

FDP.Die Liberalen, Schützenstrasse 28, 4900 Langenthal

Stadt Langenthal
Stadtbauamt, Fachbereich Stadtentwicklung
Jurastrasse 22
4900 Langenthal

Langenthal, 20. Februar 2023
Stefanie Barben

+41 76 406 05 56
stefanie.barben@gmail.com

Verkehrslösung Langenthal: Mitwirkungsverfahren Teilprojekt Hasenmattstrasse Mitwirkung der FDP.Die Liberalen Langenthal

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Einladung zur Mitwirkung. Anlässlich der von unserer Partei besuchten Sprechstunde vom Dienstag, 8. Februar 2023 haben wir folgende Fragen gestellt:

1. Veloverkehr: Wieso wird ein Angebot für Velos auf der Hasenmattstrasse geschaffen und nicht bewusst auf ein Angebot verzichtet?
2. Ist die Abstimmung mit der ÜO Mitte (Zufussgehendenverbindung) sichergestellt?
3. Ist das Projekt mit dem Projekt Wärmeverbundleitung IBL koordiniert?
4. Besteht ein Zielkonflikt zwischen der Querung der Langsamverkehrsverbindung im Bereich Hochwasserkanal und der Längsverbindungsfunktion der Hasenmattstrasse?

Hierzu erhielten wir mündliche Stellungnahmen durch die verantwortlichen Sitzungsteilnehmer vor Ort. Gerne erwarten wir die Beantwortung auch in schriftlicher Form.

Nach Rücksprache innerhalb der Partei wurden die Punkte 1, 2 und 4 nochmals aufgegriffen.

Hierzu haben wir folgende Bemerkungen bzw. stellen wir folgende Fragen:

Veloverkehr und Querungen

Der Hinweis im Technischen Bericht Ziff. 5.6.2, wonach auf der Hasenmattstrasse **neu eine kommunale Hauptroute für den Radweg (gemäss kommunalem Richtplan „Radverkehr“)** entstehen soll, irritiert. Ein Blick auf den aktuellen kommunalen Richtplan „Radverkehr“ zeigt, dass die kommunale Radroute von Süden her mitten durch das (künftig stark verkehrsberuhigte) Stadtzentrum zum Bahnhofplatz führt, wo das Netz dann in zwei „Arme“ west- bzw. ostwärts verläuft. Richtung Norden ist eine Radroute unter dem Bahnhof durch und weiter entlang des Hochwasserkanals geplant, wo sie auf der Höhe Bäreggstrasse in die Aarwangenstrasse mündet. Davon ausgehend, dass künftig nördlich der Gleise im Gebiet zwischen Bützbergstrasse und Aarwangenstrasse zugunsten des Langsamverkehrs Tempo 30 gelten soll, erschliesst sich unserer Partei nicht, weshalb ausgerechnet auf der einzigen, dem Durchgangs-, MIV und Schwerverkehr dienenden Umfahrungsstrasse Hasenmatt eine **kommunale Radroute** geplant werden soll.



Dieser Feststellung liegen folgende Überlegungen zugrunde:

- **Zielsetzung: Förderung Veloverkehr / Schulwegsicherheit:**

Im Norden befinden sich an der Bäreggstrasse ein kommunales Schulzentrum, an der Weststrasse ein Gymnasium und Berufsschulzentrum von regionaler Bedeutung. Beide sollen in naher Zukunft ausgebaut werden. Es sollte aus Sicht unserer Partei deshalb nach Radverbindungen (und Fusswegverbindungen) gesucht werden, welche das bisherige Radnetz südlich des Bahnhofs auf „natürliche Weise“ durch die nördlichen Quartierstrassen Richtung Schulzentren führen (wir denken dabei an die Breitfluhstrasse, Schwingfestweg, Oberhardstrasse, etc.).

Eine zusätzliche Querverbindung - zusätzlich zur bereits südlich über den Bahnhofplatz angedachten Querverbindung zwischen Bützberg- und Aarwangenstrasse - unmittelbar nördlich des Bahnhofs über die Hasenmattstrasse, drängt sich hierbei für den Veloverkehr nicht auf. Diese Idee wirkt mit einem Blick auf den bestehenden Richtplan „Radverkehr“ nicht nur konzeptlos, sondern auch widersprüchlich zur angedachten Widmung der Hasenmattstrasse (Teil des Umfahrungsnetzes).

