

Grosses Interesse am Bahnhofsumbau

Bis Ende 2026 soll der Bahnhof Süd verschoben und umgebaut werden. Bei einer Infoveranstaltung Mitte Februar in der Kunsthalle sorgten weniger die Modernisierungspläne der BLS für Gesprächsstoff als vielmehr die allgemeine Parkplatzsituation auf dem Porzi-Areal und die herausfordernde, behördenverbindliche Planung der Velowege. Letztere sieht vor, dass das Porzi-Areal entlang der BLS-Gleise von einer sogenannten Velovorrangroute durchquert wird. Verschiedene Interessen prallen hier aufeinander.

Von Patrick Jordi

Die BLS modernisiert 2026 für rund 12,6 Millionen Franken den Bahnhof Langenthal Süd und baut ihn behindertengerecht aus. Die Bahntechnik- und Gleisanlagen haben das Ende ihrer Lebensdauer erreicht und werden erneuert. Zeitgleich wird die Fahrbahn zwischen der Brücke Bützbergstrasse und dem Bahnübergang Dennliweg saniert. In Zusammenarbeit mit der Stadt Langenthal und der betroffenen Grundeigentümerschaft Ducksch Anliker wird die gesamte Bahnhofsumgebung neu gestaltet. Ziel ist eine einheitliche und klare Verkehrsführung. Der öffentliche Raum rund um den Bahnhof soll aufgewertet werden.

Fünfwöchige Totalsperre

Die Hauptarbeiten beginnen Mitte Juni 2026. Vorgängig werden ab Mai 2026 Rückbauarbeiten rund um den neuen Standort des Bahnhofs Langenthal Süd durchgeführt und ein Teil der Perronanlage erstellt. Ab 21. September 2026 folgt dann eine fünfwöchige Totalsperre auf der Strecke zwischen dem Langenthaler Hauptbahnhof SBB und dem BLS-Bahnhof Lotzwil. Die Fertigstellung des Bahnhofs Süd ist auf Dezember 2026 geplant. Die BLS wolle die Anwohnenden sowie die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Langenthal ab Mai 2026 regelmässig über den Baufortschritt, betriebliche Änderungen und Nachtarbeiten informieren, heisst es in einem ersten Newsletter, der zugleich als Einladung zur öffentlichen Informationsveranstaltung fungierte.

Gerades Perron für mehr Sicherheit

Beim Informationsanlass in der Kunsthalle des Porzi-Areals stellten Vertreter der Stadt, der BLS sowie von Ducksch Anliker das Projekt genauer vor. Wie so oft, wenn über Veränderungen und Bautätigkeiten auf dem Porzi-Areal informiert wird, war der Besucherandrang gross. Adrian Koller, Gesamtprojektleiter seitens der BLS Netz AG, ging unter anderem darauf ein, weshalb der aktuelle Standort des Südbahnhofs um ein paar Dutzend Meter in Richtung Porzi-Areal/Bleienbachstrasse verschoben werden soll. Ein wichtiger Grund dafür liegt in der Sicherheit: Das Perron des aktuellen Bahnhofs liegt in einer leichten Kurvenlage, was für die Lokführer alles andere als ideal ist, da es beim Einfahren in den Bahnhof ihre Sicht einschränkt. Für die Fahrgäste können derweil riskante Situationen entstehen, da aufgrund der Kurvenlage die Zugskomposition nicht parallel zum Perron zu stehen kommt, wodurch sich zwischen Perron und Zug gefährliche Lücken ergeben. Ein weiterer wichtiger Grund: Das aktuelle Technikgebäude, das gemäss den Plänen erhalten bleiben soll, befindet sich relativ nah an den Gleisen und sorgt so für enge Gegebenheiten auf dem heutigen Perron. Mit einer Verschiebung des Bahnhofs Süd beginnt das Perron künftig erst nach dem Technikgebäude, was eine bessere Ausnutzung des zur Verfügung stehenden Raumes zulässt.

