

Gemeinde Jegenstorf / Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS

Bahnhof Jegenstorf 2025

Mitwirkungsbericht

Juli 2018

ecoptima

ZUSAMMENFASSUNG	4
Ausgangslage	4
Ablauf der Mitwirkung.....	4
Mitwirkende.....	4
Mitwirkungsbericht.....	5
Ergebnis der Mitwirkung.....	5
Zentrale Aussagen	5
SCHLÜSSELTHEMEN.....	6
Frage 1: Welche Variante bevorzugen Sie als Bahnbenutzer/in?.....	6
Frage 2: Die Kosten beider Varianten sind gesamtheitlich betrachtet ähnlich hoch. Welche Variante bevorzugen Sie aus Sicht einer langfristigen Entwicklung der Gemeinde?	9
Frage 3: Wie wichtig ist der Bahnhofstandort für die Entwicklung von Jegenstorf aus Ihrer Sicht?.....	11
Weitere Überlegungen	13
DETAILLIERTE MITWIRKUNGSEINGABEN.....	14
Frage 1: Welche Variante bevorzugen Sie als Bahnbenutzer/in?.....	14

Frage 2: Die Kosten beider Varianten sind gesamtheitlich betrachtet ähnlich hoch. Welche Variante bevorzugen Sie aus Sicht einer langfristigen Entwicklung der Gemeinde?	21
Frage 3: Wie wichtig ist der Bahnhofstandort für die Entwicklung von Jegenstorf aus Ihrer Sicht?.....	26
Weitere Überlegungen	30

Zusammenfassung

Ausgangslage

Der Einsatz längerer Züge auf der Linie Bern – Jegenstorf – Solothurn bedingt den Ausbau des bestehenden Bahnhofs (Variante 1) oder den Bahnhofneubau auf dem Feld zwischen Bahnübergang Kirchgasse und dem VOI (Variante 2). Die Gemeinde Jegenstorf und der RBS haben der Bevölkerung diese zwei Standorte zur Mitwirkung unterbreitet.

Ablauf der Mitwirkung

Die Standortvarianten wurden an der Orientierungsversammlung vom 10. November 2017 in der Aula Schulanlage Gyrisberg vorgestellt sowie mit einem Flyer und einem Fragebogen an alle Haushalte zugestellt. Zur Informationsveranstaltung hat die Gemeinde ein Protokoll verfasst.

Die öffentliche Mitwirkung zum Bahnhof Jegenstorf dauerte vom 9. November – 8. Dezember 2017.

Mitwirkende

An der Mitwirkung beteiligten sich 2 Parteien, 2 Firmen und 246 Privatpersonen. 63 Eingaben (ca. 20%) erfolgten anonym und können nicht zugeordnet werden. Nachfolgend sind die Absender der eingegangenen Mitwirkungseingaben soweit erkennbar aufgeführt.

Parteien

- SP Jegenstorf (P-1)
- FDP. Die Liberalen Jegenstorf und Umgebung (P-2)

Firmen

- A. Bill AG, Immobilien, Wabern (F-1)
- Marti-el AG (F-2)

Privatpersonen und Anonyme

- PP-1 bis PP-309

Mitwirkungsbericht

Der Mitwirkungsbericht ist nach dem Fragebogen gegliedert. Die Mitwirkenden werden in der Tabelle codiert aufgeführt und ähnliche Anliegen sind zusammengefasst. Die jeweils einleitenden Balkendiagramme basieren auf den eingegangenen Mitwirkungseingaben und sind daher auf alle Eingaben (auch die anonymen) bezogen nicht repräsentativ.

Einzelne Teile von Mitwirkungseingaben wurden entsprechend Ihrer thematischen Zugehörigkeit der jeweils passenden Fragen zugeordnet. Einzelne Teile von Mitwirkungseingaben, welche nicht lesbar oder missverständlich sind, wurden nicht in den Mitwirkungsbericht aufgenommen.

Ergebnis der Mitwirkung

Aus unterschiedlichen und zum Teil widersprüchlichen Gründen bevorzugen 52–57 % den Standort 1 (Ausbau heutiger Bahnhof). Dabei handelt es sich um eine Meinungsäußerung der Bevölkerung, die bezüglich Aussagekraft schwierig einzuordnen ist. Die Aussagen zur kürzeren Distanz zum heutigen Bahnhof sind für die gesamte Bevölkerung nicht zutreffend. Das räumliche Entwicklungskonzept zeigt, dass mit dem neuen Standort heute und in Zukunft mehr Bewohner erreicht werden. Entscheidend dürften die noch zu untersuchenden effektiven Weglängen sein.

Der Standortentscheid zum Bahnhof Jegenstorf wird erst in Kenntnis vom Ergebnis der informellen Ämterkonsultation bis Ende Februar 2018 und der verkehrlichen Untersuchungen bis Mitte April 2018 getroffen. Vom Ergebnis der Mitwirkung durch die Bevölkerung wird Kenntnis genommen. Die Rückmeldungen enthalten viele wertvolle Hinweise, die im Rahmen der weiteren Arbeiten soweit geeignet berücksichtigt werden.

Zentrale Aussagen

51.2% der Mitwirkenden sprechen sich aus Sicht der Bahnbenutzer/innen für die Variante 1 oder eher Variante 1 aus. 33.4% bevorzugen Variante 2 oder eher Variante 2.

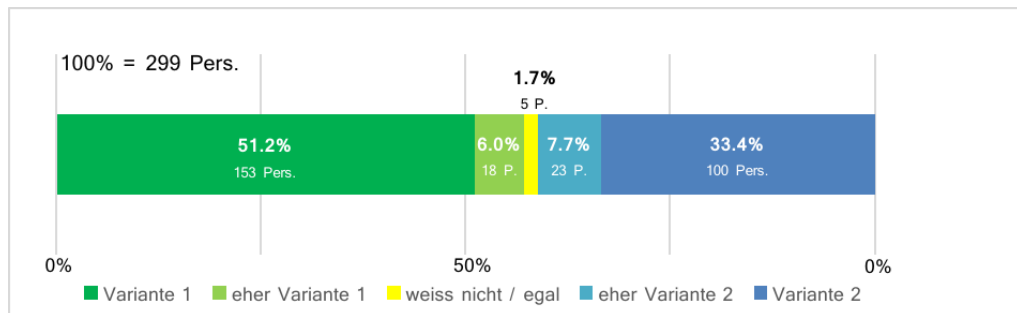
Aus Sicht der langfristigen Entwicklung der Gemeinde beurteilen die Mitwirkenden die Variante 1 als besser. Variante 1 bzw. eher Variante 1 befürworten 47%, Variante 2 bzw. eher Variante 2 erzielt 35.5% Zustimmung.

81.8% der Mitwirkenden beurteilen die Wichtigkeit des Bahnhofstandorts für die Entwicklung von Jegenstorf als sehr wichtig oder wichtig.

Schlüsselthemen

Bemerkungen oder Kritikpunkte fokussieren sich insbesondere auf folgende Themen:

Frage 1: Welche Variante bevorzugen Sie als Bahnbenutzer/in?



Laufnummer

Schlüsselthemen der Mitwirkungseingaben (Anzahl der Nennungen)

Stellungnahme/Kommentar Gemeinde / RBS

1.1

Pro Variante 1

- Nähe zu meiner Wohnung (21)

Gesamtheitlich betrachtet führt die Variante 2 zu einer Erschliessung von mehr Einwohnern und zur Verbesserung der durchschnittlichen Erschliessungsgüte in der Gemeinde. Im Ist-Zustand würden gemäss REK mit der Variante 2 gegenüber der Variante 1 im Ist-Zustand ca. 160 Personen und langfristig betrachtet knapp 400 Personen mehr in den Erschliessungsgüteklassen B-E wohnen. 750 Personen würden neu in der Güteklasse B (beste in Jegenstorf) wohnen.

