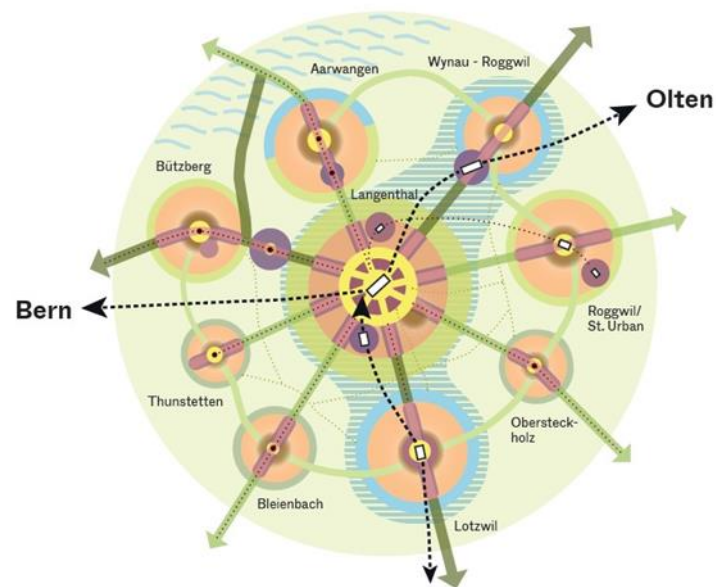


«Gartenagglo» Agglomerationsprogramm der 5. Generation (AP5)

Mitwirkungsbericht

14. Mai 2024



Bearbeitung: Markus Zahnd, Leiter Agglomerationsprogramm und Raumentwicklung, Region Oberaargau

Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage	3
2.	Mitwirkende.....	4
3.	Schwerpunkte der Mitwirkungseingaben.....	6
3.1.	Beteiligung der Mitwirkenden.....	6
3.2.	Eingaben zu den Unterlagen.....	6
4.	Eingaben zum AP5 Gartenagglo	9
5.	Fazit.....	28

1. Ausgangslage

Das «Gartenagglo» Agglomerationsprogramm der 5. Generation (AP5) wird gemäss den Bundesvorgaben regionsseitig seit Anfang des Jahres 2023 zusammen mit der gleichzeitig stattfindenden Aktualisierung in das Regionale Gesamtverkehrskonzept Oberrhein 2025 (RGSK25 OA) erarbeitet. Hierfür wurden in einem ersten Schritt nach einer Informationsveranstaltung und Kick-offsitzung in mehreren Workshops mit Vertretungen aus den 7 Gartenagglogemeinden die Grundlagen zur Erarbeitung entwickelt.

Basierend auf diesen Angaben wurden in der Folge vom Frühling bis Herbst 2023 der AP5 Bericht und der AP5 Massnahmenband regionsseitig erarbeitet. Der Vorstand der ROA gab diese anschliessend zusammen mit einem Fragebogen gemeinsam mit den damit in Bezug stehenden RGSK25 OA Unterlagen zur öffentlichen Mitwirkung frei. In Anbetracht der umfangreichen Unterlagen fand die Frist der Öffentlichen Mitwirkung vom 1. November 2023 bis 15. Januar 2024 statt. Die Frist und Einladung zur öffentlichen Mitwirkung wurde ordnungsgemäss im Anzeiger Oberrhein und Anzeiger Trachselwald vorgängig publiziert mit Hinweis zum Bezug aller Unterlagen, respektive der Möglichkeit, diese in der Geschäftsstelle der Region Oberrhein direkt einsehen zu können. Die Gemeinden wurden vorgängig dazu in einem separaten Schreiben über die öffentliche Mitwirkung informiert und zur Teilnahme direkt eingeladen. Alle Unterlagen waren während der Frist der öffentlichen Mitwirkung auf der Webseite der Region Oberrhein öffentlich zugänglich aufgeschaltet. Es bestand die Möglichkeit, für Verständnisfragen oder Fragen zum Inhalt sich bei der Leitung der diesbezüglichen Planungsverfahren in der Geschäftsstelle Oberrhein zu melden, respektive Auskunft zu erhalten.

2. Mitwirkende

Gartenagglom-Gemeinden	AP5 Gartenagglom						
	Eingabe per Frage- bogen	Gesamt- eindruck positiv	mit Anpassungen im Grundsatz ein- verstanden	mit Handlungsbe- darf im Grundsatz einverstanden	mit Strategien S-L-V einver- standen	Massnahmen richtig fest- gelegt	allgemeine Bemerkungen
<u>Gemeinden</u>							
Aarwangen	ja	ja	ja	ja	ja	ja	es wurden kreative Ideen erarbeitet
Bleienbach	ja						nicht direkt betroffen
Eriswil	ja	ja	ja	ja	ja	ja	vermehrte Zusammenarbeit begrüsst
Langenthal	ja	ja	nein	nein	nein	nein	qualitativ hochwertig erarbeitet, Stossrichtung wird unterstützt
Lotzwil	ja	ja	ja	ja	ja	ja	keine
Ochlenberg	ja	ja	ja	ja	ja	ja	keine
Roggwil	ja	ja	nein	ja	ja	nein	Vorschlag Freizeitsroute
Rumisberg	ja	ja	ja	ja	ja	ja	keine
Thunstetten	ja	ja	ja	ja	ja	ja	keine
Wynau	ja	ja	ja	ja	ja	ja	besser vernetzte, kantonsüber-greifende ÖV-Verknüpfung
<u>Bürgergemeinden</u>							
BG Aarwangen	ja	ja					keine
<u>Regionen</u>							
Region AareLand	nein	ja					Stellungnahme, bestehen keine Differenzen zu AP Aareland
<u>Betriebe/Firmen</u>							
ASM	ja	ja	nein	nein	ja	ja	Anmerkungen zu den Anhängen und Abbildungen
BLS	nein						Stellungnahme: entspricht BLS Absichten
Biodiversia	ja	ja	ja	nein			
LUPS	nein						Stellungnahme zur 4 Anliegen
<u>Organisationen/Vereine</u>							
Pro Velo Oberaargau	ja	ja	nein	ja	nein	nein	spezielle Auflistung, was alles begrüsst wird
Lebendiges Rottal	nein	ja	ja	ja	ja/nein	nein	Stellungnahme
Rottaler BahnTrail							spezielle Auflistung, was alles begrüsst wird
VCS Oberaargau-Emment.	ja	ja	nein	ja	ja	ja	neuer Perimeter begrüsst, noch fehlendes Umsetzungsreporting bemängelt

<u>Parteien</u>							
Grüne Langenthal	ja	ja	ja	ja	nein	ja/nein	ja
Grüne Oberaargau	ja	ja	nein	ja	nein	nein	ja
<u>Private</u>							
E. Grütter	ja	nein	nein		nein	nein	keine
F. Zürn	ja	ja	ja	ja	nein	ja/nein	ja

3. Schwerpunkte der Mitwirkungseingaben

3.1. Beteiligung der Mitwirkenden

Insgesamt wurden 24 Eingaben eingereicht, davon 10 Eingaben von Gemeinden. Alle 7 Gemeinden der Gartenagglo reichten eine Eingabe ein, wobei 1 Gemeinde (ausserhalb des BeSA-Perimeters) mitteilt, dass sie davon nicht direkt betroffen sei. Die zur Gartenagglo angrenzende Agglo Aareland reichte ebenfalls eine Eingabe ein. Weiter reichten 1 Burgergemeinde, 4 Firmen, 3 Organisationen/Vereine, 2 Parteien und 2 Privatpersonen eine Eingabe ein.

Alle Eingaben (mit Ausnahme 1 Privatperson) bewerten die Erarbeitung positiv. Die partizipative Herangehensweise und der umfassende Einbezug von vielfältigen Themenbereichen wird begrüsst. Dem Ergebnis wird eine qualitativ hochwertige Arbeit attestiert. Umweltorganisationen hätten zwar einen direkten Miteinbezug bei den Workshops begrüsst. Aus der benachbarten Agglo Aareland wird festgehalten, dass keine Differenzen zwischen beiden Agglomerationen bestehen.

Der Fokus der Eingaben von den Organisationen, Vereinen, Parteien und Privaten richtet sich in erster Linie an die Themen im Bereich der Landschaft. Sie bewerten einzelne Aspekte gemäss ihrer Sichtweise als zu wenig weit gehend und z.T. im Widerspruch zu anderen im Programm festgehaltenen Aspekten. Verschiedene Anregungen und Anmerkungen zu einzelnen Bereichen werden eingebracht.

3.2. Eingaben zu den Unterlagen

Verschiedene Antworten zu Eingaben werden nachstehend (im Abgleich zu RGSK Eingaben) themenmässig erläutert:

- **Bezug Themenbereiche und Massnahmen AP-RGSK:** Für die Gartenagglo (welche 7 Gemeinden der 13 Gemeinden der Subregion Ost umfasst, 5 davon im BeSA-Agglomerationsperimeter des Bundes) wurde zeitgleich zum AP5 Gartenagglo das RGSK25 OA erarbeitet. Die Massnahmen des AP5 Gartenagglo sind Bestandteil des RGSK25 OA, welches die 43 BE-Gemeinden des Oberaargaus planungsrechtlich umfasst. Diese AP-Massnahmen richten sich in erster Linie nach den Vorgaben des Bundes. Weitere Massnahmen der 7 Gartenagglogemeinden, die nicht im AP5 Gartenagglo enthalten sind, wurden im RGSK25 OA gemäss den RGSK Vorgaben aufgenommen. Diese Unterschiedlichkeit der Vorgaben von Bund und Kanton in der Umsetzung der Entwicklungsvorhaben der entsprechenden Massnahmen gilt es zu beachten. Dieser Umstand und deren unterschiedlichen Bezüge wurde zeitweise in den Mitwirkungseingaben etwas übersehen.
- **Gartenagglo ≠ BeSA-Agglomerationsperimeter:** Das Gebiet der Gartenagglo umfasst gemäss dem im AP4 bereits erarbeiteten (und im AP5 weiterhin gültigen) Zukunftsbild die 7 Gemeinden Langenthal als Zentrumsgemeinde mit den 6 Gürtelgemeinden Aarwangen, Wynau, Roggwil, Lotzwil, Bleienbach und Thunstetten. Der Bund hat für das AP5 aber nebst der Stadt Langenthal als Zentrumsgemeinde nur die 4 Gemeinden Aarwangen, Roggwil, Lotzwil und Thunstetten in den bundesseitig beitragsberechtigten BeSA-Perimeter aufgenommen. D.h. diese 5 Gemeinden sind im AP5 berechtigt, Verkehrsmassnahmen aus ihrem Hoheitsgebiet im AP5 zur Mitfinanzierung seitens Bund einzureichen, welche direkt eine Wirkung in ihrem eigenen Gemeindegebiet haben. Das ARE stellte jedoch in Aussicht, dass die Gemeinden Wynau und Bleienbach auf erneuten Antrag der Region und Kanton ebenfalls aufgenommen würden, wenn von diesen Gemeinden zukünftig entsprechende A-Verkehrsmassnahmen eingereicht würden. Bis zu jenem Zeitpunkt müssen Eingaben von Verkehrsmassnahmen von diesen beiden Gemeinden zur Mitfinanzierung mit Wirkung auf zumindest eine der 5 BeSA Gemeinden begründet werden können.

