

Stadt Langenthal
Stadtbauamt
Jurastrasse 22
4901 Langenthal

Langenthal, 09.02.2016

Zuständige Personen:
Markus Gfeller /
Michael Witschi

**Stellungnahme der Fraktion FDP/BDP/jll
im Mitwirkungsverfahren zum räumlichen Entwicklungskonzept und zum kommunalen
Siedlungsrichtplan der Stadt Langenthal**



„Gleich mit jedem
Regengusse
Ändert sich dein
holdes Tal
Ach, und in dem selben
Flusse
Schwimmst du nicht
zum zweitenmal“

J.W. Goethe



Sehr geehrte Damen und Herren

Unsere Fraktion ist erfreut, über die gute Qualität der Berichterstattung und erkennt darin eine echte Auseinandersetzung mit der Stadt Langenthal, ihrer Geschichte, Gegenwart und Zukunft.

I Räumliches Entwicklungskonzept

1. Die bis 2030 im mittleren Szenario erwarteten zusätzlichen 1300 Wohneinheiten könnten theoretisch mit nur drei Hochhäusern im Bereich Bahnhof Nord erstellt werden. Ohne zu behaupten, ein Markt für diese Wohnungen existiere, ist es doch beruhigend zu wissen, dass die ganze komplizierte Verdichtung (Motivation privater Eigentümerschaft) von Quartieren bis dahin gar nicht nötig wäre. Die häufig erwähnte „durchgrünte Stadt“ kann mit wenigen, jedoch hohen Gebäuden besser erhalten bleiben als im Rahmen der heutigen „Unordnung“, wie es sich am Beispiel des Hopferfelds zeigt.

Antrag: Die Stadt Langenthal schafft die Möglichkeit, mit Hochhäusern und hohen Häusern auf sehr wenig Boden sehr viele Wohneinheiten zu erstellen.

2. Seite 39/129 - Interessanterweise wird als Schwäche erwähnt, dass die Stadt wenig Wohneigentum besitzt, dies nachdem die Liegenschaften der Pensionskasse verkauft worden sind. Bei Wohn- und Geschäftsliegenschaften ist städtisches Eigentum weniger nötig.

Antrag: Die Stadt Langenthal überprüft, wo sie sich über Eigentum an Immobilien die Handlungsfreiheit für öffentliche Bauvorhaben sichern bzw. erhalten soll.

3. Seite 40/129 – Der Kanton hat kürzlich beschlossen, den Anteil der denkmalgeschützten Gebäude von 9% auf 7% zu verringern.

Antrag: Die Stadt Langenthal nutzt diese Chance und schafft die Voraussetzung für die Umnutzung alter Gebäude oder den Ersatzneubau.

4. Seite 48/129 - Als Schwäche wird erwähnt, dass die Freiräume in Industriequartieren MIV-orientiert seien. Die Industrie braucht aber typischerweise MIV und Bahn, um ihre Logistik abzuwickeln.

Antrag: Die Stadt Langenthal behandelt diese MIV-Ausrichtung als Stärke, nicht als Schwäche.

5. Seite 51/129 - Den Bau eines regional erweiterten Hallenbads erachten wir als Luxus und zu teuer, umso mehr, als Herzogenbuchsee bereits ein Hallenbad besitzt.

Antrag: Die Stadt Langenthal strebt interkommunale bzw. regionale Lösungen für die Sportstätten-Infrastruktur an.

6. Seite 52/129 - „Beschränkte Veranstaltungsmöglichkeiten aufgrund fehlender Infrastruktur für Vereine und Unternehmer“ - hier erkennen wir keinen Mangel. Von der Mühle zum modernisierten und ausgebauten Stadttheater über Kirchensäle bis zur grossen Westhalle des Parkhotels: Viel besser kann Langenthals Publikum nicht bedient werden.

Antrag: Die Stadt Langenthal verzichtet einstweilen auf den Ausbau der Infrastruktur für Veranstaltungen. Redaktionelle Anpassung: „Vereine und Unternehmen“ (statt Unternehmer).

7. Seite 53/129 - Das Freizeitangebot individualisiert sich zusehends, der Trend zur Individualisierung und damit auch zum Mitgliederschwund in Vereinen ist eine gesellschaftliche Tatsache.