1.2

- Zentral gelegen, gut erreichbar (38)

Kenntnisnahme

1.3

- Bahnhof bleibt im Zentrum / Kern bleibt erhalten (26)

Kenntnisnahme

1.4

- Zentrale Einrichtungen besser und von Münchringen aus erreichbar (13)

Kenntnisnahme

1.4		– Ländlicher Flair, Ortsbild bleibt erhalten (15)	Gewisse Veränderungen des Ortsbilds werden sind auch bei der Variante 1 zu erwarten
1.5		– Arbeitsplätze im Westen sind besser erreichbar (9)	
1.6	Contra Variante 1	– Zu wenig Platz für vernünftigen Ausbau (14)	Die Variante 1 erfüllt trotz beschränkter Platzverhältnisse alle erfüllt die technischen und betrieblichen Rahmenbedingungen sowie die aus Sicht des RBS und der Gemeinde erforderlichen Elemente um ein langfristig funktionierender Ausbau zu gewährleisten.
1.7		– Zu nahe an den Häusern (3)	Das trifft bei drei Liegenschaften zu.
1.8		– Lange Bauzeit / Lebensqualität (10)	Es ist richtig, dass der Umbau des heutigen Bahnhofs länger dauert und mehr Immissionen zur Folge hat.
1.9	Pro Variante 2	– Zentral gelegen (7)	Längerfristig betrachtet bietet die Variante 2 gegenüber der Variante 1 ein grösseres Potenzial für die Siedlungsentwicklung an sehr gut erschlossenen Lagen, bei eher geringen Nachteilen für das Arbeitsgebiet im Süden der Gemeinde.
1.10		– Liegt näher an meinem Wohnort (10)	Vgl. Stellungnahme 1.1
1.11		– Zentrum hat sich bereits verschoben (3)	Es wird nicht beabsichtigt ein neues Zentrum zu schaffen. Eine Verschiebung des Bahnhofstandortes kann u.a. zum Impulsgeber für Erneuerungen / Verdichtungen werden (u.a. von unternutzten Gebieten und Wohnsiedlungen aus den 1970er bis 1980er Jahren).
1.12		– Bietet gestalterisch mehr Möglichkeiten, modern (8)	Kenntnisnahme
1.13		– Mittelperron verhindert Verwirrungen (23)	Ein Mittelperron bietet für einen wechselnden Bahnbetrieb den Bahnbenützern mehr Komfort und Sicherheit den Zug auch bei knapper Zeit zu erreichen.
1.14	Contra Variante 2	– Passt nicht ins Ortsbild (7)	Der Einordnung ins Ortsbild sowie der architektonischen Qualität

1.15

- Ist zu weit weg vom Industriegebiet Bernfeld (2)

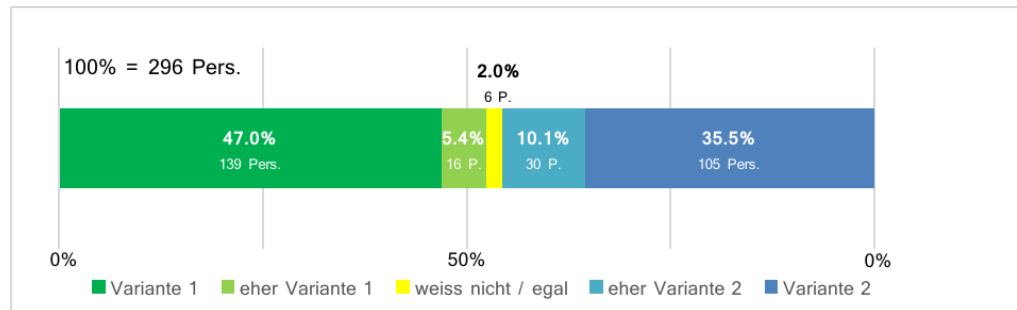
des Vorhabens wird in der weiteren Planung und Projektierung eine hohe Bedeutung beigemessen.

Weiter wird mit der Variante 2 keine historische Substanz (z.B. Schloss) tangiert.

Kenntnisnahme

Bei der Variante 2 befinden sich gemäss REK rund 480 Arbeitsplätze weniger im Bereich der Erschiessungsgüteklassen B-E. Bei einer Verschiebung des Bahnhofs ist es jedoch wahrscheinlich, dass im direkten Umfeld des neuen Bahnhofs eine Mischnutzung und somit eine gewisse Anzahl Arbeitsplätze an sehr gute erschlossener Lage (ÖV-Güteklasse B) angesiedelt werden. Die zusätzliche Gehdistanz ins Bernfeld gegenüber der Variante 1 beträgt ca. 150 m.

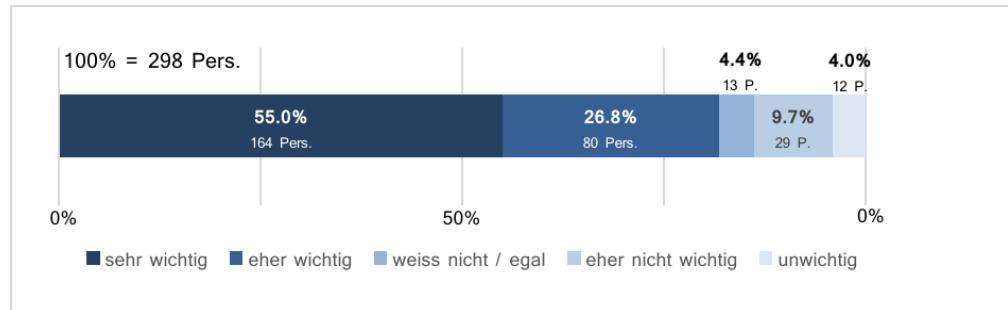
Frage 2: Die Kosten beider Varianten sind gesamtheitlich betrachtet ähnlich hoch. Welche Variante bevorzugen Sie aus Sicht einer langfristigen Entwicklung der Gemeinde?



Laufnummer	Schlüsselthemen der Mitwirkungseingaben (Anzahl der Nennungen)	Stellungnahme/Kommentar Gemeinde / RBS
2.1	Pro Variante 1 – Div. Einzeleingaben zum Verkehr	Die Auswirkungen der Varianten 1 und 2 auf den Verkehr (Verkehrsflüsse, Kantonsstrasse, Knoten, etc.) werden nach der Mitwirkung mit einem Verkehrsgutachten geklärt.
2.2	Contra Variante 1 – Späterer Ausbau ist kaum möglich (1)	Dies ist für Bahn- und Perronanlagen zutreffend, jedoch nicht für die Personenanlagen wie beispielsweise die Überdachung.
2.3	– Als Direktanwohner stark betroffen (1)	Kenntnisnahme
2.4	Pro Variante 2 – Neubau bei ähnlichen Kosten mit mehr Möglichkeiten (8)	Kenntnisnahme
2.5	– Nachhaltiger und langlebiger (6)	Kenntnisnahme
2.6	– Kann in Zukunft ausgebaut werden (27)	Kenntnisnahme
2.7	– Schloss und Umgebung wird aufgewertet (4)	Ein neu gestalteter Bahnhof verträgt sich mit der Schlossanlage. Das Wegfallen von Abstellplätzen im Schlossareal bietet Aufwertungspotenzial.

2.8		– Platz für Parkplätze, etc. (13)	Eine Erhöhung der Anzahl der Auto- und Veloabstellplätze gegenüber dem Ist-Zustand sowie eine neue Anordnung ist in beiden Varianten vorgesehen. Mobility-Abstellplätze sind vorgesehen.
2.9		– Div. Einzeleingaben zum Verkehr	Vgl. Stellungnahme zu 2.1
2.10	Contra Variante 2	– Kosten dürften bei Optimierung wesentlich teurer sein (5)	Das muss nicht sein
2.11		– Ist zu weit weg vom Industriegebiet Bernfeld (2)	Vgl. Stellungnahme zu 1.1 und 1.15
2.12		– Existenz von zwei Bauernbetrieben wird zerstört (5)	Zugsdurchfahrten und Barrierschliesszeiten führen dazu, dass die Betriebe ohnehin eingeschränkt werden. Das Entwicklungsgebiet wird voraussichtlich auch ohne Bahnhof an diesem Standort zu Betriebsumstrukturierungen oder –verlegungen führen.

Frage 3: Wie wichtig ist der Bahnhofstandort für die Entwicklung von Jegenstorf aus Ihrer Sicht?