Direktzugang zur Porzellangasse

Der Zugang Nord (von der Thunstetenstrasse her) soll bleiben. Neu wird es allerdings auch einen Zugang Süd zum Bahnhof geben. Dieser ist – wie das ganze BLS-Projekt – auf die Pläne der benachbarten Grundeigentümerin Ducksch Anliker abgestimmt. Ducksch Anliker will die ehemaligen Industrieflächen und -Gebäude des Porzi-Areals bekanntermassen nach und nach zu einem belebten, geöffneten Areal mit Arbeits- und Wohnflächen transformieren. Ein Teil dieses langfristig ausgerichteten Prozesses ist die Schaffung einer

sogenannten Porzellangasse, die das Porzi-Areal von Ost nach West durchwegen soll. Just an dem Ort, wo die Infoveranstaltung betreffend Bahnhof Süd stattfand, soll diese Porzellangasse dereinst durchführen – also längs durch die Kunsthalle hindurch, von der Ofenhalle beziehungsweise vom przi rest in Richtung der neuen Haltestelle des Bahnhofs Süd (und umgekehrt). Der Zugang Süd des neuen Bahnhofs ist so gewählt, dass der westliche Ausgang der Porzellangasse praktisch punktgenau in den neuen Perron-Zugangsbereich mündet (vgl. Visualisierung zuunterst).

Prekäre Parkplatzsituation

Bemerkenswerterweise waren es an diesem Abend weder die Bahnhofverschiebung noch der Rückbau von Gebäuden (Tonnühle, Lagerschuppen), die gross zu reden gaben. Vielmehr war es die Parkplatzsituation auf dem gesamten Porzi-Areal, über die in der Fragerunde diskutiert wurde und die derzeit offenbar diversen Involvierten zu denken gibt. Klaus Stauffer und Christa Rytz meldeten sich als direkte Anstösser zu Wort und gaben zu verstehen, ihre Parkplätze würden bereits heute unberechtigterweise und regelmässig fremdgenutzt – die Situation sei prekär, es gebe zu wenig Parkplätze auf dem Areal. Zusätzlich erschwert werde die Situation nun durch die angelaufenen Testnutzungen der Ofenhalle, die weitere PW-Nutzerinnen und -Nutzer aufs Areal brächten. Nick Fankhauser, Leiter Entwicklung und Architekt bei Ducksch Anliker, versicherte denn auch, dass die Parkplatzsituation aus Sicht der Grundeigentümerschaft ein Dauerthema sei. Die Parkplatzanzahl auf dem Areal bemesse sich an den kantonalen Gesetzesvorgaben. Bei gegen 30 000 Quadratmetern Landfläche, die im Besitz von Ducksch Anliker sind, müssen somit aktuell knapp 200 Parkplätze zur Verfügung gestellt werden. Diese Plätze seien planerisch nachgewiesen, aber noch nicht alle umgesetzt, sagte Nick Fankhauser. «Das Parkplatzthema wird uns weiter begleiten, wir werden es nicht auf die Schnelle lösen können, aber wir sind guten Mutes, dass wir mit verschiedenen Massnahmen eine gute Lösung hinbekommen werden.»

«Noch nicht einig geworden»

Stadtpräsident Reto Müller (SP) kam in dieser Hinsicht auf eine Meinungsverschiedenheit zu sprechen, die es offensichtlich noch aus dem Weg zu räumen gilt. «Kurz gesagt: Die Stadt Langenthal und Ducksch Anliker sind sich diesbezüglich noch nicht einig geworden», so Müller. Der Punkt ist, dass Ducksch Anliker im Bereich des neuen Bahnhofs Süd aus den eben beschriebenen Gründen möglichst viele Parkplätze realisieren möchte; die Stadt hingegen verfolgt in dem Perimeter als eines ihrer Ziele eine sogenannte Velovorrangroute (siehe Infobox rechts). Die im Bereich des Porzi-Areals vorgesehene Velovorrangroute soll gemäss den Plänen von der Eisenbahnstrasse her parallel zu den Bahngeleisen via Porzi-Areal und Bahnhof Süd in Richtung Bahnübergang Bleienbachstrasse und von dort weiter via maxfit und Dennliweg in Richtung Lotzwil verlaufen. Eine Herausforderung sind die engen Platzverhältnisse im Bereich des Südbahnhofs: Fahrräder und übrige Teilnehmer des Langsamverkehrs werden auf der Velovorrangroute, die hier gemäss den Plänen auch als Quartierstrasse dient, auf Autofahrende treffen – unter anderem auf solche, die tendenziell rückwärts aus Parklücken direkt auf die Velovorrangroute hinausfahren werden. Fredy Lindegger meldete sich in dieser Hinsicht als Vertreter von Pro Velo

Oberaargau zu Wort und sagte, bei einer solchen Planung mit rückwärts herausfahrenden Autos auf die Velovorrangroute könne ja wohl kaum von einer «Velovorrangroute» gesprochen werden.

