



Einwohnergemeinde  
Huttwil



TBA, Oberingenieurkreis IV

---

# Z U K U N F T H U T T W I L REALISIERUNGSPROGRAMM VERKEHR RICHTPLAN

---

*Genehmigtes Exemplar*

Huttwil, 12. Mai 2003

## **Impressum:**

### **Projektgruppe „Zukunft Huttwil“**

Therese Löffel	Gemeinderatspräsidentin Huttwil
Peter Scheidegger	Gemeinderat Huttwil
Daniel Roth	Bauinspektor Huttwil
Walter Brodbeck	Kreisoberingenieur IV
Emil Fuhrer	Leiter Bau Regionalverkehr Mittelland (RM) AG
Andreas Wirth	Kontur Projektmanagement AG, Bern
Bernhard Traber	Kontur Projektmanagement AG, Bern

### **Begleitgruppe „Zukunft Huttwil“**

Ueli Anliker	Gemeindepräsident Einwohnergemeinde
Bernhard Bacher	Schulleiter Sekundarschule
Thomas Blatter	Gewerbeverein/Detaillisten
Hans-Ulrich Burkhardt	Präsident Herdgemeinde
Markus Leuenberger	Präsident Burgergemeinde
Cornelia Liechti	Schulwegsicherung
Urs Lienhart	Ehem. AG Attraktivierung Kernzone Huttwil
Walter Rohrbach	Geschäftsführer Pro Regio Huttwil
Marianne Sommer	Kommission für öffentliche Sicherheit
Thomas Trüssel	Gewerbeverein/Detaillisten

# Inhaltsverzeichnis

## Teil A: Einleitung

<b>1.</b>	<b>Das Wichtigste in Kürze .....</b>	<b>2</b>
<b>2.</b>	<b>Einleitung.....</b>	<b>3</b>
2.1	Wozu dient der Richtplan „Zukunft Huttwil“? .....	3
2.2	Wie kam es zum Richtplan?.....	3
2.3	Wie ist der Richtplan aufgebaut? .....	4
2.4	Was passiert nun mit dem Richtplan?.....	4

## Teil B: Erläuterungen

<b>3.</b>	<b>Was ist los? .....</b>	<b>5</b>
3.1	Studien und Berichte zum Verkehr in Huttwil .....	5
3.2	Visueller Überblick Verkehr Huttwil .....	7
<b>4.</b>	<b>Was wollen wir? .....</b>	<b>9</b>
4.1	Leitbild der Gemeinde und gesamtheitliche Optik als Richtschnur .....	9
4.2	Entwicklungsziele der Gemeinde nach Bereichen .....	9
4.3	Zielhierarchie Gemeinde .....	11
4.4	Ziele der Regionalverkehr Mittelland AG und des Kantons Bern .....	12
<b>5.</b>	<b>Welche Lösungen sind möglich? .....</b>	<b>12</b>
5.1	Rahmenbedingungen.....	12
5.2	Diskussion möglicher Lösungsansätze .....	13
<b>6.</b>	<b>Welche Lösungen wählen wir? .....</b>	<b>15</b>
6.1	TP 1: Verkehrsverstetigung im Städtli/Attraktivierung Kernzone und Bahnhof .....	15
6.2	TP 2: Nord-Süd-Querung/Sanierung Bahnübergänge .....	16
6.3	Erste sichtbare Tat.....	17
<b>7.</b>	<b>Wie setzen wir die gewählte Lösung um?.....</b>	<b>18</b>
<b>8.</b>	<b>Wie stellen wir den Erfolg sicher?.....</b>	<b>18</b>
8.1	Verbindlichkeit des Richtplans .....	18
8.2	Umsetzung des Richtplans .....	18

## Teil C: Richtplan-Karte

<b>9.</b>	<b>Richtplan-Karte .....</b>	<b>19</b>
-----------	------------------------------	-----------

## Teil D: Massnahmenteil

<b>10.</b>	<b>Massnahmen .....</b>	<b>20</b>
10.1	Massnahmen im Überblick.....	20
10.2	Erläuterungen der Massnahmenblätter .....	21
<b>11.</b>	<b>Genehmigung.....</b>	<b>45</b>
11.1	Genehmigungsvermerke.....	45

# Teil A: Einleitung

## 1. Das Wichtigste in Kürze

Mit dem Richtplan „Zukunft Huttwil“ werden die raumwirksamen Aktivitäten der Gemeinde Huttwil, der Regionalverkehr Mittelland AG und des Kantons Bern aufeinander abgestimmt. Der Richtplan baut auf den zahlreichen bereits vorliegenden und im Rahmen der Richtplanerarbeitung ausgewerteten Studien und Berichten auf. Das Schwergewicht wird also nicht auf weitere Planungen gelegt, sondern auf eine schrittweise Realisierung vernünftiger und finanzierbarer Massnahmen.

Die Verkehrssituation in der Gemeinde Huttwil ist seit längerer Zeit unbefriedigend. Brennpunkte sind der starke Verkehr im schmalen Städtlikern, die Bahnübergänge, die Attraktivität des Bahnhofgebiets, die Erschliessung des Huttwiler Südhangs sowie die Verkehrssicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer.

Der Richtplan geht die angesprochenen Verkehrsprobleme nicht isoliert, sondern aus einer ganzheitlichen Optik an. Neue Verkehrslösungen haben dem Schutz schwacher Verkehrsteilnehmer, der angestrebten Erhöhung der Einwohnerzahl, der Stellung Huttwils als Arbeits- und Wohnort, dem Finanzhaushalt sowie dem Ortsbild Huttwils Rechnung zu tragen. Die Verkehrssituation in Huttwil soll unter Beachtung dieser Rahmenbedingungen insgesamt verbessert werden. Mögliche Lösungen wurden beurteilt und die geeignetsten Lösungen in die Massnahmenblätter des Richtplans aufgenommen sowie mit den Finanzplanungen abgeglichen.

Zwei Teilprojekte stehen dabei im Vordergrund: Die Attraktivierung und Verstetigung (Verflüssigung) des Verkehrs in der Kernzone sowie die bessere Anbindung des Nord- und Südteils von Huttwil. Der Richtplan enthält aber auch einzelne Massnahmen, welche die räumliche Entwicklung der Gemeinde betreffen.

Der Richtplan beinhaltet einen Textteil, eine Richtplan-Karte und 19 Massnahmenblätter. Diese sind immer gleich aufgebaut und legen fest, wer welche Massnahme mit wem realisiert. Dabei wird grosser Wert auf eine konsequente Umsetzung der Massnahmen gelegt. Dies bedeutet, dass die Finanzen für die Realisierung der Massnahmen frühzeitig eingeplant und bereitgestellt werden müssen. Als erste sichtbare Tat sollen die Machbarkeit sowie die Konsequenzen einer Einbahnlösung geprüft werden.

Der Richtplanentwurf war vom 19. August 2002 bis zum 27. September 2002 in einem breit angelegten öffentlichen Mitwirkungsverfahren. Die 113 Eingaben wurden beurteilt und flossen teilweise in den Richtplan ein. Bereits bei den laufenden Arbeiten am Richtplan wurde die Begleitgruppe kontaktiert. Deren Vorstellungen und Anregungen zur Zukunft Huttwils sind berücksichtigt worden.

Der Vorprüfungsbericht des Amtes für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern vom 27. März 2003 fiel positiv aus, so dass nur geringfügige Änderungen vorgenommen werden mussten. Mit der Verabschiedung durch den Gemeinderat Huttwil, die Regionalverkehr Mittelland AG und den Kanton Bern im Sommer 2003 wird der Richtplan in Kraft gesetzt und es beginnt die Umsetzung. Der Richtplan wird während der Umsetzung fortwährend aktualisiert.

Die Planung erster Sofortmassnahmen zur Sicherung der Bahnübergänge hat unter Federführung der Regionalverkehr Mittelland AG und unter Beteiligung der Gemeinde Huttwil bereits begonnen.

## **2. Einleitung**

### **2.1 Wozu dient der Richtplan „Zukunft Huttwil“?**

Der Richtplan „Zukunft Huttwil“ ist ein Koordinationsinstrument, welches die raumwirksamen Aktivitäten der Gemeinde Huttwil, der Regionalverkehr Mittelland AG und des Kantons Bern aufeinander abstimmt. Der Richtplan hilft damit, die Kräfte der drei Partner zu bündeln und verhindert gegenläufige oder isolierte Einzelmassnahmen.

Im Zusammenhang mit dem Standortwettbewerb stellen sich der Gemeinde Huttwil wichtige Fragen zur zukünftigen räumlichen Entwicklung. Dazu lagen verschiedene Konzepte, Studien und Berichte zu Verkehrslösungen und zur räumlichen Entwicklung Huttwils aus den letzten zwanzig Jahren vor. Was jedoch fehlte, war ein ganzheitlicher Lösungsansatz und eine konsequente Umsetzungsstrategie. Diesem Mangel will der Richtplan „Zukunft Huttwil“ entgegenreten.

Der Richtplan entspricht keiner neuen Planung, sondern die bisherigen Planungsergebnisse wurden aus einer gesamtheitlichen Perspektive ausgewertet und neu beurteilt. Das Projekt „Zukunft Huttwil“ stellt somit eine wichtige Vorarbeit für die schrittweise Realisierung der anstehenden Aufgaben sowie für die nächste Ortsplanungsrevision dar.

### **2.2 Wie kam es zum Richtplan?**

Trotz umfangreicher Planungsarbeiten in der Vergangenheit wurden in Huttwil bis anhin kaum Lösungen realisiert. Unterschiedliche politische Auffassungen über Lösungsansätze, Kommunikationsprobleme und die Trennung der Ortsplanung mit der Verkehrsplanung führten zu Verzögerungen und Aufschüben in der Umsetzung.

Im Frühjahr 2001 hat der Gemeinderat von Huttwil die Initiative ergriffen und Vertreter des Regionalverkehrs Mittelland AG und des Kantons Bern (Tiefbauamt) kontaktiert, um deren grundsätzliches Interesse an einer gemeinsamen Verkehrsplanung abzuklären. Die drei Parteien haben in der Folge einen Projektausschuss eingesetzt und die Firma Kontur Projektmanagement AG, Bern, mit der Projektbegleitung beauftragt.

Der vorliegende Richtplan ist ein Gemeinschaftswerk der Projektgruppe „Zukunft Huttwil“ und der Begleitgruppe. Die Projektgruppe besteht aus Vertretern der drei Partner sowie der externen Projektbegleitung. Die Begleitgruppe setzt sich aus Vertretern verschiedener Interessengruppen von Huttwil zusammen und hat deren Interessen in den Richtplan eingebracht.

Die Zusammenarbeit zwischen Gemeinde, Regionalverkehr Mittelland AG und Kanton ist vorteilhaft, weil die Planungsabsichten der drei Partner gegenseitige Auswirkungen haben resp. sich gegenseitig überschneiden. Auch verfügt die Gemeinde nur über einen geringen Einfluss auf den Bahnhof und die Kantonsstrasse, die für die Verkehrsplanung zentral sind. Die Gemeinde kann durch diese Zusammenarbeit in verschiedener Weise profitieren. Die Planungskosten lassen sich durch den Beizug weiterer Partner reduzieren und die Gemeinde profitiert vom Fachwissen des Kantons und der Regionalverkehr Mittelland AG.

## 2.3 Wie ist der Richtplan aufgebaut?

Der Richtplan besteht aus drei Teilen:

1. Erläuterungen
2. Richtplan-Karte
3. Massnahmenblätter

Die **Erläuterungen** - der Textteil - sind nach dem Problemlösungszyklus aufgebaut. Zunächst sind, im Sinne einer Situationsanalyse, die bereits vorliegenden Studien und Berichte zum Verkehr in Huttwil zusammengefasst (Kapitel 3). Danach werden die Ziele und Absichten der drei Partner dargelegt (Kapitel 4). Das nachfolgende Kapitel behandelt mögliche Lösungen für die Erreichung der gesteckten Ziele sowie einzuhaltende Rahmenbedingungen (Kapitel 5). Diejenigen Lösungen, die unter den gegebenen Rahmenbedingungen als am geeignetsten beurteilt wurden (Kapitel 6), finden sich in den Massnahmenblättern wieder. Als Rahmenbedingungen gelten die Zielsetzungen der drei Partner, der finanzielle Rahmen, die Machbarkeit und ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis. Die Frage nach der Umsetzung der gewählten Lösungen (Kapitel 7) sowie die Sicherstellung des Erfolgs (Kapitel 8) bilden den Abschluss der Erläuterungen.

Die **Richtplan-Karte** gibt einen groben Überblick über die vorgesehenen Massnahmen.

Die **Massnahmenblätter** enthalten die gewählten Lösungen zu den Verkehrs- und Entwicklungsfragen. Die Blätter enthalten somit die konkreten Schritte in die Zukunft von Huttwil. In einem Massnahmenblatt wird festgelegt, wer zu welchem Zeitpunkt mit wem welche Massnahme zu welchen Kosten und mit welcher Wirkung ergreifen soll. Mit dem Richtplan sollen vorerst nur kleine Projekte ausgeführt werden, die jedoch Teil eines Ganzen sind.

Am Schluss des Richtplans finden sich die Genehmigungsvermerke.

## 2.4 Was passiert nun mit dem Richtplan?

Der Richtplan wird voraussichtlich Ende Mai 2003 durch die Planungspartner und Ende Juni 2003 durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern genehmigt und in Kraft gesetzt.

Dies ist der Auftakt für die gemeinsame Umsetzung des Richtplans. Der Richtplan wird laufend nachgeführt und aktualisiert, indem neue Vorhaben aufgenommen, überholte und erledigte Massnahmen ausgeschrieben und Anpassungen vorgenommen werden.

## Teil B: Erläuterungen

### 3. Was ist los?

Die Verkehrssituation in der Gemeinde Huttwil ist seit längerer Zeit unbefriedigend, zwängt sich doch der Verkehr durch den schmalen Städtlikern. Die Bahnübergänge sind wenig attraktiv und das Bahnhofgebiet ist keine gute Visitenkarte für den Ort. Das Zentrum Huttwils verliert dadurch an Attraktivität und die Verkehrssicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer ist mangelhaft. Zudem ist die Erschliessung der neu ausgeschiedenen Bauzonen am Südhang Huttwils nicht geklärt.

Zur Lösung der bestehenden Verkehrsprobleme in Huttwil wird auf den zahlreich vorhandenen Unterlagen aufgebaut.

#### 3.1 Studien und Berichte zum Verkehr in Huttwil

In den letzten zwanzig Jahren wurden zahlreiche Unterlagen und Berichte zum Verkehr in Huttwil erarbeitet, die im Folgenden kurz zusammengefasst sind.

##### 1. Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fussgänger (Balzari, Blaser + Schudel AG, 1981)

Das Ingenieurbüro untersucht, wie die Fussgängerverbindungen an sechs neuralgischen Knoten entlang der Hauptverkehrsachse (Bahnhofstrasse/Marktgasse/Luzernstrasse) mit Sofortmassnahmen und ohne bauliche Änderungen am Strassennetz verbessert werden können. Es werden verschiedene Varianten skizziert, miteinander verglichen und zum Teil Empfehlungen abgegeben. Es liegen keine Kostenschätzungen vor.