Laufnummer	Schlüsselthemen der Mitwirkungseingaben (Anzahl der Nennungen)	Stellungnahme/Kommentar Gemeinde / RBS
3.1	– Jegenstorf ist gross genug (2)	Die Gemeinde strebt unabhängig der Varianten ein moderates und qualitatives Wachstum an.
3.2	– Die bestehenden Zugänge der Variante 1 haben sich bewährt (1)	Kenntnisnahme
3.3	– Geschichte, Identität bleiben durch die Variante 1 gewahrt (1)	Kenntnisnahme, vgl. Stellungnahme 1.4
3.4	– Geschäfte werden durch die Variante 1 nicht beeinträchtigt (1)	Kenntnisnahme
3.5	– Variante 2 berücksichtigt die künftige Entwicklung im Zentrum und Norden (2)	Der Norden wird unabhängig der Entwicklung besser erschlossen.
3.6	– Variante 2 kann mit Überbauung verbunden werden (3)	Das sollte unbedingt so sein. Eine zeitlich mit dem Bahnhofneubau koordinierte Realisierung einer Überbauung ist derzeit aufgrund des engen Terminplans des RBS im Zusammenhang mit dem Doppelspurausbau nicht vorgesehen.
3.7	– Der Bahnhof Jegenstorf hat eine grosse Bedeutung und muss ausbaubar bleiben (16)	Kenntnisnahme
3.8	– Neue Industrie-Arbeitsplätze und Zentrum sind durch die Va-	Das trifft für die Arbeitsplätze im Süden zu. Bezüglich Zentrum

- | | | |
|------|--|---|
| | riante 2 weiter weg (2) | sollten die Auswirkungen nicht überschätzt werden. Es ist eine Frage des Wohnorts, ob das Zentrum auf dem Weg vom Bahnhof besser erreicht wird.
Vgl. Stellungnahme zu 1.15 |
| 3.9 | – Zusätzliche Verkehrsprobleme mit neuer Kreuzung bei Variante 2 (1) | Vgl. Stellungnahme zu 2.1 |
| 3.10 | – Zwei schwache Zentren durch Variante 2 (2) | Es soll nicht ein zweites Zentrum entstehen, welches das heutige konkurrenziert. |
| 3.11 | – Variante 1 setzt die Gemeinde nicht unter Druck einzuzonen (2) | Der neue Standort wird eine gewisse Entwicklung erfordern, Wie gross eine Einzonung sein soll, entscheidet die Gemeinde. |

Weitere Überlegungen

Laufnummer	Schlüsselthemen der Mitwirkungseingaben (Anzahl der Nennungen)	Stellungnahme/Kommentar Gemeinde / RBS
4.1	– Beide Standorte liegen ausserhalb des Zentrums und liegen relativ nahe beieinander (9)	Kenntnisnahme
4.2	– Solange der Bahnhof gut erreichbar ist, spielt der Standort keine entscheidende Rolle (8)	Kenntnisnahme
4.3	– Eine Neuregelung der Parkplätze in ausreichender Zahl (inkl. Mobility) sind wichtig (10)	Vgl. Stellungnahme zu 2.8
4.4	– Kulturland muss geschont werden (34)	Die Variante 1 beansprucht nur relativ wenig Kulturland (insbesondere für Parkierungsanlagen). Die Variante 2 erfordert mehr Kulturland für die Bahninfrastruktur, die Erschliessung und eine allfällige oberirdische Parkierung. Jedoch bestehen bei den Variante diesbezüglich noch Optimierungsmöglichkeiten welche in der weiteren Planung ausgelotet werden. Eine Entwicklung in diesem Gebiet ist in kommunalen und regionalen Instrumenten (Kommunaler Richtplan Siedlung und RGSK) vorgesehen.

Detaillierte Mitwirkungseingaben

Frage 1: Welche Variante bevorzugen Sie als Bahnbenutzer/in?

Variante 1 pro	
Mitwirkende	Mitwirkungseingaben
PP-5	Bei Umbau mit Mittelperron, diese Variante auch sinnvoll
PP-15; 17; 32; 42; 83; 123; 124; 137; 139; 166; 189; 199; 204; 225; 231; 248; 265; 269; 271; 281 PP-218	Nähe zu meiner Wohnung Viele Leute haben ihren Wohnort bewusst in Nähe des Bahnhofs gewählt.
PP-19; 21; 24; 48; 57; 58; 64; 65; 91; 100; 103; 106; 115; 122; 124; 125; 126; 130; 131; 146; 150; 153; 155; 177; 199; 200; 201; 209; 216; 217; 225; 239; 241; 245; 246; 260; 286; 305	Zentral gelegen, gut erreichbar
PP-24; 36; 54; 62; 63; 73; 77; 88; 98; 104; 116; 124; 131; 135; 142; 143; 172; 173; 174; 185; 187; 192; 265; 266; 281; 298	Bahnhof bleibt im Dorfzentrum / Kern bleibt erhalten
PP-122	Ländlicher Flair bleibt erhalten

PP-131; 135; 142; 143; 147; 154; 204; 247; 249	Ortsbild bleibt erhalten
PP-122; 220; 225 PP-156 PP-173	Sieht optisch schöner aus Entspricht eher den Bewohnern im alten Dorfteil sowie Bernfeld und Hänni Areal Wichtig für den Charme und die Identität
PP-125; 126	Näher an Entwicklungsstandort
PP-66; 68; 184 PP-56 PP-65; 66; 122; 150; 232 PP-66; 103; 174 PP-91	Von Münchringen aus besser erreichbar Mit Fahrrad einfacher zu erreichen, da weniger auf Hauptstrasse Ärztzentrum ist besser erreichbar Nähe des Schlosses Jegi-Center besser erreichbar
PP-29; 124; 156; 187; 202; 246 PP-67 PP-91	Für Mitarbeiter vom Interdiscount (usw.) besser erreichbar, da kein Busbetrieb Arbeitsplätze liegen eher im Westen Viele Arbeitsplätze und geplante Alterssiedlung sind Ausgangs Dorf Richtung Bern.
PP-78 PP-54; 111; 257 PP-283 PP-241 PP-263 PP-21	Als Gehbehinderte habe ich meinen Wohnort bewusst in Nähe des Bahnhofs gewählt Gehbehinderte haben leichteren Zugang Besserer Zugang, da ebenerdig Mehrere Zu- und Wegfahrten Auf Bedürfnisse von ÖV-Benutzer kann besser eingegangen werden. Perrons für alle zugänglich, da keine Treppen und Lifte, so können auch Betriebskosten tiefer bleiben.
PP-66; 71	Aus Gewohnheit
PP-65 PP-68; 122; 156 PP-21; 87; 208; 246; 247; 265; 271 PP-246; 68 PP-234	Alter Bahnhof bekommt neues Leben Wieso neues Gebäude bauen, wenn schon eines vorhanden ist? Bahnhofsgebäude wird weiter genutzt Altes Bahnhofgebäude hat weiterhin eine Aufgabe Es ist unnötig Kulturland zu überbauen, wenn schon ein Bahnhof steht.
PP-68	Standort soll nicht verschoben werden

PP-83; 114; 202	Keine Rückbaukosten am alten Ort
PP-77; 83; 114; 156; 173; 193; 207; 228 PP-111; 193 PP-126; 130; 131; 135; 143; 150; 174; 207; 209	Besser für das Gewerbe im Zentrum Auf Heimweg vom Bahnhof können Einkäufe getätigt werden Näher an den Geschäften
PP-308	Bereits mit Wasser, Strom, Strassen und Parkplätzen erschlossen.

Variante 1 contra

Mitwirkende	Mitwirkungseingaben
PP-5	Unterführung verzögert umsteigen
PP-16; 20; 58; 85; 253; 263; 284; 285; 296; 304 PP-178 PP-178 PP-80 PP-15 PP-150	Zu wenig Platz für vernünftigen Ausbau Veraltet Kapazitätssteigerung fast nicht mehr möglich Bahnhof ist durch Bevölkerungsexplosion nicht mehr Zeitgemäss Platzverhältnisse würden sich noch weiter verschärfen. Bei Verwendung muss auf die Abstände zu den Gleisen und der Strasse geachtet werden. Folglich bleibt fast kein Platz.
PP-113 PP-141 PP-230 PP-113	Velofahrer aus Münchringen müssen bei Bauernbetrieb Junker über den Arbeitsplatz fahren. Zu nah am Bauernhaus Junker und den Einfamilienhäusern Nähe zu umliegenden Häusern nicht zumutbar Bahnhof ist jetzt schon sehr nah an umliegenden Häusern
PP-16	Viele Anpassungen bergen höheres Kostenrisiko.
PP-79	Keine Zukunftsorientierte Lösung
PP-79 PP-243	Bahnübergang ist gefährlich Zugang zum Perron ist eher schlecht.

