



VERKEHRSRICHTPLAN LANGNAU

RICHTPLAN-TEXT

GENEHMIGUNGSEXEMPLAR



März 2018

DER VERKEHRSRICHTPLAN LANGNAU BESTEHT AUS:

- **Richtplan-Text***
- Massnahmenliste*
- Massnahmenplan*
- Netzpläne 1 bis 4*

- Erläuterungsbericht
- Mitwirkungsbericht

* Behördenverbindlich gemäss Art. 68 BauG

AUFTRAGGEBER:

Bauverwaltung Gemeinde Langnau i.E.

BEGLEITGRUPPE:

Ronald Aeschlimann, Bauinspektor Langnau (ab 1.7.2014)
Urs Bernhard, Bauverwaltung Langnau, Hochbau (bis 28.2.2014)
Michael Egger, Planungskommission (ab 1.2.2014)
Peter Feissli, Planungskommission (ab 1.7.2013)
Bernhard Gerber, Gemeinderat Ressort Planung, Präsident Planungskommission (ab 1.3.2014)
Irene Humbert-Steck, Planungskommission (bis 31.3.2013)
Martin Jäggi, Planungskommission (bis 30.6.2013)
Johannes Kobel, Planungskommission, Grosser Gemeinderat (bis 30.6.2013)
Peter Kobel, Planungskommission, Grosser Gemeinderat (ab 1.4.2013)
Rudolf Kläy, Gemeinderat Ressort Planung, Präsident Planungskommission (bis 28.2.2014)
Simon Langenegger, Planungskommission, Grosser Gemeinderat
Toni Liechti, Planungskommission, Grosser Gemeinderat
Daniel Liniger, Planungskommission, Grosser Gemeinderat (bis 31.10.2012)
Oliver Mischler, Leiter Bauverwaltung
Kurt Ruff, Leiter Öffentliche Sicherheit
Christina Schilt, Planungskommission (ab 1.11.2012)
Hannes Stämpfli, Planungskommission, Grosser Gemeinderat
René Wyss, Bauverwaltung Langnau, Tiefbau
Roland Zaugg, Planungskommission, Grosser Gemeinderat

BEZUGSADRESSE:

IC Infraconsult AG
Kasernenstrasse 27
CH-3013 Bern

BEARBEITUNG:

D. Morgenthaler
M. Störi
B. Streit
T. Schneitter

Version	Datum	Status	Adressat	Bemerkungen
0.2	16.10.2014	Entwurf	Bauverwaltung	Entwurf öffentliche Mitwirkung
0.4	13.02.2015	Schlussbericht	Gemeinderat	Expl. öffentliche Mitwirkung
1.1	22.05.2017	Schlussbericht	Gemeinderat	Expl. Vorprüfung
1.2	19.01.2018	Schlussbericht	Gemeinderat -> AGR	Genehmigungsexemplar
1.3	22.03.2018	Schlussbericht	AGR	Genehmigung
1.4		Schlussbericht	Gemeinderat	In Kraft Setzung

INHALT

1.	RICHTPLAN	4
1.1	Aufbau des Richtplans	4
1.2	Strategie	5
1.3	Zielsystem	5
1.3.1	Einleitung	5
1.3.2	Planungsvision und Leitideen	6
1.3.3	Zielsystem	6
2.	MASSNAHMENLISTE UND RICHTPLANKARTEN	13
2.1	Massnahmenliste	13
2.2	Richtplankarten	13
3.	GENEHMIGUNGSVERMERKE	14
4.	MASSNAHMENLISTE	15
5.	MASSNAHMENPLAN	16
6.	NETZPLAN 1: MOTORISierter INDIVIDUALVERKEHR MIV	17
7.	NETZPLAN 2: ÖFFENTLICHER VERKEHR ÖV	18
8.	NETZPLAN 3: VELOVERKEHR	19
9.	NETZPLAN 4: FUSSVERKEHR	20

1. RICHTPLAN

1.1 AUFBAU DES RICHTPLANS

Richtplan und
Erläuterungsbericht

Der Richtplan besteht aus einem behördenverbindlichen Teil, dem eigentlichen Richtplan, sowie aus Erläuterungs- und Mitwirkungsbericht.