Schliesslich bestehen nördlich des Bahnhofs bereits stark bis sehr stark verkehrsberuhigte Querverbindungen Aarwangenstrasse-Bützbergstrasse, nämlich auf der Bäreggstrasse und der Weststrasse. Diese sind (insbesondere punkto Schulwegsicherheit) sehr viel besser für den Langsamverkehr geeignet. Es braucht hier keine weiteren Massnahmen.

Nebenbemerkung:

Das vorgebrachte Argument des Projektteams, die Radstreifen entlang der Umfahrungsstrasse würden zu einer natürlichen Beruhigung dieser schnurgeraden Umfahrungsstrasse führen, womit die motorisierten Verkehrsteilnehmer am Zu-Schnell-Fahren gehindert würden, wird seitens unserer Partei hinterfragt. Es gibt weit wirksamere und sinnvollere Mittel, Verkehrssünder zu bremsen (z.B. Radarkontrollen).

- **Zielsetzung: Verflüssigung Durchgangsverkehr/MIV:**

Als Teil der kreisförmigen Zentrumsumfahrung wird die Hasenmattstrasse künftig eine zentrale Rolle einnehmen. Ein Vergleich mit den aktuellen Verkehrszahlen ist nicht nur wegen dieser neu angedachten Funktion problematisch, sondern auch, weil künftig durch das Projekt Langenthal Mitte weitere ca. 200 Fahrzeuge in die Hasenmattstrasse einmünden werden. Die Konzentration des P+R sowie Kiss&Ride auf die Nordseite des Bahnhofs führt zu noch mehr Frequenz auf der Hasenmattstrasse. Aus Sicht unserer Partei unterschätzt das Projektteam diese Zunahme des Verkehrs auf der Hasenmattstrasse. Auf der geplanten Kernfahrbahn wird ein Kreuzen von 2 Lastwagen nicht möglich sein, ohne dass diese auf die Radstreifen ausweichen und damit Fahrradfahrer gefährden müssen.

Eine Querung auf der Höhe des Hochwasserkanals birgt die zusätzliche Gefahr eines Rückstaus beim Knoten Hasenmattstrasse/Aarwangenstrasse aber auch beim Knoten Hasenmattstrasse/Kühlhausstrasse mit sich.

- **Querung beim Hochwasserkanal im Besonderen:**

Auf den geplanten Inseln ist zu wenig Platz für mehrere Fahrräder bzw. ein Fahrrad mit Anhänger. Gerade weil die Querung von Schülerinnen und Schülern besonders stark beansprucht wird, ist diese Planung nicht ideal. Bekanntlich treten fahrradfahrende Jugendliche und Schulkinder gerne in Gruppen auf. Der Konflikt (und die Gefährdung) sind vorprogrammiert.

- **Schwerverkehr im Besonderen:**

Eine konsequent dem MIV gewidmete Hasenmattstrasse könnte möglicherweise sogar für vom Süden kommende Lastwagen einen Anreiz schaffen, das Stadtgebiet statt über die Südumfahrung (Nadelöhr Dästerplatz) über die Route Ringstrasse-Hasenmattstrasse-Waldhofstrasse zu passieren.

Aus diesen Überlegungen stellen sich folgende Frage:

- An welchen Stellen wurden welche Alternativen zu den nun geplanten Querungen über Fussgängerstreifen und Verkehrsinseln geprüft und weshalb wurden sie verworfen (z.B. Fahrrad-Unterführungen)?

Zusätzliche Massnahmen aufgrund des zunehmenden Verkehrsaufkommens

Wie erwähnt, hinterfragen wir das gesamte zusätzliche Verkehrsaufkommen sowohl der rund 300 neuen Wohnungen, des P&R, des Kiss&R und des 3M-Gebäudes. Dieses wurde nur beim Knoten Kühlhausstrasse/Hasenmattstrasse nachgewiesen, nicht aber bei den Knoten Hasenmattstrasse/Aarwangenstrasse und Hasenmattstrasse/Bützbergstrasse. P&R, Kiss&R und das 3M-Gebäude gelten als gesetzt.

Daraus ergeben sich folgende Fragen:

- Müssten bei den neuen Wohnungen zusätzliche Beschränkungen auferlegt werden?
- Soll auf die Längsparkierung entlang der Hasenmattstrasse im Bereich der neuen Wohnbauten gänzlich verzichtet bzw. sollen die oberirdischen Besucher-PP anderweitig angeordnet werden?

Wir danken für die Beantwortung unserer Fragen und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

FDP.Die Liberalen Langenthal



Stefanie Barben
Präsidentin