##### 2. Diplomarbeiten der HTA Burgdorf zur Verkehrsplanung Bahnhofbereich Huttwil (1990)

Neun Studenten erarbeiten Vorschläge für die Führung von Bahn und Strasse im Bahnhofbereich von Huttwil. Es werden drei Varianten untersucht, für welche zahlreiche Pläne vorliegen:

Var. A: die Gleisanlagen bleiben auf heutigem Niveau, Verlegung oder Unterführung der Strassen

Var. B: Absenkung der Gleisanlagen im Bahnhofbereich (Tieflege) und Verschiebung der Gleisanlage um 8 Meter Richtung Ribimatte, kreisförmiges Einbahnsystem Hofmattstrasse und Bahnhof/Marktgasse, Vergrösserung des Bahnhofplatzes

Var. C: Absenkung der Gleisanlagen im Bahnhofbereich (Tieflege) und Verschiebung der Gleisanlage um rund 4,5 Meter Richtung Ribimatte, Anhebung einiger Strassenabschnitte um 1 bis 1,5 Meter

Es liegen keine detaillierten Kostenschätzungen vor. Variante B ist vermutlich am teuersten (die ARGE Bahnhof Huttwil schätzt die Kosten für eine Tieflegung der Bahn mit anschliessendem Tunnel Richtung Hüswil auf rund 117 Mio. Franken). Sie löst die Verkehrsprobleme im Bahnhofbereich auf lange Sicht. Variante A schneidet bezüglich dem Verhältnis von Kosten und Nutzen schlecht ab. Variante C liegt in der Mitte.

##### 3. Ortsplanung Huttwil, Teilbereich Verkehr (Einwohnergemeinde Huttwil, 1992)

Der Teilrichtplan Verkehr beinhaltet einen Massnahmenkatalog. Darin sind für zahlreiche Strassen, abgestuft nach deren Bedeutung, verkehrsberuhigende Massnahmen und Verbesserungen für Fussgänger und Velofahrer aufgeführt. Bei den Massnahmen handelt es sich überwiegend um gestalterische Massnahmen (Fahrbahnverkleinerung, Mittelniseln, Bäume, verschiedene Beläge etc.) sowie um die Einführung von Tempo 30-Zonen.

#### **4. Voruntersuchung 8: Sanierung Bahnübergänge (Metron AG, Steiner + Buschor AG, 1992/93)**

Die Voruntersuchung besteht aus zwei Berichten: einer Bestandesaufnahme (Gleise, Zugverkehr, Strassenverkehr etc.) aller Bahnübergänge im Bahnhofgebiet von Huttwil sowie einem Lösungsteil, in welchem für jeden Bahnübergang verschiedene Sanierungsmassnahmen und –varianten aufgezeigt werden. Bezüglich der Verkehrsmenge wird die Sanierung der beiden Übergänge Langenthalstrasse und Luzernstrasse empfohlen.

Auch der Bahnübergang Walkestrasse drängt sich zur Sanierung auf (Rückstau). Es werden fünf verschiedene Varianten dazu skizziert (mit Kostenschätzung). Im weiteren werden Überlegungen zur Tieferlegung der Gleisanlagen angestellt.

#### **5. Richtplan Bahnhofplanung Huttwil (metron, Steiner & Buschor, 1996)**

Die Objektblätter des vom Gemeinderat nicht genehmigten Richtplan Bahnhof machen Aussagen zu den bahntechnischen Anlagen, zur Parkierung und Gestaltung, zu Bahnquerungen (Unterführungen), Drittnutzungen und Schutzobjekten. Die Kosten für eine Unterführung werden auf 4-5 Mio. Franken geschätzt.

#### **6. Arbeitspapiere Verkehrsplanung Huttwil (Glaser, Saxer und Partner, 1997)**

Nach einer Problemanalyse Verkehr werden die Ziele definiert und die Rahmenbedingungen bezeichnet. Zur Lösung des Verkehrsproblems werden eine Umgestaltung der Kantonsstrasse durch das Städtli sowie, aufbauend auf dem Richtplan Verkehr (1992), Tempo 30-Zonen in den Quartierstrassen vorgeschlagen.

#### **7. Planungsstudie Strassenunterführung Lochmühle (Ing. Mathys AG, 1997)**

Zur Verbesserung der Nord-Südverbindungen in Huttwil wird ein Vorprojekt für eine Strassenunterführung im Gebiet Lochmühle erarbeitet (Verbindung Kantonsstrasse – Alte Rohrbachstrasse). Im Rahmen der Planungsstudie werden zwei Varianten, eine mit Kreisel und eine mit Schleife, dargestellt. Kostenschätzungen liegen nicht vor.

#### **8. Attraktivierung der Kernzone von Huttwil (Wettbewerbsausschuss Huttwil, November 1998)**

Huttwil nimmt an dem vom Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) durchgeführten Wettbewerb „Attraktivierung von Kernzonen“ teil. Im Rahmen der Qualifikation wird ein Grobkonzept mit diversen Massnahmen (Aufhebung von Fussgängerbereich und Strasse zur Verkehrsberuhigung, Begrünung, Brunnen, Kultur-Treff, Huttumobil, Info-Treff etc.) erarbeitet. Es liegt keine Kostenschätzung vor. Das Projekt kam beim Wettbewerb nicht in die engere Wahl.

#### **9. Vorschläge an die Planungskommission (AGV, 23. Juli 1999)**

Die Arbeitsgruppe Verkehr hat zum Ziel, Varianten für das Verkehrssystem im Zentrumsgebiets zu entwickeln.

Sie untersucht den Ist-Zustand und drei alternative Varianten (Einbahn-Light, Einbahn Multifunktional, Ortsnahe Umfahrung) auf die dafür notwendigen baulichen Veränderungen und Vor- und Nachteile.

Die Arbeitsgruppe empfiehlt dem Gemeinderat die Variante „Einbahn Multifunktional“ mit zwei Kreiseln (Ost und West). In einem Detailkonzept wird aufgezeigt, wie die Einbahnvariante angegangen werden kann. Die Gemeindestrasse (Hofmattstrasse) müsste bei dieser Variante zur Kantonsstrasse gemacht werden. Da grundsätzlich jede Gemeinde nur Anspruch auf eine Kantonsstrasse hat, muss abgeklärt werden ob dies möglich ist. Die Kosten für diese Variante sind nicht bekannt. Der Mehrverkehr auf der Hofmattstrasse erfordert im Bereich der Schulhäuser Massnahmen (evtl. Tempo 30-Zone).

Die grossen Umfahrungen sind kurzfristig nicht realistisch. Es wird empfohlen, für die „Umfahrung Süd“ die erforderlichen Freihalteräume planungsrechtlich zu sichern. Die Arbeitsgruppe Verkehr empfiehlt, das Projekt „Einbahnverkehr im Städtli“, welches innerhalb der nächsten fünf Jahre realisierbar wäre, weiterzuverfolgen und eine Machbarkeitsstudie mit Kostenschätzung durchzuführen.

#### **10. Diplomarbeit HTA-Bern zum Verkehr im Kern von Huttwil (St. Kummer/A. Fadda, 1999)**

Im Rahmen der Diplomarbeit „Neues Verkehrskonzept im Kern des Dorfes Huttwil“ werden verschiedene Einbahnregimes in der Bahnhof- und Hofmattstrasse untersucht. Nach einem Vergleich dreier Varianten („konsequente Einbahnlösung“, „offene Einbahnlösung“ und „Verkehrsumlegung“) wurde die als am besten beurteilte Variante „Verkehrsumlegung“ zu einem generellen Projekt ausgearbeitet. Diese Variante basiert auf der Idee, den Durchgangsverkehr (und somit den Schwerverkehr) aus dem Ortszentrum weg auf die Hofmattstrasse zu verlegen. Durch den Rückbau der Bahnhofstrasse und der Markt-gasse (Pflästerungen, Markierungen, Bäume, Poller, zahlreiche Fussgängerstreifen) soll auf der heutigen Hauptachse eine starke Verkehrsberuhigung erzielt werden. Die Kosten werden auf rund 1,2 Mio. Franken geschätzt.

#### **11. Gefahrenstellen auf dem Schulweg, Gemeinde Huttwil (bfu, Dezember 1999)**

Die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) beurteilt aufgrund einer Besichtigung und Gesprächen mit Vertretern der Gemeinde Huttwil neun potenzielle Gefahrenstellen auf Schulwegen in Huttwil. Sie ortet an fünf Stellen Handlungsbedarf. Kostenschätzungen für die Sanierung dieser neuralgischen Punkte liegen nicht vor.

#### **12. Umfahrungsstrassen Huttwil – Generelles Projekt 2000 (Bauamt Huttwil, März 2000)**

Das Bauamt Huttwil studiert mehrere, technisch machbare Linien für Umfahrungsstrassen (Grossum-fahrung Nord, Grossumfahrung Süd, Nahumfahrung Nord, Nahumfahrung Süd). Ausgegangen wird von einer nicht-kreuzungsfreien Strasse mit 80 km/h.

Die Kosten für die Grossumfahrung Nord wurden auf 33 Mio. Franken, für die Grossumfahrung Süd auf 20 Mio. Franken und für eine Nahumfahrung auf 16 Mio. Franken geschätzt.

#### **13. Verkehrskonzept (Einwohnergemeinde Huttwil, Gemeinderat, KöS; Januar 2002)**

Das Konzept regelt die Parkierung bei Anlässen in Huttwil. Es unterteilt die Anlässe in vier Kategorien, regelt Zuständigkeiten und Abläufe bei der Bearbeitung von Gesuchen für die Durchführung eines Anlasses, legt die Gebühren fest und listet alle Parkierungsmöglichkeiten in Huttwil auf.

### **3.2 Visueller Überblick Verkehr Huttwil**

Da die bisherigen Arbeiten vor allem in schriftlicher Form vorliegen und im Überblick nicht leicht durch-schaubar sind, wurde ein zusammenhängender visueller Überblick hergestellt (vgl. Abbildung 1):

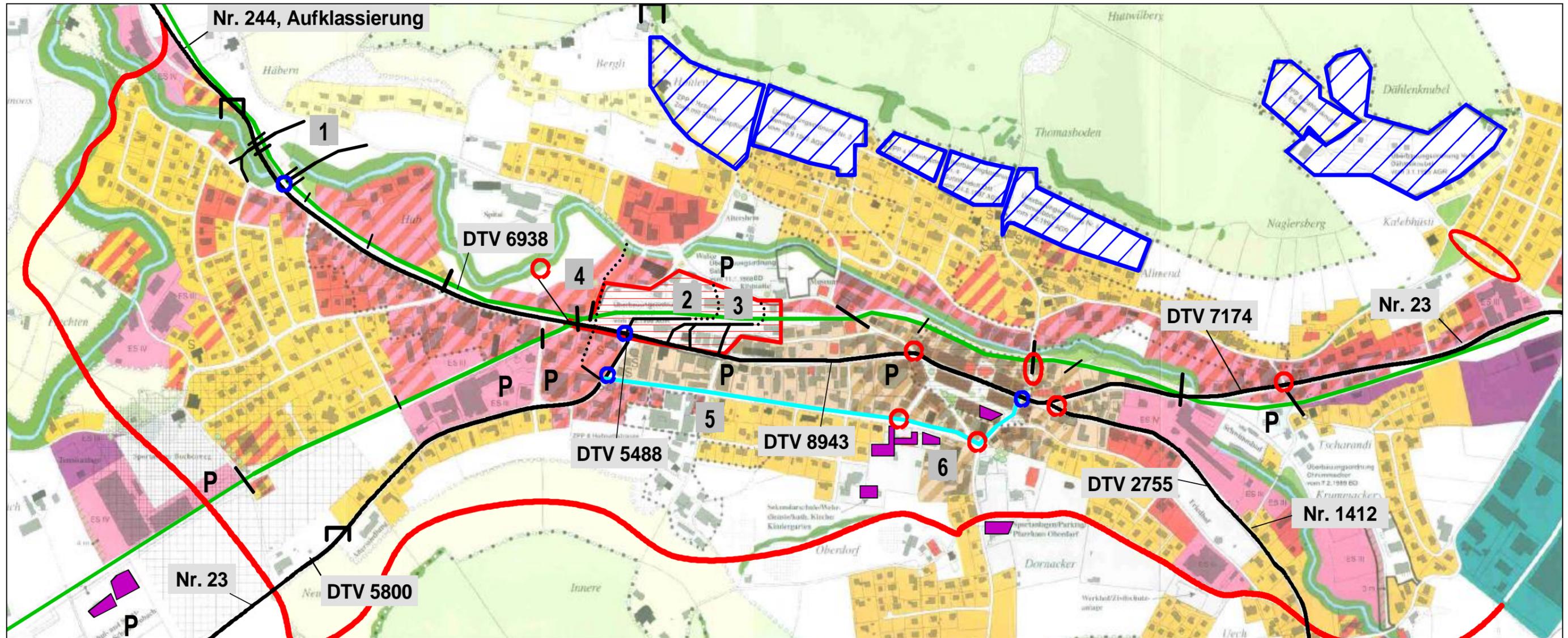


Abbildung 1: Überblick Verkehr Huttwil

**Legende:**

- Kantonstrasse
- Bahnlinie
- + Bahnübergang für den motorisierten Verkehr (Niveauübergang)
- + Bahnübergang für Fussgänger und Velos (Niveauübergang)
- =— Strassenunterführung (unter Bahnlinie, Strasse)
- ..... Tunnel
- Schulhaus

- P grössere Parkplätze
- ▨ ZPP Wohnzone
- ▨ UeO Bahnhofareal (5.2. 1998)
- neuralgische Fussgängerknoten und sanierungsbedürftige Gefahrenstellen auf Schulwege (BBS 1981 und bfu 1999)
- Verkehrskreisel
- "Tore" am Ortseingang
- ortsnahe Umfahrung (Vorschlag AGV 1999)

- DTV:** Durchschnittlicher täglicher Verkehr (in 24 Stunden)
- 1 Planungsstudie Strassenunterführung Lochmühle, Variante mit Kreisel und mit Schleife (Ing. Mathys AG 1997)
  - 2 Bahnhofunterführung (Diplomarbeit HTA Burgdorf 1993)
  - 3 Bahnhofunterführung Ost, Schultheissenstrasse mit Varianten A, B und C (Richtplan Bahnhof Huttwil 1993)
  - 4 Bahnhofunterführung West, Walkestrasse (Richtplan Bahnhof Huttwil 1993)
  - 5 Einbahnige Verkehrsführung Bahnhofstrasse / Hofmattstrasse (Einbahn light und multifunktional, AGV 1999)
  - 6 Tempo 30 im Bereich der Schulhäuser

## 4. Was wollen wir?

### 4.1 Leitbild der Gemeinde und gesamtheitliche Optik als Richtschnur

Die Gemeinde Huttwil verfügt über ein **Leitbild** (Leitbild der Einwohnergemeinde, 1997), welches als Richtschnur für die Gemeindeentwicklung dient und die wesentlichen Ziele umreisst. Die Gemeinde strebt unter anderem folgende Zielsetzungen an:

- Ausstrahlung Huttwils als lebenswertes, prosperierendes Städtchen
- Steigerung der Finanzkraft der Gemeinde
- Erhöhung der Einwohnerzahl um durchschnittlich ein halbes Prozent pro Jahr
- Ausgestaltung Huttwils als attraktiver Arbeits- und Wohnort infolge fortschrittlicher Ortsplanung
- Rücksichtnahme und Schutz schwacher VerkehrsteilnehmerInnen, insbesondere von FussgängerInnen, RadfahrerInnen und RollstuhlfahrerInnen

Diese Ziele machen deutlich, dass Verkehrsfragen in Huttwil nicht isoliert, sondern aus einer **gesamtheitlichen Optik** zu betrachten sind. Neue Verkehrslösungen haben dem Schutz schwacher Verkehrsteilnehmer, der angestrebten Erhöhung der Einwohnerzahl, der Stellung Huttwils als Arbeits- und Wohnort, dem Finanzhaushalt sowie dem gewünschten Bild, das von Huttwil vermittelt werden soll, Rechnung zu tragen. Darüber hinaus gilt es, die Massstäblichkeit zu wahren und dem Ort angemessene Lösungen zu finden. Ausgehend von diesen kommunalen Leitplanken sollen die angesprochenen Verkehrsprobleme angegangen und die Verkehrssituation in Huttwil insgesamt verbessert werden.