Antrag: Die Stadt Langenthal versucht nicht, sich gegen den Zeitgeist zu stellen, sondern leitet daraus ab, wie sich das Angebot auf die sich verändernde Nachfrage einzustellen hat (bspw. mehr Fitnesscenter statt Vereinslokale; Zusätzliche Joggingrouten; Shopping Mall).

8. Seite 56/129 - Wohnfläche pro Person: Die Wohnfläche pro Person wird auch künftig durch Angebot und Nachfrage gesteuert.

Antrag: Die Stadt Langenthal verzichtet auf Bestrebungen, den Bürgerinnen und Bürgern Vorgaben zum individuellen Bedarf an Wohnraum bzw. Wohnfläche zu machen.

9. Seite 57/129 - Das angesprochene Problem, dass mit mehr Bewohnerinnen und Bewohnern der Verkehr in den Quartieren zunimmt, könnte mit gut erschlossenen Hochhäusern abgedämpft werden.

Antrag: vgl. Pt. 1.

10. Seite 58/129 – „Angebotsorientierte“ Verkehrsplanung:

Antrag: Die Stadt Langenthal betreibt eine nachfrageorientierte Verkehrsplanung.

11. Seite 59/129 - Wir verstehen den Ausdruck „nicht organisierte Kunst“ nicht.

Antrag: Die Stadt Langenthal definiert den Begriff „nicht organisierte Kunst“ und erklärt, was dies bedeutet und wo hierfür allenfalls Freiräume gewährleistet werden sollen.

12. Seite 62/129 - Wir begrüßen die verdichtete Bauweise im Quartier Hardau/Bäregg/Falken.

Antrag: Die Stadt Langenthal bemüht sich generell um eine geschlossene Bauweise entlang der Hauptverkehrsachsen, wie sie in schweizerischen Agglomerationen heute schon üblich ist.

13. Seite 67/129 - Die ÜO Hard zu hinterfragen ist sinnvoll. Wir ziehen weniger verbaute Grundfläche mit jedoch viel höheren Gebäuden sowie den Einbezug des geplanten Grünfingers der bis jetzt praktizierten Siedlungsweise vor.

Antrag: vgl. Pt. 1.

14. Seite 75/129 - „Den MIV gezielt auf die Haupterschliessungs- und Umfahrungsachsen führen und dort priorisieren“ – das erachten wir grundsätzlich als sinnvoll. Ein Flaschenhals besteht jedoch in der „Umfahrung-Süd“ über die kurvenreiche Strecke um Löwen/Stadthof. Die Mittelstrasse als Hauptachse durch die Lotzwilstrasse zu ersetzen, erachten wir als Geldverschwendung und auch als gefährlich, da letztere viel näher an den Schulgebäuden des Kreuzfeldes vorbeiführt. Wir bezweifeln, dass die erwähnten „sozial nutzbaren Strassenräume“ ein echtes Bedürfnis der Langenthaler Bevölkerung sind.

Antrag: Die Stadt Langenthal plant umgehend Massnahmen im Hinblick darauf, wie der Transitverkehr mit einem Zeithorizont von ca. 20 Jahren um die Stadt herum geführt werden soll. Sie prüft namentlich eine Y-Variante (Dreilinden-Huttwil und jll-Kreisel-St. Urban). Sie verzichtet auf flächendeckende Tempo-30-Zonen (die gemäss Volksabstimmung nicht eingeführt werden können).

15. Seite 76/129 - Je höher wir bauen dürfen, desto weniger Grundfläche brauchen wir um gleichviel Wohnraum zu erstellen und desto besser kann die „durchgrünte Stadt“ erhalten werden.

Antrag: vgl. Pt. 1

16. Seite 81/129 - Wir begrüßen die geplanten Massnahmen ESP Bahnhof, die Entwicklung des Porzi- und des Markthallenareals.

Antrag: Die Stadt Langenthal verfolgt diese Massnahmen weiter.

17. Seite 90/129 - Die „Bildung von Quartierzentren“ in Ziegelhof, Hardau und Elzmatte ist für unsere Kleinstadt übertrieben.

Antrag: Die Stadt Langenthal beschränkt sich auf die Bildung der Subzentren Porzi und Bäregg.

