Umweltbericht wurden diverse Szenarien aufgelistet, wie sich der Verkehr umverteilen könnte. Für die Betrachtung der Lärmsituation wurde das Worstcase Szenario verwendet. Der berücksichtigte Verkehr für die Eisenbahnstrasse Ost ist daher hoch eingestuft und betrifft aufgrund der Aufhebung der Strassensperre auf Höhe Aarwangenstrasse auch ein Teil der Murgenthalstrasse. Gemäss Umweltbericht werden die massgebenden Planungswerte überall eingehalten, auch an den Liegenschaften Murgenthalstrasse 15a und 13 (siehe Abbildung 2, Murgenthalstrasse 11 ist kein Wohngebäude).

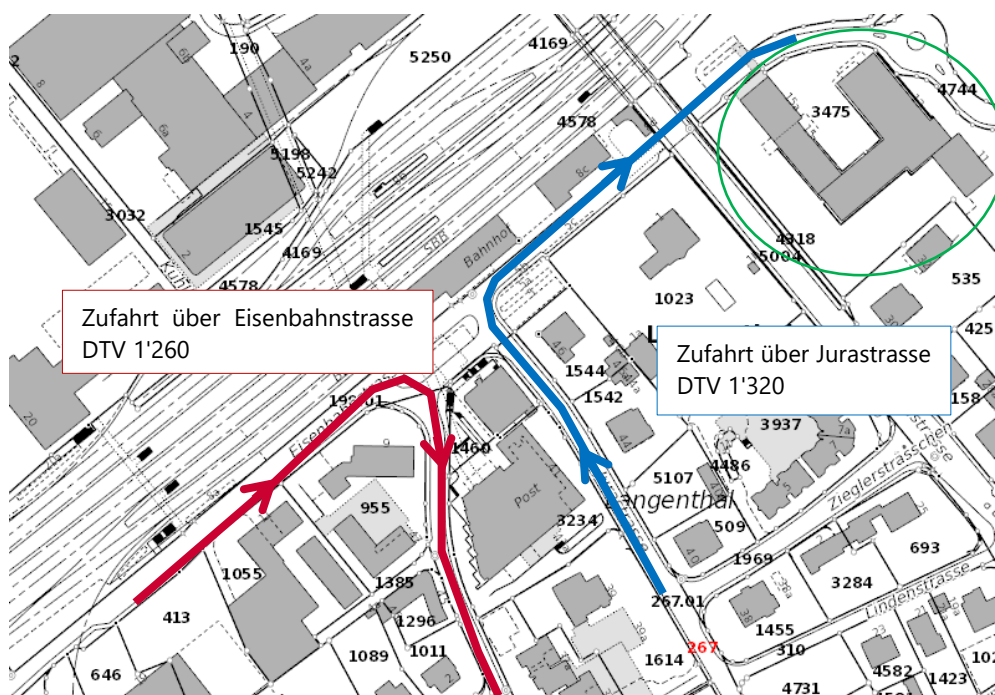


Abbildung 2 Annahme des zukünftigen Verkehrsregime (Einbahnverkehr für MIV), Szenario 1: Reduktion Zugangsverkehr um 40%, grün = Murgenthalstrasse 15a, 15, 13 und 11 (Quelle: Umweltbericht)

3.2 Verkehrsdaten- und Kordonenerhebung 2021

Im Jahr 2021 erfolgten auf gewissen Strassenabschnitte Verkehrszählungen, um die bestehenden Messungen sinnvoll zu ergänzen. Die Resultate aus diesen Zählungen wurden in Bericht [2] auf Jahresdurchschnitte hochgerechnet, inkl. Berücksichtigung der Pandemie und sind im Anhang B2 von [2] aufgeführt. Die Standorte der unten erwähnten Zählstellen (ZS) sind in den Abbildung 3 und Abbildung 4 aufgeführt.

	DTV 2017	DTV 2018 [1]	DTV 2019	DTV 2021
Aarwangenstrasse (ZS 4145)	13'070	14'280	12'280	11'520
Bützbergstrasse	14'500 (ZS 4531)	13'570		14'570 (ZS F)
Hasenmattstrasse	--	7'000	--	6'490 (ZS F) 5'910 (ZS G)
Jurastrasse		1'620		1'180 (ZS 25)
Bahnhofstrasse		1'620		1'020 (ZS 11)
Murgenthalstasse	9'350 (ZS 4146)	--	9'370 (ZS 4525)	--

Tabelle 1 DTV aus den Erhebungen gemäss [2] im Vergleich zu den Modelldaten aus dem Umweltbericht (grau hinterlegt). ZS = Zählstelle