Weitere Parkplätze gleich nebenan?

Trotz vergleichsweise vieler und kontroverser Wortmeldungen blieb die Stimmung auch in der Fragerunde sachlich. Die drei referierenden Personen, Adrian Koller, Reto Müller und Nick Fankhauser, nahmen die Wortmeldungen entgegen, notierten sich konstruktive Inputs und versicherten, die geäusserten Überlegungen in die weiteren Planungen miteinzubeziehen. Apropos konstruktiv: Adrian Berchtold, Geschäftsführer der benachbarten Ruckstuhl AG, äusserte sich abschliessend auch noch zu Wort und verkündete, auf «seinem» Areal ennet der Bleienbachstrasse stünden womöglich auch noch einige Parkplätze zur Verfügung. Ausserdem sei auch das angrenzende Bösiger-Areal nicht immer restlos mit Autos belegt. «Wir müssen miteinander reden, dann finden wir auch Lösungen», lautete Berchtolds Fazit, mit dem er unter anderem bei Nick Fankhauser von Ducksch Anliker auf offene Ohren stiess.

Gut zu wissen

Die Projektunterlagen liegen vom 24. Februar bis 25. März 2025 öffentlich auf. Ort: Stadtverwaltung Langenthal, Jurastrasse 22.



Wo heute noch diverse Fahrzeuge und Baumaschinen in schmucklosen Ausbuchtungen stehen (siehe Bild oben), sollen künftig entlang der BLS-Zugstrecke Parkplätze für PWs, Veloabstellplätze und Naturflächen mit Bäumen vorhanden sein (vgl. Visualisierung unten). Die geplanten Parkplätze für PWs gaben an der Infoveranstaltung zu reden, da sie in Konflikt stehen könnten mit der vorgesehenen Velovorrangroute. Bild oben: Patrick Jordi



Der Bahnhof Süd soll unter anderem deshalb leicht verschoben werden, damit die Zugskompositionen künftig wirklich parallel zum Perron zu stehen kommen.



Der Zugang Süd des neuen Bahnhofs ist so gewählt, dass der westliche Ausgang der Porzellangasse (siehe Bildmitte) praktisch punktgenau in den neuen Perron-Zugangsbereich mündet. Alle Visualisierungen: zvg/BLS Netz AG



Grossandrang in der Kunsthalle an der Infoveranstaltung von Mitte Februar. Bild: pjl



Kleiner Bahnhof, grosses Projekt: Die BLS will den Langenthaler Südbahnhof für rund 12,6 Millionen Franken umbauen und modernisieren. Bild: Patrick Jordi

BUND GIBT VOR

Zwingende Velowegplanung

Seit dem 1. Januar 2023 ist das Bundesgesetz über Velowege in Kraft. Es verpflichtet die Kantone und Gemeinden, innerhalb von fünf Jahren (bis Ende 2027) ein gutes, zusammenhängendes Velowegnetz zu planen und dieses bis 2042 umzusetzen. Mit dem bestehenden Sachplan Veloverkehr (künftig Sachplan Velowegnetz) liegt im Kanton Bern bereits eine behördenverbindliche Planung des Velowegnetzes vor, welche die Anforderungen des Bundes zu weiten Teilen erfüllt. In Langenthal soll im Bereich Eisenbahnstrasse/Dennliweg eine Velovorrangroute entstehen (vgl. Haupttext). Die Stadt hat dieses Vorhaben als Teilprojekt der «Verkehrslösung Langenthal» neu im Agglomerationsprogramm 5 (AP5) angemeldet. Der Beschluss des Bundesparlaments über das AP5 ist im Frühling/Sommer 2026 zu erwarten. «Ein Ausführungsbeginn des Bauvorhabens zu einem Teilprojekt Eisenbahnstrasse/Dennliweg hat nach dem Beschluss und somit wohl vor Sommer 2031 zu erfolgen», machte Reto Müller in seinen Ausführungen klar. pjl