- **Fehlender Nachweis der bisher getätigten Umsetzungsmaßnahmen früherer AP Generationen:** Verschiedentlich wird richtigerweise festgestellt, dass dieser in den Unterlagen noch fehlt. Da die Umsetzungsfristen für die Umsetzung der Massnahmen früherer Generationen noch laufen, konnte das Kapitel 2 noch nicht verfasst werden. Zudem fehlten zum Zeitpunkt der Mitwirkung die aktuellen Grundlagen des Bundes (ARE-Tabellen). Die Umsetzungsnachweise werden in Absprache mit den Kantonalbehörden daher erst nach Vorliegen der kantonalen Vorprüfungsergebnisse im Herbst 2024 erstellt.
- **Neuen Themen und neue Massnahmen im AP5 Gartenagglo:** Aufgrund von Eingaben wurden nach der Mitwirkung 3 neue Massnahmen ins AP5 aufgenommen. Es handelt sich um AP3-Massnahmen der Stadt Langenthal, welche dort nicht umgesetzt und daher neu ins AP5 aufgenommen werden.
- **Forderungen von Massnahmen in der Kompetenz der Gemeinden:** Verschiedene Eingaben fordern Umsetzungsschritte im Rahmen des AP5 Gartenagglo, welche sich in der Umsetzungskompetenz der jeweiligen Gemeinden befinden. Diese Forderungen müssen daher direkt an die jeweiligen kommunalen Behörden gestellt werden. Es ist nicht Aufgabe oder Absicht seitens der regionalen Behörden, auf regionaler Stufe Vorhabensschritte vorzunehmen oder anzugehen, die der Kompetenz der Gemeinden vorbehalten sind.
- **Erarbeitung von regionalen Leitfäden:** Verschiedene Eingaben fordern übergeordnete Leitfäden. Im Rahmen des AP5 war die Erarbeitung von Leitfäden (z.B. für eine gemeinsame Parkplatzbewirtschaftung) diskutiert worden, insbesondere da die Bundesvorgaben solche in den Agglomerationen begrüsst. Die Erarbeitung regionaler Leitfäden sind jedoch nur zweckmässig, wenn die Mehrheit der davon betroffenen Gemeinden diese als sinnvoll erachtet. Die im Rahmen AP5 Erarbeitung geführten Diskussion und Beratungen zeigten jedoch, dass dies z.Z. nicht gegeben ist. Daher wurde verzichtet, in dieser AP-Generation entsprechende Massnahmen vorzusehen. Eine Änderung hin zu strikteren Parkplatzkontingentierungen (Senkung der Bandbreiten) auf Privatarealen ist zudem auf Stufe der kantonalen oder kommunalen Gesetzgebung zu erwirken.
- **Umgang mit rechtlich hängigen Vorhaben:** Verschiedene Eingaben bemängeln, dass zu stark auf das rechtlich noch hängige kantonale Vorhaben der Umfahrung Aarwangen abgestellt werde. Als regional behördlicher Sicht gilt hier beim heutigem Stand einzig der politische Entscheid aus der diesbezüglichen kantonalen Volksabstimmung zu diesem kantonalen Vorhaben, worauf die regionale Planung sich zu richten hat. Sollte sich in 4 Jahren bei der Erarbeitung der nächsten AP Generation der politische Tatbestand aus rechtlicher Sicht geändert haben, wird die Planung im AP6 angepasst.
- **Zu starker Fokus auf dem MIV:** Es wird teilweise kritisiert, dass trendmässig zu stark auf den Ausbau von neuen Strassen und Strassenausbauten für den MIV Wert gelegt werde. Es wird angeregt, dass die Region sich für eine verantwortungsvollere Verkehrspolitik gegen ein überproportionales MIV Wachstum in der Region und darüber hinaus einsetzen sollte, zumindest für den Abbau von Verbrennungsmotor betriebenen Fahrzeugen. Die Region und ihre Gemeinden setzen den diesbezüglichen Schwerpunkt auf gezielte flankierende Massnahmen im Rahmen der kantonal und bundesweit geplanten Strassenprojekte, welche sowohl pull und push Funktionen für die Kanalisierung des MIV auf die hierfür hauptsächlich vorgesehenen Strassen haben. Weitergehende Massnahmen auf interregionaler und interkantonaler Stufe sind auf einer anderen Ebene anzugehen. Die Forderung und Förderung von Elektro betriebenen Fahrzeugen ist auf regionaler Stufe nicht vorgesehen. Einzig die Elektrifizierung der Ortsbuslinien der Gartenagglo wurde in einer Massnahme aufgenommen.
- **Fehlender oder falsch gewichteter Bezug zum Smaragdgebiet:** Teilweise wird ein der Landschaft angemessener Einbezug des Smaragdgebiet gefordert. Insbesondere würde diese Landschaftskammer mit einer Umsetzung des noch hängigen Verfahrens der neuen Umfahrungsstrasse im Gartenagglo-Gebiet mitten durch das Smaragdgebiet massgeblich beschädigt. Dazu ist zu erwähnen, dass die Gartenagglo insgesamt 8 Landschaftskammern beinhaltet, wovon das erwähnte Gebiet der Umfahrung Aarwangen eine davon ist.
- **Einbezug Rottaler Bahntrail als neuer Fuss- und Veloweg:** Verschiedene Eingaben begrüssen die Absicht der Durchführung einer diesbezüglichen Machbarkeitsstudie. Vereinzelt wird die Absicht in Frage gestellt, respektive weitere Abklärungen auf interdisziplinären Ebene gefordert. Mit der Erarbeitung der geplanten Machbarkeitsstudie soll sichergestellt werden, dass alle Themenbereiche inklusive der ökologischen und juristischen Fragen im Gebiet einbezogen werden. Die Studie wird aufzeigen, was alles in der Machbarkeit später vertieft zu erarbeiten sein wird. Sie wird eine erste Einschätzung vornehmen, wie die diesbezügliche Machbarkeit in den jeweiligen Themenbereichen in etwa zu erwarten sein wird. Sofern das Ergebnis der Studie das Potential einer Machbarkeit als realistisch beurteilt, wird die Studie als Grundlage für weitere vertiefte Abklären in all diesen Bereichen dienen.

- **Einbezug von C-Massnahmen:** Es wird teilweise kritisiert, dass keine C-Massnahmen mehr aufgeführt werden. Sowohl die Vorgaben des Bundes zum AP als auch des Kantons (zum RGSK) sehen keine C-Massnahmen mehr vor. Falls solche regional weitergeführt werden sollten, wären diese anderweitig regional zu vermerken, worauf gesamthaft verzichtet wird.
- **Einbezug der Datenlage 2021:** Es wird kritisiert, dass im AP5 nicht das Jahr 2021 abgestellt werden sollte, da die Daten jenes Jahres infolge der damaligen Pandemie-Sachlage nicht verlässlich seien. Auch die Daten im MOCA Bericht des Bundes seien in Frage zu stellen. MOCA-Analysen werden vom Bund in erster Linie für dessen Einschätzung im CH-Gesamtkontext verlangt. Erfahrungsgemäss sind MOCA-Analysen gerade im Kontext von kleinen Agglomerationen wie der Gartenagglo nach den vorgegebenen Kriterien des Bundes nur begrenzt aussagekräftig. Daher werden - wie im Anhang 1 des Berichts erwähnt - entsprechende Vergleiche nur soweit sinnvoll und wie vom Bund verlangt ausgewiesen. Die Angaben entsprechen zudem der Auswertung des Mikrozensus 2021, welcher in allen AP's des Kantons zur Anwendung gelangt. Die Werte werden daher nicht angepasst. Aber im AP-Bericht wird ein Hinweis ergänzt, dass die gezeigten Werte in Anbetracht der damaligen Sachlage mit Vorsicht zu bewerten sind und dass trotzdem weiterhin Bestrebungen zum Ausbau des ÖV und Fuss- und Veloverkehrs erforderlich sind.

4. Eingaben zum AP5 Gartenagglo

Die Mitwirkungseingaben und deren Einbezug in der Weiterbearbeitung

Im Folgenden sind diejenigen Mitwirkungseingaben alphabetisch aufgelistet, wo nebst der einfachen JA-Nein Beantwortung im Fragebogen zusätzliche Anmerkungen, Anforderungen, Korrekturen und Änderungsanträge aufgeführt wurden oder eigenständig formulierte Eingaben eingebracht haben. Diese wurden in der Folge von den hierfür zuständigen einzelnen Planungsbüros fachlich beantwortet und gemäss folgender Einteilung zur Weiterbearbeitung klassifiziert.

A	Kenntnisnahme
B	Erläuterungen dazu im MW-Bericht gemäss Ziff. 3
C	Wird angepasst/Bedarf weiterer Prüfung
D	Neues zusätzliches Thema – klären des Handlungsbedarfs
E	Nicht Gegenstand RGSK/TP's

Anschliessend wurde die vorgenommene Klassifizierung im Projektleitungsteam beraten, gemeinsam fachlich in Bezug zu allen Eingaben erhärtet und die daraus abgeleiteten Stellungnahmen und Anträge z.H. der Kommission RGSK gestellt. Diese wurden in der Folge von dieser beurteilt und gemäss deren fachpolitischen Sicht in einzelnen Punkten noch z.H. der Antragsstellung im Vorstand angepasst.

Mitwirkungseingaben (<u>ohne</u> die einfach formulierten JA/Nein Eingaben)						
Gemeinden						
Nr.	Eingabe durch	Thematik	Eingabetext	Stellungnahme	Beurteilung	Antrag/Entscheid
1	Aawangen	Bericht, Handlungsbedarf	Projekt Renaturierung Sagibach, welches in der Genehmigungsphase steht.	Wird als abgeschlossener Handlungsbedarf aufgenommen	C	
2		L-Massnahmen	Es sollte die Baumpflanzung entlang der Wynastrasse im Detail überdacht werden. Möglicherweise bietet sich ein alternativer Standort im gleichen Korridor an. Zum Beispiel auf der anderen Strassenseite, wo bereits Einzelbäume vorhanden sind.	Der Standort wird in Absprache mit der Gemeinde offen formuliert	C	
3		Gesamteindruck	Es wurden viele kreative Ideen erarbeitet!		A	
4	Eriswil	Generell	Die vermehrte Zusammenarbeit ist sicher sinnvoll und wird begrüsst.		A	
5	Langenthal	Bericht, Situations- und Trendanalyse	AP-Bericht, Kap. 3.2.1: Auch wenn die Darstellung des Gebiets rund um den Bahnhof Süd als Subzentrum dem Siedlungsrichtplan der Stadt Langenthal entspricht, kann das Quartier diese Funktion heute noch nicht wahrnehmen. Nach dem Weggang der Porzellanfabrik ist die Stadt zusammen	Wird angepasst	C	

			mit allen Stakeholdern daran, eine neue Identität für das Quartier zu finden und die entsprechenden Grundlagen zu schaffen. Da es sich hierbei um einen langfristigen Prozess handelt, wurden explizit keine Massnahmen zur Entwicklung des "Porzi-Areals" in das AP5 aufgenommen. Dementsprechend sind die Formulierungen auf S. 25 des Berichts dahingehend anzupassen, dass am Bahnhof Süd ein weiteres Subzentrum entwickelt werden soll und das "Porzi-Areal" langfristig Potenziale zur Umnutzung und Verdichtung aufweist, welche unter Berücksichtigung einer identitätsstiftenden Weiterentwicklung des Quartiers gestärkt werden sollen.			
6		Bericht, Situations- und Trendanalyse	AP-Bericht, Kap. 3.2.2: Es ist bei den Erläuterungen zur Tabelle 2 auf S. 27 festzuhalten, dass letztthin erarbeiteten Sondernutzungsplanungen eine deutlich höhere Dichte aufweisen und sich mit der Realisierung dieser Planungen zu einer Korrektur der Raumnutzerdichte führen wird. Weiter weisen wir daraufhin, dass die Einwohnerzahlen der Bevölkerungsstatistik der Einwohnerdienste der Stadt Langenthal von denen im Bericht abweichen. Gemäss der städtischen Erhebung lag die Einwohnerzahl im Jahr 2005 bei 14'326 und im Jahr 2021 bei 15'972. Hieraus ergibt sich eine Zunahme von 11.5%.	Die verwendeten, stat. Datengrundlagen werden vom Kanton Bern zur Verfügung gestellt, um die Vergleichbarkeit zwischen den Regionen/Agglomerationen sicherzustellen. Aufgrund der Eingabe der Stadt Langenthal wurden die Zahlen im Bericht nochmals mit den stat. Grundlagen abgeglichen. Die Angaben im Bericht stimmen für Langenthal mit den Grundlagen des Kantons Bern überein. Um die Vergleichbarkeit zwischen den Regionen/Agglomerationen zu gewährleisten, werden nicht die städtischen Daten (gem. Einwohnerdienste), sondern die Daten gemäss den vom Kanton Bern zur Verfügung gestellten Grundlagen verwendet.	C	
7		Bericht, Situations- und Trendanalyse	AP-Bericht, Kap. 3.5.2: Die im Text dargelegten und in Abbildung 27 dargestellten Tempobeschränkungen in der Stadt Langenthal sind unvollständig. Im November 2022 hat der Gemeinderat ein flächendeckendes Konzept zum Temporegime verabschiedet, welches in weiten Teilen der städtischen Quartiere Tempo 30 oder Tempo 20 vorsieht. Zukünftig sollen nur noch die verkehrsführenden Achsen mit Tempo 50 signalisiert werden. Die Umsetzung des verabschiedeten Temporegimes wurde bereits gestartet.	Grafiken werden angepasst	C	
8		Bericht, Handlungsbedarf	AP-Bericht, Kap 5.4: Wir weisen darauf hin, dass der neue Verkehrsrichtplan noch nicht vorliegt und die angenommene voraussichtliche Genehmigung im 2025 nicht gesichert ist. Die Weiterbearbeitung des Richtplans wird in die Phase 1 der Ortsplanungsrevision integriert. Für die Finalisierung ist ein Nachkredit erforderlich. Es ist noch nicht abschätzbar, ob der Richtplan im 2025 genehmigt werden kann.	Wird textlich angepasst, Genehmigungszeitpunkt wird gestrichen. Bei den Massnahmen wird auf den vorliegenden Arbeitsstand abgeglichen.	C	