PP-112; 113	Würde Lebensqualität während Umbau beschränken
PP-169; 210	Längere Bauzeit
PP-210	Massive Eingriffe bei privaten Liegenschaften
PP-113; 230	Baulärm für Direktbetroffene nicht erträglich
PP-233	Bauphase für Bevölkerung mühsamer
PP-133; 209	Ausbau wäre für den angrenzenden Bauernhof eine Zumutung.

Variante 2 pro

Mitwirkende	Mitwirkungseingaben
PP-13; 25; PP-20; 133; 134; 209; 211; 214, F-1	gestalterisch bieten sich mehr Möglichkeiten Modern und offen
PP-16; 13; 31, F-1 PP-35; 38; 41; 44; 69; 84; 99; 110; 169; 181; 191; 210; 230; 233; 243; 244 261; 263; 269; 275; 278; 293 PP-79	Sicherer Mittelperron verhindert Verwirrung bei den Gleisen Erhöhte Sicherheit dank Überführung
PP-22 PP-34 PP-35 PP-178	zusätzlicher Übergang Nord-Süd ist wichtig Breiteres Perron, welches schnellen Gleiswechsel ermöglicht Überführung mit Treppen und Lift ist für ältere Personen besser begehbar Grössere und längere Perrons sind möglich
PP-58; 94; 95; 262	Zukunftsorientierte Lösung
PP-115; 175; 181; 212; 213; 214; 230; 240; 285 PP-75; 97	Mehr Platz Platzverhältnisse lassen kaum eine andere Lösung zu
PP-34; 94; 95; 175;	Liegt näher an meinem Wohnort

209; 223; 242; 263; 296; 302 PP-25; 39; 115; 117; 151; 169; 199 PP-45; 47; 148 PP-80; 95; 99; 233 PP-80;81 PP-263	Zentral gelegen Dorfzentrum hat sich in die gleiche Richtung verschoben Besser erschlossen Besser erreichbar für Bewohner Richtung Grafenried Direkte Erschliessung von Gynisberg-Gebiet via neue „Passarelle“
PP-45	Besser für Buserschliessung, sowie Fussgängerfreundlicher
PP-50	Mein Heimweg würde so durchs Dorfzentrum führen, wo ich meine Einkäufe tätigen könnte
PP-117; 197; 240; 243; 275	Obwohl sich unser Weg etwas verlängert, bevorzugen wir diese Variante klar.
PP-171; 275; 277 PP-175 PP-211 PP-117; 191; 201; 263; 275; 277; 278	Grosszügige Gestaltungsmöglichkeiten Spielraum für weitere Überlegungen Übersichtlicher Grössere Entwicklungsmöglichkeiten
PP-211	Ökologisch und gute Bausubstanz
PP-79; 175	Neue Parkmöglichkeiten für Velos und Motorräder
PP-141; 148	Neubau kann schneller und mit weniger Lärmbelästigung aufgebaut werden.
PP-79;113; 199; 230; 240; 261 PP-212; 213	Bahnverkehr kann während Bauzeit auf altem Bahnhof normal weiterlaufen Weniger Einschränkungen in Bauphase
PP-58; 261 PP-178	Kosten sind überblickbar Günstiger
PP-296	Bäckerei Grossenbacher in neuem Bahnhofsgebäude
PP-58	Aufgrund des vorhandenen Geländes kann zu vergleichsweise moderaten Kosten ein neuer Bahnhof gebaut werden
PP-46	Man sollte sich für etwas Neues, Mutiges entscheiden.

Variante 2 contra

Mitwirkende	Mitwirkungseingaben
PP-8; 149; 186 PP-83	beansprucht zu viel Kulturland beansprucht zusätzliches Bauland
PP-8 PP-26 PP-177 PP-187 PP-114; 201	Anschluss an den VOI-Parkplatz führt zu mehr Verkehr Verkehrsbelastung bei Kreisel Kirche nimmt zu Verkehr führt auf die Hauptstrasse Verschiebung des Verkehrs nach Norden Zugang über Kirchgasse wird gefährlicher
PP-98 PP-100 PP-128 PP-142 PP-143	Wirkt abgelegen und abends weniger sicher Liegt zu weit vom Bernfeld Es sollte noch weitere ebenerdige Zugänge als Kirchgasse geben Industriegebiet ist zu weit weg Der Weg nach Münchringen würde so über die Hauptstrasse führen
PP-201	Bringt stärkeres Wachstum mit sich
PP-122; 177; 204 PP-271 PP-179 PP-173 PP-157	Passt nicht ins Ortsbild Neues Gebäude passt nicht zu Jegenstorf Würde Jegenstorf verunstalten Die Identität und Geschichte Jegenstorfs würde verloren gehen. Versetzung wäre eine Entwurzelung des Dorfkerns
PP-219	Mittelperron ist sicherheitstechnisch eher problematisch.
PP-267	Tiefbahnhof, Zugänge und Verkehrssituation wirken für mich gar nicht stimmig.
PP-68	Aus Rücksicht auf ältere Personen sollte der Standort nicht verlegt werden.
PP-130 PP-193	Relativ ruhige Wohngebiete erhalten zusätzliche Lärmbelästigung durch Neubau Anwohner des heutigen Bahnhofs waren sich im Bewusstsein, mit den Konsequenzen des Bahnverkehrs zu leben. Deshalb finde ich es unsinnig, Leute mit den Unannehmlichkeiten zu belasten, die daran nicht gewöhnt sind.
PP-222	Jegenstorf wird sich eher Richtung Urtenen ausweiten

Weiteres

Mitwirkende	Mitwirkungseingaben
PP-5	Umsteigen ist heute suboptimal, da viele Leute in beiden Richtungen den Bahnübergang nutzen.
PP-28	Bitte nicht unnötiges Geld ausgeben
PP-69	Mit einer Unterführung könnte man auch bei geschlossener Barriere zu den Zügen gelangen.
PP-91	Perrons sind noch nicht überfüllt
PP-245	Verschiebung des Bahnhofs löst das Problem der aussen liegenden Quartiere nicht.
PP-274	Bei wichtigen Entscheidungen ist eine Beurteilung mit übergeordneten Kriterien gefragt. Die persönliche Perspektive darf keine Rolle spielen.
PP-290	Ist für alle beteiligten Familien / Betriebe eine grosse Einbusse.
PP-118	Variante 2 wäre vielleicht vernünftiger, aber sicher nicht schöner
PP-71	Bahnhofgebäude und Kiosk müssen Rollstuhlgängig sein.

Frage 2: Die Kosten beider Varianten sind gesamtheitlich betrachtet ähnlich hoch. Welche Variante bevorzugen Sie aus Sicht einer langfristigen Entwicklung der Gemeinde?

Variante 1 pro	
Mitwirkende	Mitwirkungseingaben
PP-8	Passt zu den Expansionen der Gemeinde, die aber beschränkt sein sollten. Umbau ist gute Vorgabe für zukünftige Projekte.
PP-32	Für die aktuelle Bautätigkeit Dorfmatte – Bernfeld – Zentrale
PP-21	Wirkt sich neutraler auf langfristige Entwicklung aus
PP-156	Im Westen gibt es mehr Gewerbe, was viele Pendler mit sich bringt. Die östliche Landwirtschaftszone sollte nicht überbaut werden.
PP-72	„Neubau Strassen, Kreisel und Bahnhof soll gleich teuer sein wie Ausbau?“
PP-147	Folgekosten sind geringer
PP-185	Bahnübergänge sind weniger belastet
PP-148; 286	Weniger Verkehrsprobleme
PP-283	Weniger Verkehr Übergang Kirchgasse
PP-72	Fuss- und Veloströme werden nicht auf die Hauptstrasse verlagert
PP-91	Keine zusätzlichen Verkehrsbelastungen
PP-241	Bau in Etappen Reiner Bahnhofausbau für Gemeinde kostengünstiger, Perronunterführung bei VOI in 2. Etappe, wenn eingewohnt
PP-257	Der alte Standort reicht auch in Zukunft.
PP-283	Hof kann weiter bewirtschaftet werden.
PP-283	Kastanie muss nicht gefällt werden.
PP-283	Mehr Baulandreserven
PP-286	Keine Teilung der Baufläche
PP-245	Zukünftig ausbaufähig
PP-266	Reine Ausbaukosten sind tiefer, langfristige Entwicklung im Norden bedeutet nicht, dass man die Quartiere im Südwesten vernachlässigt.
PP-21	Ressourcenverbrauch ist geringer.
PP-131	Kleinere Geschäfte leben von der Laufkundschaft von Bahnreisenden
Variante 1 contra	
Mitwirkende	Mitwirkungseingaben

PP-99	Späterer Ausbau ist mühsamer
PP-240	Als direkte Anwohner wären wir vor allem durch Lärm und Verkehr stark betroffen. Die Anzahl der Züge und Durchsagen, sowie wiederkehrende Bauarbeiten würden zunehmen.