- Der nach Art. 68 Abs. 3 BauG für die Gemeindebehörde **verbindliche Richtplan** besteht aus folgenden Elementen:
 - Der **Richtplan-Text** enthält die Richtplanstrategie und das Zielsystem sowie den Genehmigungsvermerk.
 - In der **Massnahmenliste** werden die zu erreichenden Ziele sowie die zu ergreifenden Massnahmen zur Zielerreichung beschrieben.
 - In den **Richtplankarten** wird die zukünftige, anzustrebende Entwicklung im Bereich Verkehr dargestellt. Es existieren Richtplankarten in Form eines Massnahmenplanes sowie von Netzplänen für den motorisierten Individualverkehr inklusive Parkierung, den öffentlichen Verkehr, den Fussverkehr, den Veloverkehr.
- Der **Erläuterungsbericht** umfasst den nicht behördenverbindlichen Teil. Er gibt Auskunft über:
 - den Planungsprozess. Dargestellt sind der Anlass für die Erarbeitung des Richtplanes, der Stellenwert des Richtplanes, die Instrumente und Verbindlichkeiten des Richtplanes, der Planungsablauf, die Umsetzung und Nachführung des Richtplanes.
 - die Ist-Situation mit planerischen und verkehrsspezifischen Grundlagen für die heutige und zukünftige zu erwartende Verkehrsentwicklung.
 - das Zielsystem.
 - das Verkehrskonzept.
 - den Mitwirkungsbericht (eigenständiges Dokument) und zeigt auf, wie die Gemeinde mit den Mitwirkungseingaben umgegangen ist und wie das Richtplanwerk angepasst wurde.
 - den Vorprüfungsbericht und stellt dar, wie die Gemeinde mit den Anpassungsaufträgen umgegangen ist.
 - das Genehmigungsverfahren des kantonalen Amtes für Gemeinden und Raumordnung (AGR) mit Mitberichten des kantonalen Tiefbauamtes, zuständiger Obergeringenieurkreis IV (TBA OIK IV), sowie des kantonalen Amtes für öffentlichen Verkehr und Verkehrscoordination (AÖV).
 - den Gemeinderatsbeschluss (GRB) zur Inkraftsetzung des Verkehrsrichtplanes.

1.2 STRATEGIE

Leitidee der Entwicklung im Leitbild festgehalten

Die Gemeinde Langnau verfolgt im aktuellen Leitbild folgende allgemein gehaltene Leitidee:

- Langnau ist ein zukunftsgerichtetes und lebendiges Regionalzentrum. Die vielfältigen Bildungs-, Sport-, Freizeit- und Kulturangebote werden stetig weiter entwickelt.
- Die Gemeinde bietet in einem sicheren Umfeld attraktive Lebens- und Wohnbedingungen. Dazu zählen neben einem breiten Spektrum an Arbeitsplätzen zahlreiche Angebote im Gewerbe- und Dienstleistungssektor, vielseitige Einkaufsmöglichkeiten und ein einladendes Naherholungsgebiet.
- Mit einer massvollen Entwicklung wird das Wohnen und Arbeiten qualitativ gefördert und ein Bevölkerungswachstum angestrebt.

Strategie Verkehrsentwicklung

Aus dem Leitbild kann für die Verkehrsentwicklung folgende Strategie abgeleitet werden:

- Der Dorfkern wird für verschiedene Interessensgruppen attraktiver gemacht.
- Die Verkehrsberuhigung im Dorfkern und in den Wohnquartieren wird flächendeckend mit der Einführung von Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen ausgebaut.
- Das Parkplatzangebot wird bewirtschaftet.
- Raum- und Verkehrsentwicklung werden unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten der Gemeinde Langnau aufeinander abgestimmt.

1.3 ZIELSYSTEM

1.3.1 EINLEITUNG

Elemente Verkehrspolitik Langnau

Die Grundsätze der Verkehrspolitik in der Gemeinde Langnau basieren auf den folgenden Elementen:

- Anzustrebende Ziele der Verkehrspolitik in der Gemeinde Langnau
- Berücksichtigung der übergeordneten Planungen
- Allgemeine Bedingungen zur Zielerfüllung (Wirkungskontrolle, Zusammenarbeit)

Die Ziele der Verkehrspolitik von Langnau korrespondieren mit den Zielen von Bund, Kanton, Region und Nachbargemeinden.

- Die Ziele sind auf einen Planungshorizont von ca. 15 Jahren ausgelegt, wie dies dem Planungshorizont bei der Überarbeitung der Nutzungsplanung entspricht.