### 4.2 Entwicklungsziele der Gemeinde nach Bereichen

#### 4.2.1 Entwicklungsziele Bevölkerung / Wirtschaft

*Stellung als Subregionalzentrum wahren*

Huttwil will seine Stellung als Subregionalzentrum wahren und ausbauen.

*Wohnstädtli und Arbeitsort im Grünen*

Huttwil will ein attraktiver Arbeits- und Wohnort mit den kombinierten Vorteilen von Stadt und Land sein. Damit soll die Abwanderung von qualifizierten Arbeitskräften verhindert werden.

*Naherholungsgebiet und Sportanlagen vor der Haustüre*

Huttwil will die intakte Landschaft und das ideale Umfeld für Erholung, Freizeit und Sport als vielfältigen Naherholungsraum vermehrt bekannt machen.

*Einwohnerzahl erhöhen*

Huttwil will die Zahl seiner Einwohner massvoll erhöhen.

#### **4.2.2 Entwicklungsziele Nutzung**

##### *Förderung des Gewerbes*

Huttwil will das ansässige Gewerbe fördern und durch gute wirtschaftliche Rahmenbedingungen die Voraussetzungen für ein qualitatives und quantitatives wirtschaftliches Wachstum schaffen. Damit sollen in Huttwil neue Arbeitsplätze geschaffen werden.

#### **4.2.3 Entwicklungsziele Verkehr**

##### *Negative Auswirkungen des Verkehrs mindern*

Huttwil ist nicht nur Arbeits-, Wohn- und Einkaufsort, sondern auch Verkehrsort und somit auf gute Verkehrsverbindungen angewiesen. Die negativen Auswirkungen des Verkehrs sollen jedoch gemindert werden.

- Die Gefahrenstellen im Verkehrsnetz, namentlich auf Schulwegen, sind zu eliminieren und zu sanieren. Dies beinhaltet gefährliche Strassenquerungen für Fussgänger als auch ungesicherte Bahnübergänge. Es sollen sichere, attraktive Fussgängerverbindungen geschaffen werden.
- Die Lärmbelastung durch den Verkehr ist zu bekämpfen, indem der Verkehr verlangsamt wird oder Lärmschutzmassnahmen getroffen werden.

##### *Koexistenz statt Dominanz*

Huttwil strebt ein Miteinander anstatt ein Gegeneinander der verschiedenen Verkehrsarten und –mittel an. Die stärkeren Verkehrsteilnehmer verhalten sich den Schwächeren gegenüber rücksichtsvoll und nehmen ihre Eigenverantwortung wahr.

##### *Förderung des öffentlichen Verkehrs/Aufwertung des Bahnhofs*

Huttwil will den öffentlichen Verkehr fördern. Der öffentliche Verkehr ist umweltfreundlich und stellt in Huttwil einen beachtlichen Anteil der Arbeitsplätze. Die Gemeinde will zusammen mit der Regionalverkehr Mittelland AG den Bahnhof und dessen Umfeld aufwerten und gute Schnittstellen zwischen dem öffentlichen und privaten Verkehr schaffen.

##### *Verkehrerschliessung von Neubaugebieten sicherstellen*

Huttwil will bei Neubaugebieten der Verkehrerschliessung von Beginn an hohe Aufmerksamkeit schenken und neue Gebiete nur dann einzonen, wenn die finanziellen Auswirkungen der Erschliessung klar geregelt sind.

#### **4.2.4 Entwicklungsziele Finanzen**

##### *Sanierung des kommunalen Finanzhaushaltes*

Huttwil will seinen Finanzhaushalt ins Gleichgewicht bringen und dadurch zur Standortattraktivität beitragen.

##### *Ressourcen zielgerichtet einsetzen*

Huttwil will seine finanziellen Ressourcen zielgerichtet und mit einem optimalen Nutzen-Kosten-Verhältnis einsetzen.

### 4.3 Zielhierarchie Gemeinde

Aus den vorgenannten Entwicklungszielen ergibt sich folgende Zielhierarchie:

<b>A</b>	<b>Die Stellung Huttwils als Subregionalzentrum, Wohnstädtli und Arbeitsort im Grünen sowie als Naherholungsgebiet ist zu wahren und auszubauen</b>
A1	Erhöhung der Einwohnerzahl
A2	Ausreichend Bauland an attraktiver Lage
A3	Gute Erschliessung der Wohngebiete
A4	Attraktivierung des öffentlichen Raumes und der Kernzone
A5	Verstetigung des Verkehrs
A6	Vermarktung von Standortvorteilen
<b>B</b>	<b>Huttwil ist als Wirtschaftsstandort zu erhalten und fördern</b>
B1	Ausreichende Anzahl von Parkplätzen auf dem gesamten Gemeindegebiet
B2	Gute Zufahrten für Gewerbe und Industrie
B3	Optimale Zu- und Wegfahrten für Geschäftskunden
<b>C</b>	<b>Huttwil ist mit dem öffentlichen und privaten Verkehr gut erschlossen, bietet eine hohe Verkehrssicherheit und strebt ein rücksichtsvolles Miteinander im Verkehr an</b>
C1	Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fussgänger, Velo- und Mofa-Fahrer und Autofahrer
C2	Verbesserung der Verkehrssicherheit für Schüler
C3	Verbesserung der Umweltqualität (Lärm und Luft)
C4	Förderung des öffentlichen Verkehrs
C5	Bessere Umsteigebeziehungen im Bahnhof
C6	Bessere Einhaltung der Geschwindigkeitsvorschriften für den motorisierten Verkehr
<b>D</b>	<b>Huttwil hat einen gesunden, ausgeglichenen Finanzhaushalt und setzt seine finanziellen Mittel optimal ein</b>
D1	Trotz knapper Finanzen nicht vor den Problemen kapitulieren, sondern aktiv werden
D2	Überkommunale und –regionale Zusammenarbeitsformen fördern

## 4.4 Ziele der Regionalverkehr Mittelland AG und des Kantons Bern

Die Regionalverkehr Mittelland AG und der Kanton Bern verfolgen eigene Ziele, die sich teilweise mit denjenigen der Gemeinde Huttwil stark überschneiden.

Die Regionalverkehr Mittelland AG will:

- Die ungesicherten Bahnübergänge sichern (sanieren oder aufheben).
- Den Bahnhof Huttwil und sein Umfeld für die Bahnkunden und Bewohner Huttwils attraktiver gestalten.
- Den veralteten Bahnhof Huttwil erneuern und umbauen (2009-2016).
- Huttwil an das S-Bahnnetz (von Bern und Luzern) anbinden (ab Dezember 2004).

Der Kanton Bern will:

- Die Ortsdurchfahrt Huttwil im Rahmen des Teilstrassensanierungsprogramms (TSSP) gemäss Lärmschutzverordnung lärmsanieren.
- Die Kantonsstrasse 244 (Langenthal-Huttwil) in eine Hauptstrasse aufklassieren (gemäss kantonalem Richtplan, Massnahme B\_07).

## 5. Welche Lösungen sind möglich?

### 5.1 Rahmenbedingungen

In den bestehenden Unterlagen zur Verkehrsplanung Huttwil sind bereits verschiedenste Lösungsvorschläge enthalten, die sich allerdings teilweise widersprechen. Es ist daher wichtig, die Arbeiten bereits frühzeitig auf finanzierbare Lösungsansätze auszurichten.

Die Finanzen der Gemeinde Huttwil schränken die Wahl möglicher Lösungen beträchtlich ein. Die Gemeinde Huttwil hat mit dem Rechnungsabschluss 2001 zum dritten Mal in Folge einen Bilanzfehlbetrag ausweisen müssen. Dieser beträgt zurzeit Fr. 953'000.-. Gemäss Finanzplan mit Sanierungsmassnahmen 2002-2006 sollte es möglich sein, den Bilanzfehlbetrag per 31. Dezember 2002 vollständig abzutragen. Dennoch wird mit einer Zunahme der Verschuldung in den nächsten Jahren gerechnet.

Bei baulichen Massnahmen im Verkehrsbereich kann von folgenden Richtwerten für die Kosten ausgegangen werden:

Massnahme	Kosten
Verkehrskreisel	Fr. 250'000.- bis 750'000.-
Strassen-/Bahnunterführung (für Fahrzeuge)	Fr. 2'500'000.- bis 3'000'000.-
Fussgängerschutzinsel	Fr. 100'000 bis 200'000.-
Sanierung Niveauübergang Bahn/Strasse (mit Barriere)	rund Fr. 500'000.-
Ortsumfahrung Huttwil	Fr. 16'000'000.- bis 33'000'000.-

Werden diese Kostengrössen dem Investitionsprogramm 2002-2006 der Gemeinde Huttwil gegenübergestellt, so zeigt sich ein stark eingeschränkter Handlungsspielraum aufgrund der verfügbaren finanziellen Ressourcen. Für die Jahre 2002-2006 sind im Investitionsprogramm insgesamt Fr. 800'000.- bzw. Fr. 160'000.- pro Jahr für Projekte des Richtplans eingestellt.

Als weitere Rahmenbedingungen gelten, dass alle Schulhäuser von Huttwil im Süden liegen und grössere Neueinzonungen am Südhang des „Huttubergs“ für die Wohnnutzung ausgeschieden sind. Dies ist in Bezug auf sichere Schulwege und die gute Erschliessung von Neubaugebieten relevant.

Im Folgenden werden mögliche Lösungsansätze zur Diskussion gestellt.

## 5.2 Diskussion möglicher Lösungsansätze

### 5.2.1 Einbahnlösung im Ortszentrum

In den bisherigen Arbeiten wird mehrfach vorgeschlagen, das vom Verkehr stark belastete Zentrum zu entlasten, indem der Verkehr auf zwei einbahnig befahrene Strassen verteilt wird. Mit dieser Einbahnlösung werden ebenfalls bauliche Veränderungen wie Kreisel, Oberflächenveränderungen, Abbruch von Liegenschaften usw. empfohlen. Diese Einbahnlösung im Städtlikern über die Hofmattstrasse und die Bahnhofstrasse bietet folgende Vor- und Nachteile:

Vorteile:

- Sichere Strassenquerung für Fussgänger, da der Verkehr nur aus einer Richtung kommt
- Erhöhte Sicherheit an der Kantonsstrasse durch Halbierung des Verkehrsaufkommens
- Verminderung der Lärmbelastung entlang der Kantonsstrasse

Nachteile:

- Höhere Geschwindigkeiten beim motorisierten Verkehr
- Zwang für Strassenbenutzer, Umwege zu fahren
- Möglicherweise langwierige Einspracheverhandlungen durch Einsprachen von Anwohnern der Hofmattstrasse. Das Projekt wird dadurch verzögert und blockiert.
- Jede Gemeinde hat Anrecht auf *eine* Kantonsstrasse
- Problematische Durchfahrt via Hofmattstrasse für lange Lastwagen
- Nahe gelegene Schulhäuser (Hofmattstrasse, Oberdorf) und Kindergarten
- Bei Marktsituation suboptimal
- Hohe Kosten (bauliche Veränderungen, mögliche Einsprachen usw.)

Die Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile dieser Lösung hat gezeigt, dass die Nachteile überwiegen. Nichtsdestotrotz sollen die Machbarkeit sowie die Konsequenzen einer Einbahnlösung geprüft werden, da diese einem oft genannten Wunsch aus der Bevölkerung entspricht.

### **5.2.2 Umfahrung Huttwil**

Basierend auf Variantenstudien zu einer Umfahrungsstrasse in Huttwil (Nord-, Süd-, Nahumfahrung, Umfahrung Langete) können folgende Vor- und Nachteile genannt werden:

Vorteile:

- Höhere Verkehrssicherheit im Städtlikern infolge geringerem Verkehrsaufkommens
- Entlastung des Städtlikerns vom Durchgangsverkehr
- Abnehmende Lärmbelastung im Städtli

Nachteile:

- Hohe Kosten (16 - 33 Mio. Franken)
- Negative Auswirkungen auf das Gewerbe (Umsatzeinbussen)
- Fehlende Aktivität im Zentrum („totes Städtli“) stellt Huttwil als Subregionalzentrum in Frage
- Auslösen von Folgereaktionen (Problemverlagerung in die nächste Ortschaft, Forderung nach Umfahrung in anderen Gemeinden)

Zur Realisierung einer Umfahrungsstrasse muss die Gemeinde dem Kanton einen Antrag stellen und einen Bedürfnisnachweis für die Strasse liefern. So kann dieses Projekt in das kantonale Strassenbauprogramm aufgenommen werden. Ein derartiges Projekt ist aus Sicht des Kantons allerdings nur dann sinnvoll, wenn die Strasse zur subventionsberechtigten Bundesstrasse aufklassiert wird.

Die Abwägung der Vor- und Nachteile einer Umfahrungsstrasse ergibt, dass die Nachteile überwiegen. Umfahrungsstrassen stellen primär Lösungen für den Durchgangsverkehr dar. Rund drei Viertel des Verkehrsaufkommens im Zentrum von Huttwil sind jedoch „hausgemacht“. Das Projekt „Umfahrung Huttwil“ soll nicht weiterverfolgt werden. Im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision (spätestens 2009) kann allenfalls der für eine Umfahrung nötige Verkehrsraum durch die Ausscheidung von Freihalteräumen sichergestellt werden.

### **5.2.3 Tieflage der Bahn**

Mit dem Ziel, die trennende Wirkung der Bahn zu überwinden und die zahlreichen Niveauübergänge aufzuheben, wurden verschiedene Möglichkeiten einer Tieflage der Bahn im Zentrum von Huttwil evaluiert. Ein mögliches Lösungskonzept sieht vor, die Gleisanlagen im Bahnhofbereich um einige Meter abzusenken und einen Tunnel zu bauen. Diese Lösung steht jedoch aufgrund der hohen Realisierungskosten (über 100 Mio. Franken) ausser Diskussion.

