

## Stadt Langenthal

### Mitwirkung Agglomerationsprogramm 3. Generation

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nutzen wir die Möglichkeit, im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum Agglomerationsprogramm Langenthal Stellung zu nehmen. Wir danken allen Beteiligten für die Erarbeitung der umfangreichen Unterlagen. Die VCS-Regionalgruppe Oberaargau-Emmental hat sich ausführlich mit dem Bericht zum Agglomerationsprogramm auseinandergesetzt. Wir werden uns in den folgenden Ausführungen zu den grundsätzlichen Stossrichtungen äussern; die Massnahmen sind aus unserer Sicht teilweise nur schwer verständlich und kaum zu beurteilen, weshalb wir diese nicht im Detail kommentieren können.

#### **Grundsätzliches:**

Die VCS-Regionalgruppe Oberaargau-Emmental unterstützt den Grundsatz der nachhaltigen Entwicklung im Bereich Siedlung, Landschaft und Verkehr. Die Stadt Langenthal zählt mit einer anrechenbaren Einwohnerzahl von ca. 18'700 Einwohnern nach der Definition des BFS (Bundesamt für Statistik) nicht mehr zu den Agglomerationen und wird nur noch als Kernstadt in ländlichen Raum geführt. Trotzdem begrüsst die VCS Regionalgruppe Oberaargau-Emmental die Ausarbeitung des Agglomerationsprogramms, da die Agglomerationsprogramme ein probates Mittel zu einer nachhaltigen Entwicklung in einer Region darstellen.

Wir begrüssen ausdrücklich den Fokus auf eine Siedlungsentwicklung nach innen. Insbesondere ist es zweckmässig, keine weiteren Baulandeinzonungen mehr vorzunehmen, weder für Wohnen noch für Arbeiten. Eine engere Zusammenarbeit mit den umliegenden Gemeinden erscheint uns viel sinnvoller um die Bedeutung der Agglomeration Langenthal weiter zu stärken. So kann auch die zukünftige Minimalgrösse für Agglomerationen von 20'000 Personen längerfristig nachgewiesen werden.

Aus Sicht des Verkehrs ist es uns wichtig, festzuhalten, dass eine Siedlungsentwicklung möglichst unter Vermeidung von Mehrverkehr stattfinden muss. Die Maxime „Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich abwickeln“ muss auch für die Siedlungsentwicklung gelten. Siedlungsentwicklung nach innen kann mit neuen Ansätzen wie autofreiem/autoarmem Wohnen verkehrsverträglich gestaltet werden.

Wir bedauern es einmal mehr, dass die Berichte in einer nur schwer verständlichen Planersprache abgefasst sind (sogar die 'Kurzfassung') und dass keine entsprechende Informationsveranstaltung durchgeführt wurde. So ist eine Teilnahme nur für einen sehr eingeschränkten Kreis von wenigen Parteien und einigen Verbänden, allenfalls noch einigen 'angefressenen' oder direkt beteiligten Privatpersonen überhaupt möglich. Zusätzlich ist erschwerend, dass die Mitwirkung zum Agglomerationsprogramm Langenthal nicht besser mit den Mitwirkungen zum RGSK und zur Verkehrssanierung Aarwangen-Langenthal Nord koordiniert ist.

Zu den Teilstrategien nehmen wir wie folgt Stellung:

## **Siedlung**

Wir können die Grundsätze mit der situativen Verdichtung und der Stärkung der Siedlungsstruktur, Verbesserung der Qualität und Vernetzung der Quartiere und die Aufwertung der öffentlichen Räume unterstützen. Insbesondere die Entwicklung der Schwerpunktgebiete wird für Langenthal wegweisend sein.

Siedlungserweiterungen - sei es für Wohnen aber auch für Arbeiten - lehnen wir strikte ab, solange nicht alles getan wird, um bestehende Reserven zu aktivieren. Insbesondere im Bereich Wohnen zeigt der Bericht auf, dass genügend Reserven vorhanden sind.