9		Bericht, Strategien	AP-Bericht, SS. 2.2: Wir verweisen auf die Ausführungen zu Kap. 3.2.1. Das Subzentrum Bahnhof Süd nimmt die Funktion heute noch nicht wahr. Die Weiterentwicklung des Quartiers ist ein langfristiges Projekt, welches nicht mit höchster Priorität vorangetrieben wird.	Wird angepasst	C	
10		Bericht, Strategien	AP-Bericht, SL. 1.: Wir weisen darauf hin, dass die Wirkung der Grünfinger für die Kaltluftströme nicht verifiziert wurde. Wie bedeutend die Aufgabe für die Kühlung der Stadt ist, müsste vertiefter geprüft werden.	Klimakarten des Kantons zeigen, dass Grünfinger eine hohe Bedeutung insbes. für nächtliche Kühlung (heute: grosse Teile der Grünfinger, 2060: alle Grünflächen innerhalb Grünfinger, siehe auch Kaltluftvolumenstromdichten), ausserdem als bestehende/potenzielle Ausgleichsräume für Hitzetage.	C	
11		V-Massnahmen	Verkehrsmassnahmen allgemein: Aus Sicht der Stadt Langenthal sind die Massnahmen insgesamt so erfasst worden, wie diese in den Prozess eingegeben wurden. Der Gemeinderat beantragt indessen die folgenden Massnahmen neu im AP5 aufzunehmen: - Teilprojekt Eisenbahnstrasse / Dennliweg (LV) - Teilprojekt Dästerplatz (Strassenaufwertung) - Teilprojekt Bäregg (LV)	Wird angepasst, Aufnahme der Teilprojekte als Massnahme im AP5 teils im Paket, grössere als Einzelmassnahme. inkl. Begründung für die Neueingabe	D	Die drei Massnahmen werden im AP5 berücksichtigt und beim Bund erneut eingegeben (gemäss Absprache mit Kanton, Region und Stadt)
12		V-Massnahme	Massnahme OA.LV-V.1.2: Die Pauschalmassnahme beruht auf einer Schwachstellenanalyse aus welcher eine Reihe von Einzelmassnahmen entstanden. Das Stadtbauamt hat dem Projektteam im September mitgeteilt, dass in der Verantwortung der Stadt nur noch sieben Massnahmen in Betracht kommen, die im Sinne dieser Pauschalmassnahme umgesetzt werden können. Alle weiteren befinden sich bereits in der Umsetzung oder sind nicht umsetzbar. Die weiteren Massnahmen liegen in der Zuständigkeit des Kantons oder der Gürtelgemeinden. Das Stadtbauamt schätzte ein, dass die noch in Frage kommenden Massnahmen die eingestellten Kosten von Fr. 1.7 Mio nicht abdecken würden. Aus diesen Gründen beantragt die Stadt Langenthal, dass die Pauschalmassnahme nochmals überprüft wird und die tatsächlich in Frage kommenden Massnahmen konkreter genannt werden.	Wird geprüft, Konkretisierung durchgeführt und in der Überarbeitung wiedergegeben.	C	
13		V-Massnahme	Massnahme OA.LV-V.1.2: Gleichzeitig weisen wir darauf hin, dass die Bezeichnung als Pauschalmassnahme in den vorherigen Generationen der Agglomerationsprogramme zu Problemen bei der Umsetzung und Abrechnung der Projekte geführt hat. Die Zuständigkeiten der vorliegenden Pauschalmassnahme liegen verteilt bei allen Gemeinden und dem Kanton. Die Koordination zwischen den einzelnen Projekten für die Sicherstellung der Finanzierung und der Abrechnung wird,	Wird im Rahmen der Überarbeitung der Dokumente nach der Mitwirkung geprüft. Ggf. kann zur Massnahme noch eine Liste mit Zuständigkeiten/Kosten/etc. geführt werden.	C	

			erfahrungsgemäss, sehr aufwendig. Wir beantragen daher, die Massnahme insgesamt nochmal zu überdenken und allenfalls in mehrere Massnahmen aufzuteilen, bei denen die Zuständigkeit auf jeweils einen Träger reduziert werden kann.			
14		Gesamteindruck	Der vorliegende Entwurf des Agglomerationsprogramms ist fundiert und qualitativ hochwertig erarbeitet worden. Die Stossrichtungen der Strategien stimmen und werden von der Stadt Langenthal unterstützt.		A	
15	Roggwil	Bericht, Situations- und Trendanalyse	Das Planungsbüro wird gebeten die Grundlagendaten aufgrund der aktuellen Ortsplanungsrevision Roggwil abzugleichen.	Wird abgeglichen.	C	
16		Bericht, Handlungsbedarf	AP-Bericht, S. 63 Tempo 30 statt 50 im Ortskern inkl. Kantonsstrasse 2023 umgesetzt.	Wird angepasst	C	
17		Bericht, Handlungsbedarf	AP-Bericht, S.158 inkl. Landschaftsmassnahme Umlegung und Revitalisierung Langeten-Brunnbach, Umsetzung wird aufgrund negativer Grundeigentümerhaltung und in Absprache mit dem Hochwasserschutzverband sistiert.	Nach Abklärungen mit Gemeinde wird dies so angepasst.	C	
18		Bericht, Handlungsbedarf	Umsetzung Tempo 30 Ortsdurchfahrt und angrenzende Gebiete Fryburg und Zentrum wurde im 2023 abgeschlossen.	Wird angepasst	C	
19		Bericht, Handlungsbedarf	Workshopverfahren: - Workshopverfahren abgeschlossen: Bären & Hintergasse 4, - Workshopverfahren in Arbeit: Schmittenstrasse 29 (Abschluss Frühjahr 2024)	Wird im Kapitel unter erledigtem Handlungsbedarf Siedlung ergänzt	C	
20		V-Massnahme	Vorschlag für Velofreizeitroute Langenthal-Roggwil-Wynau	Wird im Abgleich zum RGSK ergänzt, nicht Teil der regionalen Velonetzplanung werden, da dort nur Alltagsrouten aufgenommen werden können.	C	
21	Thunstetten	V-Massnahme	Zusätzliche Verkehrsmassnahme: Schulwegsicherung Berggasse-Hof / Gehwegweiterung Die Gemeinde Thunstetten setzt bereits jetzt dringende Massnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherung um. Im Zuge dieser Projektplanung soll unter anderem der bestehende Gehweg entlang der Berggasse verbreitert werden, um eine Befahrbarkeit durch Fahrräder zu ermöglichen. Von der Berggasse bis zum Weiler Hof soll der Gehweg verlängert werden, um den Schülern, die die Schulanlage Byfang in Bützberg besuchen, eine sichere Querung der Strasse an einer gut einsehbaren Stelle zu ermöglichen. Alle uns zum jetzigen Zeitpunkt vorliegenden Unterlagen senden wir Ihnen in der Beilage zu.	Wird ergänzt.	C	Neue Massnahme "Schulwegsicherung Berggasse" falls möglich im Paket Verkehrssicherheit aufführen
22	Wynau	Allgemein	– Verstärkte Verknüpfung im Bereich ÖV-Verbindungen – Kantonsübergreifende Verbindungen prüfen	Prüfung nicht Gegenstand des RGSK/AP, sondern durch die RVK im Rahmen der RAK Erarbeitung	E	
Betriebe/Firmen						
Nr.	Eingabe durch	Thematik	Eingabetext	Stellungnahme	Beurteilung	Antrag/Entscheid
23	asm	Bericht, Situations- und Trendanalyse	AP-Bericht, Kap. 3.5.3 Das Kapitel 3.5.3 kann leserlicher formuliert werden, indem die seit dem Fahrplanwechsel gültigen S-Bahn-Bezeichnungen für die Schmalspurlinien S11 Langenthal–Oensingen–Solothurn und S12 Langenthal–St. Urban ergänzt werden.	Wird im Bericht entsprechend präzisiert	C	

24		Bericht, Situations- und Trendanalyse	AP-Bericht, Kap. 3.5.6 Im Kapitel 3.5.6 Güterverkehr sind die von der asm im Rollbockverkehr angefahrenen Industriegebiete Langenthal Hard (Kebag, Vigier, Nencki), Langenthal Gaswerk (Motorex) und Langenthal Industrie Nord (derzeit kein Verkehr, ehemals Coop) zu erwähnen. Insbesondere die Kebag ist mit der Kehrchtumladestation ein Schlüsselskunde und trägt mit dem Verlad des Kehrchts aus der Region von Strasse auf die Bahn und dessen Weitertransport ab Langenthal nach Zuchwil per Bahn zu einer namhaften Entlastung des Strassennetzes bei. Die Motorex verfügt über ein eigenes Anschlussgleis, wo Normalspurwagen auf Schmalspurrollböcken direkt zugestellt und entladen werden.	Wird im Bericht ergänzt	C	
25		Bericht, Strategie	AP-Bericht, Kap. 6.4.2 Im Kapitel 6.4.2 ist unter SV.2.2 ist die Schaffung eines angemessenen ÖV-Angebots zu Randzeiten und in Randgebieten nicht ausschliesslich auf Bedarfsangebote und alternative oder ergänzende Erschliessungsformen zu beschränken. Die entsprechende Klammer ist einleitend mit «auch z.B.» zu ergänzen.	Wird im Bericht angepasst	C	
26		Bericht	AP-Bericht, Anhang Die Herleitung im Anhang 1 zu zum MOCA-Indikator 3 betreffend Abnahme der Einwohnenden der Guteklasse A in Langenthal ist nicht nachvollziehbar. Zwischen 2017 und 2021 hat die Anzahl Abfahrten an den Haltestellen Wiesenstrasse und Tell/Kantonalbank zugenommen, neu verkehren in der Hauptverkehrszeiten die Busse der Linie 51 im 15-Min.-Takt und in den Nebenverkehrszeiten ebenfalls häufiger als vorher (6 statt 4 Fahrten je Stunde).	Die Berechnung der Bundes EGK bezieht sich auf den Fahrplan 2021 und nicht auf den Fahrplan 2022. Der Takt der asm hat sich erst auf den Fahrplan 2022 verbessert. Daher entspricht die Bundes-EGK nicht dem aktuellsten Stand, sondern dem aus dem Jahr 2021. Für die APs sind die vom Bund zur Verfügung gestellten Daten zu verwenden, damit ein schweizweiter Vergleich stattfinden kann.	C	
27		Bericht	AP-Bericht, Anhang In den Anhängen 4 und 6 ist in allen Karten mit verzeichneten Buslinien (Zukunftsbild und Teilstrategien Siedlung, Gesamtverkehr und öV) die Haltestelle «Langenthal, Schoren-Ochsen» zu löschen, diese wird nach aktuellem Planungsstand nicht mehr realisiert. Hingegen sind im Süden Langenthals zwei anstatt einer Haltestelle einzuzeichnen: «Langenthal, Sängeli» am Ist-Standort und «Langenthal, Dennli» auf der Bleienbachstrasse zwischen Bahnübergang und Dennliweg. Im Südosten ist nur eine Haltestelle «Langenthal, Neuhof» einzuzeichnen, der südliche Punkt ist zu löschen. Ebenso bei der Haltestelle «Langenthal, Passhöchi», der nördlichere Punkt ist zu löschen. Entsprechend sind auch die Abb. 44, 45, 47 und 48 zu aktualisieren. Das überarbeitete Umsetzungskonzept Buslinien, Stand 28.11.2023 liegt bei.	Wird angepasst	C	
28	Biodiversia	Bericht, Handlungsbedarf, L-Massnahme	Durchführung Modellvorhaben (Movo) «Landschaft ist Mehrwert» inklusive Planung Initialprojekt	Die regionale Trägerschaft für die damit verbundenen Umsetzungsmassnahmen wurde von der KAGG (vormals AKL) 2023 beschlossen.	C	Auf eine separate Aufnahme als Einzelmassnahme wird verzichtet.