Die Umsetzung der Ziele mit konkreten Massnahmen erfolgt in einer rollen- den Planung und orientiert sich an den geltenden rechtlichen und finanziellen Gegebenheiten von Langnau. Neu ermöglicht ein Controlling-Instrument die Wirkungskontrolle der definierten Massnahmen und es wird die aktive Zu- sammenarbeit mit den Nachbargemeinden und den überkommunalen Stellen gesucht.

1.3.2 PLANUNGSVISION UND LEITIDEEN

Planungsvision

Der Revision des Verkehrsrichtplanes Langnau wird folgende Planungsvision zu Grunde gelegt:

Langnau verfolgt eine nachhaltige Siedlungs- und Verkehrspolitik. Diese schont langfristig die finanziellen Ressourcen, schützt Mensch und Umwelt vor negativen Auswirkungen und befriedigt die Grundbedürfnisse von Bevöl- kerung und Wirtschaft.

Leitideen
(L1 bis L7)

Für die Revision des Verkehrsrichtplanes wendet Langnau folgende Leitideen an:

- L1 Langnau behandelt alle Verkehrsarten gleichwertig.
- L1 In Langnau wird das richtige Verkehrsmittel am richtigen Ort einge- setzt.
- L3 In Langnau wird die Verkehrssicherheit erhöht.
- L4 In Langnau wird die Umweltbelastung durch den Verkehr reduziert.
- L5 In Langnau werden die Verkehrskosten optimiert: die Betriebs- / Unterhaltskosten bzw. die Folgekosten des Verkehrs werden tief ge- halten bzw. gesenkt.
- L6 Langnau stimmt die verschiedenen Planungsinstrumente aufeinander ab.
- L7 Strassenräume und Plätze sind bedeutende öffentliche Räume und damit auch Visitenkarten einer Gemeinde. Die Gemeinde Langnau legt darum hohen Wert auf eine qualitätsvolle Strassen- und Platzge- staltung.

Planungsvision und Leitideen werden dem nachfolgenden Zielsystem und den daraus abgeleiteten Massnahmen zur Zielerreichung als strategischer Pla- nungsansatz hinterlegt.

1.3.3 ZIELSYSTEM

1.3.3.1 ÜBERSICHT ZIELSYSTEM

Zielsystem Verkehrsrichtplan

Sämtliche Ziele der Verkehrspolitik werden für den Verkehrsrichtplan in ein Zielsystem mit Hauptzielen, Unterzielen und Massnahmen unterteilt. Es wer- den folgende Hauptziele mit inhaltlichen und organisatorischen Zielen defi- niert:

1. Inhaltliche Ziele:
 - Allgemeine Ziele
 - Infrastrukturelle Ziele mit detaillierten Zielen zu:
 - Fussverkehr
 - Leichter Zweiradverkehr
 - Motorisierter Individualverkehr
 - Öffentlicher Verkehr
 - Kombiniertes Verkehr / Intermodalität
 - Parkierung sowie
 - Verkehrssicherheit
 - Mobilitätsmanagement
2. Organisatorische Ziele:
 - Instrumente des Verkehrsrichtplanes
 - Wirkungskontrolle des Verkehrsrichtplanes
 - Zusammenarbeit mit weiteren Beteiligten

1.3.3.2 INHALTLICHE ZIELE

Grundsatz Langnau strebt in Abstimmung mit den übergeordneten Grundlagen und Planungen ein nachhaltiges Verkehrssystem an, das eine leistungsfähige, umweltgerechte und kostengünstige Mobilität ermöglicht.

ALLGEMEINE ZIELE

Allgemeine Ziele: Langnau definiert für die Revision des Verkehrsrichtplanes folgende allgemeine Ziele als Haupt- und Unterziele:
 H1 (U1 – U5), H2

- | | |
|----|--|
| H1 | Langnau stimmt die Entwicklungen von Verkehr, Siedlung und Finanzen aufeinander ab. |
| U1 | Langnau lenkt die Siedlungsentwicklung nach innen, um so die Wege für die Benützung des ÖV, zu Fuss oder mit dem Velo attraktiver zu machen. |
| U2 | Langnau betreibt eine aktive Lärmschutzpolitik und reduziert wo nötig die Luftbelastung. |
| U3 | Langnau verfolgt den Ansatz der 'kurzen Wege'. |
| U4 | In Langnau wird für jeden Verwendungszweck das richtige Verkehrsmittel eingesetzt. |
| U5 | In Langnau werden die knappen finanziellen Mittel effizient eingesetzt. |
| H2 | In Langnau werden bei Um- und Neubauten die bestehenden, aktuellen Normen angewendet. |