18. Seite 96/129 - „Einfrieren von wertvollen, aber nicht mehr zukunftsfähigen Strukturen zu vermeiden“ – wir begrüßen diesen Passus. Das ist die angemessene Haltung, um die Zukunft nicht der Vergangenheit zu opfern.

Antrag: vgl. Pt. 3.

19. Seite 100/129 – Was den Verkehr anbelangt, ziehen wir stets Anreize dem „Netzwidestand“ vor.

Die Erschliessung des Gebietes Gabismatt unter der SBB Linie zu prüfen, ist sinnvoll. Der Schoren würde dadurch vom Verkehr entlastet und die Gabismatt für den MIV viel besser erschlossen.

Antrag: Die Stadt Langenthal erhöht den Netzwidestand für den Transitverkehr über positive Motivation statt über Bestrafung und Bremsung. Sie verzichtet auf Massnahmen zum Netzwidestand, die gegen den Transitverkehr gerichtet sind, aber vorwiegend den innerstädtischen Verkehr und damit die Bewohnerinnen und Bewohner von Langenthal behindern.

20. Seite 107/129 - Die Verlegung des Güllebachs ist sehr erfreulich; damit wird „auf die Wirtschaft eingegangen“, weil die Industrie damit neue Ausbaumöglichkeiten auf den bestehenden Parzellen erhält.

Antrag: Die Stadt Langenthal geht dieses Vorhaben sofort an. Dagegen verzichtet sie aus finanziellen Gründen einstweilen auf die Ausdolung des Schuelbächlis.

21. Seite 117/129 Auch im Markthallenareal soll die Möglichkeit als Hochhausstandort geprüft werden.

Antrag: vgl. Pt. 1.

II Kommunalen Siedlungsrichtplan

1. Seite 22/104 - Wir begrüßen die Massnahmen S. 1.4.2 bis S. 1.4.4 sehr. Hochhausstandorte braucht es unbedingt.

Antrag: Die Stadt Langenthal schränkt die Höhe von Hochhäusern nicht ein.

2. Seite 29/104 - S 2.1.1. Punkt 3 - Die Umsetzung von Sanierungs- und Verdichtungsmassnahmen durch einen partizipativen Prozess ist lobenswert. Hierbei ist zu vermeiden, dass Betroffene aufgrund persönlicher Interessen die Entwicklung über Jahre blockieren.

Antrag: Die Stadt Langenthal setzt die vom Schweizer Volk mit dem Raumplanungsgesetz beschlossene Verdichtung um.

3. Seite 33/104 - S.2.2.5. Punkt 1 – Die Mittelstrasse ist die MIV-freundlichste Strasse und vergleichsweise weit entfernt vom Schulzentrum Kreuzfeld.

Antrag: Die Stadt Langenthal belässt die Mittelstrasse als Hauptverkehrsachse.

4. S.2.2.6. – Zum Areal Markthalle.

Antrag: Die Stadt Langenthal prüft dessen Tauglichkeit als Hochhausstandort.

5. Seite 36/104 - S.2.3.2 - Wir begrüßen es, dass die Jurastrasse in ihre ursprüngliche Bahn gelenkt werden soll (bedauern jedoch zugleich, dass Coop beim letzten Ausbau zu überverteilter Bauweise gezwungen wurde).

Antrag: Die Stadt Langenthal verfolgt dieses Vorhaben weiter.

6. Seite 43/104 S.3.3.2. – Zum Areal Alte Mühle.

Antrag: Die Stadt Langenthal zieht in den laufenden Diskussionen stets alle Optionen in Betracht, einschliesslich des Verkaufs.

7. Seite 44/104 - S.3.3.6. – Zum Saalbau. Grossanlässe können gut im Parkhotel dem renovierten Stadttheater und der Markthalle durchgeführt werden. Die Anbindung an den ÖV ist dort mit dem Stadtbus gegeben und die Parkplatzsituation ist optimal.

Antrag: Die Stadt Langenthal verzichtet darauf, einen Saal mit einer Kapazität von ca. 1'000 Personen zu errichten.

8. Seite 63/104 S.5.1.1 Punkt 2 - Es wird erwähnt, die (unseres Erachtens widersinnige) Ausnützungsziffer zu erhöhen, um bauliche Verdichtung zu erreichen.