				Das MoVo-Vorhaben wird entsprechend im Bericht unter Strategie und beim Handlungsbedarf aufgenommen und thematisiert. Eine Aufnahme als Einzelmassnahme ins AP5 wird z.Z. nicht als zielführend erachtet.		
29	Lups (Psychiatrie) Kloster St. Urban	Generell	Gerne machen wir sie wiederum auf das NRP-Projekt zur Neupositionierung des Klosters St. Urban - "denkMal" aufmerksam machen. Die Lups ist als bisherige und aktuelle Koordinatorin für die Klosteranlage darin eingebunden. Die Region Oberrheingau hat Kenntnis von diesem Projekt und es gab auch schon Absprachen u.a. in Bezug auf Synergien zwischen dem Kloster und der Region Oberrheingau u.a. zum Thema "Gartenagglom". Besten Dank für die Mitnahme dieser Thematik in die weiteren Überlegungen zu Gunsten einer wertschöpfenden überregionalen, grenzübergreifenden Zusammenarbeit.	Wird ergänzt und im Rahmen der Umsetzung MoVo Massnahme Landschaftsrouten aufgenommen.	C	
30		V-Massnahme	Der Rottaler BahnTrail ist in den Mitwirkungen rund um das RGSK und die AP5 der Region Oberrheingau ein Thema. Als bedeutende Gesundheitsinstitution am nördlichen Ende dieser potenziellen Langsamverkehrsachse unterstützen wir dieses Vorhaben seit den Anfängen. In diesem Sinn befürworten die Massnahme "Langsamverkehrs-Bahntrail zwischen Bahnhof St. Urban (Roggwil) und Melchnau" sowie dessen Verankerung in den regionalen Richtplänen RGSK und AP5. Gerade im Zusammenhang mit unserem Mobilitätskonzept bzw. die in Richtung Süd wohnenden Mitarbeitenden hoffen wir auf eine Realisierung dieser Langsamverkehrsachse.		A	
31		Massnahme	Mitberücksichtigung der kantonsübergreifenden, laufenden Arbeiten rund um die Endhaltestelle Bahnhof St. Urban (aare seeland mobil).	Ist im Bericht und insbesondere in den Karten wird dies noch angepasst, da dort noch veraltet eingezeichnet	C	
Organisationen und Vereine						
Nr.	Eingabe durch	Thematik	Eingabetext	Stellungnahme	Beurteilung	Antrag/Entscheid
32	Pro Velo OA	Bericht	AP-Bericht, Kap. 4 Anstelle der Erwähnungen in den radialen und tangentialen Strassengeschichten sollte der Velo- und Fussverkehr eigenständig vertreten sein (wie der öV)	Keine Anpassungen am Kap. Zukunftsbild bei der Überarbeitung des APs 5. Generation (neues Zukunftsbild im AP 4. Generation erstellt)	C	Keine Anpassungen an Kap. 4 im Rahmen des APs 5. Generation
33		S-Massnahme	Siedlungsmassnahmen Bei den Siedlungsmassnahmen (z.B. 7.2.2 Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie Unterhard) muss unseres Erachtens noch viel besser drauf geachtet werden, dass bestehende angenommene Wegverbindungen (für zu Fuss gehende ohne Hartbelag) bewahrt und zusätzliche neu „mitgebaut“ werden. Denn auch Mitarbeitende gehen z.B. über Mittag gerne für einen Spaziergang gerne raus oder sogar mit den Joggingsschuhen oder dem Velo eine Runde drehen. Dieser Aspekt, sowie der angenehmer, klimaoptimierter Mittagsaufenthalte rund um die		A	

			Büros, wäre ein eigenes Projekt wert, speziell vor dem Hintergrund des Fachkräftemangels (Attraktivierung Arbeitsstandort, z.B. auch dank Bike to work-Massnahmen).			
34		V-Massnahme	AP Massnahmenband S.98 Langsamverkehrs-Bahntrail zwischen Bahnhof St. Urban (Roggwil) und Melchnau: Die Aussage „In Melchnau ist jedoch ein Teil des Bahntrassees als Ausgleichsfläche vorgesehen und kann daher voraussichtlich nicht für einen Fuss- und Radweg genutzt werden“ erachten wir als falsch. Denn parallel zum ehemaligen Bahntrasse verlaufen genügend Wege, die durch geschickte Zusammenlegung mit dem Langsamverkehrs-Bahntrail ausreichend Ausgleichsflächen hergeben. Wir fordern, dass zuerst entsprechende Abklärungen gemacht werden, bevor solche Schlussfolgerungen gezogen werden. >> siehe Eingabe Rottaler BahnTrail	Wird im Rahmen der vorgesehenen Machbarkeitsstudie geklärt	C	
35	Rottaler BahnTrail	V-Massnahme	AP Massnahmenband S.98 Langsamverkehrs-Bahntrail zwischen Bahnhof St. Urban (Roggwil) und Melchnau: Die Aussage „In Melchnau ist jedoch ein Teil des Bahntrassees als Ausgleichsfläche vorgesehen und kann daher voraussichtlich nicht für einen Fuss- und Radweg genutzt werden“ erachten wir als falsch. Denn parallel zum ehemaligen Bahntrasse verlaufen genügend Feldwege, die durch geschickte Zusammenlegung mit dem Langsamverkehrs-Bahntrail ausreichend Ausgleichsflächen hergeben. Wir fordern, dass zuerst entsprechende Abklärungen gemacht werden, bevor solche Schlussfolgerungen gezogen werden. >> siehe Eingabe ProVelo	Wird im Rahmen der vorgesehenen Machbarkeitsstudie geklärt	C	
36	Lebendiges Rottal	Bericht	Stellungnahme Agglomerationsprogramm Die blau gekennzeichneten Landschaftsschongebiete sind vollständig im Gesamtplan und AP zu übernehmen.	Keine Überführung in die AP-Karte, da im RGSK geregelt und Behördenverbindlichkeit sichergestellt ist	C	
37		Bericht	Bericht «Agglomerationsprogramm 5. Generation», S. 135: Wir befürworten die Verankerung des Langsamverkehrs-Bahntrails als «Grüne Wegverbindungen (Voie Verte)» im Kartenmaterial.		A	
38		Bericht	Bericht «Agglomerationsprogramm 5. Generation», S. 147: Wir befürworten die Verankerung des Langsamverkehrs-Bahntrails als «Korridor potenzielle Fuss- und Velofreizeitverbindungen auf Bahntrail» im Kartenmaterial		A	
39		L-Massnahme	Massnahmen AP S. 46 Sitoplatz Lotzwil: Der Platz wurde bereits für Pionierarten im Rahmen des Bahnhofausbaus ökologisch aufgewertet, als Ruderalstandort für stark gefährdete Arten wie Zauneidechse, Wildbienen, Sand-schrecke usw. Eine Umgestaltung mit Beschattung durch Bäume und Sitzplatz würde dies wertvollen Naturlebensraum zerstören Das Massnahmen-Objekt ist daher zu streichen! Oder nur unter Berücksichtigung des besonderen Lebensraums und der Pionierarten (Ruderal-standort) aufzuwerten!	Das entsprechende Massnahmenblatt wird entsprechend ergänzt betreffend Berücksichtigung des besonderen Lebensraums und der Pionierarten	C	
40		L-Massnahme	Massnahmen AP, S. 68 Revitalisierung Brunnbach-Langete, Roggwil: Wir begrüßen die Revitalisierung der Langete und des Brunnbachs. Die Umgebung soll ausreichend mit Feuchtgebietslebensräumen (Weiher und Wiesen) ergänzt werden. Der bestehende Wasserbach (Gesteigmattgraben) darf aber nicht aufgehoben werden	Massnahme wurde aufgrund negativer Rückmeldung der Grundeigentümerschaften sistiert.	C	

41		L-Massnahme	Massnahmen AP, S. 70 Revitalisierung Forstbach, Thunstetten-Bützberg: Wir begrüßen die Revitalisierung des Forstbachs.		A	
42		V-Massnahme	Massnahmen AP, S. 98: Wir befürworten die Verankerung des Langsamverkehrs-Bahntrails als Einzelmassnahme Verkehr, samt der geplanten Machbarkeitsstudie (Hinweis auf Situation Melchnau).		A	
43	VCS OA	Gesamteindruck	Grundsätzlich ist die Ausweitung des Perimeters des Agglomerationsprogramms Langenthal auf die Gartenagglo zu begrüßen. Wie in 1.1.2. erwähnt, entsteht so ein wichtiges überkommunales Planungsinstrument, in dem die vorhandenen Potentiale grossflächiger bearbeitet werden können. Auch finden wir die grundsätzliche Stossrichtung mit den in 3.1.2 definierten Zielen, gerade im Bereich Verkehr, richtig. Allerdings gilt es anzumerken, dass eine Zielvorstellung wie die Stabilisierung des Verkehrsaufkommens des MIV mit Projekten wie der Umfahrung Aarwangen grundsätzlich gleich wieder torpediert wird. Soll dieses Ziel wirklich erreicht werden, braucht es andere Massnahmen als einen weiteren Ausbau des Strassennetzes.	Die Erarbeitung des AP5 hat auf den politisch vorgegebenen (Volk-) Beschlüssen zu basieren. Das AP5 hat aufzuzeigen, wie damit möglichst nachhaltig eine Weiterentwicklung der Gartenagglo im Bereich von Landschaft, Siedlung und Verkehr fortzuführen ist.	B	
44		Gesamteindruck	Nicht nachvollziehen können wir die Tatsache, dass das AP zu einem Zeitpunkt zur Mitwirkung aufgelegt wird, in dem wichtige Teile noch gar nicht vorhanden sind. Das komplette Fehlen von Kapitel 2 lässt eine Überprüfung der bisherigen Massnahmen und ihres Einflusses auf die jetzt vorgelegten Massnahmen nicht zu. Auch das nicht Vorhandensein der Umsetzungstabellen des ARE ist unverständlich. Die im Erarbeitungsprozess genannten Hauptprojekte, vor allem die Überprüfung der Massnahmen und die Definition von neuen Massnahmen, lassen sich so für Aussenstehende nicht nachvollziehen. Ebenso ist die Herleitung der Priorisierung der Massnahmen so nicht nachvollziehbar. Zeitliche Gründe dürften für das Fehlen kaum ausschlaggebend gewesen sein, entsprechende Agglomerationsprogramme im Kanton Bern werden alle nicht vor dem 15. Januar zur Mitwirkung aufgelegt. Positiv bewerten wir die Übernahme von Ergebnissen der Teilprojekte des RGSK. Allerdings fragen wir uns, ob im Rahmen des AP nicht auch proaktiv in diesen Bereichen, vor allem bei der Velonetzplanung, eigene Inhalte entwickelt werden sollten, die dann ins RGSK einfließen. Weiter hätten wir es begrüsst, wenn zumindest in der Arbeitsgruppe AP auch die Umweltverbände ihre Stimme gehabt hätten.	– Da die Umsetzungsfristen für die Umsetzung der Massnahmen früherer Generationen noch laufen, konnte das Kapitel 2 noch nicht verfasst werden. Zudem fehlten zum Zeitpunkt der Mitwirkung die aktuellen Grundlagen des Bundes (ARE-Tabellen). – Es werden im AP auch eigene Inhalte entwickelt, die dann ins RGSK einfließen (z.B. Landschaftsmassnahmen). Die regionale Velonetzplanung wurde bewusst für die gesamte Region – und nicht nur für die Agglomeration – erarbeitet, da die Velonetzplanung regional abzustimmen ist. – Die Zusammensetzung der Arbeitsgruppe richtet sich nach der regionalen Struktur/Kommissionen (Kommission Agglomeration (KAGG) und Kommission RGSK (KRGSK) resp. der Träger/-innen der Agglomerationsprogramme	B	
45		Bericht, Situations- und Trendanalyse	AP-Bericht, Kap. 3.5. Verkehr Der Bericht zeigt auf, dass sich der Modalsplit im Kanton Bern, auch bedingt durch die Pandemie, von 2015 bis 2021 zu einem höheren Anteil MIV entwickelt hat (von 63% auf 67%). Er-	Die Angaben entsprechen der Auswertung des Mikrozensus 2021. Die Werte werden nicht angepasst. Aber im RGSK-Bericht wird ein Hinweis	C	