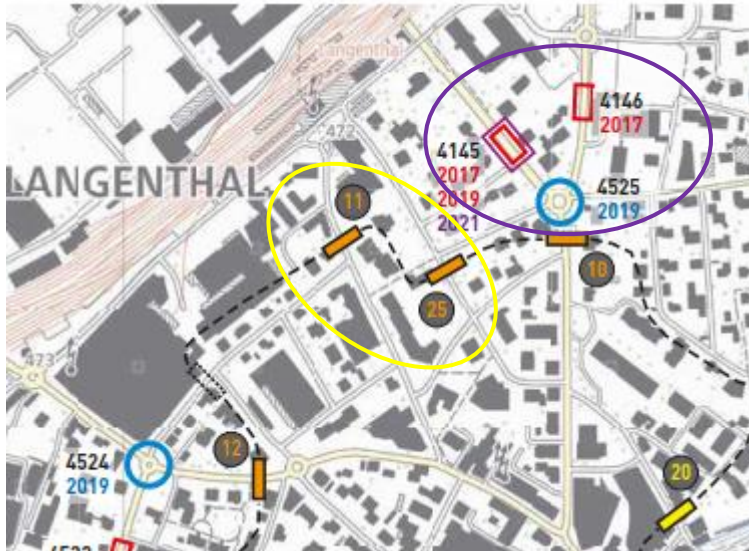


Abbildung 3 Ausschnitt Standorte Zählstellen Innen-Kordon, gelb =Bahnhof- und Jurastrasse, violett = Aarwangen- und Murgenthalstrasse (Quelle: Anhang A von [2])

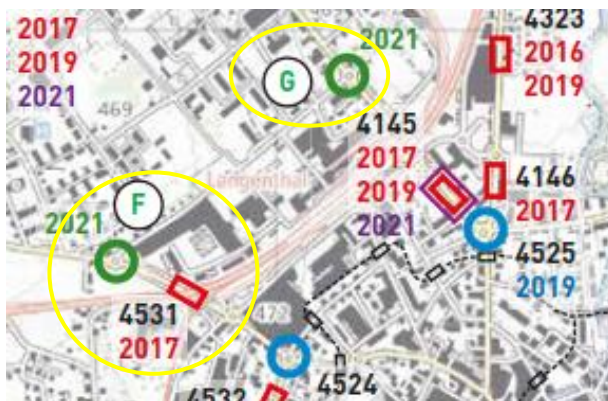


Abbildung 4 Ausschnitt Standorte Zählstellen Aussen-Kordon, gelb = Hasenmatt- und Bützbergstrasse (Quelle: Anhang A von [2]),

Grundsätzlich ist ersichtlich, dass im Umweltbericht mit einer Ausnahme von höheren Zahlen ausgegangen wurde als die verschiedenen Verkehrszählungen zeigen. Auf der Bützbergstrasse wurde die Verkehrsbelastung im Umweltbericht geringfügig unterschätzt. Der Verkehr sämtlicher Strassen im Bereich der Murgenthalstrasse liegt jeweils etwas tiefer als angenommen. Das heisst, die Angaben aus dem Umweltbericht sind plausibel und entsprechen der aktuellen Situation.

4 Lärmbeurteilung

4.1 Bestehende Lärmsanierungen

Im Sanierungsprojekt Gemeinde Langenthal, Kantonsstrasse vom Januar 2012 wurden für die Murgenthalstrasse folgende Verkehrszahlen angenommen:

Strasse Emissionsabschnitt	Zu- stand	DTV Fz/Tag	Tag		Nacht		Steigung in %	signalis. V (km/h)
			Nt (Fz/h)	Nt 2 (%)	Nn (Fz/h)	Nn 2 (%)		
KS 241 *	2006	6'400	371	4	58	3	0	50
km 0.0 – 0.563	2029	9'400	522	4	81	3	0	50
KS 241 **	2006	7'700	447	9	69	6	0	50
km 0.563 – 0.750	2029	10'800	626	9	97	6	0	50
KS 241 ***	2006	5'400	313	5	43	4	0	50
km 0.750 – 1.760	2029	7'600	441	5	68	4	0	50

Tabelle 2 Verkehrszahlen des im Sanierungsbericht berücksichtigten Abschnittes der Murgenthalstrasse (orange) (Quelle: Anhang D).

Die Lärmschutzmassnahmen (insb. Schallschutzfenster) wurden auf der Grundlage des Sanierungshorizontes 2029 angenommen. Die Berechnungen erfolgten gemäss dem damals gültigem Lärmberechnungsmodell StL86+.