### **5.2.4 Parkplatzfreier Brunnenplatz**

Im Rahmen der Attraktivierung der Kernzone wurde die Aufhebung der Parkplätze auf dem Brunnenplatz vorgeschlagen.

Diese Lösung widerspricht dem Ziel, das in Huttwil ansässige Gewerbe zu fördern und genügend Parkplätze zur Verfügung zu stellen. Das Projekt „Parkplatzfreier Brunnenplatz“ ist nicht weiterzuverfolgen.

### **5.2.5 Sanierung ungesicherter Bahnübergänge**

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Huttwil sollen Gefahrenstellen im Verkehrsnetz sukzessive eliminiert und saniert werden. Darunter fällt auch die Sanierung ungesicherter Niveauübergänge, welche immer wieder zu schweren Unfällen führen. Die Sanierung von gefährlichen Bahnübergängen ist als

Lösung anzustreben. Die Umsetzung dieser Lösung ist mitunter von übergeordneten Rahmenbedingungen (finanzielle Beihilfen des Bundes) abhängig.

#### **5.2.6 Bahnunterführungen**

Um den Norden Huttwils besser an den südlich der Eisenbahn gelegenen Teil anzubinden und Niveauübergänge aufzuheben, wurden bisher zahlreiche Varianten für Bahnunterführungen studiert und vorgebracht. Vor allem der Huttwiler Südhang muss verkehrlich besser erschlossen werden, da dort grosse Baulandreserven liegen und zurzeit eine rege Bautätigkeit stattfindet. Bahnunterführungen verbessern die Anbindung und ersetzen Niveauübergänge, sind allerdings kostspielig.

#### **5.2.7 Attraktivierung Kernzone und Bahnhof**

Die Attraktivität des öffentlichen Raumes in der Kernzone und im Bahnhof soll gesteigert werden. Mit der Attraktivierung von Kernzone und Bahnhof erhöht sich zum einen die Attraktivität der ansässigen Detailhandelsgeschäfte. Zum andern kann auch die Verkehrssicherheit verbessert werden. Dieser Lösungsansatz ist weiterzuverfolgen.

#### **5.2.8 Verkehrserhebung Huttwil**

Die Verkehrsbeziehungen in Huttwil (Durchgangsverkehr, Verkehr in den Quartieren, Verkehr vom Nordteil zum Südteil von Huttwil und umgekehrt etc.) sollen mittels einer Verkehrszählung systematisch und detailliert erfasst werden. Die aktuellen Daten schaffen Klarheit („harte“ Fakten) und dienen als Grundlage für Verkehrsmassnahmen.

Von diesem Lösungsansatz wird Abstand genommen, da bereits Verkehrszählungen in Huttwil durchgeführt wurden und von anderen, ähnlichen Gemeinden auf Huttwil geschlossen werden kann. Eine Verkehrserhebung ist zudem mit hohen Kosten verbunden.

## **6. Welche Lösungen wählen wir?**

Mögliche Lösungen kommen nur dann in Frage, wenn:

1. sie dem finanziellen Rahmen der Gemeinde entsprechen
2. sie mit den Zielsetzungen der Gemeinde, der Regionalverkehr Mittelland AG und des Kantons übereinstimmen
3. sie ein hohes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen
4. deren Machbarkeit gegeben ist.

Durch einen Richtplan mit Massnahmenblättern werden Umsetzungsschritte sowie die Koordination der Vorhaben aufgezeigt und gewährleistet (siehe Teil D: Massnahmenblätter). Aufgrund obiger Vorgaben und der Problemlage werden im Projekt „Zukunft Huttwil“ zwei Teilprojekte in den Vordergrund gestellt:

### **6.1 TP 1: Verkehrsverstetigung im Städtli/Attraktivierung Kernzone und Bahnhof**

Im Städtlizentrum von Huttwil soll der Verkehr flüssig geführt werden. Dies wird mit einer Verstetigung erreicht. Mit Verstetigung des Verkehrs ist eine langsame, aber möglichst gleichmässige Durchfahrt gemeint (vgl. Abbildung 2).

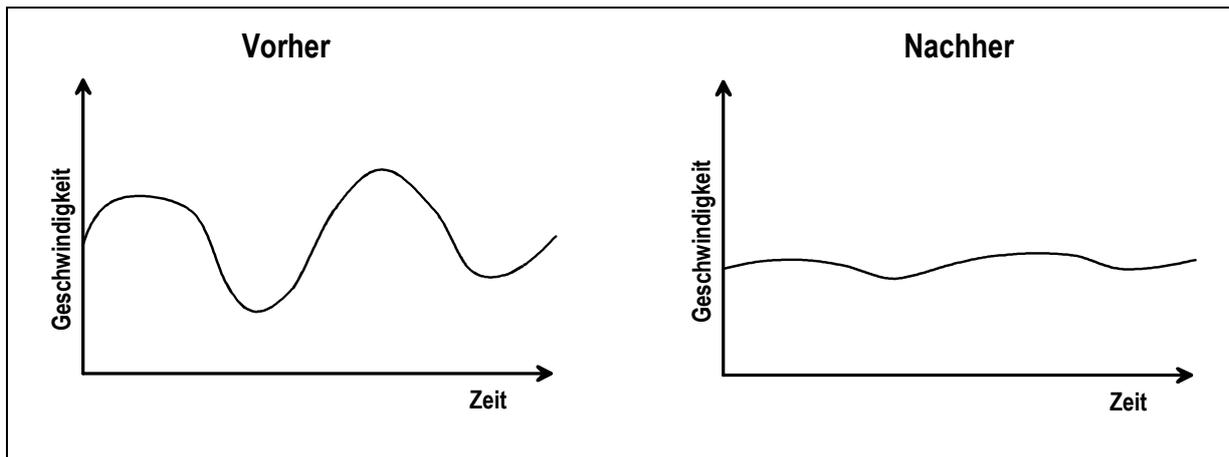


Abbildung 2: Verstetigung des Verkehrs

Die **Verstetigung** umfasst:

1. Sanftes Beschleunigen. Flache Beschleunigungskurve nach Störungen im stetigen Verkehrsfluss.
2. Konstante Geschwindigkeit. Minimale Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Reisegeschwindigkeit und Minimalgeschwindigkeit beim Abbremsen und Wiederbeschleunigen (Verlangsamung statt Stopp).
3. Wenig Störungen. Die Störungen im Verkehrsfluss sollen möglichst wenige Fahrzeuge betreffen.

Dies wird durch gestalterische Massnahmen, welche die Fahrbahn optisch verengen, und durch bauliche Massnahmen wie Trottoirabsenkung, Mittelinseln, „Tore“ am Orts-/ Städtlieingang, Kreisel, Linksabbiegespur etc. erreicht. Die Kernzone soll dem Verkehrsteilnehmer spürbar gemacht werden.

Die Verstetigung des Verkehrsflusses hat eine Reduktion der Lärm- und Luftbelastung sowie eine Erhöhung der Verkehrssicherheit zur Folge. Dadurch soll das Zentrum als Einkaufsort attraktiver gemacht werden.

Es sollen keine Tempobeschränkungen mittels Signalisation vorgenommen werden, da diese ohne unterstützende Massnahmen wenig sinnvoll sind. Ziel ist ein rücksichtsvolles Miteinander der starken und schwachen Verkehrsteilnehmer.

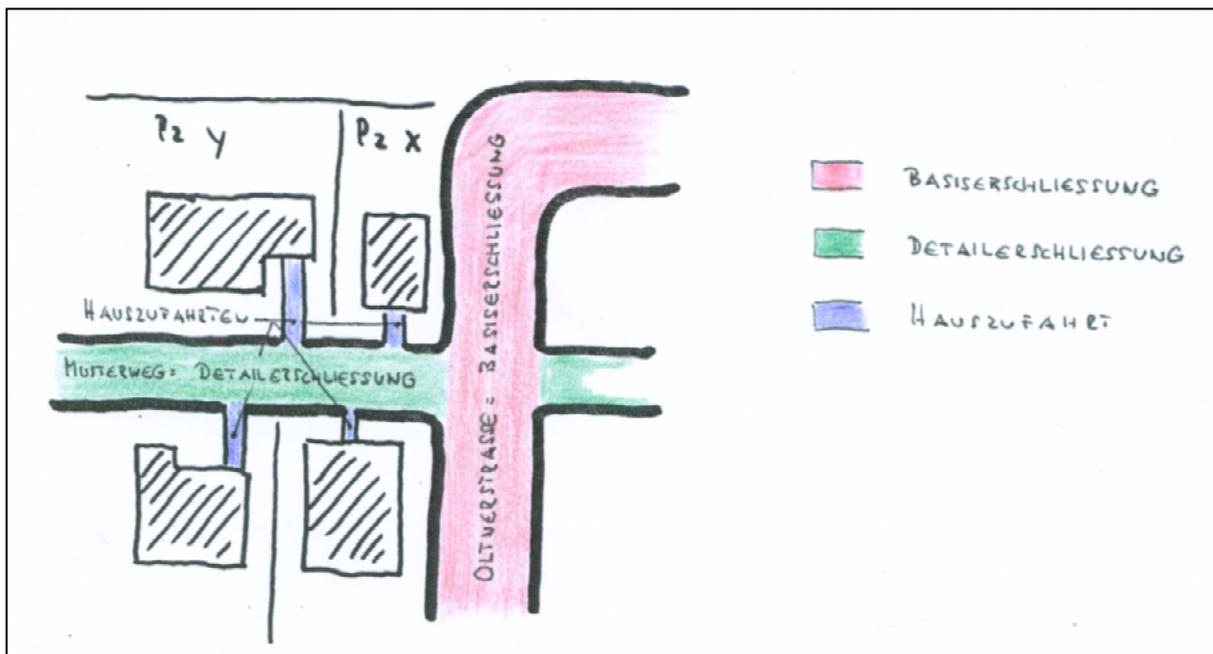
Rund drei Viertel des Verkehrsaufkommens in Huttwil sind „hausgemacht“ (Binnenverkehr und Ziel-/Quellverkehr). Nicht so sehr die Verkehrsmenge (DTV) als vielmehr die Verkehrsspitzen und der hohe Anteil des Schwerverkehrs sind problematisch.

## 6.2 TP 2: Nord-Süd-Querung/Sanierung Bahnübergänge

Zur besseren Anbindung von Nord- und Südteil Huttwils soll eine zusätzliche Querung realisiert werden. Im Osten Huttwils ist die Anbindung von Nord- und Südteil gut und steht deshalb nicht zur Diskussion. Die Querung soll entweder im Zentrum (beim Bahnhof) oder im Westen (Häberen) liegen. Aufgrund der hohen Kosten einer Unterführung im Zentrum steht eine Querung im Westen (Bereich von Bahnhof bis Häberen) im Vordergrund. Für die Standortwahl einer Nord-Süd-Querung müssen die Verkehrsbeziehungen in Huttwil untersucht werden, so dass die Querung am richtigen Ort zu liegen kommt.

Im Rahmen der Standortwahl und Realisierung einer Nord-Süd-Querung sollen die ungesicherten Bahnübergänge in die Überlegungen miteinbezogen werden. Sie sind entweder zu sichern oder aufzuheben. Das im Rahmen des Bahnhofumbaus der Regionalverkehr Mittelland AG geplante Überholgleis über die Spitalstrasse hinaus steht in Konflikt mit dem Niveauübergang Spitalstrasse.

Die massvolle finanzielle Beteiligung der Südhangbewohner an einer besseren Erschliessung des Südhangs mittels privatrechtlicher Verträge ist sorgfältig zu erwägen, auch wenn dies bis anhin in Huttwil nicht praktiziert wurde. Im Zusammenhang damit sollen die Kosten und Erträge (Steuern), welche Neuzuzüger bewirken, gegenseitig aufgerechnet werden. Die Gemeinde hat lediglich die Basiserschliessung (vgl. Abbildung 3) von Wohngebieten sicherzustellen. Die Hauszufahrt ist Sache der Hauseigentümer und die Detailerschliessung soll von beiden finanziert werden. Allfällige finanzielle Beiträge der Anwohner müssen zweckgebunden sein und sollen nicht in die allgemeine Gemeindekasse flies-



sen.

Abbildung 3: Beispiel für Erschliessungsarten

### 6.3 Erste sichtbare Tat

Als erste sichtbare Tat des Projekts „Zukunft Huttwil“ sollen die Machbarkeit sowie die Konsequenzen einer Einbahnlösung geprüft werden, um einem oft genannten Wunsch aus der Bevölkerung zu entsprechen. Es soll aufgezeigt werden, welche Konsequenzen der Einbahnverkehr hat betreffend

- Kosten
- Lärmschutz
- Markt
- Weglängen
- Anwohnerschaft
- Verkehrssicherheit für Schulwege
- Parkplatzsituation
- Velosituation
- etc.

Der Versuch soll mit wenig Aufwand und möglichst günstig während einer Periode von ca. 3 Monaten durchgeführt und sorgfältig begleitet werden. Die Signalisationen werden nur provisorisch aufgestellt und können nach dem Versuch problemlos entfernt werden. Über welche Strassen der Verkehr dazu geführt werden soll, ist noch auszuarbeiten. Sehr grosser Wert soll in diesem Zusammenhang auf die Sicherheit gelegt werden.

## **7. Wie setzen wir die gewählte Lösung um?**

Zur Umsetzung der gewählten Lösung dienen Massnahmenblätter (Teil D). Sie sind ein Aufgabenheft mit den konkreten Umsetzungsschritten in die Zukunft. In einem Massnahmenblatt wird festgelegt, wer wann und mit wem welche Massnahme zu welchen Kosten und mit welcher Wirkung ergreifen soll.

## **8. Wie stellen wir den Erfolg sicher?**

### **8.1 Verbindlichkeit des Richtplans**

Der Richtplan ist ein bewährtes Instrument der Raumplanung. Im Gegensatz zu den Nutzungsplänen, die grundeigentümerverbindlich sind, ist der Richtplan verwaltungsanweisend, d.h. er stellt ein Aufgabenheft für die kantonale und kommunale Verwaltung dar. Er ist somit für die einzelnen Grundeigentümer nicht verbindlich. Gemäss Art. 68 des Baugesetzes des Kantons Bern können auch weitere Partner und Amtsstellen einbezogen werden. Mit deren Zustimmung ist der Richtplan für alle beteiligten Partner verbindlich, wobei die Verbindlichkeit je nach Stand der Koordination abgestuft ist (Vororientierung, Zwischenergebnis, Festsetzung).

### **8.2 Umsetzung des Richtplans**

Die Genehmigung des Richtplans setzt den Schlusspunkt unter die Ausarbeitung und ist der Auftakt für die Umsetzung. Die laufende Nachführung umfasst die Aufnahme neuer Vorhaben, das Ausscheiden erledigter oder überholter Aufgaben und Anpassungen im Sinne einer rollenden Planung.



## Teil D: Massnahmenteil

### 10. Massnahmen

Die Massnahmenblätter enthalten die konkreten Umsetzungsschritte für die Zukunft. Zur Umsetzung dieser Bausteine sollen die Finanzierung, Zuständigkeiten und Vorgehensweisen soweit möglich verbindlich festgelegt werden.