			staunlicherweise soll sich der Modalsplit in der Region Oberrheingau aber markant in die andere Richtung bewegt haben. Dies, ohne dass im Bereich des ÖV grössere Verbesserungen getätigt worden sind. Diese Entwicklung ist absolut nicht nachvollziehbar. Es finden sich weder im Bericht noch sonst irgendwo Hinweise, auf welche Faktoren dieser Anstieg des ÖV-Anteils zurückzuführen ist. Hinweise auf die Problematik der Daten liefert einzig der MOCA-Bericht 2023. Zum Modalsplit der Agglomerationen wird hier festgehalten: «Der Indikator ist bei Agglomerationen mit einer begrenzten Anzahl von Beobachtungen im MZMV mit Vorsicht zu interpretieren. Dies betrifft vor allem die kleinen Agglomerationen und schlägt sich in einem Vertrauensintervall mit einer relativ grossen Fehlerspanne nieder.» Beachten muss man auch die Menge der Befragten Personen im Mikrozensus Mobilität http://rgsk.geosee-land.ch/de/t und Verkehr 2021 (MZMV), der Datenquelle des MOCA-Berichts. In der Region Oberrheingau (ca. 83'000 Einwohner*innen) waren dies 410 Personen, davon 325 mit Führerausweis.	ergänzt, dass die gezeigten Werte gemäss der damals vorliegenden Sachlage mit Vorsicht zu beurteilen sind und dass trotzdem weiterhin Bestrebungen zum Ausbau des ÖV und Fuss- und Veloverkehrs erforderlich sind.		
46		Bericht, Situations- und Trendanalyse	AP-Bericht, Anhang Auch die entsprechende Tabelle im MOCA-Bericht 2023 zu den kleinen Agglomerationen zeigt, dass sich der Modalsplit in der Agglomeration Langenthal entgegen jeglichem Trend entwickelt haben soll. So hat zum Beispiel in Burgdorf trotz gut ausgebauten Velonetz (Velo-hauptstadt!) der MIV-Anteil um über 7% zugenommen auf 67.7% gegenüber Langenthal mit 50.6%. Begründungen für diese Zahl finden sich nirgends. Diese aus unserer Sicht fragwürdigen Zahlen zum Modalsplit dürfen nicht dazu führen, die Bemühungen zur Steigerung der ÖV- und FVV-Anteile zu reduzieren. Wie in den Zielsetzungen der Region festgehalten, muss das prognostizierte, zusätzliche Verkehrswachstum hauptsächlich vom Umweltverbund aufgenommen werden.	MOCA-Analysen werden vom Bund in erster Linie für dessen Einschätzung im CH-Gesamtkontext verlangt. Erfahrungsgemäss sind MOCA-Analysen gerade im Kontext von kleinen Agglomerationen nach den vorgegebenen Kriterien des Bundes nur begrenzt aussagekräftig. Daher werden – wie im Anhang 1 des Berichts erwähnt – entsprechende Vergleiche nur soweit sinnvoll und wie vom Bund verlangt ausgewiesen.	C	
47		Bericht, Situations- und Trendanalyse	AP-Bericht, Verkehr In der Trendanalyse zum Verkehr wird stark auf die Umfahrung Aarwangen abgestützt. Hier ist darauf hinzuweisen, dass die Rechtsverfahren gegen diese Umfahrung noch nicht abgeschlossen sind und deshalb wohl auch alternative Szenarien beachtet werden müssten. Auch werden hier Massnahmen, die gemäss gesetzlichen Grundlagen unabhängig von einer Umfahrung durchgeführt werden müssen (hindernisfreie Gestaltung Bahnhof Aarwangen sowie auch der weiteren Haltestellen) als Teil der Verkehrssanierung dargestellt. Diese Massnahmen müssten auch durchgeführt werden, wenn die Umfahrung nicht bewilligt werden würde.	Sowohl kantonal als auch regional wurden dem diesbezüglichen Vorhaben vom Volk die Zustimmung zur Umsetzung erteilt. Sollte dies durch anstehende Gerichtsent-scheide in Frage gestellt werden, wären entsprechende Alternativen im Rahmen der Erarbeitung des AP6 darzustellen.	B	
48		Bericht, Situations- und Trendanalyse	Aufhorchen lässt die Aussage in der Trendanalyse zum 6-Spur-Ausbau Luterbach-Härkingen, dass mit dieser Engpassbeseitigung der Verkehr auf der Zubringerroute (Langenthal-Aarwangen-Niederbipp) stärker zunehmen werde als das generell prognostizierte Verkehrswachstum. Dies zeigt, dass es sich beim 6-Spur-Ausbau nicht um eine Engpassbeseitigung handelt, es geht hier um Kapazitätsausweitung. Eine verantwortungsvolle Verkehrspolitik in der Region müsste sich also gegen diesen Ausbau wenden, damit die Region nicht ein überproportionales Verkehrswachstum bekommt.	Die Region und ihre Gemeinden setzen den diesbezüglichen Schwerpunkt auf gezielte flankierende Massnahmen, welche sowohl pull und push Funktionen haben für die	B	

				Kanalisation des MIV auf die hierfür hauptsächlich vorgesehenen Strassen.		
49		Bericht, Situations- und Trendanalyse	AP-Bericht, Kap. 3.2.7 Im letzten Abschnitt wird auf den «möglichen» ViV-Standort Oberhard eingegangen und erwähnt dass er ins RGSK 2021 aufgenommen werden soll unter dem Koordinationsstand «Vororientierung». Dieser Abschnitt dürfte nicht mehr aktuell sein, das entsprechende Massnahmenblatt (Nr. fehlt noch) sieht die Erarbeitung eines überkommunalen Richtplans ESP/SAZ vor.	Wird angepasst	C	
50		Bericht, Situations- und Trendanalyse	AP-Bericht, Kap. 3.4.1: Lärmsanierungen Hier wird nur auf die Stadt Langenthal eingegangen, Aussagen zur Lärmsituation im restlichen (neuen) Perimeter fehlen. Es ist davon auszugehen, dass auch in den übrigen Gemeinden noch Lärmsanierungen vorgenommen werden müssen. Leider wird die entsprechende Karte der BVE mit dem Stand der Lärmsanierungen nicht mehr aktualisiert und ist auch nicht mehr aufgeschaltet. Aber auch die Aussagen zu Langenthal sind wenig nützlich, Es wird einzig von den noch auszuführenden Lärmschutzwänden gesprochen, weitergehende Massnahmen (auch auf Gemeindestrassen!) wie der Einbau von lärmindernden Belägen und Temporeduktionen werden nicht erwähnt. Hier ist noch grosser Handlungsbedarf.	Wird ergänzt	C	
51		Bericht, Situations- und Trendanalyse	AP-Bericht, Kap. 3.4.3: Klima Grundsätzlich positiv bewerten wir die Aufnahme der Klimaproblematik in das AP. Allerdings liegt hier der Fokus einzig auf der Wärmebelastung durch die Klimaerwärmung. Natürlich sind die Massnahmen zur Verbesserung der Wärmebelastung wichtig, allerdings ist dies reine Symptombekämpfung. Es reicht auch nicht, Massnahmen wie Beschattungen, Begrünungen und Entsiegelungen (!) durchzuführen, wenn gleichzeitig wieder grosse Flächen zu Gunsten von Strassenprojekten versiegelt werden. Hier gilt es anzusetzen!	Wird ergänzt mit «und weitere Versiegelung verhindern»	C	
52		Bericht, Situations- und Trendanalyse	AP-Bericht, Kap. 3.4.5: Fazit Situations- und Trendanalyse Teilbereich Landschaft/Umwelt «Die Gartenagglo ist in das vom Bund anerkannte Smaragdgebiet Oberaargau eingebettet. Für den Oberaargau stellt das Smaragdgebiet ein wichtiges Identifikationsmerkmal dar.» Diese Aussage steht in eklatantem Widerspruch zur Behandlung des Smaragdgebiet mit dem Bau der Umfahrung Aarwangen. Will man das Smaragdgebiet tatsächlich als Identifikationsmerkmal behandeln, ist der Bau dieser Strasse nicht möglich. Aber hier zeigt sich einmal mehr die Tendenz, Aussagen zu Umwelt- und Klimaschutz zu machen, ohne die entsprechenden Konsequenzen zu ziehen. So gesehen, wäre es ehrlicher, sämtliche Aussagen und Massnahmen zu Umwelt- und Klimaschutz gleich zu streichen.	Die Gartenagglo beinhaltet insgesamt 8 Landschaftskammern, wovon das erwähnte Gebiet der Umfahrung Aarwangen eine davon ist.	B	
53		Bericht, Situations- und Trendanalyse	AP-Bericht, Kap. 3.5.1: Gesamtverkehr und Verkehrssicherheit Die Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern basiert auf dem 4-V-Prinzip. Es ist richtig, dass das AP diesen Grundsätzen folgen soll. Allerdings sehen wir gerade bei den Grundsätzen Vermeiden und Verlagern erheblichen Nachholbedarf, auch wenn der Modalsplit 2021 auf eine grosse Verlagerung in Richtung ÖV schliessen lässt. Unsere Meinung zu diesem Mo-	Es werden noch Anmerkungen angebracht	C	