Schallschutzmassnahmen

An der Murgenthalstrasse 5 wurden im Rahmen des Lärmsanierungsprojektes Schallschutzfenster eingebaut. Der Kanton hat 30'000 Fr für den Einbau von Schallschutzfenster zurückerstattet. An der Murgenthalstrasse 7 wurden Schallschutzfenster rückerstattet im Umfang von 10'000 Fr (Anhang B). Beide Liegenschaften haben somit die gesetzlich verordneten Lärmschutzmassnahmen erhalten.

4.2 Ausgangslage

Gemäss Tabelle 1 besteht aktuell auf der Murgenthalstrasse einen Verkehr von 9'400 Fz/Tag. Beidseitig der Strasse gilt die Empfindlichkeitsstufe III (ES III, siehe Abbildung 5).



Abbildung 5 Auszug aus Zonennutzungsplan, Inkraftsetzung am 31.03.2004

Gemäss E-Mail von Strasseninspektorat (Anhang C) ist auf den relevanten Abschnitten ein Belag vom Typ AC11 S eingebaut, welcher aus akustischer Sicht als neutraler Belag betrachtet wird.

Für die grobe Berechnung der Lärmsituation wurden ein neutraler Belag und Tempo 50 angenommen. Die Lärmberechnungen erfolgten mit dem Strassenlärmberechnungsmodell son-ROAD18. Die Ausbereitungsberechnung erfolgte gemäss ISO 9613-2. Für die Murgenthalstrasse

wurde der Strassentyp Verbindungsstrasse 50km/h angenommen, für die Einbahnstrasse Sammelstrasse 50 km/h. Die Aufteilung der Schwerlastanteile erfolgte gemäss Strassentyp. Die Bodenabsorption wurde für Strassen und Plätze als G=0 (reflektierend) und für Grünflächen als G=1 (absorbierend) festgelegt.

4.3 Heutige Lärmbeurteilung

Bei einem DTV der Murgenthalstrasse von rund 9'400 Fz/Tag sind ab 13 m von der Strassenmitte die massgebenden Immissionsgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufe III eingehalten. Die Liegenschaften Murgenthalstrasse 7, 5a und 5 (orange in Abbildung 6) befinden sich mind. 16 m von der Strassenmitte entfernt. Die Lärmbelastung befinden sich deshalb unterhalb der Immissionsgrenzwerten (siehe Anhang A). Im Lärmsanierungsprojekt wurde von einer höhere Verkehrsbelastung ausgegangen (DTV 10'800 Fz/Tag) und die gesetzlich notwendigen Sanierungsmassnahmen sind erfolgt (siehe Kap. 4.1).

Das neue Einbahnregime (grün in Abbildung 6) wird mit einem DTV von 1'320 Fz/Tag belastet. Die Grenzwertewerte der beiden Liegenschaften, welche eine Büronutzung aufweisen, werden bei weitem eingehalten (siehe auch Kapitel 3.1 und Anhang A).

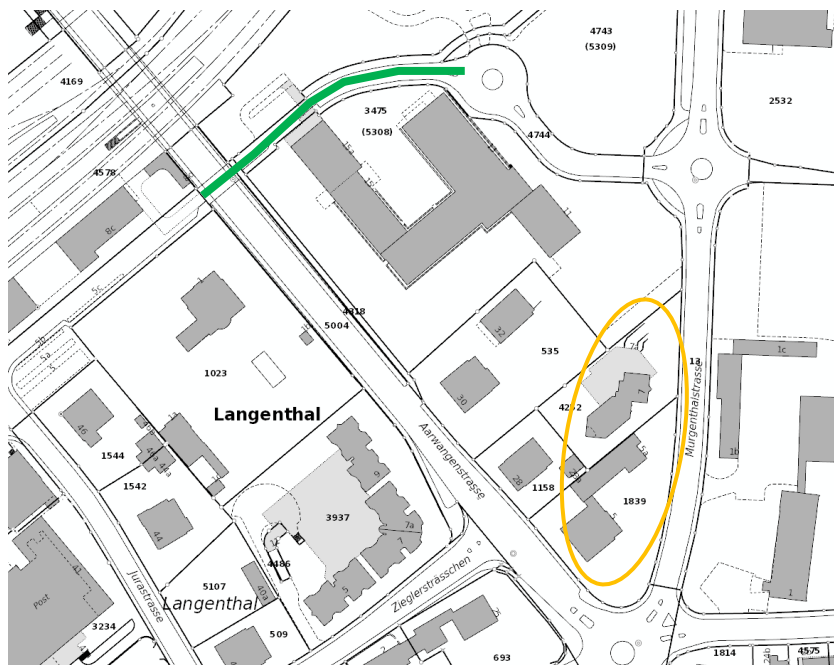


Abbildung 6 Standorte der Liegenschaften an der Murgenthalstrasse (orange) und Strasse mit neuem Einbahnregime (grün) (Quelle: topo.apps.be.ch)