Variante 2 pro

Mitwirkende	Mitwirkungseingaben
PP-5 PP-13; 31; 38; 41; 54; 117; 197	Neubau bei ähnlichen Kosten für Zukunft bessere Möglichkeiten Ein Neubau bietet mehr Handlungsspielraum / bessere Ausbaumöglichkeiten
PP-15; 25; 39; 85; 262, F-1	Nachhaltiger und langlebig
PP-20; 31; 35; 47; 58; 85; 112; 113; 120; 134; 141; 169; 170; 176; 181; 205; 208; 209; 210; 212; 232; 233 275; 279; 293; 296, F-1	Kann in Zukunft weiter ausgebaut werden
PP-15; 20; 41; 151; 170; 180; 181; 240 PP-110; 282 PP-35	Platz für Parkplätze Park & Ride kann unterirdisch untergebracht werden Besserer Ausbau für Auto und Velo
PP-16; 99	Klarer Wahrnehmbar, bessere PR Möglichkeit
PP-20 PP-50 PP-197 PP-99	Wiese bei VOI ist erschlossen Zentrum wird entlastet Zusätzliche Passagiere belasten nicht die Region Bahnhofstrasse Der Schulweg zum Gyrisberg wird sicherer
PP-15 PP-197 PP-243	Kreuzung Oberdorfstr. – Bahnhofstr. – Bernstr. wird entschärft. Verkehrstechnisch besser Erlaubt es, Privatverkehr besser zu bewältigen

PP-275	General Guisanstrasse wird entlastet
PP-277	Durchgangsverkehr Solothurn- / Bernstrasse wird sich durch Kreisel verbessern.
PP-45	Die Verlegung schützt die alte Bausubstanz (Schloss, alter Bahnhof)
PP-15	wenn schon hohe Investitionen, dann wenigstens nachhaltig
PP-56	Ermöglicht ein Entstehen eines neuen kommerziellen Zentrums mit angepassten Öffnungszeiten
PP-176; 211	Potenzial für neue Wohn- und Geschäftshäuser
PP-243	Gibt Impulse für Neugestaltung
PP-99	Wiese am VOI wird in kommenden Jahren ohnehin überbaut. neues Quartier kann mit Bahnhof optimal geplant werden. Noch zu bebauende Zonen liegen eher im Norden. Bahnhof kann gut dort gebaut werden.
PP-113	
PP-245	Gut realisierbar, bestehende Fläche wird verdichtet, Grundstücke von Familien Iseli stehen für spätere Planung zur Verfügung.
PP-115	Da der Autoverkehr ansteigen wird, werden noch mehr Leute zum Pendelverkehr wechseln
PP-79	Schloss und die Umgebung werden aufgewertet
PP-296	Aufwertung des Dorfbachs entlang Bahnhofstrasse
PP-302	Dürfte bei einer Nutzwertanalyse besser abschneiden

Variante 2 contra

Mitwirkende	Mitwirkungseingaben
PP-17	Für die RBS dürften die Kosten höher sein
PP-100	Der Bau einer ev. unterirdischen Einstellhalle würde den Bau wesentlich verteuern
PP-122	Aufwendiger und kostspieliger in der Umsetzung
PP-150	Kosten werden für Gemeinde angesichts zusätzlicher Zufahrtswege garantiert höher ausfallen
PP-308	Zusätzliche Kosten für Infrastruktur
PP-49	Am alten Standort wird weniger Bauland frei als am neuen vorhanden ist
PP-106	Beansprucht zu viel Land, was anderweitig besser genutzt werden kann
PP-246	Kann zu Umsatzeinbussen in der Gewerbezone führen.
PP-126	Wird der Bahnhof aus dem Zentrum versetzt, kaufen die Leute vermehrt in der Stadt statt im Dorf ein.

PP-98; 185; 202	Unklar, was mit dem alten Bahnhof passiert
PP-118	Schade, wenn der alte Bahnhof nicht mehr genutzt wird
PP-216	Keine Bahnhofruine
PP-185	Einfahrt in Kantonsstrasse wird erschwert
PP-280	Verkehrsprobleme Kirchgasse
PP-308	Verkehrsströme
PP-219	16 Zugfahrten pro Stunde resultieren in einer Ballung von Ein- und Ausfahrten.
PP-219	Verzögerte Ankünfte / längere Haltezeiten führen dazu, dass die Schranken zwischen zwei Zügen nicht öffnen und Fussgänger die Gleise mutwillig überschreiten. Eine Lösung wäre eine Perronunterführung.
PP-171; 196; 216; 245	Existenz von zwei Bauernfamilien wird zerstört.
PP-130	Zwei Bauernbetriebe werden eingeschränkt und geschädigt.
PP-103	Die Wiese am VOI soll für eventuelle zukünftige Wohngebiete genutzt werden

Weiteres

Mitwirkende	Mitwirkungseingaben
PP-25	Nur bauen wo ein Gebrauch notwendig ist
PP-26	Nach dem Ausbau sehe ich keine Ausbaumöglichkeiten des heutigen Bahnsystems. Für die Zukunft müssen andere Bahnsysteme entwickelt werden.
PP-59	Die langfristige Entwicklung berücksichtigt die angelaufene Digitalisierung zu wenig, deshalb unsichere Prognose.
PP-56	Durch verdichteten Fahrplan werden Barrieren öfter geschlossen sein
PP-114	Die Kosten einer Unterführung von 4.9 Mio. der Variante 1 zuzurechnen ist falsch.
PP-116	Laut Berner Zeitung sind die Kosten nicht gleich hoch.
PP-217	Ohne die unnötige Unterführung und weniger wuchtige Perrondächer und Rampen wären die Kosten tiefer. Es müssen auch nicht alle Veloständer sofort gebaut werden.
PP-280	Sind nur gleich teuer, weil bei Variante 1 die Kosten für Bau Kreisel einbezogen werden Eine genaue Gegenüberstellung der Kosten beider Varianten ist zwingend.
PP-236	
PP-153	Bauphase ist weniger wichtig als langfristiger Betrieb

PP-157	Weil wir ein Dorf sind, müsste Variante 1 viel schlichter sein. Das Perrondach nur halb so lang und die Wege und Perrons könnten auch beidseitig schmaler sein. Ausser zu den Stosszeiten ist der Bahnhof meist leer.
PP-228	Verkehr Kirchgasse und Kreisel muss berücksichtigt werden
PP-231	„langfristig gesehen bietet Variante 2 die besseren Entwicklungsmöglichkeiten, aber das erleben wir nicht mehr.“
PP-288	Was die Zukunft bringt, kann nicht mit Bestimmtheit gesagt werden.
PP-291;	Beide Varianten sind zu wenig langfristig gedacht. Entwicklung des Verkehrs bei 6 Bahnübergängen.
PP-8; 21; 179	Der Charakter des Ortes sollte erhalten bleiben.

Frage 3: Wie wichtig ist der Bahnhofstandort für die Entwicklung von Jegenstorf aus Ihrer Sicht?