			dalsplit haben wir bereits oben dargelegt. Im Gegenteil, wenn man die Trendanalyse anschaut, wird auf die zwei Projekte Ausbau Luterbach - Härkingen und Umfahrung Aarwangen verwiesen, zwei Projekte, die garantiert sicher zu nicht Verlagerung und Vermeidung von Verkehr und damit zu einer Verbesserung des Modalsplits führen. So steht auch in der Trendanalyse zum Ausbau (S. 56): «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 Zubringeroute (Niederbipp -Aarwangen) noch stärker zunehmen wird als durch das generelle prognostizierte Verkehrswachstum.» Statt das dieses Problem unter dem Gesichtspunkt Vermeiden angegangen wird, passiert das Gegenteil, man baut die Kapazität aus. Unsere Haltung zu diesem Vorgehen müssen wir wohl nicht weiter erläutern.			
54		Bericht, Situations- und Trendanalyse	AP-Bericht, Verkehrssicherheit Erstaunlicherweise liegen die Unfallschwerpunkte praktisch alle in Langenthal und nicht, wie nach der Kommunikation zur Umfahrung zu erwarten gewesen wäre in Aarwangen. Einzige Ausnahme ist der Schwerpunkt Aarwangen, Langenthalstrasse - Industriestrasse. Dieser Schwerpunkt befindet sich aber auch nicht im Zentrum von Aarwangen und tangiert zum Beispiel auch keine Schulwege. Auch die neue Kategorie Unfallhäufungspunkte ändert daran nichts. Der einzige Unfallhäufungspunkt liegt in Bützberg. Wir stellen hier aber klar nicht in Abrede, dass es markante Schwachstellen gerade im Bereich des FW gibt, die dringend saniert werden müssen. So fehlt, wie im Bericht festgehalten, in den umliegenden Gemeinden die Veloinfrastruktur weitgehend.	Präzisierungen dazu werden mit OIK geklärt	C	
55		Bericht, Situations- und Trendanalyse	AP-Bericht, Kap. 3.2.5: Motorisierter Individualverkehr und Parkierung Hier fallen uns die widersprüchlichen Aussagen bezüglich Verlagerung von Verkehrsströmen auf die Kantonsstrassen auf. Einerseits wird festgehalten, dass die chronische Überlastung der Autobahn zu Verlagerung der Verkehrsströme (Personen- und Güterverkehr) auf die Kantonsstrassen und somit zur Belastung von Siedlungsgebieten führt. Andererseits sei aber davon auszugehen, dass diese Verkehrsströme primär dem Quell- und Zielverkehr geschuldet seien, der Transitverkehr nur in Ausnahmefällen ausweiche. Es bestehen aber keine quantitativen Grundlagen dazu. Dies müsste unserer Meinung nach erhoben werden, diese Grundlagen müssten beschafft werden. Nur so lassen sich dann Massnahmen konkret auf einzelne Gruppen abstimmen. Stossend finden wir, dass bezüglich des Verkehrswachstums auf die Prognosen im Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern zurückgegriffen wird, aber nicht klar wird, aus welchem der beiden Szenarien «Basis» oder «moderat» die Zahlen stammen. Dies dürfte elementar sein, das Szenario «Basis» weist gegenüber dem Szenario «moderat» ein viel kleineres Wachstum aus. Leider steht auch der Textabschnitt des Kantons zu den Szenarien nicht zu Verfügung.	Die widersprüchlichen Aussagen werden bereinigt. Die Belastungsplots 2040 zeigen das Szenario "Basis". Dies steht in der Bildunterschrift. Weitere Informationen zu den Szenarien "Basis" und "Moderat" werden im Anhang des AP-Berichtes noch ausgeführt.	C	
56		Bericht, Situations- und Trendanalyse	AP-Bericht, Öffentliche Parkierung Hier wird aus unserer Sicht die Chance verpasst, eine einheitliche Regelung im ganzen Perimeter des AP zu finden. Mit einheitlichen Regelungen könnten auch einfacher Massnahmen im Mobilitätsmanagement gefunden werden.	Dieses auch für die Region anzustrebende Ziel wurde in der Erar-	B	

				beutung mit den Gartenagglo-Ge- meinden in dieser Generation ange- strebt, aber noch nicht erreicht		
57		Bericht, Situa- tions- und Trendanalyse	AP-Bericht, Öffentlicher Verkehr Grundsätzlich unterstützen wir die hier gemachten Aussagen. Wichtig finden wir, dass die Region sich mit allen Mitteln für den Erhalt der Direktverbindungen nach Zürich einsetzt. Entsprechend der heutigen Tendenz, dass sich die Pendlerströme eher in Richtung Zürich verschieben, ist ein Wegfall dieser Verbindungen nicht hinzunehmen.	Wird im Rahmen der RVK ange- strebt.	A	
58		Bericht, Situa- tions- und Trendanalyse	AP-Bericht, Kap. 3.5.4 Fuss-und Veloverkehr Trendanalyse Velo: Wir stimmen zu, dass hier in der Gartenagglo noch grosses Potential zur Verlagerung von MIV-Verkehr auf das Velo vorhanden ist. Es ist wichtig, eine attraktive Ve- loinfrastruktur aufzubauen, die es auch den ungeübteren Velofahrenden ermöglicht, sicher mit dem Velo unterwegs zu sein. Tatsächlich können nur so Leute zum regelmässigen Velo- fahren gewonnen werden. Unterstützen können wir die Abklärungen zu einer neuen Veloverbindung auf dem ehemali- gen Bahn-Trasse Rottal.		A	
59		Bericht, Situa- tions- und Trendanalyse	AP-Bericht, Intermodalität und Mobilitätsmanagement Das Potential, das sich beim Bahnhof Langenthal nach Abschluss der AP3 und AA4 Mass- nahmen eröffnet, muss unbedingt genutzt werden. Der Bahnhof ist die wichtigste Dreh- scheibe zwischen den verschiedenen Mobilitätsarten. Hier sind vielfältige Sharing-Angebote zu schaffen resp. zu verbessern. Leider fehlen hier noch die Aussagen aus den Gürtelgemein- den, dies ist zu bedauern. Ist doch eine übergreifende Sicht wichtig für die Weiterentwicklung von Mobilitätsmanagement und auch von Angeboten zur Intermodalität.	Dieses auch für die Region anzu- strebende Ziel wurde in der Erar- beitung mit den Gartenagglo-Ge- meinden in dieser Generation ange- strebt, aber noch nicht erreicht.	C	
60		Bericht, Hand- lungsbedarf	AP-Bericht, Kap. 5.4 Schwächen und Handlungsbedarf Verkehr Bei der ÖV-Anbindung des Gebiets Oberhard-Wolfhusenfeld sind wir aber der Meinung, dass hier eine bessere ÖV-Anbindung nicht nur anzustreben ist, sie ist Pflicht für Entwicklung des Gebiets.	Eine Einzonung ohne Verbesserung der ÖV-Anbindung wird gemäss den kantonalen Vorgaben nicht möglich sein.	C	
61		Bericht, Strategie	AP-Bericht, Kap. 6.4 Teilstrategie Verkehr Mit der hier dargestellten Strategie sind wir grundsätzlich einverstanden. Wichtig ist aber, dass diese Strategie dann auch umgesetzt wird.		A	
62		Bericht, Strategie	6.4.1; SV.1.1 Hier sind, damit sich der Modalsplit durch die Umfahrung Aarwangen nicht Richtung MIV verschiebt, Push und Pull Massnahmen erwähnt. Diese Massnahmen tauchen aber in den Massnahmeblättern nicht auf. Sie müssen konkretisiert werden, ansonsten wird dieser Teil der Strategien zum Papiertiger.	Es wird mit dem OiK geklärt, wie die vom OiK geplanten flankierten Massnahmen (die sich auch aus- serhalb des Gartenagglo-Gebietes befinden, aufgeführt werden könn- ten.	C	
63		Bericht, Strategie	SV 1.2: Funktionsfähigkeit des MIV und des ÖV sicherstellen Ziel der Organisation des Strassenraums darf nicht nur die Sicherstellung eines möglichst störungsfreien MIV sein. Der Strassenraum gehört allen Verkehrsteilnehmenden, gerade im		A	

			Siedlungsbereich sind die Interessen resp. die Sicherheitsbedürfnisse der schwachen Verkehrsteilnehmenden höher zu gewichten. Nur so lässt sich eine Verschiebung des Modalsplit in Richtung MiV verhindern.			
64		V-Massnahme	Verkehrsmassnahmen allgemein Konkretisierung der in 6.4.1 erwähnten Pull und Push Massnahmen zur Steuerung des Modalsplits weg vom MiV resp. Aufnahme solcher Massnahmen in den Massnahmenband.	Es wird mit dem Oik geklärt, wie die vom Oik geplanten flankierenden Massnahmen (die sich auch ausserhalb des Gartenagglo-Gebietes befinden, aufgeführt werden könnten.	C	
65		Gesamteindruck	Wie bereits oben ausgeführt, finden wir die Ausdehnung des Perimeters auf die umliegenden Gemeinden richtig. Grundsätzlich sind im AP viele gute Ideen und Massnahmen aufgelistet, ob sie dann auch konsequent umgesetzt werden, ist eine andere Frage. Wir werden uns jedenfalls dafür einsetzen, dass gerade wichtige Massnahmen in den Bereichen Umwelt, Landschaft, Klima und Verkehr auch wirklich umgesetzt werden.		A	
Parteien						
Nr.	Eingabe durch	Thematik	Eingabetext	Stellungnahme	Beurteilung	Antrag/Entscheid
66	Grüne Langenthal	Bericht, Situations- und Trendanalyse	Wir sind damit einverstanden, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen hauptsächlich vom Umweltverbund aufgenommen werden soll (Bericht S. 21). Für uns ist aber angesichts der Klimakrise zentral, dass eine deutliche Senkung des MiV erzielt wird (Durch weitere Verlagerung auf öV, Fuss- und Veloverkehr sowie Vermeidung von Verkehr durch Home-Office, intelligente Logistiksysteme, Fahrgemeinschaften usw.). Dazu sind die nötigen Massnahmen zu ergreifen, um das öV-Angebot attraktiver zu gestalten. Bis 2035 soll der Anteil am MiV-Aufkommen, der sich nicht verlagern und vermeiden lässt, effizient, umweltverträglich und erneuerbar sein. Die Gemeinden der Gartenagglo sollen dies mit der Sensibilisierung der Bevölkerung fördern und die eigene Flotte dahingehend umrüsten. Dafür wäre es sinnvoll, dass im nächsten Bericht Anhaltspunkte über die Antriebsarten des MiV (inkl. prozentuale Aufteilung) gegeben werden.	Zur Antriebsart von Fahrzeugen bestehen schweizweite Auswertungen. Eine regionbezogene Betrachtung ist weiterhin nicht vorgesehen.	B	
67		Bericht, Strategie	AP-Bericht, Strategien Im Grundsatz stimmen die Strategien für uns. Es wird begrüsst, dass keine Neueinzonungen für Wohnnutzung bis 2040 geplant sind (Bericht Seite 133). Gemäss Bericht (Seite 126) werden bis Ende 2040 zusätzlich 2'500 Einwohnende erwartet. Bei der Verdichtung soll vor allem darauf geschaut werden, dass die vorhandenen Infrastrukturen/Wohnflächen optimal ausgenutzt werden und kleine Wohnflächen pro Person angestrebt werden. Aufgrund der alternden Gesellschaft und der zunehmenden Trennungen gibt es mehr und mehr Menschen, die alleine oder zu zweit in Wohnungen / Häusern auf grossen Flächen leben. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms könnten Projekte gefördert werden, welche beispielsweise Wohngemeinschaften im Alter, Mehrgenerationen-WGs oder den Umzug in kleinere Wohnungen fördern. Grundsätzlich ist bei Bauprojekten ein noch grösserer Fokus auf das Klima zu legen: Bei der Verdichtung soll mit so viel vorhandener Bausubstanz wie möglich gearbeitet werden und der Neubau nur noch in Projekten zugelassen werden, wenn dieser ökologisch sinnvoller ist. Es sollen zudem genossenschaftliche Wohnformen gefördert werden.		A	

