



## C Agglomerationsprogramm Gartenagglo der 5. Generation: Fragebogen zur Mitwirkung

*Betrifft die Gemeinden Aarwangen, Bleienbach, Langenthal, Lotzwil, Roggwil, Thunstetten und Wynau (Perimeter der Gartenagglo)*

Frist: 15. Januar 2024

Gemeinde/Organisation:

VCS Regionalgruppe Oberaargau-Emmental

Ort/Datum:

Bern, 15.01.2024

Stempel/Unterschrift:

.....  
.....

### Gesamteindruck

Sind der Aufbau des Agglomerationsprogramms (AP) und das Vorgehen bei der Erarbeitung nachvollziehbar dargelegt? Sind Sie mit den Stossrichtungen des APs der 5. Generation einverstanden?

Ja

#### **Begründung:**

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 grund-



sätzlich gleich wieder torpediert wird. Soll dieses Ziel wirklich erreicht werden, braucht es andere Massnahmen als einen weiteren Ausbau des Strassennetzes.

Nein (bitte begründen)

**Begründung:**

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.

**AP-Bericht**

**Kapitel 3: Situations- und Trendanalyse**

Sind Sie mit den Anpassungen (Korrex-Version: blau hinterlegt) in Kapitel 3 im Grundsatz einverstanden?

Ja

Nein (bitte begründen)

**Begründung:**

**Region Oberaargau**  
Jurastrasse 29  
4901 Langenthal  
T 062 922 77 21

region@oberaargau.ch  
oberaargau.ch



### 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%). Erstaunlicherweise soll sich der Modalsplit in der Region Oberaargau 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.geoseeland.ch/de/t> und Verkehr 2021 (MZMV), der Datenquelle des MOCA-Berichts. In der Region Oberaargau (ca. 83'000 Einwohner\*innen) waren dies 410 Personen, davon 325 mit Führerausweis.

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 (Velohauptstadt!) 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.

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.

Aufhorchen lässt die die Aussage in der Trendanalyse zum 6-Spur-Ausbau Luterbach-Härkingen, dass mit dieser Engpassbeseitigung der Verkehr auf der Zubringeroute (Langenthal-Aarwangen-Niederbipp) stärker zunehmen werde als das ge-



nerell 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.

Gibt es aus Ihrer Sicht noch weiteren Überarbeitungsbedarf im Kapitel 3?

Ja (bitte begründen)

### 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.

### 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.

### 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!

### 3.4.5: Fazit Situations- und Trendanalyse Teilbereich Landschaft / Umwelt

*«Die Gartenagglo ist in das vom Bund anerkannte Smaragdgebiet Oberaargau ein-*



*gebettet. 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.

### **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 Modalsplit 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.

#### **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 FVV gibt, die dringend saniert werden müssen. So fehlt, wie im Bericht festgehalten, in den umliegenden Gemeinden die Veloinfrastruktur weitgehend.**

### **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.

#### **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.

#### **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.

#### **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 Veloinfrastruktur aufzubauen, die es auch den ungeübteren Velofahrenden ermöglicht, sicher mit dem Velo unterwegs zu sein. Tatsächlich können nur so Leute zum regelmässigen Velofahren gewonnen werden.

Unterstützen können wir die Abklärungen zu einer neuen Veloverbindung auf dem ehemaligen Bahn-Trasse Rottal.

Intermodalität und Mobilitätsmanagement: Das Potential, das sich beim Bahnhof Langenthal nach Abschluss der AP3 und AA4 Massnahmen eröffnet, muss unbedingt genutzt werden. Der Bahnhof ist die wichtigste Drehscheibe zwischen den verschiedenen Mobilitätsarten. Hier sind vielfältige Sharing-Angebote zu schaffen resp.



zu verbessern.

Leider fehlen hier noch die Aussagen aus den Gürtelgemeinden, dies ist zu bedauern. Ist doch eine übergreifende Sicht wichtig für die Weiterentwicklung von Mobilitätsmanagement und auch von Angeboten zur Intermodalität.

Nein

Begründung:

### Kapitel 5: Handlungsbedarf

Stimmt für Sie der für die Gartenagglo herausgearbeitete Handlungsbedarf in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr?

Ja

Grundsätzlich sind wir mit dem Handlungsbedarf einverstanden.

#### 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.

Nein (bitte begründen)

Begründung:

Haben Sie noch konkrete Beispiele für abgeschlossene Planungen (Siedlung, Landschaft und Verkehr), welche unter dem «erledigten Handlungsbedarf» aufgeführt werden könnten (z.B. Revitalisierungen von Gewässern, Arealentwicklungen, etc. mit Umsetzung vor 2028)?

Ja (bitte erläutern)

Nein

Begründung:

### Kapitel 6: Strategien



Stimmen für Sie die für die Gartenagglo herausgearbeiteten Strategien in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr?

Ja

#### 6.4 Teilstrategie Verkehr

mit der hier dargestellten Strategie sind wir grundsätzlich einverstanden. Wichtig ist aber, dass diese Strategie dann auch umgesetzt wird.

Nein (bitte begründen)

Begründung:

##### 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.

##### SV1.2: 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 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.

#### AP-Massnahmenblätter

Wurden aus Ihrer Sicht die richtigen Massnahmen festgelegt?

Ja

Nein (bitte begründen)

Begründung:

#### Region Oberaargau

Jurastrasse 29  
4901 Langenthal

T 062 922 77 21

region@oberaargau.ch  
oberaargau.ch





Gibt es noch zusätzliche Massnahmen, welche im Rahmen des Agglomerationsprogramms weiterverfolgt und beim Bund eingereicht werden sollen?

Ja (bitte erläutern)

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.

Nein

Ausführung zusätzliche Massnahmen:

#### **Allgemeine Bemerkungen zum Agglomerationsprogramm der Gartenagglo**

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.

Sie können Ihren Fragebogen entweder elektronisch einreichen an [region@oberaargau.ch](mailto:region@oberaargau.ch) oder per Briefpost an: Region Oberaargau, Jurastrasse 29, Postfach 1164, 4900 Langenthal. Besten Dank!

26. Oktober 2023/ MZ