5 Schlussfolgerung

Die ordentliche Lärmsanierung erfolgte bereits auf der Murgenthalstrasse und die exponierten Liegenschaften haben Schallschutzmassnahmen durch den Kanton erhalten. Die Lärmsanierungspflicht wurde zu Zeitpunkt der Sanierung erfüllt.

Die neue Lärmsituation wurde mittels einer Groburteilung und dem neuen Lärmberechnungsmodell sonROAD18 beurteilt. Durch die Aufhebung der Strassensperre auf der Eisenbahnstrasse/Murgenthalstrasse auf Höhe Aarwangenstrasse werden keine Grenzwertüberschreitungen initiiert. Die Immissionsgrenzwerte sind entlang der Murgenthalstrasse ebenfalls eingehalten. Die Vorgaben gemäss LSV sind somit eingehalten und es sind keine Massnahmen notwendig.

B+S AG

Mark Stöhle
Senior Experte Akustik

Anne Klauser
Expertin Akustik



A Belastungspegel Liegenschaften

Im aktuellen Zustand mit den im Kapitel 3.2 erwähnten Verkehrszahlen (jeweils höchster DTV aus der Verkehrserhebungen 2017 - 2021) bestehen an den Liegenschaften folgende Belastungspegel.

Liegenschaft	Nutzung	ES	Immissionsgrenzwert (IGW)		Beurteilungspegel	
			Tag (dBA)	Nacht (dBA)	Ld (dBA)	Ln (dBA)
Murgenthalstrasse 7	Wohnen	III	65.0	55.0	63.8	53.6
Murgenthalstrasse 5a	Wohnen	III	65.0	55.0	62.0	51.8
Murgenthalstrasse 5	Wohnen	III	65.0	55.0	61.0	50.8
Murgenthalstrasse 15a	Büro	III	70.0	60.0	56.8	43.8
Murgenthalstrasse 13	Büro	III	70.0	60.0	58.4	46.2

Tabelle 3 Beurteilungspegel der relevanten Liegenschaften, Grün = IGW eingehalten.



B E-Mail vom OIK IV, B. Lustenberger

Klauser Anne

Von: Lustenberger Barbara, BVD-TBA-OIKIV <barbara.lustenberger@be.ch>
Gesendet: Dienstag, 17. Dezember 2024 13:09
An: Klauser Anne
Betreff: AW: Langenthal Murgenthalstrasse LSP

Hoi Anna

Ich habe schnell in der Vollzugsübersicht nachgeschaut:

- Murgenthalstrasse 5: wir haben Fenster rückerstattet im Umfang von knapp 30'000.- (projektier in SP: 19 Fenster und 3 SDL)
- Murgenthalstarsse 7: da haben wir eine Rückerstattung gemacht und Fenster ersetzt (total im Umfang von 10'000.-)

Für die Liegenschaft Murgenthalstrasse habe ich Belege gefunden (Rechnungen). Für die Murgenthalstrasse leider nicht. Aber gemäss Tabelle ist die Ausführung erledigt.

Reicht dir das so? oder brauchst du noch mehr Infos?

Lg Barbara



C E-Mail von Strasseninspektorat

Klauser Anne

Von: Lustenberger Barbara, BVD-TBA-OIKIV <barbara.lustenberger@be.ch>
Gesendet: Freitag, 10. Januar 2025 07:40
An: Klauser Anne
Betreff: WG: 23-138S, Plangenehmigungsverfahren Schelten, Farnern, Attiswil, Wiedlisbach, Wangen an der Aare, ESTI-Vorlage Nr. L-0161831.5 & L-0052168.5

Liebe Anne

Hier leite ich dir noch die Angaben des Strasseninspektors zu den Belägen auf der Aarwangen- und Murgenthalstrasse in Langenthal weiter.

Lg Barbara

Von: Steffen Adrian, BVD-TBA-OIKIV-SI_OBERAARGAU <adrian.steffen@be.ch>
Gesendet: Freitag, 10. Januar 2025 07:10
An: Lustenberger Barbara, BVD-TBA-OIKIV <barbara.lustenberger@be.ch>
Betreff: AW: 23-138S, Plangenehmigungsverfahren Schelten, Farnern, Attiswil, Wiedlisbach, Wangen an der Aare, ESTI-Vorlage Nr. L-0161831.5 & L-0052168.5

Hoi Barbara

Grundsätzlich ja. Es sind nur die sanierten Projekte aufgeführt.