Im Bereich „Arbeiten“ sollten Neueinzonungen ebenfalls die letzte Massnahme sein, denn es sind mit dem Porziareal und in teilweise leerstehenden alten Industriegebäuden in der ganzen Stadt noch einige Reserven vorhanden. Ausserdem sollte mit den Landbesitzern in der Industriezone zuerst verhandelt werden, bevor neues Land eingezont wird.

## **Verkehr**

Oberste Zielsetzungen zum Verkehr sind laut Bericht „Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich abwickeln“ (analog zur Mobilitätsstrategie des Kantons). Wir sehen im Bericht einige gute Ansätze und unterstützen die strategischen Grundsätze der verträglichen Abwicklung, die Lenkungsmassnahmen um das Stadtzentrum, die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, den Ausbau oder mindestens die Sicherstellung des heutigen ÖV Angebots und die flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen in den Quartieren sowie die Begegnungszonen im Zentrum.

Wir sind jedoch der Meinung, dass keine griffigen Massnahmen aufgeführt sind, um Verkehr zu vermeiden und dass zu wenige Anstrengungen unternommen werden, um die Anteile ÖV und Langsamverkehr am Gesamtverkehr zu erhöhen. Die Massnahmen sind meist sehr allgemein gehalten und weisen zu wenig Tiefe auf, es ist nicht immer ersichtlich, wie die gesteckten Ziele erreicht werden sollen.

Hier sind Mobilitätsmanagement-Instrumente einzusetzen und mit Partnern nach Lösungen zu suchen, so dass insbesondere der Binnenverkehr in Langenthal vermindert wird. Das heisst, dass Berufs- und Mittagsverkehr zwischen Zentrum und Industrie, Elterntaxis aus Quartieren zu Schulen/Freizeiteinrichtungen und der Einkauf mit Auto unterbunden werden. Dazu sind Aufklärungsarbeiten, gute ÖV-Verbindungen, sichere Velowege und Angebote zur Versorgung in allen Quartieren zu fördern (z.B. Verpflegungsmöglichkeiten in den Industriegebieten).

Sehr skeptisch betrachten wir auch die Entwicklung des Verkehrsvolumens: Wir befürchten, dass mehr Verkehr zu erwarten ist, als in den Modellen angenommen wird. Insbesondere wenn die Umfahrung Aarwangen – Langenthal Nord realisiert werden sollte und zusätzlich die Netzwidestände ins Zentrum erhöht werden, wird der Verkehr auf Bützberg- und Ringstrasse im Berufsverkehr zum Erliegen kommen. Dies wird zu negativen Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr (Orts- und Regionalbuslinien), zu Lärmbelastungen und Luftverschmutzung und zu einer Trennwirkung der Strasse zwischen Quartieren westlich der Strasse und dem Zentrum führen. Diese Situation könnte ausserdem den Verkehr in die Quartiere (z.B. Eisenbahnstrasse), an den Bahnhof und zurück ins Zentrum drücken. Es sind deshalb weitere konkrete Massnahmen zu definieren, um die Taktsicherheit des öffentlichen Verkehrs und die Verkehrssicherheit des Langsamverkehrs (Querungen, Parallelführungen) sicher zu stellen.

Insgesamt befürwortet die VCS-Regionalgruppe Oberaargau-Emmental die grundsätzliche Stossrichtung des Agglomerationsprogramms der 3. Generation. Die Massnahmen - insbesondere im Bereich Verkehr - sind aber grösstenteils schlecht dokumentiert und zu wenig konkret und können deshalb nur grob beurteilt werden. Für uns ist es deshalb sehr fraglich, ob die Ziele des Agglomerationsprogramms mit den ‚angedachten‘ Massnahmen erreicht werden können. Bei der allfälligen Realisierung einer Umfahrung im Rahmen der Verkehrssanierung Aarwangen-Langenthal

Nord würden sich die Verkehrsprobleme in Langenthal noch zusätzlich akzentuieren. Ein Verkehrskollaps in Langenthal scheint in diesem Fall vorgezeichnet.

Mit freundlichen Grüßen

VCS Regionalgruppe Oberaargau-Emmental

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'CW', is centered below the text 'VCS Regionalgruppe Oberaargau-Emmental'.

Christoph Waber

Geschäftsführer