



3B ARCHITEKTEN AG



+ INGENIEURE
+ PLANER

MARKWALDER + PARTNER AG

Information Mitwirkung vom 9. November 2017

Bahnhof Jegenstorf 2025

Vorstellung der Varianten inklusive Stärken und Schwächen

Traktanden

1. Situation
2. Bestellung für den neuen Bahnhof
3. Rahmenbedingungen
4. Städtebauliche Ausgangslage
5. Rückblick Variantenfelder 26.10.16
6. Erläuterung der weiterentwickelten Standorte
7. Bewertung der Standorte
8. Standort-Entscheid vom 1. März 2017 mit 2 Varianten
9. Variante 1: Ausbau des bestehenden Bahnhofs
10. Variante 2: Bahnhofneubau an anderem Standort
11. Kostenvergleich
12. Pendenzen
13. Fazit

1. Situation



2. Bestellung für den neuen Bahnhof

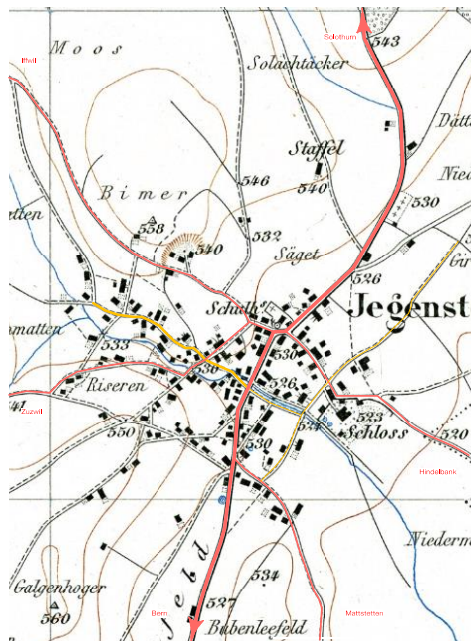
- 1 Bushaltestelle für den örtlichen Linienbetrieb
- 2 Haltepositionen für Bahnersatz (Gelenkbusse)
- 1 – 2 Parkplätze für Dienstfahrzeuge
- Bike and Ride: heute 650 Stk., neu ca. 1'000 Stk.
- K+R inkl. Behindertenparkplatz (3 – 4 Stk. abhängig Anzahl PP)
- P+R inkl. Mobility Parkplatz (heute ca. 66 Stk.), Stand erhalten
- Durchgehende Doppelspur mit zwei Perronkanten à 190 m.

3. Rahmenbedingungen

- Gute Einpassung in das Ortsbild
- Denkmalpflegerische Anliegen berücksichtigen
- Kurze, direkte Wegführung
- Zentrale, leistungsfähige und behindertengerechte Unterrespektive Überführung
- Kleininfrastrukturen für Verkauf, öff. WC und Bahndienste etc. vorsehen