INFRASTRUKTURELLE ZIELE

Ziele Fussverkehr: Für den Fussverkehr (FV) werden folgende Haupt- und Unterziele definiert:
 H3 (U6, U7), H4 (U8, U9), H5 (U10, U11), H6 (U12 – U15), H7 (U16)

- | | |
|----|--|
| H3 | Langnau bietet für den Fussverkehr ein direktes, attraktives, feinmaschiges und sicheres Fusswegnetz an. |
| U6 | In Langnau werden bestehende Lücken zwischen einzelnen Teilstrecken des Fusswegnetzes geschlossen. |

- U7 In Langnau werden bei baulichen Veränderungen am Strassennetz Verbesserungen zu Gunsten des FV geprüft.
 - H4 Langnau erhält bestehende Wanderrouten. Neue Wanderrouten werden rechtlich und raumplanerisch gesichert.
 - U8 Langnau behält sämtliche Wanderrouten ohne Änderungen bei.
 - U9 Langnau sichert zukünftige Wanderrouten rechtlich und planerisch.
 - H5 Langnau erhält bestehende Fusswegverbindungen.
 - U10 Die bestehenden Fusswegverbindungen im Siedlungsgebiet, insbesondere der wichtigen Zielorte und Gebäude des öffentlichen Interesses (Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, Bahnhöfe, Plätze etc.) werden erhalten und bei Bedarf attraktivier gemacht oder ausgebaut.
 - U11 Langnau verbessert Signalisationen und Markierungen des Fusswegnetzes.
 - H6 Langnau erhöht den Benützungskomfort für den Fussverkehr.
 - U12 Langnau verbessert den Benützungskomfort für den Fussverkehr durch fussgängerfreundliche und sichere Möblierung und Gestaltung von Wegen, Plätzen, Querungen, Verkehrsanlagen, usw. (z.B. behindertengerechte Ausgestaltung der Bauelemente, verbreiterte Trottoirs, vorgezogene Warteräume bei Querungen des Fussverkehrs).
 - U13 Bei Neu- und Umbauten wird auf behindertengerechte Ausführung geachtet.
 - U14 Die Sicherheit auf Trottoirs wird erhöht.
 - U15 Allfällige Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln werden entschärft.
 - H7 Netzlücken werden geschlossen.
 - U16 Netzlücken werden geschlossen und notwendige Netzergänzungen mit hoher Priorität realisiert.
- Ziele Veloverkehr:
 H8 (U17 – U19), H9, H10
 (U20), H11 (U21, U22)
- Für den leichten Zweiradverkehr (LZV) werden folgende Haupt- und Unterziele definiert:
- H8 Langnau bietet für den Leichten Zweiradverkehr ein direktes, attraktives und zusammenhängendes Veloroutennetz an.
 - U17 Langnau verfügt und betreibt ein direktes, sicheres, attraktives und zusammenhängendes Veloroutennetz.
 - U18 Die Veloparkierung wird an Zielen des öffentlichen Interesses (Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, Bahnhöfe, Sportanlagen etc.) optimiert.
 - U19 Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit werden am Veloroutennetz Verbesserungen vorgenommen.
 - H9 Das bestehende Velonetz wird erhalten, betrieben und unterhalten.