Aus nachfolgenden Gründen ist der Bahnhofstandort für die Entwicklung von Jegenstorf sehr wichtig, wichtig, eher nicht wichtig oder unwichtig:

Variante 1 pro

Mitwirkende	Mitwirkungseingaben
PP-8	Genügt den Anforderungen für die Zukunft. Es sollte nicht alles zugebaut werden.
PP-103	Die bestehenden Zugänge haben sich bewährt und weisen eine recht hohe Verkehrstätigkeit auf.
PP-177	Jegenstorf ist gross genug, und muss nicht weiter ausgebaut werden.
PP-173	Geschichte, Identität, Charakter und Charme sind wichtig für die weitere Entwicklung
PP-147; 193	Geschäfte werden nicht beeinträchtigt

Variante 1 contra

Mitwirkende	Mitwirkungseingaben
	–

Variante 2 pro

Mitwirkende	Mitwirkungseingaben
PP-15; 240	Neu entstandene Wohnungen im Norden des Ortskerns werden erschlossen. Künftige Entwicklung im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision.
PP-23; 38 PP-230	Ermöglicht neues Quartier und Industriezweige Kann mit neuer Überbauung verbunden werden
PP-20; 35; 99; 176	Die direkte Verbindung nach Bern ist der Schlüsselpunkt für Jegenstorf, darum braucht es einen modernen Bahnhof und Umfeld
F-1; PP-67; 259; 278	Gute ÖV-Verbindungen sichern nachhaltig eine gute Standortstabilität
PP-54; 58; 212	Bahnverbindungen nach Bern und Solothurn müssen behalten und gefördert werden
PP-77	Anschluss an Bern ist von grösster Bedeutung
PP-175	Die Drehscheibe Jegenstorf soll wie geschmiert weiterlaufen

PP-246 PP-38; 246	Durch den Bahnhof sehr gut an die umliegenden Gemeinden angeschlossen. Gute ÖV-Verbindungen sind essentiell für eine steigende Attraktivität von Jegenstorf
PP-178; 180 PP-302	Bei weiterem Zuwachs der Bevölkerung ist neuer Bahnhof wichtig Hinblick auf Bevölkerungswachstum und Anspruch an Mobilität von zentraler Bedeutung
PP-95 PP-169	Erlaubt weiterhin ein zukunftsorientiertes und modernes Erscheinungsbild Zukünftigen Anforderungen an Mobilität gerecht
PP-23 PP-214	Für ein Wachstum der Gemeinde braucht es einen neuen Standort Jegenstorf wird wachsen

Variante 2 contra

Mitwirkende	Mitwirkungseingaben
PP-29 PP-264 PP-56; 91; 104; 143; 291 PP-116 PP-65	Weitere Entfernung von Arbeitsplätzen fördert Verkehrsaufkommen Führt dazu, dass Beschäftigte ID mit Auto zur Arbeit fahren Der Verkehr wird zunehmen Verkehr Richtung Schulhäuser wird zunehmen Neue Arbeitsplätze ID und im Zentrum sind weiter weg
PP-187	Kreuzung bei Gasthof / Kirche ist jetzt schon staugefährdet, bei Verschiebung des Bahnhofes Richtung Norden hätten die Autos noch weniger Chancen auf die Hauptstrasse zu fahren
PP-177; 187	Durch einen weiteren Bahnübergang würde es zu noch mehr Staus kommen
PP-83 PP-289 PP-122	Wenn das Gewerbe im Zentrum verschwindet, hat das Konsequenzen für Jegenstorf Wirkt sich negativ auf die Gewerbe aus. Ein anderer Standort könnte Auswirkungen auf die Läden im Dorzentrum haben
PP-106	Wenn der Bahnhof verlegt wird, bräuchte es eine 2. RBS-Haltestelle
PP-200 PP-217 PP-241	Würde den Baudruck sofort erhöhen Weniger Druck die Wiese beim VOI zu überbauen Setzt die Gemeinde nicht unter Druck. Allfällige Entwicklungen kann an Ortsplanungsrevision von Bevölkerung diskutiert werden.
PP-274	Es werden klare Signale gesendet für Aufbruch und Innovation, ein Entscheid mit Folgen.

PP-182	zwei schwache Zentren anstatt ein starkes Dorfkern verschiebt sich Richtung Solothurn, neuer Kern verliert an Bedeutung Zweites Zentrum wird entstehen Dorfzentrum würde sich verschieben Verschiebung wird ganzes Gemeindegebiet verändern
PP-249	
PP-274	
PP-288	
PP-291	

Weiteres

Mitwirkende	Mitwirkungseingaben
PP-12	In Zukunft wird autonomes Fahren Realität sein. Dadurch wird der Bahnverkehr zurückgehen und Investitionen nicht mehr nachhaltig.
PP-288	Ist die Bahn das zukunftsträchtigste Verkehrsmittel? Es laufen Tests mit selbstfahrenden Autos.
PP-13; 133 PP-24; 111	Ein Bahnhof mit vielen Pendlern ist ein öffentlicher, zentraler Ort. Der Bahnhof ist für ein „Pendler-Dorf“ von grosser Wichtigkeit und hat Auswirkungen auf weitere Entwicklungen
PP-19; 210	Pendlerzahl nimmt zu
PP-17; 297 PP-22; 112; 114; 211; 253 PP-79 PP-112 PP-59; 114 PP-72 PP-160; 172 PP-283 PP-263 PP-279	Beide Standorte liegen relativ nahe beieinander Bezüglich der Entwicklung sind beide Standorte ungefähr gleich Vom Zentrum Kirche aus sind beide Standorte ca. gleich weit entfernt Beide Standorte liegen ausserhalb des Dorfkerns Jegenstorf entwickelt sich unabhängig vom Standort des Bahnhofs Die Entwicklung einer Gemeinde sollte nicht vom Bahnhofsstandort abhängig sein. Solange die Gemeinde attraktiv bleibt, spielt der Standort eine untergeordnete Rolle Solange der Bahnhof gut erreichbar ist, ist Standort unwichtig. Standort ist weniger wichtig als gute ÖV-Verbindungen Unter der Bedingung, dass genügend Fahrzeugparkplätze vorhanden sind, ist der Standort eher unwichtig.
PP-45 PP-110	Eine Neuregelung der Parksituation ist wichtig Aufgrund des zunehmenden Verkehrs ist ein grosszügiger und sicherer Ausbau mit Zufahrten, Kreisel und P+R ist wichtig
PP-211 PP-69	Mobility Parkplätze sollten nicht vergessen werden mehrstöckiges Parkhaus wäre nötig

PP-79 PP-128; 141 PP-131 PP-131 PP-166	Von mehr Parkplätzen würden auch die umliegenden Gemeinden profitieren Es müssen mehr Parkplätze geschaffen werden Je zentraler die Lage, desto weniger Parkplätze werden benötigt Unterirdische Parkplätze wären eine Lösung Bei Variante 2 sollten auf Seite des Schlosses genug Veloabstellplätze geschaffen werden
PP-47 PP-50	In Zeiten des vermehrten ÖVs ist die Distanz zum Bahnhof entscheidend Hauptsache es wird ein Standort gefunden, der Jegenstorf weiterhin zur attraktiven Drehscheibe macht
PP-94	Verändert Schwerpunkte innerhalb der Ortsentwicklung
PP-84; 181; 240	Entscheidet über sämtliche Verkehrsströme
PP-111	Auswirkungen auf Immobilienmarkt
PP-63	Der Bahnhofstandort ist ein Treff- und Begegnungsstandort
PP-66	Zugfahren ist in der Hinsicht auf die Umwelt ökologischer
PP-122; 305 PP-305	Viele Leute sind auf den ÖV angewiesen ÖV ist die Zukunft
PP-157	Um gut vorwärts zu kommen ist die Entwicklung im Menschen selber die wichtigste
PP-166	Personen sind sowieso mobil
PP-179	Auswirkungen auf Dorfkern, Läden und Gewerbe
PP-187	Wachstumstempo bringt jetzige Infrastruktur schon an ihre Grenzen: fehlende Geh- und Velowege. Zu Stosszeiten Entlastung durch Züge möglich
PP-171 PP-225	Jegenstorf wird nur noch sanft wachsen Weiteres Wachstum der Gemeinde führt zu massiven Einschränkungen
PP-229	Zunahme des Pendlerverkehrs von 30% in den nächsten 10 Jahren ist eher fragwürdig.
PP-240	Wir schätzen die Ländliche Struktur unseres Dorfs und wünschen uns keine Entwicklung im Sinne von Wachstum.
PP-272	Wachstum um jeden Preis ist nicht immer die beste Lösung.
PP-289	Dorf kann sich kaum mehr weiter entwickeln. Es wohnen bereits genügend Menschen hier.
PP-233	Distanz zum Bahnhof sollte nicht zu gross sein

PP-280	Bahnhof hat lediglich die Funktion einer Haltestelle mit Billetverkauf
PP-281	Wege Richtung Bern und Solothurn werden noch mehr verstopft sein. Standort Bahnhof nimmt an Bedeutung zu.
PP-293	Wichtig ist nur, dass er ausgebaut wird.