#### 10.1 Massnahmen im Überblick

Nr. 1	Verkehrerschliessung Bahnhof Huttwil und neue Bahnhofplatzgestaltung
Nr. 2	Sanierung Bahnübergänge
Nr. 3	Neue Querung der Bahnlinie im Zentrum oder im Westen Huttwils
Nr. 4	Punktuelle Verstetigung des Verkehrs und Realisierung von Lärmschutzmassnahmen auf der Kantonsstrasse
Nr. 5	Erste sichtbare Tat des Projekts „Zukunft Huttwil“ (Prüfung Einbahnverkehr)
Nr. 6	Realisierung einer beispielhaften Strassenquerung
Nr. 7	Inforadar
Nr. 8	Standortbestimmung über Bedürfnisse und Notwendigkeit einer Ortsumfahrung Huttwil und Prüfung von Freihalteräumen
Nr. 9	Konzept zur finanziellen Mitbeteiligung der Grundeigentümer an den Erschliessungskosten und zur Mehrwertabschöpfung bei Umzonungen
Nr. 10	ESP Bahnhof Huttwil
Nr. 11	Machbarkeitsstudie „Nutzungsverdichtung Bahnhof Huttwil“
Nr. 12	Ortsentwicklung Huttwil
Nr. 13	Verkehr in den Quartieren
Nr. 14	Nutzung der Ribimatte für eine Park&Ride-Anlage
Nr. 15	Prüfung Bedürfnis eines Überholgleises im Bahnhof Huttwil
Nr. 16	Sicherheit im öffentlichen Raum
Nr. 17	Werbung für den Standort Huttwil
Nr. 18	Überprüfung Verkehrssicherheit Eriswilstrasse
Nr. 19	Prüfung Erstellung eines Trottoirs Sonnhalden-/Sonneggstrasse
Nr. 20	Rechtsvortritt Flurweg und Blumenweg

## 10.2 Erläuterungen der Massnahmenblätter

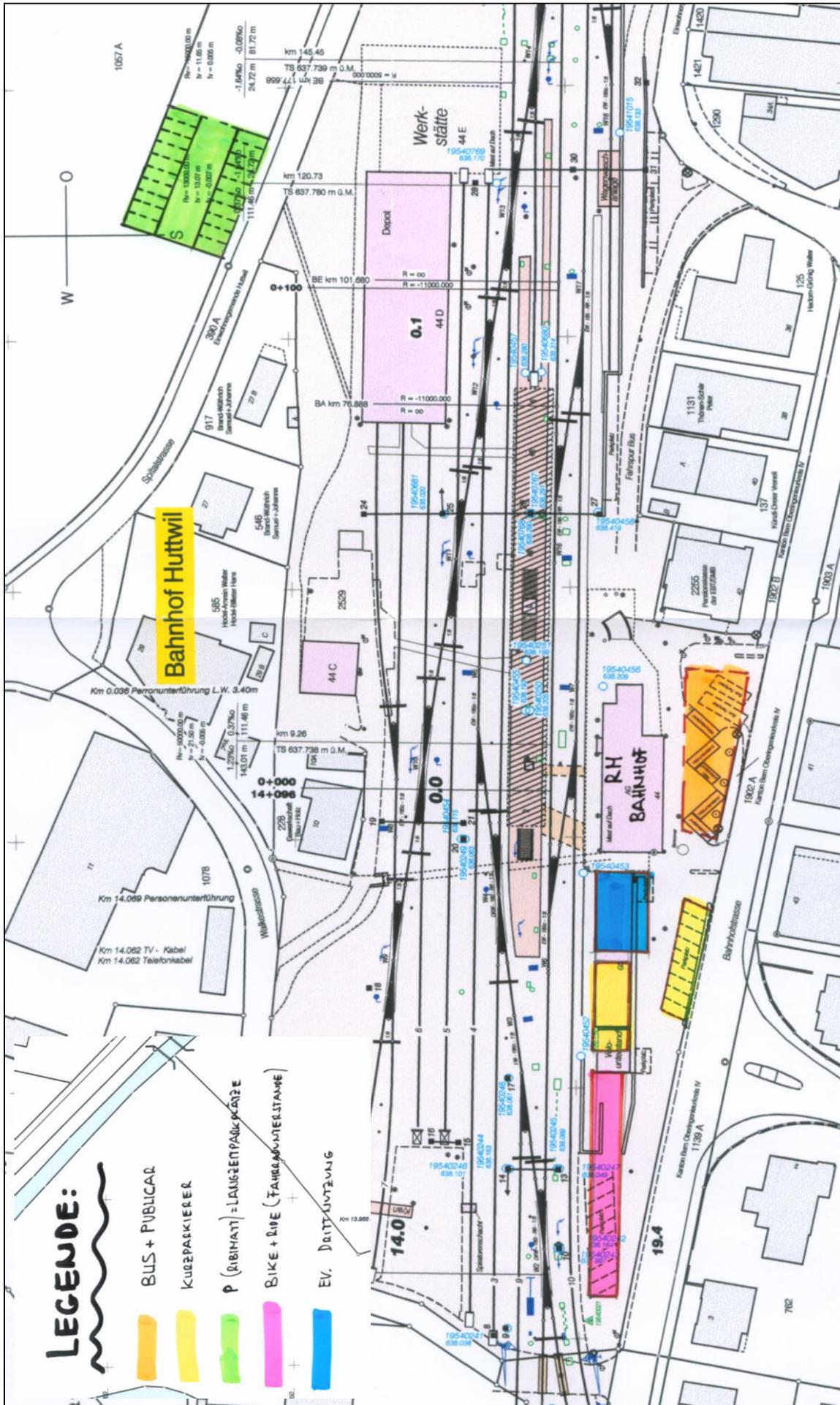
Die **Massnahmenblätter** sind so aufgebaut, dass auf einfache Art nachvollziehbar ist, wer was wann und wie machen soll, wie viel die bezeichnete Massnahme allenfalls kosten darf, und welche Bezüge und Abhängigkeiten zu anderen Projekten bestehen (vgl. Abbildung 5).

- 1 Die Kopfzeile enthält die **Nr. der Massnahmen** und das **Datum** der letzten Nachführung.
- 2 Der **Gegenstand** der Massnahme wird angeführt.
- 3 Es folgen die **Zielsetzungen** des Vorhabens.
- 4 u. 5 Als wesentliche organisatorische Angaben werden alle **beteiligten Stellen** innerhalb und ausserhalb der Verwaltung aufgeführt und es ist angegeben, wo die **Federführung** liegt. Ist bei einem Vorhaben eine externe Stelle oder Organisation federführend, ist zudem der Ansprechpartner verzeichnet.
- 6 Als **Produkt** wird das Resultat der Massnahme näher umschrieben die genauen Ziele der Massnahme näher erläutert.
- 7 Dieser Abschnitt gibt Auskunft über das **Vorgehen** und die nächsten **Schritte**.
- 8 Die **Realisierung** zeigt, in welchem Zeitraum der Vollzug der Massnahme vorgesehen ist.
- 9 Der **Stand der Koordination** zeigt, inwieweit die gegenseitigen Absprachen gediehen sind und welche Verbindlichkeit die Koordination erreicht hat. Die einzelnen Massnahmenblätter werden periodisch nachgeführt, entsprechend dem Fortschreiten der Koordination, dem immer umfassenderen Einverständnis der Beteiligten. Verbindlich heisst in diesem Zusammenhang, dass die Beteiligten an den jeweiligen Stand der Koordination gebunden sind. Dabei wird zwischen einer Festsetzung, einem Zwischenergebnis und einer Vororientierung unterschieden.
- 10 Die Rubriken **Finanzplan**, **Kostenteiler** und **Kostenanteil** geben Auskunft über alle finanziellen Eckwerte und Vereinbarungen. Neben dem Kostendach der Massnahme werden die jeweiligen Beträge und Anteile der beteiligten Partner aufgeführt und auch dargestellt welche Beträge in der Finanzplanung reserviert sind.
- 11 Hier wird beschrieben, welche Querbezüge, **Abhängigkeiten** und **Zielkonflikte** zu anderen Massnahmen oder Planungsvorhaben bestehen und wie damit umgegangen wird.
- 12 Das Massnahmenblatt gibt bloss eine Übersicht über die wesentlichen Eckwerte und Grundsätze. Hier werden deshalb alle relevanten **Grundlagendokumente** aufgelistet, die im Zusammenhang mit der jeweiligen Massnahme vorhanden sind.
- 13 In diesem Abschnitt werden die Kriterien und Indikatoren zum **Controlling** (Erfolgskontrolle) genannt.

<b>RICHTPLAN ZUKUNFT HUTTWIL</b>		<b>Massnahme Nr. 1</b>	<b>Stand: 00.00.2003</b>
<b>Gegenstand: 2</b>			
<b>Zielsetzung: 3</b>			
<b>Beteiligte Partner/Stellen: 4</b>		<b>Federführung: 5</b>	
<input type="checkbox"/> Gemeinde Huttwil <input type="checkbox"/> Kanton Bern <input type="checkbox"/> RM AG <input type="checkbox"/> Dritte			
<b>Produkt: 6</b>			
<b>Vorgehen / Nächste Schritte: 7</b>			
<b>Realisierung: 8</b> <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme bis 2003 <input type="checkbox"/> Kurzfristig 2005 - 2009 <input type="checkbox"/> Mittelfristig 2010 - 2014 <input type="checkbox"/> Unbestimmt		<b>Finanzplan:</b> Gesamtaufwand (Kostendach) 100 % Fr. ....  <b>Kostenteiler:</b> % Fr. .... <b>10</b> % Fr. .... % Fr. ....	
<b>Stand der Koordination: 9</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung		<b>Kostenanteil:</b> im Voranschlag / Budget Fr. .... im Finanzplan Fr. ....	
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte: 11</b>			
<b>Grundlagen: 12</b>			
<b>Controlling (Kriterien / Indikatoren): 13</b>			

Abbildung 5: Beispiel eines Massnahmenblattes

RICHTPLAN ZUKUNFT HUTTWIL		Massnahme Nr.	1	Stand: 12.5.2003
<b>Gegenstand:</b> Verkehrserschliessung Bahnhof Huttwil und neue Bahnhofplatzgestaltung				
<b>Zielsetzung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Konzept für die optimale Erschliessung des Bahnhofs für die verschiedenen Benutzer (Kurzzeitparkierer, Langzeitparkierer, Fussgänger, Velofahrer, Publicar etc.)</li> <li>- optimale Umsteigeverhältnisse Bahn/Bus</li> <li>- geregelte Ein- und Ausfahrten in die Kantonsstrasse</li> <li>- Optimierung Park &amp; Ride / Bike &amp; Ride mit Einbezug der Ribimatte für Langzeitparkierer</li> <li>- kurzer und attraktiver Zugang ab Ribimatte zum Bahnhof</li> <li>- Prüfen des Bedürfnisses des Güterumschlags</li> </ul>				
<b>Beteiligte Partner/Stellen:</b>		<b>Federführung:</b> RM AG		
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Huttwil <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern <input checked="" type="checkbox"/> RM AG <input type="checkbox"/> Dritte				
<b>Produkt:</b> Projektstudie Verkehrserschliessung Bahnhof Huttwil, zwischen Gleisen und Bahnhofstrasse, im Bereich des Aufnahmegebäudes und des Zuganges, besteht ein attraktiver, fussgängergerechter öffentlicher Raum.				
<b>Vorgehen / Nächste Schritte:</b>				
1. Verkehrserschliessung Bahnhof Huttwil 2. Vorprojekt (2003/2004) mit Kostenerhärtung 3. Umsetzung (2004/2005)				
<b>Realisierung:</b>		<b>Finanzplan:</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme bis 2003 Vorprojekt <input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig 2004 – 2009 Umsetzung <input type="checkbox"/> Mittelfristig 2010 - 2014 <input type="checkbox"/> Unbestimmt		Gesamtaufwand (Kostendach) 100 % Fr. 800'000.--  <b>Kostenteiler:</b> Kanton ca. 30 % Fr. 250'000.-- RM AG ca. 70 % Fr. 550'000.-- Gemeindebeitrag: Land für % Fr. .... Park&Ride in der Ribimatte		
<b>Stand der Koordination:</b>		<b>Kostenanteil:</b>		
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung		im Voranschlag / Budget Fr. .... im Finanzplan Fr. ....		
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b>				
Massnahmenblätter Nr. 14 (P&R Ribimatte), Nr. 11 (Machbarkeitsstudie „Nutzungsverdichtung“), Nr. 4 (Verstetigung); Zone mit Planungspflicht (ZPP) 7 „Bahnhofareal“				
<b>Grundlagen:</b> Skizze auf Rückseite				
<b>Controlling (Kriterien / Indikatoren):</b>				



<b>RICHTPLAN ZUKUNFT HUTTWIL</b>		<b>Massnahme Nr. 2</b>	<b>Stand: 12.5.2003</b>
<b>Gegenstand:</b> Sanierung Bahnübergänge			
<b>Zielsetzung:</b> Alle ungesicherten Bahnübergänge auf dem Gemeindegebiet Huttwil sind so rasch wie möglich aufgehoben (entweder ersatzlos oder durch entsprechende Ersatzmassnahmen) oder gesichert.			
<b>Beteiligte Partner/Stellen:</b>		<b>Federführung:</b> RM AG	
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Huttwil <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern <input checked="" type="checkbox"/> RM AG <input checked="" type="checkbox"/> Bund (BAV)			
<b>Produkt:</b> Alle Bahnübergänge sind sicher.			
<b>Vorgehen / Nächste Schritte:</b>			
Vorarbeiten durch die RM AG bereits gestartet Sofortmassnahmen: Bahnübergänge (Velo/Gehwege), welche ersatzlos aufgehoben werden können, sofort schliessen bis 2005: Projektierung der restlichen Bahnsicherungsmassnahmen			
<b>Realisierung:</b>		<b>Finanzplan:</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme bis 2003/04/05 <input type="checkbox"/> Kurzfristig 2005 - 2009 <input type="checkbox"/> Mittelfristig 2010 - 2014 <input type="checkbox"/> Unbestimmt		Gesamtaufwand in Arbeit	
<b>Stand der Koordination:</b>		<b>Kostenteiler:</b>	
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung		RM % Fr. .... Kanton Bern % Fr. .... Gemeinde Huttwil % Fr. .... Bund % Fr. ....	
		<b>Kostenanteil:</b>	
		im Voranschlag / Budget Fr. ....	
		im Finanzplan Fr. ....	
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b>			
Massnahmenblätter Nr. 3 (neue Querung der Bahnlinie), Nr. 5 (erste sichtbare Tat), Nr. 12 (Ortsentwicklung Huttwil)			
<b>Grundlagen:</b> Vorarbeiten der RM AG, Skizze auf der Rückseite, Schreiben privater Eigentümer an den Gemeinderat betreffend Verbreiterung Alte Rohrbachstrasse			
<b>Controlling (Kriterien / Indikatoren):</b>			

**RICHTPLAN**

nd: 12.5.2003

**Gegenstand:**

**Zielsetzung:**

1) Bahnübergängen.

**Beteiligte Partner:**

- 
- 
- 
- 

**Produkt:**

ahnübergängen.