Antrag: Die Stadt Langenthal schafft die Ausnützungsziffer ab.

9. Seite 63/104 S. 5.1.2 - Potentielle Investoren sollen gezielt auf den nachgefragten Wohnraum aufmerksam gemacht werden. Das ist gerade verkehrt; Investoren können den Markt in der Regel besser beurteilen als eine Behörde.

Antrag: Die Stadt Langenthal beachtet Signale des Liegenschaftsmarkts.

10. Seite 64/104 - S.5.1.3 Autoarme Projekte zu fördern durch ein Verbot von mehr als 0.5 Parkplätzen pro Wohnung ist eine unzulässige Einengung des Markts, dem die Entscheidung zu überlassen ist, wie viele Parkplätze pro Wohnung gebaut werden.

Antrag: Die Stadt Langenthal weitet die heute bestehende Bandbreite für die Relation Parkplätze/Wohnung aus.

11. Seite 67/104 S. 5.2.1.– Zum Wohnen im Alter: Das Ermöglichen von durchmischten Wohnraumprojekten (Dienstleistungen fürs Alter) ist sinnvoll. Die Betagten sind die finanziell stärkste Kundengruppe im Wohnungsmarkt. Für eine junge Familie ist es in Langenthal viel schwieriger, an Wohneigentum zu gelangen (beschränktes Eigenkapital - hoher Platzbedarf) als für ältere Personen.

Antrag: Die Stadt Langenthal überlässt die Steuerung des Wohnraumangebots für das Wohnen im Alter dem Markt. Vgl. zudem Pt. 9.

12. Seite 67/104 S.5.2.2 – Punkt 1 - Die Nahversorgung mit Gütern könnte in ein paar Jahren komplett anders als heute erfolgen (bspw. via Heimlieferung durch Grossverteiler, Drohnen der Post).

Antrag: Die Stadt Langenthal bezieht sich anbahnende logistisch-technologische Veränderungen in ihre Strategie ein.

13. Seite 76/104 L.1.5 – Zur Verlegung des Göllebachs.

Antrag: Die Stadt Langenthal setzt dieses Vorhaben rasch um (vgl. I/20).

14. Seite 84/104 – Verkehrslenkung: Entlastung des Transit- und innerstädtischen Durchgangsverkehrs in gewissen Gebieten (z.B. Kernbereich) bedarf einer Kapazitätserhöhung auf anderen Achsen. Netzwidestand darf nur lenken, aber nicht stauen (Vgl. auch I/10).

Antrag: Bei den Handlungsanweisungen wird ein neuer erster Punkt eingeführt: „Der Gemeinderat verhält sich bei seiner Verkehrsplanung nachfrageorientiert. Kapazitätsreduktionen und Lenkungen in einem Gebiet sind zwingend mit Kapazitätserweiterungen auf den verkehrsorientierten Achsen zu kompensieren.“

15. Seite 85 bzw. 88/104 – Produkt bzw. Einzelmassnahme V.2.2: Auf eine Umwidmung der Mittelstrasse ist zu verzichten (vgl. I/14)

Antrag: Der Punkt „Betriebs- und Gestaltungskonzept Mittelstrasse“ ist ersatzlos zu streichen bzw. aus der Tabelle der Strassen, die für eine siedlungsorientierte Gestaltung anzugehen sind, ist die „Mittelstrasse“ ersatzlos zu streichen.

16. Seite 89/104 – Mobilität: Mit den Zielen/Grundsätzen der Mobilität können wir uns einverstanden erklären. Allerdings sind diese Ziele ausschliesslich mit Anreizen zu fördern. Die Steuerung der Mobilitätspräferenzen darf nicht durch Eingriffe in die Privatautonomie erfolgen. Verkehrsberuhigende Massnahmen dürfen sich - bezogen auf die Gesamtverkehrssituation - nicht als Verkehrsbehinderungen auswirken (vgl. II/14).

Antrag: Die Punkte zwei und drei der Handlungsanweisung (Mobilitätskonzepte zur Bebauung von grösseren Arealen und Beschränkung der Anzahl Abstellplätze auf privaten Liegenschaften) bzw. die dazugehörigen Einzelmassnahmen sind zu streichen.