Weitere Überlegungen

Mitwirkende	Mitwirkungseingaben
PP-9, 14; 21; 73; 91; 104; 125; 126; 128; 130; 131; 142; 146; 147; 149; 150; 153; 154; 157; 160; 164; 171; 177; 187; 196; 202; 204; 207; 296; 271; 276; 283; 288; 305	Kulturland, und damit Grünfläche, muss geschont werden.
PP-216; 288; 308 PP-222 PP-82; 107; 128 PP-296	Sorgfältiger Umgang mit Bauland Landwirtschaftliche Flächen gehören zum Erscheinungsbild. Es sollte nicht noch mehr Land überbaut werden Verlust von Kulturland bei Variante 2 sollte nicht ausschlaggebend sein, da Gemeinde Land sowieso einzonen will.
PP-155	Stoppt die Bauerei im Dorf. Es muss nicht immer alles grösser und unpersönlicher werden.
PP-3 PP-83	Variante 1 ist in Hinblick auf die Kühe besser. Ich finde es schade, wenn die Wiese überbaut wird, die restliche Fläche wird dadurch auch weniger attraktiv für Neubauten

Mitwirkende	Mitwirkungseingaben
PP-140 PP-157; 240	In Jegenstorf wurde schon für weniger wichtigere Vorhaben Kulturland vernichtet Eine Unterführung unter den Doppelgleisen wäre nötig, damit die Kühe von Fam. Iseli auf die gegenüberliegende Weide kommen.
PP-175	Bauer Iseli sollte eine entsprechende Alternative geboten bekommen
PP-6; 31; 33; 38; 41; 80; 137; 205; 213; 220; 257; 277 PP-79; 134; 201	Damit alle Bewohner zum Bahnhof gelangen können, wäre ein Ortsbus sinnvoll. Bernfeld könnte zusätzlich mit einer Busschleife erschlossen werden
PP-290 PP-282	Mehr Parkplätze beim Gyrisberg, Weihnachtsmarkt und Schloss Bei beiden Varianten: Parkplätze unter Bahnhof. Interdiscount bis Staffel unterirdisch führen. Keine Barrieren mehr und darüber Entlastungsstrasse.
PP-267	Zusätzliche Parkfelder vis-à-vis Veloparkplätze
PP-100 PP-217 PP-116 PP-223	Mit Einführung des 7 ½ Minutentaktes des S-Bahn werden die Bahnübergänge unerträgliche Staus verursachen Mit der Zunahme der Züge wird auch der Stau an den Bahnübergängen zunehmen. Braucht es einen Zug der nur zwischen Bern und Jegenstorf pendelt? Bei Barriere Richtung Rotonda sollte ein Weg für Fussgänger und Velos eingezeichnet werden, der via Friedhofweg, Rosenweg, Brüggackerstrasse zum Bahnhof führt.
PP-234	Dringender ist eine Lösung für die Bahnübergänge. Zwei verursachen Stau, weshalb man zu Stosszeiten kaum auf die Hauptstrasse fahren kann.
PP-257	Die Bahnübergänge an der Bern- und Solothurnstrasse bedürfen eher einer Korrektur.
PP-20; 25; 191; 209; 230 PP-101 PP-132; 291 PP-141 PP-191	Zusätzliche Unterführung im Bereich Solecht/Staffelstr. für Velos und Fussgänger Sollte für die Durchleitung des Nord-Süd Strassenverkehrs keine bessere Lösung gefunden werden, ist der Bau einer Unterführung der Solothurnstrasse unerlässlich. Der Bau eines Tunnels wäre die beste Lösung Es sollte eine Unter- oder Überführung der Strasse und Gleise geplant werden. Barrieren verursachen zu Stosszeiten enormen Stau, einbiegen in Hauptstrasse erschwert. Unterführungen wären die beste Lösung.

Mitwirkende	Mitwirkungseingaben
PP-205 PP-210 PP-223	An der Münchringenstrasse wäre zur Stauentlastung eine Unterführung gut. Bei Variante 1 müsste eine Verlegung der Bahnunterführung geprüft werden. Es sollte geprüft werden, ob für die Kinder im Solecht mit dem Neubau auch eine Untertunnelung der Bahnstrecke Richtung Hasenmattweg gebaut werden muss.
PP-8 PP-20 PP-73 PP-191	Das generelle Tempo von 50 km/h sollte auf 40 km/h bzw. 30 km/h im Bereich vieler Fussgänger, Velos, Läden und Kinder umgeändert werden. Lärmschutz im Bereich Solecht Bei einer Überdachung wird der Lärm in die Umliegenden Quartiere umgeleitet. Von Dättenmoos, Spitalacker und Solecht wäre ein sicherer Weg zum Bahnhof für Fussgänger und Velofahrer wünschenswert.
PP-68 PP-191 PP-109 PP-157	Eher sollte ein Trottoir von Jegenstorf nach Münchringen gebaut werden Auf der Hauptstrasse, Seite Friedhofweg bis Rotonda wäre ein Trottoir nötig. Verlängerung der Achse neuer Bahnhof – Brücke – Brüggackerstrasse – Holzmühleweg für Velo / Fussgänger. Damit würde das zu schmale und gefährliche Trottoir entlang der Münchringenstrasse / Schloss entlastet. Das zweite Trottoir an der Kirchgasse ist nicht notwendig.
PP-8 PP-39	Strassenbeleuchtung sollte zwischen 24:00 – 05:30 Uhr ausgeschaltet werden Rotlichtanlage Riedweg ist neu wahrscheinlich am falschen Ort
PP-8	Flugplatzideen von Extremisten gar nicht erst aufkommen lassen!
PP-116	Es muss auch überlegt werden, wie gross Jegenstorf in Zukunft noch weiterwächst. Ab einer gewissen Grösse werden beide Varianten zu klein sein.
PP-16	Am wichtigsten ist der schnelle Entscheid und rasche Umsetzung.
PP-17 PP-130; 147	Es wäre sinnvoll zu prüfen ob Variante 1 nicht kostengünstiger realisiert werden kann. Bei Variante 1 werden Steuerzahler nicht durch unnötigen Strassenbau belastet.
PP-17	Die Infrastruktur für den Zugverkehr muss zukünftig günstiger werden.
PP-20	Überbauungserweiterung könnte zwischen Jegenstorf und Münchringen erfolgen
PP-22 PP-39 PP-72 PP-59	Die Entwicklung des ÖV hat die Erwartungen der Vergangenheit deutlich übertroffen Verkehrsströme der Oberstübenschüler sollten beachtet werden, Kreisel sind gefährlich für Velofahrer Neue Strassenführung erzeugt neue Verkehrsströme und Lärm (Lärmpegel 120km/h) Durch die Digitalisierung werden Pendler vermindert. Die Verschiebung des Bahnhofs weiter weg vom „Industriestandort“ Bernfeld verlängert den Arbeitsweg von nicht digitalisierten Arbeitnehmern.