**Vorgehen / Näch**

derführung der Ge-  
antenentscheid unter

**Realisierung:**

- 
- 
- 
- 

% Fr. 3 Mio.

**Stand der Koord**

- 
- 
- 

l. 60 % Fr. 1,8 Mio  
l. 20 % Fr. 0.6 Mio.  
l. 20 % Fr. 0.6 Mio.

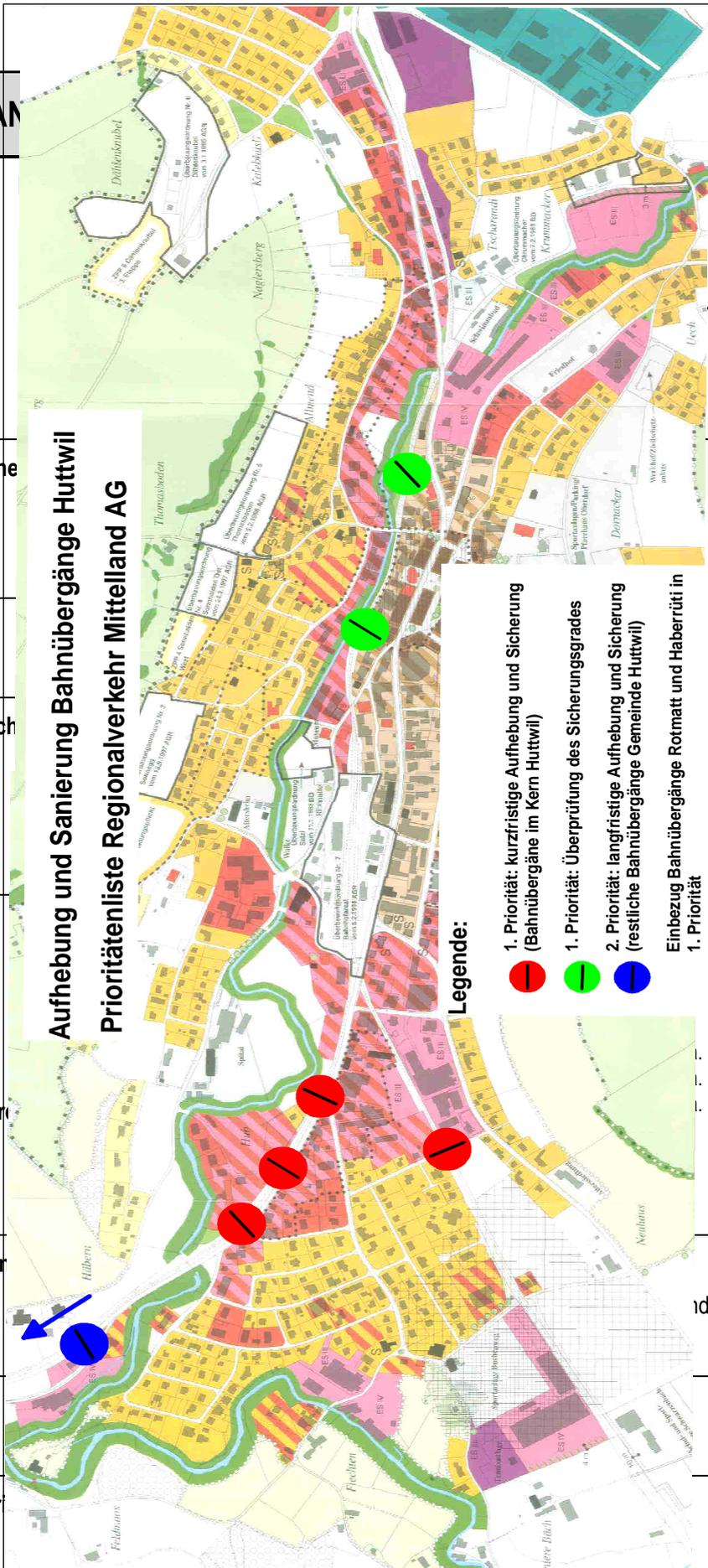
Fr. ....  
Fr. ....

**Abhängigkeiten**

ides, Massnahmenblatt

**Grundlagen:**

**Controlling (Kr**



**Aufhebung und Sanierung Bahnübergänge Huttwil**  
**Prioritätenliste Regionalverkehr Mittelland AG**

**Legende:**

- 1. Priorität: kurzfristige Aufhebung und Sicherung (Bahnübergänge im Kern Huttwil)
  - 1. Priorität: Überprüfung des Sicherungsgrades
  - 2. Priorität: langfristige Aufhebung und Sicherung (restliche Bahnübergänge Gemeinde Huttwil)
- Einbezug Bahnübergänge Rotmatt und Haberrüti in  
1. Priorität



<b>RICHTPLAN ZUKUNFT HUTTWIL</b>		<b>Massnahme Nr. 5</b>	Stand: 12.5.2003
<b>Gegenstand:</b>	Punktueller Verstärkung des Verkehrs und Realisierung von Lärmschutzmassnahmen auf der Kantonsstrasse Erste sichtbare Tat des Projekts „Zukunft Huttwil“		
<b>Zielsetzung:</b>	Studieren der Machbarkeit und der Konsequenzen einer Einbahnlösung im Städtchen. Damit soll ein Zeichen des Aufwuchs gesetzt und einem oft genannten Wunsch aus der Mitwirkung Rechnung getragen werden. Der Verkehrslärm wird mit baulichen und betrieblichen Massnahmen so beeinflusst, dass die Fahrzeit (durch das Städtchen) optimiert und die Lärm- und Schadstoffbelastung reduziert werden. Die Ortsdurchfahrt Huttwil ist gemäss Lärmschutzverordnung saniert.		
<b>Beteiligte Partner/Stellen:</b>	<b>Federführung:</b> Kanton Bern; TBA ÖIK IV		
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Huttwil <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern <input checked="" type="checkbox"/> RM AG <input type="checkbox"/> Dritte			
<b>Produkt:</b>	Konkrete Massnahmen und betriebliche Massnahmen in Kostenvorbereitung und Durchführung von ca. 3 Monaten durchgeführt und sorgfältig begleitet werden. Über welche Strassen der Verkehr dazu geführt werden soll, ist noch auszuarbeiten. Sehr grosser Wert soll in diesem Zusammenhang auf die Sicherheit gelegt werden.		
<b>Vorgehen / Nächste Schritte:</b>	1. Abwarten des Resultats / der Auswertung des Versuchs Einbahnlösung (Massnahmenblatt Nr. 5)		
<b>Vorgehen / Nächste Schritte:</b>	2. Mögliche Verkehrsanordnungen Kanton Einbahnverkehr im Städtchen und im Bereich der Gehrle (Gehrle). 3. Besichtigung ähnlicher Projekte		
<b>Realisierung</b>	4. Projektierung: Wettbewerb mit Kostenrahmen 5. Etappenweise Ausführung der Massnahmen		
<input type="checkbox"/> Sofortmassnahme bis 2003	<b>Finanzplan:</b> Gesamtaufwand (Kostendach) 100% Fr. 150'000.-		
<input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig 2004 - 2009			
<input type="checkbox"/> Mittelfristig 2010 - 2014	<b>Finanzplan:</b> Gesamtaufwand (Kostendach) 100 % Fr. 3 Mio.		
<input type="checkbox"/> Sofortmassnahme bis 2003/04	Kanton Bern ca. 60% Fr. 90'000.-		
Umsetzung	Gemeinde Huttwil ca. 40% Fr. 60'000.-		
<input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig 2005 - 2009			
<b>Stand der Koordination:</b>	<b>Kostenteiler:</b> Bund ca. 50% Fr. 1,5 Mio.		
<input type="checkbox"/> Vororientierung	Kanton Bern ca. 30% Fr. 900'000.-		
<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	Gemeinde Huttwil ca. 20% Fr. 600'000.-		
<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung	im Vorschlag / Budget Fr. ....		
<b>Stand der Koordination:</b>	im Finanzplan		
<input type="checkbox"/> Vororientierung	<b>Kostenanteil:</b> im Vorschlag / Budget Fr. ....		
<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	Bahmübergänge, Nr. 3 (N/S-Querung), Nr. 6 (Realisierung Strassenquerung), Nr. 7 (Inforadar), mögliche Einsparungen		
<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung			
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b>			
<b>Grundlagen:</b>	Massnahmenblätter Nr. 1 (Bahnhof), Nr. 3 (N/S-Querung), Nr. 5 (erste sichtbare Tat), Zone mit Planpflicht (ZFP) (Gefahrenstellen auf dem Schulweg) vom Dezember 1999, Kantonale Verordnung über die Offenhaltung der Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte		
<b>Controlling (Kriterien / Indikatoren):</b>	kantonale Grundlagen zum „Berner Modell“ (Verstärkung), VSS-Normen, Lärmschutzverordnung		
<b>Controlling (Kriterien / Indikatoren):</b>			



<b>RICHTPLAN ZUKUNFT HUTTWIL</b>		<b>Massnahme Nr.</b>	<b>6</b>	<b>Stand: 12.5.2003</b>
<b>Gegenstand:</b> Realisierung einer beispielhaften Strassenquerung				
<b>Zielsetzung:</b> Realisierung einer beispielhaften Strassenquerung im Zentrum Huttwils. Damit soll ein Zeichen des Aufbruchs gesetzt und ein Beitrag zur Sicherheit und Verstetigung des Verkehrs geleistet werden. Rücksicht auf die engen Platzverhältnisse bei der Wahl des Standortes.				
<b>Beteiligte Partner/Stellen:</b>		<b>Federführung:</b> Kanton Bern, TBA OIK IV		
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Huttwil <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern <input type="checkbox"/> RM AG <input type="checkbox"/> Dritte				
<b>Produkt:</b> Die Strassenquerung umfasst einen Fussgängerstreifen mit einer Mittelinsel. Die Mittelinsel muss für breite Fahrzeuge wie Schwerverkehr, Panzer, landwirtschaftliche Fahrzeuge etc. passierbar sein und darf somit keine Poller aufweisen. Die Mittelinsel soll durch eine entsprechende Gestaltung markiert werden.				
<b>Vorgehen / Nächste Schritte:</b> Mögliche Standorte für die Fussgängerquerung sind zu bezeichnen und miteinander zu vergleichen. Ort und Zeitpunkt der Realisierung sind abhängig vom Resultat des Verkehrsversuches Einbahnstrasse (Massnahmenblatt Nr. 5).				
<b>Realisierung:</b>		<b>Finanzplan:</b>		
<input type="checkbox"/> Sofortmassnahme bis 2003 <input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig 2004 - 2009 <input type="checkbox"/> Mittelfristig 2010 - 2014 <input type="checkbox"/> Unbestimmt		Gesamtaufwand (Kostendach) 100% Fr. 150'000.-  <b>Kostenteiler:</b> Kanton Bern ca. 60% Fr. 90'000.- Gemeinde Huttwil ca. 40% Fr. 60'000.-		
<b>Stand der Koordination:</b>		<b>Kostenanteil:</b>		
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung		im Voranschlag / Budget Fr. .... im Finanzplan Fr. ....		
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b> Massnahmenblatt Nr. 5 (erste sichtbare Tat), allfälliger Landerwerb, mögliche Einsprachen				
<b>Grundlagen:</b> bfu-Bericht Huttwil (Gefahrenstellen auf dem Schulweg) vom Dezember 1999, Projektierungsrichtlinien für Fussgängerschutzinseln/Schutzinseln (Tiefbauamt des Kantons Bern), Kantonale Verordnung über die Offenhaltung der Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte				
<b>Controlling (Kriterien / Indikatoren):</b>				

<b>RICHTPLAN ZUKUNFT HUTTWIL</b>		<b>Massnahme Nr.</b>	<b>7</b>	<b>Stand:</b> 12.5.2003
<b>Gegenstand:</b> Inforadar				
<b>Zielsetzung:</b> Durch die temporäre Einrichtung eines Inforadars an der Kantons- und den Quartierstrassen sollen die motorisierten Verkehrsteilnehmer auf ihre Fahrgeschwindigkeit aufmerksam gemacht werden. Es soll damit ein Beitrag zur Verlangsamung des Verkehrs und Erhöhung der Verkehrssicherheit in Huttwil geleistet werden.				
<b>Beteiligte Partner/Stellen:</b>		<b>Federführung:</b> Gemeinde Huttwil (KöS)		
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Huttwil (KöS) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern <input type="checkbox"/> RM AG <input type="checkbox"/> Dritte				
<b>Produkt:</b> Durch die Geschwindigkeitsanzeige wird der motorisierte Verkehrsteilnehmer auf sein unangepasstes Verhalten aufmerksam gemacht und zu mehr Respekt vor der gebotenen Geschwindigkeit angehalten.				
<b>Vorgehen / Nächste Schritte:</b> Kontaktaufnahme betreffend Vermietung mit dem Touring Club Schweiz (TCS) und weiteren Stellen, die über betreffende Inforadars verfügen. Abklärungen bezüglich Kauf eines Inforadars gemeinsam mit benachbarten Gemeinden. Es soll ein kombiniertes Gerät (Radar und Verkehrszählung) zum Einsatz kommen. Auswahl der Standorte des Radars zusammen mit der Kantonspolizei und der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu). Aufgrund der Gefahr der Überreizung (der motorisierten Verkehrsteilnehmer) soll der Radar im Zentrum zurückhaltend eingesetzt werden. Erster Einsatz in Zusammenhang mit dem Verkehrsversuch Einbahnstrasse (Massnahmenblatt Nr. 5).				
<b>Realisierung:</b>		<b>Finanzplan:</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme bis 2003 <input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig 2004 - 2009 <input type="checkbox"/> Mittelfristig 2010 - 2014 <input type="checkbox"/> Unbestimmt		(noch offen)		
<b>Stand der Koordination:</b>		<b>Kostenteiler:</b>		
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung		% Fr. .... % Fr. .... % Fr. ....		
		<b>Kostenanteil:</b>		
		im Voranschlag / Budget Fr. .... im Finanzplan Fr. ....		
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b> Massnahmenblätter Nr. 4 (Verstetigung des Verkehrs), Nr. 5 (erste sichtbare Tat), Nr. 13 (Verkehr in den Quartieren)				
<b>Grundlagen:</b> TCS-Unterlagen				
<b>Controlling (Kriterien / Indikatoren):</b>				