68		V-Massnahme	Besonders begrüßen wir die Massnahme zum Langsamverkehrs-Bahntrail zwischen St. Urban und Melchnau (Massnahmenkatalog Seite 98). Dieser Massnahme ist hoher Priorität einzuräumen um ein attraktives Freizeitangebot für die Bevölkerung zu schaffen.		A	
69		S-Massnahme	Wir sind der Ansicht, dass es weder für Wohn- und Arbeitsgebiete neue Einzonungen geben darf. Mit den geplanten Einzonungen neuer Arbeitsgebiete z.B. Oberhard-Wolfhusenfeld (Massnahmenblätter S. 7), Inneri Breite (S. 35 MNB) und Unterhard (S. 10 MNB) gehen wichtige Fruchtfolgeflächen verloren. Diese sind heute bereits stark unter Druck und die Kompensation bereits schwierig bis unrealistisch. Die Priorität muss eindeutig bei der Verdichtung und Umnutzung bereits existierenden Strukturen liegen (z.B. Aufstockung der Gebäude, Umnutzung von grossen Parkplatzflächen diverser Firmen, Unterirdische Parkierung fördern usw.).	In Absprache mit den direkt betroffenen Gemeindebehörden werden diese beibehalten.	C	Die Massnahmen Oberhard und Unterhard werden beibehalten
70		L-Massnahme	Zusätzliche Massnahmen Landschaft Im Sinne des Grundsatzes (Bericht Seite 139) «Gewässerläufe und uferbegleitende Vegetation aufwerten und gestalten» soll die Langete im Stadtzentrum an zusätzlichen Orten für die Bevölkerung zugänglich gemacht werden und so der Zugang zum Gewässer an Hitzetagen ermöglichen. Es wäre zu begrüßen, dass bei der oberen Marktgasse vis-à-vis vom Fust ein Wasserzugang ähnlich zum Wuhrplatz gemacht wird (Dafür müssten die Parkplätze schwinden, damit es einen kleinen Platz zum verweilen gibt -> positive Auswirkung für Markt und Läden). Denkbar wäre auch ein Zugang via-vis der Pizzeria Stella Leone.	Wird im Entwicklungskonzept Stadtzentrum Langenthal thematisiert. Auf eine Massnahme im AP5 wird verzichtet.	C	Auf die Aufnahme einer diesbezüglichen neuen Massnahme im AP5 wird verzichtet.
71		V-Massnahme	Zusätzliche Massnahmen Verkehr Die Kreuzung vor dem Manor in Langenthal ist sehr unübersichtlich. Es wäre zu prüfen, ob es in diesem Bereich Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für Velofahrende umsetzbar sind (z.B. mit Signalisierungen).	Seitens Stadt wurden keine diesbezügliche Massnahme gemeldet.	C	Auf eine diesbezügliche Massnahme wird verzichtet.
72		S-Massnahme	Zusätzliche Massnahmen Siedlung In Langenthal und wohl auch in den umliegenden Gemeinden macht sich ein „Lädelerben“ breit, was zur Folge hat, dass das Stadtzentrum an Attraktivität verliert. Es wäre zu prüfen, inwiefern dieser Entwicklung begegnet werden kann und welche Massnahmen ergriffen werden können, damit die Situation für Laden- und Restaurantbesitzende weniger prekär ist (Massnahmen zur Förderung der Kundschaft und zur Förderung von günstigen Mietflächen usw.)	Für Aufwertungen der öffentlichen Räume und Nutzungen im Stadtzentrum von Langenthal: siehe auch Entwicklungskonzept Stadtzentrum Langenthal	E	
73		L-Massnahmen	Zusätzliche Massnahmen In Langenthal fehlen Massnahmen zur Durchgrünung und Abkühlung der Strassenräume. Dies ist bei kommenden Strassensanierungen mitzudenken.	Bei Strassensanierungen (auch Leitungen) werden verstärkt Begrünung mitgedacht (siehe Gruenstrasse in Langenthal, etc.	A	
74		Bericht, Situations- und Trendanalyse	AP-Bericht, S. 74 Im Bericht (Seite 74) steht, dass die Bandbreite an zulässigen privaten Parkplätzen im Kanton Bern hoch ist. Es wäre wünschenswert, dass sich die Gemeinden im Rahmen des AP der 5. Generation für eine Senkung dieser Bandbreite einsetzen würden: Nämlich, dass bei künftigen Bauten nur noch ein Parkplatz pro Wohneinheit zulässig ist. Werden mehr Parkplätze gewünscht, ist eine ausserordentliche Baubewilligung inkl. Begründung notwendig. Die jetzi-	Bezüglich Parkierung bleibt im Rahmen der diesbezüglichen kantonalen Gesetzgebung die Autonomie bei den Gemeinden. Die Gemeinden sollen für die Problematik	B	

			gen Bestrebungen bezüglich der Begrenzung der Parkplatzzahl bei grösseren Arealentwicklungen werden begrüsst. Der Ansatz von Roggwil (Auch Seite 74), dass bei grösseren Veranstaltungen Synergien genutzt werden und nach Lösungen mit Parkplätzen von privaten Unternehmen gesucht wird, ist sehr interessant. Es wäre aufgrund des abnehmenden verfügbaren Raumes erstrebenswert, dass in der ganzen «Gartenagglo» nach solchen Lösungen gesucht würde. Gerade Synergien zwischen Unternehmen und Privaten scheinen interessant zu fördern: Während Private grösstenteils am Abend/Wochenende auf die Parkplätze angewiesen sind, werden sie von den Unternehmen Wochentags tagsüber genutzt (natürlich Ausnahme bei Schichtarbeiten usw.).	weiter sensibilisiert werden. Mehrfachnutzungen von Parkfeldern werden begrüsst.		
75		Bericht	Um sich bei der Mitwirkung ein vollständiges Bild machen zu können, wäre es praktisch gewesen, bereits die Erläuterungen zum Kapitel 2 bezüglich Umsetzung der APs der 2. 3. und 4. Generation zu haben.	Da die Umsetzungsfristen für die Umsetzung der Massnahmen früherer Generationen noch laufen, konnte das Kapitel 2 noch nicht verfasst werden. Zudem fehlten zum Zeitpunkt der Mitwirkung die aktuellen Grundlagen des Bundes (ARE-Tabellen).	B	
76	Grüne Oberruggau	Gesamteindruck	Grundsätzlich finden wir es sinnvoll, dass mit dem AP der 5. Generation der Fokus auf die überkommunale Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden gelegt wird. Wir begrüssen es, dass unter dem Begriff «Gartenagglo» der Raum grösser gedacht wird und nicht an den Grenzen von Langenthal endet. Gerade bei den Themen Verkehr und Siedlung macht es Sinn, Synergien zu nutzen und die zukünftigen Entwicklungen grossflächiger zu denken.		A	
77		Gesamteindruck	Wir begrüssen die grundsätzlichen Ziele und Stossrichtungen im AP 5. Insbesondere unterstützen wir die klare Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet sowie eine Sicherung der regional wertvollen Natur-, Landschafts- und Erholungsräume (vgl. Bericht 3.1.2, S. 20). Aus unserer Sicht ist unbedingt darauf zu achten, dass das Siedlungsgebiet nicht (noch) weiter ausgedehnt wird, insbesondere auf Kosten von Landwirtschaftsgebiet bzw. Grünflächen. Der entsprechende Verlust an Fruchtfolgeflächen kann kaum mehr kompensiert werden.		A	
78		Bericht	Leider gelingt es bei den Massnahmen nicht immer, diesen Zielen auch entsprechend gerecht zu werden. Wir haben uns schon mehrfach ablehnend zur Umfahrung Aarwangen geäussert, die in einem Volksentscheid im März 2023 vom Berner Stimmbölk nur sehr knapp angenommen wurde. Sollten die Beschwerden zur Umfahrung (die bereits im Februar 2022 eingereicht wurden!) erfolgreich sein, müsste das AP 5 in verschiedenen Bereichen grundlegend überarbeitet werden. Weitere Aspekte zur Siedlungsentwicklung (nach innen!) werden bei den konkreten Massnahmen ausgeführt.		B	
79		Bericht	Es ist bedauerlich, dass ein wichtiges Element im Bericht fehlt. Das Fehlen von Kapitel 2 verunmöglicht die Würdigung der bisherigen Massnahmen und eine fundierte (Gesamt-) Analyse des aktuellen Projektstandes bei den Agglo-Programmen 2 bis 4 bzw. 5. Für Ausserstehende sind damit wesentliche Teile der aktuellen Auflage nicht in ausreichendem Masse zugänglich bzw. verständlich dargelegt.	Da die Umsetzungsfristen für die Umsetzung der Massnahmen früherer Generationen noch laufen, konnte das Kapitel 2 noch nicht verfasst werden. Zudem fehlten zum	B	

				Zeitpunkt der Mitwirkung die aktuellen Grundlagen des Bundes (ARE-Tabellen).		
80		Bericht, Situations- und Trendanalyse	AP-Bericht, Kap. 3.5 Die Angaben im Kapitel Verkehr (3.5) sind sehr umfangreich und interessant. Allerdings ist eine wichtige Aussage vollkommen unplausibel. Wir gehen nicht davon aus, dass der MIV-Anteil im Oberraargau – entgegen dem gegenläufigen Trend im Kanton – von 2015 bis 2021 «markant» abgenommen hat von 72% auf 64%. Dieser Rückgang ist unplausibel und kann wohl nur mit den grundsätzlich gemachten Einschränkungen zur Auswertung «erklärt» werden (2021 durch Pandemie geprägt; Problem der Datenerhebung in kleinen Agglomerationen, grosse Fehlerspannen je nach Vertrauensintervall u.a.m.; vgl. Ausführung des VCS zum MOCA-Bericht 2023).	Die Angaben entsprechen der Auswertung des Mikrozensus 2021. Die Werte werden nicht angepasst. Aber im AP-Bericht wird ein Hinweis ergänzt, dass die gezeigten Werte in Anbetracht der damaligen Sachlage mit Vorsicht zu bewerten sind und dass trotzdem weiterhin Bestrebungen zum Ausbau des ÖV und Fuss- und Veloverkehrs erforderlich sind.	B	
81		Bericht, Situations- und Trendanalyse	AP-Bericht, S. 56 Die Angaben zur Umfahrung Aarwangen sind teilweise nicht genau (S. 56). Der Baukredit wurde im März 2023 an der Urne angenommen (sehr knapp). Das aufgelegte Projekt wurde vor allem im Zeitraum 2012 bis 2021 erarbeitet (inkl. Vorprojekt). 2006/2007 gab es 'nur' eine grobe Zweckmässigkeitsbeurteilung, in der insgesamt eher vom Bau einer Umfahrung abgeraten wurde.... Der Hinweis zur Sanierung des Bahnhofs Aarwangen ist tendenziös, mitunter falsch. Schon heute ist an diesem Bahnhof ein «Zugang mit Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen oder schweren Gepäckstücken» problemlos möglich. Einzig die Haltestellen Vorstadt und Mumenthal erreichen den BeHiG-Standard nicht ausreichend. Im Übrigen muss die asm die entsprechende Umsetzung des BeHiG so oder so sicherstellen, auch wenn die Umfahrung nicht gebaut wird.	Wird geprüft und angepasst	C	
82		Bericht, Situations- und Trendanalyse	AP-Bericht, Kap. 3.5.3 Im Kapitel 3.5.3 Öffentlicher Verkehr sind 2 sehr wichtige Aussagen enthalten. Die Region muss sich unbedingt dafür einsetzen, dass die «Spange Önz» auch von Personenzügen genutzt werden kann und auf diese Weise eine schnelle und – im Vergleich zum MIV – konkurrenzfähige Verbindung von Langenthal Richtung Solothurn und Biel ermöglicht wird. Ebenso wichtig ist es, dass auch nach dem STEP-Ausbauschritt 2035 eine mind. stündliche Direktverbindung nach Zürich (und Chur) bestehen bleibt. Ein Wegfall dieser Verbindung wäre für die Region ein massiver Rückschlag, die Attraktivität als Wohnort würde stark leiden.	Wird von der RVK weiterverfolgt und bearbeitet	C	
83		Bericht, Situations- und Trendanalyse	Trotz der unplausiblen Zahlen ist es wichtig, an den regionalen Zielen für die Gartenagglo im Verkehrsbereich festzuhalten. Es ist zentral wichtig, dass ein wesentlich höherer Anteil des Umweltverbundes am Gesamtverkehr anzustreben ist und dass das prognostizierte, zusätzliche Verkehrswachstum hauptsächlich vom Umweltverbund aufgenommen wird. Angesichts der Klimakrise ist es notwendig, dass eine deutliche Senkung des MIV erzielt wird (bspw. durch weitere Verlagerungen zu öV und Fuss- / Veloverkehr sowie Vermeidung von Verkehr durch Home-Office, intelligente Logistiksysteme, Fahrgemeinschaften uam.). Dazu sind die nötigen Massnahmen zu ergreifen, um das öV-Angebot attraktiver zu gestalten. Bis 2035 soll	Es wird am Ziel der Erhöhung des ÖV- sowie des Fuss- und Veloverkehrsanteils festgehalten. Zur Antriebsart von Fahrzeugen bestehen schweizweite Auswertungen. Eine regionbezogene Betrachtung ist weiterhin nicht vorgesehen.	B	