Bereits in unserer – hier noch einmal beigelegten – Stellungnahme zum Agglomerationsprogramm haben wir Anträge gestellt, welche auch für den Siedlungsrichtplan Geltung haben. Der Übersichtlichkeit halber verzichten wir darauf, diese hier noch einmal zu wiederholen. Stattdessen erklären wir die beiliegende Eingabe **zum integrierenden Bestandteil** unserer hier vorliegenden Stellungnahme zum Siedlungsrichtplan.

Mit freundlichen Grüßen
Fraktion FDP/BDP/II



Markus Gfeller
Fraktionspräsident

Beilage: erwähnt

Stadtbauamt
Fachbereich Stadtentwicklung
Jurastrasse 22
4900 Langenthal

Langenthal, 30. November 2015

Mitwirkungsbeitrag I.S. Agglomerationsprogramm Langenthal der 3. Generation

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Möglichkeit zur Mitwirkung im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und unterstützen die Planungsarbeiten mit dem Ziel, die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der nächsten Dekaden aufzugleisen.

Sie finden anbei unserer Stellungnahme zu den drei behandelten Bereichen: Siedlung, Landschaft und Verkehr.

Siedlung

Räumliche Entwicklung

Den Verzicht auf räumliche Einzonung von Wohngebieten können wir akzeptieren unter der Voraussetzung, dass die Verdichtung konsequent vorangetrieben wird. **Als erstes sollte sofort auf die Ausnutzungsziffer verzichtet werden.** Der (praktisch kostenlose) Entfall der Ausnutzungsziffer kann in bestehenden Gebäuden zusätzlichen Wohnraum schaffen.

Es ist uns ein Anliegen, dass der Begriff Hochhaus so angewandt wird, wie im internationalen Sprachgebrauch, d.h. die Höhe der Wirtschaftlichkeit überlassen wird und nicht im vornherein eingeschränkt wird.

Die Gebiete für höhere Häuser sollten die heutigen „Hochhausgebiete“ Bützbergstrasse, Lotzwilstrasse und Waldhof einschliessen.

Die Aussage, dass die Verdichtung und Umstrukturierung mit Berücksichtigung des „Charakters der Quartiere“ gezielt gefördert wird, empfinden wir als leicht einschränkend. Bei Verdichtungsprozessen, kann es auch Sinn machen, den „Charakter“ eines Quartiers umzudefinieren.

Wir begrüssen die Neueinzonungen zur Arbeitsnutzung sehr, unsere innovativen KMUs sollen sich möglichst frei entfalten können und somit nachhaltig Arbeitsplätze und Steuereinnahmen für die Stadt

sichern. Die Verhandlungen mit Thunstetten und Roggwil bezüglich Industrieland sollen intensiv weitergeführt werden. Die Ausdehnung des Mischgebietes beidseits des Dennliweges macht aus unserer Sicht Sinn.

Kernstadt

Wir sehen auch im Markthallenareal Potenzial für Hochhäuser. Es ist nachhaltig, die Zonen mit dichter Besiedlung nahe am Zentrum zu bauen, da deren Bewohner dann viel zu Fuss erledigen können und somit die Strassen entlasten.

Subzentrum Bahnhof SBB

Die Überdeckung des Hochwasser-Entlastungskanals und Nutzung als LV-Achse sehen wir als Chance zur direkten Anbindung des Subzentrums Bäregg. Damit wird mit der teuren Unterführung nicht nur der Bahnhofplatz Nord sondern das gesamte Nordquartier attraktiv erschlossen.

Siedlungsentwicklung in den Quartieren

Hopferenfeld: Wir stimmen der unbefriedigenden heutigen ÜO bei. Weniger und dafür viel höhere Gebäude würden unserer Meinung nach zu einer besseren Qualität führen.

Eissportzentrum: Die beiden Standorte zur Prüfung erscheinen uns sinnvoll. Der Reitplatz wäre dabei noch näher am wichtigen Bahnhof gelegen. Zu prüfen sind dabei die finanziellen Auswirkungen zur Sanierung der Altlasten der ehemaligen Grube.

Landschaft

Ein Anliegen der Industrie wäre die Auflösung des Stadtbachs in der Industriezone. Der meist eingedeckte Bach bringt praktisch keinen Mehrwert, blockiert aber im Industriegebiet viel Land und führte sogar zu Projektabbrüchen bei Ausbauabsichten von KMUs (Beispiel Merkur Druck).