<b>RICHTPLAN ZUKUNFT HUTTWIL</b>		<b>Massnahme Nr.</b>	<b>8</b>	<b>Stand:</b> 12.5.2003									
<p><b>Gegenstand:</b> Standortbestimmung über Bedürfnisse und Notwendigkeit einer Ortsumfahrung Huttwil und Prüfung von Freihalteräumen</p>													
<p><b>Zielsetzung:</b> Die Notwendigkeit einer Ortsumfahrung wird im Rahmen der nächsten Zonenplan-Revision (spätestens 2009) beurteilt. Die für die Realisierung einer Ortsumfahrung benötigten Verkehrsflächen sind allenfalls durch die Ausscheidung von Freihalteflächen sicherzustellen.</p>													
<p><b>Beteiligte Partner/Stellen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Huttwil</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern</li> <li><input type="checkbox"/> RM AG</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Region Oberaargau</li> </ul>		<p><b>Federführung:</b> Gemeinde Huttwil</p>											
<p><b>Produkt:</b> Der revidierte Zonenplan enthält Freihalteräume für eine Ortsumfahrung Huttwil.</p>													
<p><b>Vorgehen / Nächste Schritte:</b> Die Gemeinde Huttwil prüft eine langfristige Option zur Lösung des verkehrsbelasteten Zentrums und hält sich alle Möglichkeiten offen.</p>													
<p><b>Realisierung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Sofortmassnahme bis 2003</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig 2004 - 2009</li> <li><input type="checkbox"/> Mittelfristig 2010 - 2014</li> <li><input type="checkbox"/> Unbestimmt</li> </ul>		<p><b>Finanzplan:</b> Keine externen Kosten 100 % Fr. ....</p>											
<p><b>Stand der Koordination:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung</li> <li><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</li> <li><input type="checkbox"/> Festsetzung</li> </ul>		<p><b>Kostenteiler:</b></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr><td style="width: 60%;"></td><td style="width: 20%; text-align: right;">%</td><td style="width: 20%; text-align: right;">Fr. ....</td></tr> <tr><td></td><td style="text-align: right;">%</td><td style="text-align: right;">Fr. ....</td></tr> <tr><td></td><td style="text-align: right;">%</td><td style="text-align: right;">Fr. ....</td></tr> </table> <p><b>Kostenanteil:</b> im Voranschlag / Budget Fr. .... im Finanzplan Fr. ....</p>				%	Fr. ....		%	Fr. ....		%	Fr. ....
	%	Fr. ....											
	%	Fr. ....											
	%	Fr. ....											
<p><b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b> Umsetzung Massnahmenblatt Nr. 4 (Verstetigung des Verkehrs), starke Verkehrszunahme</p>													
<p><b>Grundlagen:</b> Bericht „Umfahrungsstrassen Huttwil – Generelles Projekt 2000“ und Unterlagen anderer Gemeinden, die Freihalteräume für Umfahrungsstrassen bezeichnet haben</p>													
<p><b>Controlling (Kriterien / Indikatoren):</b></p>													

<b>RICHTPLAN ZUKUNFT HUTTWIL</b>		<b>Massnahme Nr.</b>	<b>10</b>	<b>Stand:</b> 12.5.2003
<b>Gegenstand:</b>	Konzept zur finanziellen Mitbeteiligung der Grundeigentümer an den Erschliessungskosten und zur Mehrwertabschöpfung bei Umzonungen			
<b>Zielsetzung:</b>	Aufgrund des Konzepts besteht Klarheit über die Vor- und Nachteile sowie die Auswirkungen einer Durch die Aufnahme in das Programm der kantonalen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) profitiert die Gemeinde Huttwil und die RM AG von Finanzbeiträgen an die Planungskosten und weiteren Vorteilen bei der Schaffung eines attraktiven, zeitgemässen Bahnhofs. Erste sichtbare, vorweisbare Taten sind für eine allfällige Wiederaufnahme in das ESP-Programm unabdingbar.			
<b>Beteiligte Partner/Stellen:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Huttwil <input type="checkbox"/> Kanton Bern <input type="checkbox"/> RM AG		<b>Federführung:</b> Gemeinde Huttwil	
<b>Beteiligte Partner/Stellen:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Huttwil <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern		<b>Federführung:</b> Gemeinde Huttwil	
<b>Produkt:</b>	Das Konzept legt die Vor- und Nachteile einer finanziellen Beteiligung der Grundeigentümer an einer Verkehrserschliessung sowie einer Mehrwertabschöpfung dar. Es definiert die Rahmenbedingungen, die gegeben sein müssen und schlägt mögliche Formen vor.			
<b>Produkt:</b>	Das Bahnhofgebiet Huttwil als Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs ist wieder im kantonalen Programm der Entwicklungsschwerpunkte vertreten und profitiert von den günstigen kantonalen Rahmenbedingungen, die gegeben sein müssen und schlägt mögliche Formen vor. Die Erschliessungsarten (Basiserschliessung, Detailerschliessung, Hauszufahrt) sind bezeichnet.			
<b>Vorgehen / Nächste Schritte:</b>				
Bildung einer Arbeitsgruppe mit Mitgliedern aus entsprechenden Gremien (Finanzkommission, Baukommission, Einwohnergemeinde, Herdrat, Burgerrat etc.). Kontaktaufnahme mit Gemeinden, die eine Mitbeteiligung bereits praktizieren.				
<b>Realisierung:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme bis 2003 <input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme bis 2009 <input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig 2004 - 2009 <input type="checkbox"/> Mittelfristig 2010 - 2014 <input type="checkbox"/> Unbestimmt		<b>Finanzplan:</b> Vorerst keine Kosten 100 % Fr. .... Vorerst keine externen Kosten 100 % Fr. ....  <b>Kostenteiler:</b> % Fr. .... % Ff. .... % Ff. .... % Fr. ....	
<b>Stand der Koordination:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenresultat <input type="checkbox"/> Zwischenresultat <input type="checkbox"/> Festsetzung		<b>Kostenanteil:</b> im Voranschlag / Budget Fr. .... im Voranschlag / Budget Ff. .... im Finanzplan Fr. ....	
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b>				
Massnahmenblätter Nr. 1 (Bahnhof), Nr. 11 (Machbarkeitsstudie „Nutzungsverdichtung“), Zone mit Planungspflicht ZP und „Bahnhofareal“				
Abhängig von der Dringlichkeit und Notwendigkeit der Verkehrserschliessung. Bei finanzieller Mitbeteiligung der Grundeigentümer besteht ein Zielkonflikt mit der Schaffung möglichst günstiger Rahmenbedingungen für die Ansiedlung von Bewohnern und Arbeitsplätzen in Huttwil.				
<b>Grundlagen:</b>	ESP Controlling-Berichte 1999 und 2003			
<b>Grundlagen:</b>	Unterlagen von Gemeinden, die eine finanzielle Mitbeteiligung an den Erschliessungskosten praktizieren.			
<b>Controlling (Kriterien / Indikatoren):</b>				
<b>Controlling (Kriterien / Indikatoren):</b>				

<b>RICHTPLAN ZUKUNFT HUTTWIL</b>		<b>Massnahme Nr.</b>	<b>11</b>	<b>Stand:</b> 12.5.2003
<b>Gegenstand:</b> Machbarkeitsstudie „Nutzungsverdichtung Bahnhof Huttwil“				
<b>Zielsetzung:</b> In einer Machbarkeitsstudie ist zu prüfen, ob und wie auf dem Bahnhofareal der RM AG eine Ergänzung zum historischen Ortskern von Huttwil geschaffen werden kann. Die Nutzungsverdichtung steht in engem Zusammenhang mit der geplanten Aufwertung des Bahnhofs und der Schaffung eines neuen Bahnhofplatzes und soll einen Beitrag zur Finanzierung dieser Vorhaben leisten.				
<b>Beteiligte Partner/Stellen:</b>		<b>Federführung:</b> RM AG		
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Huttwil <input type="checkbox"/> Kanton Bern <input checked="" type="checkbox"/> RM AG <input type="checkbox"/> Dritte				
<b>Produkt:</b> Die Studie zeigt die grundsätzliche Machbarkeit einer Nutzungsverdichtung und einer Ergänzung zum bestehendem Zentrum auf und geht auf die damit verbundenen Kosten, Erträge und Risiken ein.				
<b>Vorgehen / Nächste Schritte:</b>				
Erste Beurteilung durch die beteiligten Partner und je nach Entscheid Auslösung des Auftrags für eine Machbarkeitsstudie.				
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Berechnung des Landwerts nach der Lageklassenmethode</li> <li>2. Entwicklung von Renditevorstellungen</li> <li>3. Aufzeigen realistischer Nutzungen aufgrund finanzieller Vorgaben</li> <li>4. Je nach Resultat: Antrag um Aufnahme in ESP-Programm</li> </ol>				
<b>Realisierung:</b>		<b>Finanzplan:</b>		
<input type="checkbox"/> Sofortmassnahme bis 2003 <input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig 2004 - 2009 <input type="checkbox"/> Mittelfristig 2010 - 2014 <input type="checkbox"/> Unbestimmt		Gesamtaufwand (Kostendach) 100% Fr. 20'000.-  <b>Kostenteiler:</b> Gemeinde Huttwil ca. 25% Fr. 5'000.- RM AG ca. 75% Fr. 15'000.-		
<b>Stand der Koordination:</b>		<b>Kostenanteil:</b>		
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung		im Voranschlag / Budget Fr. .... im Finanzplan Fr. ....		
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b>				
Massnahmenblätter Nr. 1 (Bahnhof), Nr. 10 (ESP Bahnhof Huttwil), Nr. 15 (Überholgleis Bahnhof Huttwil), Zone mit Planungspflicht (ZPP) 7 „Bahnhofareal“				
<b>Grundlagen:</b>				
<b>Controlling (Kriterien / Indikatoren):</b>				

<b>RICHTPLAN ZUKUNFT HUTTWIL</b>		<b>Massnahme Nr.</b>	<b>12</b>	<b>Stand: 12.5.2003</b>
<b>Gegenstand:</b> Ortsentwicklung Huttwil				
<b>Zielsetzung:</b> Erarbeitung eines Ortsentwicklungskonzepts Huttwil, das die kommunal raumwirksamen Tätigkeiten aus einer gesamtheitlichen Sicht betrachtet und miteinander koordiniert. Das Konzept, welches das Gemeindeleitbild, die mittelfristige Finanzplanung und die operative Tätigkeit der Verwaltung auf ideale Weise miteinander verknüpft, dient als Führungsinstrument, bildet eine wichtige Grundlage für die nächste Zonenplan-Revision und zeigt Mittel und Wege, um die Schuldensituation zu verbessern.				
<b>Beteiligte Partner/Stellen:</b>		<b>Federführung:</b> Gemeinde Huttwil		
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Huttwil <input type="checkbox"/> Kanton Bern <input type="checkbox"/> RM AG <input checked="" type="checkbox"/> Herdgemeinde, Bürgergemeinde				
<b>Produkt:</b> Die verschiedenen raumwirksamen Bereiche der Gemeinde (Finanzen, Bau und Planung, Verkehr, Einwohnerzahl, Wirtschaft, Stellung als Subregionalzentrum, Gemeindemarketing) sind in einem Konzept gesamtheitlich erfasst und dargestellt. Zusammenhänge, Abhängigkeiten und Querbezüge unter den Bereichen werden aufgezeigt. Die Bereiche sind im Hinblick auf ein übergeordnetes Ziel aufeinander abgestimmt.				
<b>Vorgehen / Nächste Schritte:</b> Bildung einer breit abgestützten Arbeitsgruppe „Ortsentwicklung Huttwil“ und grobe Kostenermittlung für die Erarbeitung eines Konzepts. Einbezug der Interessenverbände und der Wirtschaft.				
<b>Realisierung:</b>		<b>Finanzplan:</b>		
<input type="checkbox"/> Sofortmassnahme bis 2003 <input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig 2004 - 2009 <input type="checkbox"/> Mittelfristig 2010 - 2014 <input type="checkbox"/> Unbestimmt		Gesamtaufwand (Kostendach) 100% Fr. 75'000.-  <b>Kostenteiler:</b> zu verhandeln % Fr. .... % Fr. .... % Fr. ....		
<b>Stand der Koordination:</b>		<b>Kostenanteil:</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung		im Voranschlag / Budget Fr. .... im Finanzplan Fr. ....		
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b> Einbezug aller raumwirksamen Bereiche, Konflikt zwischen übergeordnetem und untergeordneten Zielen				
<b>Grundlagen:</b> Leitbild der Gemeinde Huttwil; Daten zur Ortsentwicklung von Huttwil, Unterlagen anderer Gemeinden, die ein derartiges Konzept entwickelt haben				
<b>Controlling (Kriterien / Indikatoren):</b>				

<b>RICHTPLAN ZUKUNFT HUTTWIL</b>		<b>Massnahme Nr.</b>	<b>13</b>	<b>Stand:</b> 12.5.2003
<b>Gegenstand:</b> Verkehr in den Quartieren				
<b>Zielsetzung:</b> Nach Auswertung der Mitwirkungseingaben zum Quartierverkehr sollen zusammen mit der Quartierbevölkerung massgeschneiderte Lösungen für die Verkehrsberuhigung in den Quartieren ausgearbeitet werden.				
<b>Beteiligte Partner/Stellen:</b>		<b>Federführung:</b> Gemeinde Huttwil		
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Huttwil <input type="checkbox"/> Kanton Bern <input type="checkbox"/> RM AG <input type="checkbox"/> Dritte				
<b>Produkt:</b> Es liegen einfache, umsetzbare Lösungen vor, wie der Verkehr in den Quartieren beruhigt werden kann.				
<b>Vorgehen / Nächste Schritte:</b> Nach Auswertung der entsprechenden BfU-Unterlagen soll Kontakt mit den Quartierbewohnern aufgenommen und nach tauglichen Lösungen zur Beruhigung des Quartierverkehrs gesucht werden. 2003 Kontaktaufnahme und Prioritätensetzung; 2004-2009 Realisierung				
<b>Realisierung:</b>		<b>Finanzplan:</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme bis 2003 <input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig 2004 - 2009 <input type="checkbox"/> Mittelfristig 2010 - 2014 <input type="checkbox"/> Unbestimmt		(noch offen)		
<b>Stand der Koordination:</b>		<b>Kostenteiler:</b>		
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung		% Fr. .... % Fr. .... % Fr. ....		
		<b>Kostenanteil:</b>		
		im Voranschlag / Budget Fr. ....		
		im Finanzplan Fr. ....		
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b> Massnahmenblatt Nr. 7 (Inforadar)				
<b>Grundlagen:</b> Broschüre „Tempo 30 in Quartieren“ (Broschüre, bfu 2002), VSS-Normen, Vorschläge zur Verkehrsberuhigung der Quartierbewohner (vgl. Mitwirkungseingaben)				
<b>Controlling (Kriterien / Indikatoren):</b>				