Mitwirkende	Mitwirkungseingaben
PP-62; 123	Die Arbeitsplätze im Bernfeld sollten gut mit dem ÖV erreichbar sein.
PP-29	Beachten Sie auch die älteren Bewohner in Münchringen und im Dorfzentrum wohnen, sowie die kleineren Geschäfte
PP-48	Braucht es wirklich zwei Bahnübergänge auf so kurze Distanz? Sonst könnte der Bahnhof auch gegen Osten verlängert werden
PP-85	Auf der Strecke Bern – Solothurn sollten Züge mit WC's verkehren
PP-113	Junkers Bauernhof und der Bahnhof sind denkmalgeschützt. Der Abstand zum Gebäude und Garten sollte gewährleistet werden.
PP-113	„Die Zufahrt zum Stall funktioniert wohl auch nur auf dem Papier.“
PP-113	Bedenken, dass die Geschäfte unter dem Versatz leiden werden sind unbegründet. Kunden wissen, wo sie was erhalten und sind bereit für Qualität auch 100m mehr in Kauf zu nehmen.
PP-114	Jegenstorf will nur noch moderat wachsen. Ein attraktiveres Angebot der RBS würde aber entwicklungstreibend wirken.
PP-150	Dem Leitbild des Gemeinderates ist zu entnehmen, dass er ein harmonisches, massvolles Wachstum anstrebt und die Charakteristik der Dorfbildes beibehalten wird.
PP-137	Der Ausbau des ÖVs ist ein grosses Plus für die Zukunft
PP-145	Beide Varianten schliessen Münchringen nicht in den ÖV ein.
PP-150	Der Gemeinderat hat im Interesse der Gemeinde, speziell auch in Bezug auf die sich massiv verschlechternde Finanzlage und nicht unter Druck zu Gunsten der RBS zu entscheiden.
PP-151	Die architektonische und städtebauliche Ausgestaltung des Neubaus ist sehr wichtig. Grobes „Industriedesign“ wie beim Perrondach ist hier fehl am Platz.
PP-205	Wahrscheinlich braucht es zukünftig sechs Wagen um alle Leute zu transportieren.
PP-217	Ladestationen für Elektroautos sind vorzusehen
PP-217	Gelenkbus-Haltestellen sind so zu planen, dass auch Elektrobusse geladen werden können. Mit autonomen Elektrobussen kann mittelfristig ein Teil des Passagierwachstums abgedeckt werden.
PP-217	Bei Variante 2 könnte ev. ein Teil in eine Überbauung integriert werden.
PP-220	Einstieg auf Mittelperron via Kirchgasse / Barriere nur schwer vorstellbar. Zufahrtsweg von Kirchgasse für Postautos zu schmal.
PP-187	Warum keine Unterirdische Variante beim alten Bahnhof?
PP-280	Bahn durchs Zentrum unterirdisch ausbauen
PP-223	Pendlerströme sollten auch nach 2030 bewältigt werden können
PP-223	Schulkinder sollten sichere Wege zu den Schulhäusern haben.

Mitwirkende	Mitwirkungseingaben
PP-234	Bahnhof wurde vor einigen Jahren renoviert. Damals wurde nicht langfristig gedacht.
PP-236	An der Gemeindeversammlung wurde von einem moderaten Wachstum gesprochen, daher ist kein neuer Bahnhof nötig.
PP-240	Wir bitten beim Ausbau der Doppelspur auf maximale Rücksichtnahme auf die privaten Gärten. Jeweils sollten die minimal erforderlichen Messwerte angenommen werden.
PP-240	Aus unserer Sicht braucht es keinen Durchgang auf Seite der Gärten, sondern der Auto-, Velo- und Fussgängerverkehr kann auf Schlosseite durchgeleitet werden.
PP-241	Der Planungsprozess ist falsch: Zuerst müsste die Bevölkerung über die Siedlungsentwicklung entscheiden, dann erst über die optimale Verkehrsentcheidung.
PP-241	Die Reisendenströme sind leicht analysiert. Das dürfte bei Variante 2 zu zusätzlichen Investitionen für die Gemeinde führen.
PP-241	Die Austragungen der Kosten für Variante 1 hat für Verwirrung gesorgt. Die Kosten für eine allfällige Arealanschiessung beim VOI dürfen nicht der Variante 1 zugeschrieben werden.
PP-264; 272	Sanierung Kreisel VOI gehört nicht zum Projekt Bahnhof. Reduziert man die Projektkosten bei Variante 1, ist diese billiger.
PP-243	Quartiere im Süden können mit S-Bahn-Haltestelle an ÖV angeschlossen werden.
PP-278	Einen Bahnhof Jegenstorf-Süd könnte ich mir gut vorstellen.
PP-245	Durch Reaktivierung von Gleis 1 und leichtes Verschieben nach Westen über Grundstücke 132, 188 und 1415, ebenso ein verschieben von Gleis 3 wäre es möglich ein Mittelperron bis zur Bahnhofstrasse zu schaffen. Ebenso ist eine Fussweg Variante ab Kirchgasse möglich.
PP-247	Beim Bau von Variante 2 sollten die Gleise entlang des Dorfes (halb-)unterirdisch sein
PP-289	Zukunft 2050: Bahn nach Schönbühl-Urtenen in den Boden verlegen. Jegenstorf erhält unterirdischer Bahnhof. Nach Mämbühl kommt Bahn wieder raus.
PP-269	Unterirdischer Bahnhof am Standort 2 wäre am besten
PP-119	Bahnübergang beim Bahnhof könnte aufgehoben werden, Perron um 60m nach Norden versetzt werden.
PP-249	Bei Aufhebung der Bahnübergänge gäbe es mehr Platz Richtung Solothurn, Löwenkreuzung würde entlastet.
PP-257	Der Wille der Landeigentümer (grüne Wiese) ist zu respektieren.
PP-257	Ausbau des neuen Bahnhofes soll sich auf das Nötigste beschränken. Einfache Perronanlage mit Wartehäuschen.
PP-267	Variante 1 ev. Zweite Unterführung: schnellerer Zugang für Leute aus Richtung Bernfeld
PP-267	Bei Variante 1 Unterführung genügend breit bauen
PP-267	Die Hauptstrasse ist an diversen Stellen ein Problem
PP-270	Egal welche Variante – es gibt immer Gewinner und Verlierer

Mitwirkende	Mitwirkungseingaben
PP-274	Der bisher langsam gewachsene Dorfkern war stets DIE belebte Zone. Aufstockung des VOI hängt Betriebe mit wirtschaftlichen Folgen ab. Schutz des Kulturlandes soll umgesetzt werden.
PP-275	Längerer Weg zur Industrie im Bernfeld ist möglich. Im Gegenzug rückt das Rotondo näher an den ÖV.
PP-275	Für die Anwohner rund um die Mattstettenstrasse sollte die Weiche vor dem Bahnübergang entfernt oder verschoben werden.
PP-232	Wichtig sind gute Fuss- und Anfahrtswege zum Bahnhof
PP-279	Die Perrondächer sollten zum Schutz vor Witterung länger als 180m sein.
PP-279	Bauten sollten mit Doppelstockzügen befahren werden können.
PP-280	Doppelstockwagen könnten anstelle von längeren Zügen verwendet werden.
PP-283	Auf WC und Schalter kann in Zukunft aus Kostengründen verzichtet werden.
PP-283	Variante 1: Kiosk und WC wird abgerissen und im Bahnhofgebäude integriert. Schalter entfällt. Billetautomaten RBS und BLS sind unzulänglich. Verlängerung Perron nach Norden, Bahnübergang schliessen.
PP-284	In einigen Jahren sind 5 Bahnübergänge nicht mehr tragbar. Einzige richtige Lösung ist ein Tunnel.
PP-290; 291	Rettungsfahrzeuge werden durch die vielen Barrieren aufgehalten.
PP-291	Bei Variante 1 aus Rücksicht auf angrenzende Liegenschaften weniger grosse Dimension zu prüfen.
PP-297	Skizzen sind zu wenig aussagekräftig (Strassennamen fehlen, Parkplätze nicht berücksichtigt). Doppelspurausbau Richtung Solothurn nicht definiert.
PP-268	Mehrkosten von Variante 1 sollen kein Vorwand sein nicht umzubauen.
PP-279	Wenn der Bahnhof tiefer gelegt wird, sollten möglichst viele Niveauübergänge aufgehoben werden.
PP-302	Unverständlich, dass bei Neubauprojekt nicht Ziel ist, Niveauübergänge aufzuheben. Rückstau wird sich in Zukunft bis auf Hauptstrasse auswirken.
PP-305	ÖV ist die ökologisch einzig vertretbare Variante
PP-119	Ist die finanzielle Belastung bei beiden Varianten für die Gemeinde verkraftbar?