Langenthals drei Grünfinger: wir begrüßen den Erhalt der Grünfinger, die doch den Langenthalern das Naherholungsgebiet praktisch vor die Haustüre bringen.

Verkehr

Die Förderung des Fussverkehrs finden wir prinzipiell löblich. Ein Augenmerk sollte aber auf die oft in zu kleinen Abständen folgenden Fussgängerstreifen und/oder Unterführungen mit gleichzeitigen Fussgängerstreifen (Bäregg) gelegt werden.

Die Möglichkeit mit dem Auto Park&Ride am Bahnhof Langenthal zu betreiben sind beschränkt. Oft kann man sich nicht darauf verlassen, einen freien Langzeitparkplatz am Bahnhof anzutreffen und verpasst beim Parkplatzsuchen den Zug. Eine deutliche Erhöhung der P&R Parkplätze beidseitig der Geleise wäre deshalb anzustreben.

Die Verlagerung des MIVs von der Mittelstrasse auf die Lotzwil- und Thunstettenstrasse erachten wir als wenig sinnvoll. Einerseits ist die Mittelstrasse geradezu für den MIV prädestiniert, breit und geradlinig. Andererseits befindet sich die Lotzwilstrasse sehr nahe am Kreuzfeldschulzentrum mit einer täglich sehr hohen Kinderfrequenz, was bei einer Zunahme des MIVs für die Kinder gefährlich werden könnte.

Die Erhöhung der Taktdichte des Ortsbusses sollte höchstens zu den Spitzenzeiten in Betracht gezogen werden. Nach den grossen Pendlerströmen fahren die Busse oft schwach besetzt herum.

Parkierung: Die Anpassung der Tarfsysteme privater Anbieter und der Stadt käme einem Kartell gleich. Der Wettbewerb soll auch in diesem Bereich spielen dürfen.

Grundsätzliche Gedanken, ob und wie sich unser Langsamverkehr künftig verändern wird fehlen. Es können z.B. schon heute sogenannte Segways, Hoverboards und elektrische Trottinettes beobachtet werden. Ob diese in Zukunft spezielle Anforderungen generieren wäre eine Analyse wert. Etliche Städte rund um den Globus haben ein Velo-Sharing mit Stationen verteilt über die Stadt. Auch selbst-fahrende Autos sind eine Frage der Zeit. Wie wirken sie sich auf unseren Verkehr aus?

Wir wünschen uns, dass der MIV nicht als „Feind“ angesehen wird. Wir können davon ausgehen, dass dieser immer leiser und konstanter (selbstfahrende Autos) wird. Die Plafonierung des MIVs zielt aber genau in diese Richtung. Es wird empfohlen, anstatt MIV zu plafonieren, den LV attraktiver zu machen.

Netzwidestand: Als Grundsatz sollte das Ziel gelten, dass sich alle Verkehrsteilnehmenden heute und in Zukunft möglichst flüssig und sicher in der Stadt bewegen können. Dabei soll mit einem Netzwidestand nicht eine versteckte Verkehrspolitik getrieben werden. Primär ist der Verkehr zu lenken, auf bauliche Massnahmen ist aber nicht zuletzt wegen der Kosten möglichst zu verzichten. Allfällige Massnahmen sollen sich primär an den Bedürfnissen der Einheimischen orientieren: will man den Durchgangsverkehr nicht in der Innenstadt, so ist das primär mit Signalisation und nicht mit „Verkehrsvergällungsmassnahmen“, die primär die Einheimischen treffen, zu bewerkstelligen. Jegliche Reduktion des Verkehrsflusses ist mit einer Kapazitätserweiterung an einer anderen Stelle zu kompensieren.

Zonen: Primär ist die Volksabstimmung diesbezüglich zu beachten. 30er-Zonen dürfen nur in Ausnahmefällen und ohne spezielle bauliche Massnahmen realisiert werden. Kommunale Hauptachsen dürfen in keinem Fall in solche Zonen integriert werden (zum Beispiel Zeieweg-Steinacherweg).

Zum Schluss wünschen wir noch die Prüfung der Machbarkeit, den Durchgangsverkehr mittels eines Tunnels aus Langenthais Stadtkern zu entfernen.