	H10	Netzlücken werden geschlossen.
	U20	Netzlücken werden geschlossen und notwendige Netzergänzungen mit hoher Priorität realisiert.
	H11	Der Komfort auf dem LZV-Netz wird erhöht.
	U21	Einbahnstrassen werden für den Velogegegenverkehr geöffnet, sofern die Verkehrssicherheit gewährleistet werden kann.
	U22	Mit situativ geeigneten Massnahmen werden Komfort und Attraktivität für die Benützung gesteigert.
Ziele Motorisierter Individualverkehr: H12 (U23)		Langnau wickelt den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf der bestehenden Infrastruktur und bei sichergestellter Erreichbarkeit sämtlicher Siedlungsgebiete (inkl. Streusiedlungsgebiete) sicher ab.
		Für den MIV besteht insgesamt wenig Handlungsbedarf. Deshalb wird nur ein Haupt- und ein Unterziel definiert:
	H12	Der Verkehrsablauf wird beruhigt und verträglich gestaltet.
	U23	Langnau setzt sich für einen siedlungsverträglichen Quell- und Zielverkehr in den verkehrsberuhigten Langsamverkehrszonen, der Entlastung des Dorfcentrums vom Transitverkehr durch Verlagerung auf Kantonsstrassen und eine siedlungsverträgliche Umgestaltung der Dorfstrasse ein.
Ziele Öffentlicher Verkehr: H13 (U24 – U26), H14 (U27), H15 (U28), H16, H17		Der Einflussbereich der Gemeinde Langnau auf den öffentlichen Verkehr ist begrenzt, da der öffentliche Verkehr durch den Kanton auf Antrag der Regionen bestimmt wird. Dennoch definiert die Gemeinde folgende Hauptziele für den Öffentlichen Verkehr (ÖV):
	H13	Langnau setzt sich für die Erhaltung des bestehenden Angebotes von Bahn und Bus ein.
	U24	Das heute bestehende ÖV-Angebot mit Bahn sowie Regional- und Ortsbuslinien ist zu erhalten (Minimalziel).
	U25	Langnau setzt sich bei den zuständigen Institutionen und Organen für die Schliessung von Taktlücken ein.
	U26	Das heutige Angebot des Regional- und Ortsbusses wird bedarfsgerecht ausgebaut und ergänzt.
	H14	Langnau wird als Umsteigeknoten etabliert.
	U27	Langnau wird als zentraler Umsteigeknoten zwischen Bus und Bahn etabliert.
	H15	Langnau setzt sich für den Erhalt und die Verbesserung der touristischen Linien ein.
	U28	Langnau setzt sich für die Verbesserung des touristischen Ausflugsverkehrs ein.
	H16	Langnau macht die Bushaltestellen mit Komfortverbesserungen attraktiver.
	H17	Langnau optimiert zusammen mit den konzessionierten Transportunternehmen die Fahrgastinformation.

Ziele Kombiniertes Verkehr /
Intermodalität:

H18 (U29 – U31), H19 (U32 –
U34), H20 (U35), H21 (U36)

Langnau fördert die kombinierte Mobilität unter Einbezug aller Verkehrsträger mit konsequenter Optimierung der Wegeketten.

Für den kombinierten Verkehr (=Intermodalität) können folgende Haupt- und Unterziele definiert werden:

- H18 Langnau gestaltet die Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln attraktiv, um die kombinierte Mobilität zu erhöhen.
 - U29 Langnau optimiert das Bike & Ride-Angebot (B&R).
 - U30 Langnau optimiert das Park & Ride-Angebot (P&R).
 - U31 Langnau fördert den kombinierten Verkehr unter Einbezug aller Verkehrsträger mit konsequenter Optimierung der Wegeketten (Parkierungsangebot, Mitnahme im ÖV).
- H19 Langnau propagiert Mietfahrzeuge und Fahrzeugteilen.
 - U32 Langnau propagiert das Car-Sharing.
 - U33 Langnau propagiert die Velovermietung.
- U34 Langnau erstellt und betreibt eine Velostation. H20 Langnau klärt den Bedarf für Mitfahrangebote ab.
 - U35 Langnau unterstützt das Car-Pooling.
- H21 Langnau fördert die kombinierte Mobilität kostenneutral.
 - U36 Langnau fördert die kombinierte Mobilität. Die Aktivitäten sind für die Einwohnergemeinde kostenneutral.

Ziele Parkierung:

H22 (U37, U38) H23 (U39)

Langnau schützt die AnwohnerInnen vor Fremdparkierung und Parksuchverkehr bei gleichzeitiger Abdeckung der erforderlichen Mobilitätsbedürfnisse.

Für die Parkierung legt Langnau folgende Haupt- und Unterziele fest:

- H22 Langnau erarbeitet ein flächendeckendes Parkraumkonzept mit Parkplatzbewirtschaftung und setzt dieses konsequent um.
 - U37 Langnau bewirtschaftet auf dem gesamten Gemeindegebiet seine Parkplätze. Im Parkraumkonzept werden Zahl, Lage und Anordnung der Parkplätze nach Raum und Benutzungszweck definiert.
 - U38 Langnau schützt die AnwohnerInnen vor Fremdparkierung und Parkplatzsuchverkehr.
- H23 Langnau wertet Plätze und zentrale Areale mit Parkplätzen zu Gunsten des Dorfbildes auf.
 - U39 Langnau reduziert die Parkplätze auf dem Vieh- und Pferdemarkt und nutzt das frei werdende Areal städtebaulich um.