Aus meiner Sicht wie folgt:
17cm stark
3-schichtig
AC 11 S, ev. PmB
ACB 22
ACT 22

Freundliche Grüsse

Adrian Steffen, Strasseninspektor
[+41 31 636 70 19](tel:+41316367019) (direkt), adrian.steffen@be.ch

Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern, Tiefbauamt, Strasseninspektorat Oberaargau
Wynaustrasse 113, 4912 Aarwangen
[+41 31 636 70 11](tel:+41316367011), si.oberaargau@be.ch

Von: Lustenberger Barbara, BVD-TBA-OIKIV <barbara.lustenberger@be.ch>
Gesendet: Freitag, 10. Januar 2025 07:04
An: Steffen Adrian, BVD-TBA-OIKIV-SI_OBERAARGAU <adrian.steffen@be.ch>
Betreff: AW: 23-138S, Plangenehmigungsverfahren Schelten, Farnern, Attiswil, Wiedlisbach, Wangen an der Aare, ESTI-Vorlage Nr. L-0161831.5 & L-0052168.5

Hoi Adrian

Danke für die Rückmeldung.

Das Ingenieurbüro B+S fragt nach dem Belagstyp auf der Murgenthalstrasse und Aarwangenstrass in Langenthal. Kann ich das im Logo nachschauen?



D Auszug aus dem Sanierungsprojekt Gemeinde Langenthal, 2012

Der Standort der relevanten Zählstelle (insbesondere Nr. 4146) ist in Abbildung 3 in Kapitel 3.2 zu finden.

Kantonsstrasse Nr. 241

Strasse Emissionsabschnitt	Zu- stand	DTV Fz/Tag	Tag		Nacht		Steigung in %	signalis. V (km/h)
			Nt (Fz/h)	Nt 2 (%)	Nn (Fz/h)	Nn 2 (%)		
KS 241 *	2006	6'400	371	4	58	3	0	50
km 0.0 – 0.563	2029	9'00	522	4	81	3	0	50
KS 241 **	2006	7'700	447	9	69	6	0	50
km 0.563 – 0.750	2029	10'800	626	9	97	6	0	50
KS 241 ***	2006	5'400	313	5	49	4	0	50
km 0.750 – 1.760	2029	7'600	441	5	68	4	0	50
KS 241 ***	2006	5'400	313	5	49	4	0	60
Km 1.760 – 2.248	2029	7'600	441	5	68	4	0	60
KS 241 ***	2006	5'400	313	5	49	4	0	80
Ab km 2.248	2029	7'600	441	5	68	4	0	80

- * Zählstelle 4376
- ** Zählstelle 4146
- *** Zählstelle 4323

Kantonsstrasse Nr. 244

Strasse Emissionsabschnitt	Zu- stand	DTV Fz/Tag	Tag		Nacht		Steigung in %	signalis. V (km/h)
			Nt (Fz/h)	Nt 2 (%)	Nn (Fz/h)	Nn 2 (%)		
KS 244 *	2006	14'420	836	11	130	5	0	80
km 9.340 – 9.452	2029	20'300	1'177	11	183	5	0	80
KS 244 *	2006	14'420	836	11	130	5	0	60
km 9.452 – 9.613	2029	20'300	1'177	11	183	5	0	60
KS 244 **	2006	13'300	771	8	120	6	0	50
km 9.613 – 10.276	2029	18'700	1'085	8	168	6	0	50
KS 244 ***	2006	13'000	754	8	117	6	4	50
Km 10.276 – 10.683	2029	18'300	1'061	8	165	6	4	50
KS 244 ***	2006	13'000	754	8	117	6	0	50
Km 10.683 – 10.746	2029	18'300	1'061	8	165	6	0	50
KS 244 ****	2006	11'000	638	8	99	6	0	50
km 10.746 – 10.877	2029	15'500	899	8	140	6	0	50
KS 244 ****	2006	10'960	636	8	99	6	0	50
Km 10.877 – 11.285	2029	15'400	893	8	139	6	0	50
KS 244 ****	2006	10'960	636	8	99	6	0	60
Ab km 11.285	2029	15'400	893	8	139	6	0	60

- * Zählstelle 4143
- ** Zählstelle 4314
- *** Zählstelle 4145
- **** Zählstelle 4318