			der Anteil am MIV-Aufkommen, der sich nicht verlagern und vermeiden lässt, effizient, umweltverträglich und erneuerbar sein. Die Gemeinden der Gartenagglo sollen dies mit der Sensibilisierung der Bevölkerung fördern und die eigene Flotte dahingehend umrüsten. Dafür wäre es sinnvoll, dass im nächsten Bericht Anhaltspunkte über die Antriebsarten des MIV (inkl. prozentuale Aufteilung) gegeben werden.			
84		Bericht, Situations- und Trendanalyse	AP-Bericht, Kap. 3.5.2 Im Bericht (3.5.2 / Öffentliche Parkierung) steht, dass die Bandbreite an zulässigen privaten Parkplätzen im Kanton Bern hoch ist. Es wäre wünschenswert, dass sich die Gemeinden im Rahmen des AP der 5. Generation für eine Senkung dieser Bandbreite einsetzen würden. Es sollte bei künftigen Bauten nur noch ein Parkplatz pro Wohneinheit zulässig sein. Werden mehr Parkplätze gewünscht, ist eine ausserordentliche Baubewilligung inkl. Begründung notwendig. Die jetzigen Bestrebungen bezüglich der Begrenzung der Parkplatzzahl bei grösseren Arealentwicklungen werden begrüsst (vgl. Beispiele im Kapitel 3.5.2). Der Ansatz von Roggwil, dass bei grösseren Veranstaltungen Synergien genutzt werden und nach Lösungen mit Parklätzen von privaten Unternehmen gesucht wird, ist sehr interessant. Es wäre aufgrund des abnehmenden verfügbaren Raumes erstrebenswert, dass in der ganzen «Gartenagglo» nach solchen Lösungen gesucht würde. Gerade Synergien zwischen Unternehmen und Privaten scheinen interessant zu fördern: Während Private grösstenteils am Abend/Wochenende auf die Parkplätze angewiesen sind, werden sie von den Unternehmen an Werktagen tagsüber genutzt (natürlich Ausnahme bei Schichtarbeiten usw.).	Bezüglich Parkierung bleibt im Rahmen der diesbezüglichen kantonalen Gesetzgebung die Autonomie bei den Gemeinden. Die Gemeinden sollen für die Problematik weiter sensibilisiert werden. Mehrfachnutzungen von Parkfeldern werden begrüsst.	B	
85		Bericht, Strategie	AP-Bericht, Strategien Im Grundsatz stimmen die Strategien für uns. Es wird begrüsst, dass keine Neueinzonungen für Wohnnutzung bis 2040 geplant sind (Bericht Seite 133). Gemäss Bericht (Seite 126) werden bis Ende 2040 zusätzlich 2'500 Einwohnende erwartet. Bei der Verdichtung soll vor allem darauf geschaut werden, dass die vorhandenen Infrastrukturen/Wohnflächen optimal ausgenutzt werden und kleine Wohnflächen pro Person angestrebt werden. Aufgrund der alternden Gesellschaft und der zunehmenden Trennungen gibt es mehr und mehr Menschen, die alleine oder zu zweit in Wohnungen / Häusern auf grossen Flächen leben. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms könnten Projekte gefördert werden, welche beispielsweise Wohngemeinschaften im Alter, Mehrgenerationen-WGs oder den Umzug in kleinere Wohnungen fördern. Grundsätzlich ist bei Bauprojekten ein noch grösserer Fokus auf das Klima zu legen: Bei der Verdichtung soll mit so viel vorhandener Bausubstanz wie möglich gearbeitet werden und der Neubau nur noch in Projekten zugelassen werden, wenn dieser ökologisch sinnvoller ist. Es sollen zudem genossenschaftliche Wohnformen gefördert werden.		A	
86		S-Massnahmen	«Neueinzonungen erfolgen in ÖV-erschlossenen Gebiete. Wo möglich ist eine Siedlungsentwicklung nach innen anzustreben.» (vgl. S 21, Zielsetzungen der Region). Wie bereits einleitend angemerkt sind wir für eine strikte Priorisierung der Innenverdichtung und lehnen neue Einzonungen kategorisch ab, sowohl für Wohnen wie auch für Arbeiten. Folgende Massnahmen lehnen wir deshalb ab: • Langenthal und Thunstätten, Erarbeitung eines überkommunalen Richtplans ESP/SAZ «Oberhard-Wolfhusenfeld» • Langenthal und Roggwil, Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie «Unterhard»		C	Die Massnahmen Oberhard und Unterhard werden beibehalten

			• Roggwil, Inneri Breite, Realisierung (Siedlungserweiterung Arbeiten) Wir unterstützen dagegen explizit die Massnahmen zu Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten in der Gartenagglo, insbesondere: • Langenthal, Markthallenareal • Langenthal, Ammann Süd • Langenthal, Bäregg • Thunstetten, Zentrum Bützberg • Lotzwil, Bahnhofareal Es handelt sich hier um gute Beispiele für Umstrukturierungen (mit Umnutzungen!) und Verdichtungen. Leider gibt es auch schlechte Beispiele. Am Bahnhof Langenthal (beste ÖV-Guteklasse im Oberaargau!) ist es immer noch möglich, das Gelände als Baggerparkplatz zu nutzen. Oder es wird ein Ableger des Verkehrsprüfzentrums Bützberg neu eröffnet. Vollkommen unverständlich! In Roggwil soll wohl mit der 'Inneren Breiti' vor allem für die Firma Schneeberger Lineartechnik eine 'Reserve' geschaffen werden. Gleichzeitig hat diese Firma mit dem letzten Erweiterungsbau mit einer offenen Parkierung für ca. 150 Fahrzeuge sehr viel Platz beansprucht. Diese Erweiterung ist vollkommen überdimensioniert, tangiert ein Schutzgebiet und entspricht nicht der Strategie der Region («Durch eine gezielte Innenentwicklung wird eine kompakte Siedlungsstruktur an gut erschlossenen Lagen geschaffen», S.127). Mit einer besseren Planung können zusätzliche Bedürfnisse auch auf der bisher genutzten Fläche abgedeckt werden.			
87		V-Massnahme	Wir begrüßen dagegen die Massnahme zum Langsamverkehrs-Bahntrail zwischen St. Urban und Melchnau (Machbarkeitsstudie). Dieser Massnahme ist hohe Priorität einzuräumen um ein zusätzliches attraktives Freizeitangebot für die Bevölkerung zu schaffen		A	
88		Gesamteindruck	Die Stellung der Gemeinden Bleienbach und Wynau im Aggloprogramm ist für uns nicht ganz klar. Inwiefern sind sie in der Agglo dabei? Wie genau? Oder wie eben nicht?	Bleienbach und Wynau = Teil der Gartenagglo; jedoch keine beitragsberechtigten Gemeinden (Gemeinden liegen nicht im BeSA-Perimeter) > Vgl. Kap. 3.1.3 im AP-Bericht	B	
Private Personen						
Nr.	Eingabe durch	Thematik	Eingabetext	Stellungnahme	Beurteilung	Antrag/Entscheid
89	P1	Gesamteindruck	– Fehlender Bezug zu Ökologie/Biodiversität als assoziierter Begriff unter «Gartenagglo». – Teilweise Massnahmen ohne Beachtung von übergeordnetem Recht und damit fraglicher Bewilligungsfähigkeit. – Der Detaillierungsgrad, auch auf der Ebene der Region, sollte erhöht werden.	– Grundsätzlich ist der Zusammenhang gegeben. Im Rahmen der Überarbeitung der Dokumente nach der Mitwirkung wird geprüft, ob der Begriff noch stärker hervorgehoben werden kann. – Beim AP handelt es sich um ein überkommunales Planungsinstrument zur Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	C	

				(nicht parzellenscharf/grundeigentümerverbindlich) – Übergeordnetes Recht wie NHG, USG, etc. ist einzuhalten		
90		Bericht, Situations- und Trendanalyse	AP-Bericht Kap. 3.3.1 Die lapidare Beschreibung der 7 Landschaftsräume, könnte hier deutlich erweitert werden.	Kapitel wurde im Rahmen des AP 4G neu erarbeitet. Eine Überarbeitung im Rahmen des AP 5G ist nicht vorgesehen.	B	
91		Bericht, Situations- und Trendanalyse	AP-Bericht Kap. 3.3.2 Smaragdgebiet: Einziges CH Gebiet das sich irrtümlich an politischen und nicht an lebensräumlichen Grenzen orientiert. Was eigentlich als Artenschutzvorhaben gelten sollte, ist trotz einem Aufwand von Fr. 1 500 000 (!) weitgehend wirkungslos geblieben und trotzdem vom Bund akzeptiert! Fachliche Kompetenzen sind aus dem Verein, als Projektträger, nicht zu erwarten.		A	
92		Bericht, Situations- und Trendanalyse	Es gibt noch weiteren Überarbeitungsbedarf (Begründung fehlt jedoch)		A	
93		Bericht, Strategie	Weitgehend fehlende Beachtung umweltrechtlicher Grundlagen.		A	
94		V-Massnahme	Bahntrail Roggwil-Melchnau: Das Vorhaben wurde von privater Seite initiiert. Pro Natura Bern beschreibt in ihrer Mitwirkungseingabe vom 15.08.2018, zum Sachplan Wanderrouthenetz, das Neubauprojekt als nicht bewilligungsfähig. Bis heute fehlt eine ökologische Beurteilung und sollte in der Machbarkeitsstudie ein wesentlicher Teil sein. Es ist bekannt, ... dass die alte Trasse Lebensraum bedrohter (Rote Liste) und bundesrechtlich geschützter, störungsempfindlicher Arten, Habitat ist. ... dass es ein wichtiges Vernetzungselement zum Schutze der Biodiversität darstellt. ... dass die Fläche als BFF (DZV, SR.910.13) von örtlichen Landwirten extensiv genutzt und ev. mit einem Vernetzungsbeitrag unterstützt werden kann.		B	
95		L-Massnahme	Roggwil, Revitalisierung Langeten-Brunnbach: Das Projekt wurde vom Smaragdverein initiiert. Der fragliche Abschnitt der Langeten wurde 1994 vom Hochwasserschutzverband, als Grundeigentümer, unterhalten. Da stellen sich die Fragen der Rechtssicherheit und Planbeständigkeit. Der Bunnbachabschnitt sollte durch den Vollzug der Rechtsgrundlagen (GSchG, SR 814.20, bzw. GSchV, SR 814.201) den notwendigen Schutz besitzen.	Umsetzung wird aufgrund negativer Grundeigentümerhaltung und in Absprache mit dem Hochwasserschutzverband sistiert.	C	
96	P2		Eingaben analog der Grünen Langenthal	siehe Lauf-Nr. 66-75		

5. Fazit

Zusammen mit der Erarbeitung des RGSK25 OA (und dessen diversen Teilprojekten) wurde gleichzeitig für das Zentrum der Region Oberaargau die Gartenagglo ein neues Agglomerationsprogramm der 5. Generation (AP5) erarbeitet. Dieses war in voller Abstimmung mit der Erarbeitung des RGSK und dessen Teilprojekten zu erarbeiten, zu integrieren und zeitgleich zum RGSK mitzuwirken (siehe Mitbericht zum RGSK25 OA vom 25. April 2024), was die gesamte gemeinsame Mitwirkung noch anspruchsvoller machte. Dass diese insgesamt als gelungen betrachtet werden kann, wird am Ergebnis der Mitwirkung sichtbar.

Die engagierten Eingaben zu zahlreichen Themen und Aspekten im erarbeiteten Bericht und Massnahmenband zeigen, dass das gewählte aufwendige Vorgehen in der Erarbeitung der Sache und den Inhalten angemessen war. Insbesondere mit der vom Bund zugesprochenen Verfünfachung des BeSA-Perimeters von 1 Gemeinde im AP4 auf 5 Gemeinden im AP5 war im Erarbeitungs- und Mitwirkungsprozess eine deutlich umfangreichere Akteurschaft einzubeziehen. Es ist erfreulich, dass durch die intensive Erarbeitung in zahlreichen Treffen und Workshops auf Verwaltungs- und Politebene eine gute Zusammenarbeit zwischen den 7 Gemeinden, Region und Kanton auf Gartenagglo-Ebene entstehen konnte. Die Gartenagglo wird zunehmend auch von den anderen Gemeinden der Region als Potential für die gesamte Region Oberaargau im Kontext von Bund und Kanton anerkannt.

Der Vorstand der Region Oberaargau bedankt sich für das geleistete Engagement aller Beteiligten im Rahmen dieses umfangreichen und inhaltlich komplexen Mitwirkungsprozesses. Er ist überzeugt, dass hiermit in der Region für die kommenden Jahre für die Gartenagglo im Zentrum der Region Oberaargau ein weiteres AP von hoher Qualität erstellt werden konnte, welches darüber hinaus für die gesamte Region Oberaargau von grossem direkten/indirekten Nutzen für die Gemeinden sein wird.