Ziele Verkehrssicherheit:

H24 (U40), H25 (U41 – U43)
H26 (U44)

Langnau gestaltet sein Verkehrssystem aus verkehrstechnischer Sicht für alle Verkehrsteilnehmenden objektiv sicher.

Für die Verkehrssicherheit definiert Langnau folgende Haupt- und Unterziele:

- H24 Langnau stellt den BenutzerInnen ein Verkehrssystem mit möglichst

- hoher objektiver Verkehrssicherheit zur Verfügung. Langnau betreibt und unterhält dieses dauerhaft.
- U40 Langnau bietet für alle Verkehrsarten ein sicheres Verkehrsnetz an.
 - H25 Langnau erhöht die Verkehrssicherheit im Siedlungsgebiet.
 - U41 Die Erkenntnisse aus der Schwachstellenanalyse werden in einem Massnahmenprogramm Verkehr umgesetzt.
 - U42 Die noch nicht realisierten Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Siedlungsgebiet aus dem VRP 97 werden realisiert.
 - U43 Querungen des Fussverkehrs werden beleuchtet.
 - H26 Langnau bietet sichere Schulwegverbindungen an.
 - U44 Die Schulwegsicherheit wird optimiert.

1.3.3.3 ORGANISATORISCHE ZIELE

INSTRUMENTE DES VERKEHRSRICHTPLANES

Planerischer Ansatz	Mit dem Verkehrsrichtplan werden Ziele und Leidideen der Gemeinde Langnau zur Mobilitätsentwicklung festgelegt. Diese werden gegenseitig aufeinander abgestimmt. Die daraus abgeleiteten Massnahmen werden im Hinblick auf deren Umsetzung priorisiert. Um die gewünschte Verkehrsentwicklung erreichen zu können, werden die erforderlichen Instrumente definiert, erarbeitet oder angepasst.
Organisatorische Ziele H28 (U47 – U49), H29 (U50), H30 (U51 – U54), H31 (U55 – U57)	<ul style="list-style-type: none"> H28 Der Verkehr entwickelt sich in Langnau gemäss den im Verkehrsrichtplan formulierten Aussagen und Ziele. <ul style="list-style-type: none"> U47 Die gewünschte Verkehrsentwicklung wird mit behördenverbindlichen Netzplänen visualisiert. Zur Erreichung der gewünschten Verkehrsentwicklung wird eine Massnahmenliste erarbeitet. U48 Das Verkehrskonzept sowie die Grundlagen des Richtplanes werden in einem nicht behördenverbindlichen Erläuterungsbericht dargestellt. U49 Die nachgelagerten Reglemente werden angepasst. H29 Für den Verkehrsrichtplan wird eine Wirkungskontrolle eingeführt. <ul style="list-style-type: none"> U50 Mit einer Wirkungskontrolle wird der Fortschritt der Umsetzung des Verkehrsrichtplanes überprüft. H30 Der Verkehrsrichtplan wird laufend bewirtschaftet. <ul style="list-style-type: none"> U51 Langnau nimmt regelmässig Anpassungen am Verkehrsrichtplan vor. U52 Der Verkehrsrichtplan begleitet die Realisierung mit Umsetzungsplanung und Massnahmenliste. U53 Der Verkehrsrichtplan wird ca. alle 15 Jahre überarbeitet. U54 Die Fortschreibung des Verkehrsrichtplanes wird ohne Mitwirkung genehmigt. H31 Langnau fördert die Zusammenarbeit mit weiteren Institutionen.

- U55 Die Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden wird gefördert und gepflegt.
- U56 Die Zusammenarbeit mit der Regionalkonferenz Emmental wird gefördert und gepflegt.
- U57 Die Zusammenarbeit mit übergeordneten Behörden (Kanton, Bund) wird gepflegt.

WIRKUNGSKONTROLLE

Planerischer Ansatz

Langnau führt zur Überprüfung des Umsetzungsfortschrittes eine verbindliche Wirkungskontrolle auf 3 Ebenen ein und bewirtschaftet laufend die dazu erforderlichen Instrumente.