<b>RICHTPLAN ZUKUNFT HUTTWIL</b>		<b>Massnahme Nr.</b>	<b>14</b>	<b>Stand:</b> 12.5.2003
<b>Gegenstand:</b> Nutzung der Ribimatte für eine Park&Ride-Anlage				
<b>Zielsetzung:</b> Die Eignung der Ribimatte für andere Nutzungen, insbesondere für die Erstellung einer Park&Ride-Anlage für die Bahnkunden der RM AG, wird geprüft. Die Vor- und Nachteile der Bewirtschaftung der Parkplätze werden einander gegenübergestellt und Varianten für eine attraktive Verbindung von der Park&Ride-Anlage zum Bahnhof studiert. Das Problem der unkontrollierten Parkierung auf der Ribimatte wird gelöst.				
<b>Beteiligte Partner/Stellen:</b>		<b>Federführung:</b> Gemeinde Huttwil (KöS, Bau)		
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Huttwil <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern <input checked="" type="checkbox"/> RM AG <input type="checkbox"/> Dritte				
<b>Produkt:</b> Die Eignung der Ribimatte für eine Park&Ride-Anlage steht fest. Es liegen Lösungsvorschläge vor, wie die unkontrollierte Parkierung auf der Ribimatte unterbunden werden kann.				
<b>Vorgehen / Nächste Schritte:</b> Unterteilung der Ribimatte in verschiedene Nutzungsbereiche. Evtl. Teerung eines Teilbereichs der Ribimatte.				
<b>Realisierung:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme bis 2003/04 <input type="checkbox"/> Kurzfristig 2005 - 2009 <input type="checkbox"/> Mittelfristig 2010 - 2014 <input type="checkbox"/> Unbestimmt		<b>Finanzplan:</b> (noch offen) 100 % Fr. ....		
<b>Stand der Koordination:</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung		<b>Kostenteiler:</b> % Fr. .... % Fr. .... % Fr. ....		
		<b>Kostenanteil:</b> im Voranschlag / Budget Fr. .... im Finanzplan Fr. ....		
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b> Massnahmenblatt Nr. 1 (Bahnhof), Richtlinien für P&R sowie B&R der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE)				
<b>Grundlagen:</b> Skizze auf der Rückseite				
<b>Controlling (Kriterien / Indikatoren):</b>				



<b>RICHTPLAN ZUKUNFT HUTTWIL</b>		<b>Massnahme Nr.</b>	<b>15</b>	<b>Stand:</b> 12.5.2003
<b>Gegenstand:</b> Prüfung Bedürfnis eines Überholgleises im Bahnhof Huttwil Prüfen von Alternativen im Rahmen des Streckenkonzepts Langenthal - Wolhusen				
<b>Zielsetzung:</b> Im Rahmen des Umbaus des Bahnhof Huttwil wird die Notwendigkeit eines Kreuzungsgleises für lange Güterzüge überprüft. Ein Kreuzungsgleis bedingt eine doppelspurige Gleisanlage über den Bahnübergang Spitalstrasse hinaus. Gleichzeitig sollen auch Alternativen im Rahmen des Streckenkonzepts Langenthal-Wolhusen geprüft werden.				
<b>Beteiligte Partner/Stellen:</b>		<b>Federführung:</b> RM AG		
<input type="checkbox"/> Gemeinde Huttwil <input type="checkbox"/> Kanton Bern <input checked="" type="checkbox"/> RM AG <input type="checkbox"/> Dritte				
<b>Produkt:</b> Die Vor- und Nachteile eines Überholgleises liegen vor und erlauben eine Entscheidung.				
<b>Vorgehen / Nächste Schritte:</b> Im Zusammenhang mit dem Streckenkonzept wird der zukünftige Ausbau von Huttwil (inkl. Überholgleis) überprüft und optimiert.				
<b>Realisierung:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme bis 2003 <input type="checkbox"/> Kurzfristig 2004 - 2009 <input type="checkbox"/> Mittelfristig 2010 - 2014 <input type="checkbox"/> Unbestimmt		<b>Finanzplan:</b> Gesamtaufwand (Kostendach) 100 % Fr. ....		
<b>Stand der Koordination:</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung		<b>Kostenteiler:</b> % Fr. .... % Fr. .... % Fr. ....		
		<b>Kostenanteil:</b> im Voranschlag / Budget Fr. .... im Finanzplan Fr. ....		
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b> Streckenkonzept Huttwil, Ausbau Bahnhof Huttwil, Niveauübergang Spitalstrasse				
<b>Grundlagen:</b>				
<b>Controlling (Kriterien / Indikatoren):</b>				

<b>RICHTPLAN ZUKUNFT HUTTWIL</b>		<b>Massnahme Nr.</b>	<b>16</b>	<b>Stand:</b> 12.5.2003
<b>Gegenstand:</b> Sicherheit im öffentlichen Raum				
<b>Zielsetzung:</b> Alle Menschen sollen sich im öffentlichen Raum von Huttwil jederzeit sicher und angstfrei bewegen können. Ein sicherer öffentlicher Raum ist ein Raum, der hindernisfrei zugänglich, belebt, gut beleuchtet und unterhalten ist.				
<b>Beteiligte Partner/Stellen:</b>		<b>Federführung:</b> Gemeinde Huttwil (KöS, IBH)		
<input type="checkbox"/> Gemeinde Huttwil <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern <input type="checkbox"/> RM AG <input type="checkbox"/> Dritte				
<b>Produkt:</b> Die Bevölkerung fühlt sich im öffentlichen Raum von Huttwil sicher und angstfrei.				
<b>Vorgehen / Nächste Schritte:</b> Bezeichnung derjenigen Räume und Stellen in Huttwil, die von der Bevölkerung Huttwils als unsicher empfunden werden (Umfrage bei der Bevölkerung). Aufzeigen und Abwägen verschiedener Massnahmen (Beleuchtung, Unterhalt, Belebung etc.) zur Steigerung des Sicherheitsempfindens unter Einbezug der Kantonspolizei (Sicherheitsmarketing).				
<b>Realisierung:</b>		<b>Finanzplan:</b>		
<input type="checkbox"/> Sofortmassnahme bis 2003 <input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig 2004 - 2009 <input type="checkbox"/> Mittelfristig 2010 - 2014 <input type="checkbox"/> Unbestimmt		(noch offen) 100 % Fr. ....		
<b>Stand der Koordination:</b>		<b>Kostenteiler:</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung		% Fr. .... % Fr. .... % Fr. ....		
		<b>Kostenanteil:</b>		
		im Voranschlag / Budget Fr. .... im Finanzplan Fr. ....		
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b> Massnahmenblätter Nr. 12 (Ortsentwicklungskonzept), Nr. 13 (Quartierverkehr)				
<b>Grundlagen:</b> Arbeitshilfe für die Ortsplanung „Sicher und angstfrei“ (1999)				
<b>Controlling (Kriterien / Indikatoren):</b>				

<b>RICHTPLAN ZUKUNFT HUTTWIL</b>		<b>Massnahme Nr.</b>	<b>17</b>	<b>Stand:</b> 12.5.2003
<b>Gegenstand:</b> Werbung für den Standort Huttwil				
<b>Zielsetzung:</b> Die Vorzüge des Standorts Huttwils (günstiges Bauland, Zentrum auf dem Lande, günstige Unterkünfte im Städtli etc.) werden der Öffentlichkeit besser vermittelt.				
<b>Beteiligte Partner/Stellen:</b>		<b>Federführung:</b> Pro Regio Huttwil (Verkehrsbüro)		
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Huttwil <input type="checkbox"/> Kanton Bern <input type="checkbox"/> RM AG <input checked="" type="checkbox"/> Pro Regio Huttwil <input checked="" type="checkbox"/> Herdgemeinde <input checked="" type="checkbox"/> Burgergemeinde <input checked="" type="checkbox"/> Region Oberaargau				
<b>Produkt:</b> Konzept zur Vermittlung der Standortvorteile von Huttwil				
<b>Vorgehen / Nächste Schritte:</b> Analyse der Stärken und Schwächen von Huttwil, Herausschälen derjenigen Standortvorteile von Huttwil, die sich für den Aufbau eines eigenständigen Profils eignen, Definition der Zielgruppen (Einwohner, Unternehmen, Touristen), Festlegen von Marketingmassnahmen. Aktive Koordination der Baulandpolitik anlässlich des jährlich stattfindenden Treffens Herd-/Burgergemeinde und Einwohnergemeinde (Herdgemeinde Federführung).				
<b>Realisierung:</b>		<b>Finanzplan:</b>		
<input type="checkbox"/> Sofortmassnahme bis 2003 <input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig 2004 - 2009 <input type="checkbox"/> Mittelfristig 2010 - 2014 <input type="checkbox"/> Unbestimmt		Vorerst keine externen Kosten      100 %      Fr. ....		
<b>Stand der Koordination:</b>		<b>Kostenteiler:</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung		%      Fr. .... %      Fr. .... %      Fr. ....		
		<b>Kostenanteil:</b>		
		im Voranschlag / Budget      Fr. .... im Finanzplan      Fr. ....		
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b> Massnahmenblatt Nr. 12 (Ortsentwicklungskonzept)				
<b>Grundlagen:</b> bestehendes Tourismus- und Promotionsmaterial, Unterlagen anderer Gemeinden, die über ein derartiges Konzept verfügen				
<b>Controlling (Kriterien / Indikatoren):</b>				

<b>RICHTPLAN ZUKUNFT HUTTWIL</b>		<b>Massnahme Nr.</b>	<b>18</b>	<b>Stand:</b> 12.5.2003
<b>Gegenstand:</b> - Überprüfung Verkehrssicherheit Eriswilstrasse (Einmündungen nach Nyffel und Rüttistaldenstr.) - Schulwegverbindungen verbessern - Temporeduktion				
<b>Zielsetzung:</b> Erhöhte Verkehrssicherheit auf der Eriswilstrasse				
<b>Beteiligte Partner/Stellen:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Huttwil <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern <input type="checkbox"/> RM AG <input type="checkbox"/> Dritte		<b>Federführung:</b> Gemeinde Huttwil (Bauverwaltung), Kanton Bern (Tiefbauamt, Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt)		
<b>Produkt:</b> Bauliche Massnahmen, neue Signalisation				
<b>Vorgehen / Nächste Schritte:</b> Höchstgeschwindigkeitstafel 50 Richtung Eriswil versetzen. Eingang zum Wohngebiet verengen mit z.B. Mittelinsel. 1. Priorität: Rüttistaldenstrasse (in Bearbeitung)				
<b>Realisierung:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme bis 2003 <input type="checkbox"/> Kurzfristig 2004 - 2009 <input type="checkbox"/> Mittelfristig 2010 - 2014 <input type="checkbox"/> Unbestimmt		<b>Finanzplan:</b> Noch offen, Beteiligung Kanton nach 100 % Fr. .... Anfrage		
<b>Stand der Koordination:</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung		<b>Kostenteiler:</b> % Fr. .... % Fr. .... % Fr. ....		
		<b>Kostenanteil:</b> im Voranschlag / Budget Fr. .... im Finanzplan 03 (Rüttistaldenstr.) Fr. 50'000.-		
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b> Massnahmenblätter Nr. 7 (Inforadar), Nr. 13 (Quartierverkehr)				
<b>Grundlagen:</b> bfu-Bericht Huttwil (Gefahrenstellen auf dem Schulweg) vom Dezember 1999				
<b>Controlling (Kriterien / Indikatoren):</b>				

<b>RICHTPLAN ZUKUNFT HUTTWIL</b>		<b>Massnahme Nr.</b>	<b>19</b>	<b>Stand: 12.5.2003</b>
<b>Gegenstand:</b> Prüfung Erstellung Trottoir Sonnhalden-/Sonneggstrasse				
<b>Zielsetzung:</b> Prüfen, ob Trottoir aufgrund der Erschliessung der Alpenstrasse nötig wird oder nicht. Eventuell Bereinigung Grenzverhältnisse.				
<b>Beteiligte Partner/Stellen:</b>		<b>Federführung:</b> Gemeinde Huttwil		
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Huttwil <input type="checkbox"/> Kanton Bern <input type="checkbox"/> RM AG <input type="checkbox"/> Dritte				
<b>Produkt:</b> 1. Trottoir 2. Grenzbereinigung				
<b>Vorgehen / Nächste Schritte:</b> Grundsatzentscheid durch den Gemeinderat bzw. die Baukommission. Kostenermittlung und Erarbeitung eines Kostenteilers.				
<b>Realisierung:</b>		<b>Finanzplan:</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme bis 2003 <input type="checkbox"/> Kurzfristig 2004 - 2009 <input type="checkbox"/> Mittelfristig 2010 - 2014 <input type="checkbox"/> Unbestimmt		Gesamtaufwand (Kostendach) 100 % Fr. ....		
<b>Stand der Koordination:</b>		<b>Kostenteiler:</b>		
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung		% Fr. .... % Fr. .... % Fr. ....		
		<b>Kostenanteil:</b>		
		im Voranschlag / Budget Fr. ....		
		im Finanzplan 03 (Strassenanteil) Fr. 80'000.-		
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b> Koordination Erneuerung Werkleitungen IBH (geplant Frühling 2003), Vorplatz Salzi (Denkmalpflege)				
<b>Grundlagen:</b>				
<b>Controlling (Kriterien / Indikatoren):</b>				

<b>RICHTPLAN ZUKUNFT HUTTWIL</b>		<b>Massnahme Nr.</b>	<b>20</b>	Stand: 12.5.2003
<b>Gegenstand:</b> Rechtsvortritt Flurweg und Blumenweg				
<b>Zielsetzung:</b> Kurzfristige Verbesserung der Verkehrssicherheit. Senkung der Durchgangsgeschwindigkeit auf der Oberdorfstrasse. Verbesserung der Übersichtsverhältnisse in den Einmündungsbereichen.				
<b>Beteiligte Partner/Stellen:</b>		<b>Federführung:</b> Gemeinde Huttwil		
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Huttwil <input type="checkbox"/> Kanton Bern <input type="checkbox"/> RM AG <input type="checkbox"/> Dritte				
<b>Produkt:</b> Verengung der Fahrbahn; Vergrösserung der Übersichtsverhältnisse mit Markierungen; Versetzen der Abschlüsse				
<b>Vorgehen / Nächste Schritte:</b> Nach Rücksprache mit der KöS sowie den verfügbaren Mitteln die Massnahmen ausführen.				
<b>Realisierung:</b>		<b>Finanzplan:</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme bis 2003 <input type="checkbox"/> Kurzfristig 2004 - 2009 <input type="checkbox"/> Mittelfristig 2010 - 2014 <input type="checkbox"/> Unbestimmt		Gesamtaufwand (Kostendach) 100 % Fr. 2'500.-		
<b>Stand der Koordination:</b>		<b>Kostenteiler:</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung		% Fr. .... % Fr. .... % Fr. ....		
		<b>Kostenanteil:</b>		
		im Voranschlag / Budget Fr. ....		
		im Finanzplan Fr. ....		
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b> Massnahmenblatt Nr. 13 (Quartierverkehr)				
<b>Grundlagen:</b>				
<b>Controlling (Kriterien / Indikatoren):</b>				

# 11. Genehmigung

## 11.1 Genehmigungsvermerke

Mitwirkungsverfahren vom 19. August 2002 – 27. September 2002

Vorprüfung vom 27. März 2003

### Beschlossen durch

Gemeinderat Huttwil 19. Mai 2003

NAMENS DES GEMEINDERATES  
Die Präsidentin: Der Sekretär:

.....

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Huttwil, 21. Mai 2003 Der Gemeindeschreiber: .....

### Genehmigt durch

Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern (AGR)

Burgdorf, ..... Vorsteher AGR Kreis  
Emmental-Oberaargau: .....

### Zustimmungen gemäss Art. 68 Abs. 3 BauG durch

Tiefbauamt des Kantons Bern

Bern, ..... NAMENS DER BAU-, VERKEHRS- UND ENERGIEDIREKTION DES KANTONS BERN

.....

Regionalverkehr Mittelland (RM) AG

Burgdorf, ..... Namens des Verwaltungsrates der Regionalverkehr Mittelland AG

.....