Ziele

1. Es wird eine Wirkungskontrolle eingeführt:
 - a. Mit dem Vollzugscontrolling wird die Realisierung von Massnahmen überprüft (Massnahmenachweis).
Durchführungsrhythmus: einmal pro Legislatur
 - b. Mit dem Zielcontrolling wird untersucht, ob die strategischen Ziele erreicht werden (Zielerreichungscontrolling). Zudem wird untersucht, ob die Ziele noch aktuell, bzw. gültig sind (Zielvaliditätscontrolling).
Durchführungsrhythmus: einmal pro Legislatur
 - c. Mit dem Wirkungscontrolling wird untersucht, welche Wirkungen die Abstimmungsanweisungen bei ihrer Umsetzung entfalten (spezifische Wirkung der Richtplanmassnahmen) und ob es unerwünschte negative Auswirkungen der ergriffenen Massnahmen gibt.
Durchführungsrhythmus: alle 6 Jahre
2. Der Verkehrsrichtplan wird laufend bewirtschaftet, d.h.:
 - a. Neue Themen können laufend angemeldet werden.
 - b. Anpassungen erfolgen regelmässig.
 - c. Die Realisierung wird mit Massnahmenliste und Umsetzungsplanung dokumentiert.
 - d. Der Verkehrsrichtplan wird ca. alle 15 Jahre überarbeitet bzw. aktualisiert.

ZUSAMMENARBEIT MIT WEITEREN INSTITUTIONEN

Planerischer Ansatz

Langnau sucht die aktive Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden, der Regionalkonferenz Emmental und weiteren übergeordneten Organisationen.

Ziele

1. Langnau sucht die aktive Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden.
2. Langnau sucht die aktive Zusammenarbeit mit der Regionalkonferenz Emmental und bringt die eigenen Interessen ein.
3. Langnau koordiniert seine Aktivitäten mit den zuständigen übergeordneten Organisationen und Behörden.

2. MASSNAHMENLISTE UND RICHTPLANKARTEN

2.1 MASSNAHMENLISTE

Massnahmenliste In der **Massnahmenliste** werden die zu erreichenden Ziele sowie die zu ergreifenden Massnahmen zur Zielerreichung dargestellt.

Die Massnahmenliste gibt Auskunft über die erforderlichen Arbeiten, den Koordinationsstand, die planerischen Abhängigkeiten, die beteiligten Partner, die geschätzten Kosten und deren Finanzierung sowie den Realisierungszeitraum. Die Fortschreibung gibt Auskunft über den Stand der Umsetzung des Verkehrsrichtplanes. Die Bauverwaltung Langnau führt den Verkehrsrichtplan fortlaufend nach.

Die Massnahmenliste ist diesem Richtplan-Text als eigenständiges Dokument beigelegt.

2.2 RICHTPLANKARTEN

Netzpläne und
Massnahmenplan Als **Richtplankarten** werden der Massnahmenplan sowie die Netzpläne für die einzelnen Verkehrsträger bezeichnet.

- Mit der Angabe der Massnahmennummern kann im **Massnahmenplan** der Standort einer räumlichen Massnahme lokalisiert werden. Im Massnahmenplan nicht dargestellt sind die allgemeinen sowie die organisatorischen Ziele und Massnahmen. Diese sind in der Massnahmenliste festgehalten.
- Die **Netzpläne** zeigen die anzustrebende Entwicklung für die vier Verkehrsträger Fussverkehr, Leichter Zweiradverkehr, Motorisierter Individualverkehr, Öffentlicher Verkehr auf und stellen den Zielzustand in ca. 15 Jahren dar.

Der Massnahmenplan sowie die vier Richtplankarten sind diesem Richtplan-Text als eigenständige Dokumente beigelegt.

3. GENEHMIGUNGSVERMERKE

Mitwirkung vom: 26.02. – 31.03.2015

Vorprüfung vom: 12.06. – 14.11.2017

Beschlossen durch den Gemeinderat von Langnau im Emmental am: 5. März 2018

Im Namen des Gemeinderates

Der Gemeindepräsident

Der Gemeindeschreiber

.....
Bernhard Antener

.....
Samuel Buri

Die Richtigkeit der Angaben bescheinigt:

Langnau im Emmental, den

Der Gemeindeschreiber:
Samuel Buri

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung am:

4. MASSNAHMENLISTE

5. MASSNAHMENPLAN

6. NETZPLAN 1: MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR MIV

7. NETZPLAN 2: ÖFFENTLICHER VERKEHR ÖV

8. NETZPLAN 3: VELOVERKEHR

9. NETZPLAN 4: FUSSVERKEHR