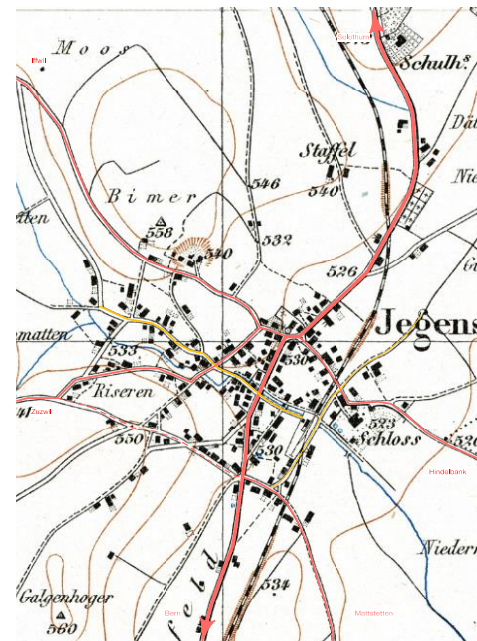
4. Städtebauliche Ausgangslage

Analyse Siedlungsstruktur



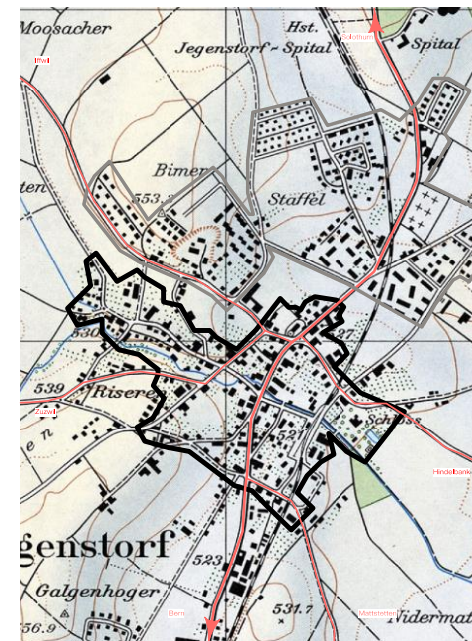
1900

Dorfzentrum bei
Kirche



1920

Neubau Bahnlinie
Bern - Solothurn



1980

Bauboom 70-er
Neue Quartiere
im Norden



heute

Innere Verdichtung
Bahnhof wird zur
Hauptinfrastruktur

4. Städtebauliche Ausgangslage

Analyse Wegnetz



Wege zu den
Schulhäusern
Unterstufe



Wege zu den
Schulhäusern
Oberstufe



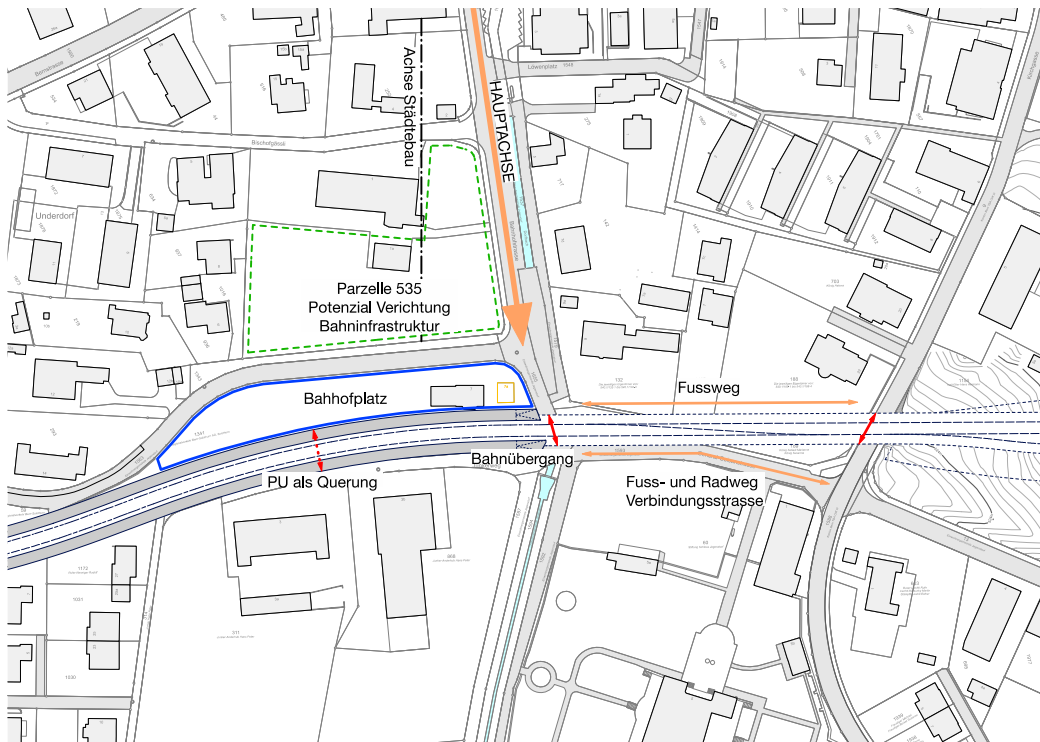
Wege zum
Bahnhof
Variante Ausbau



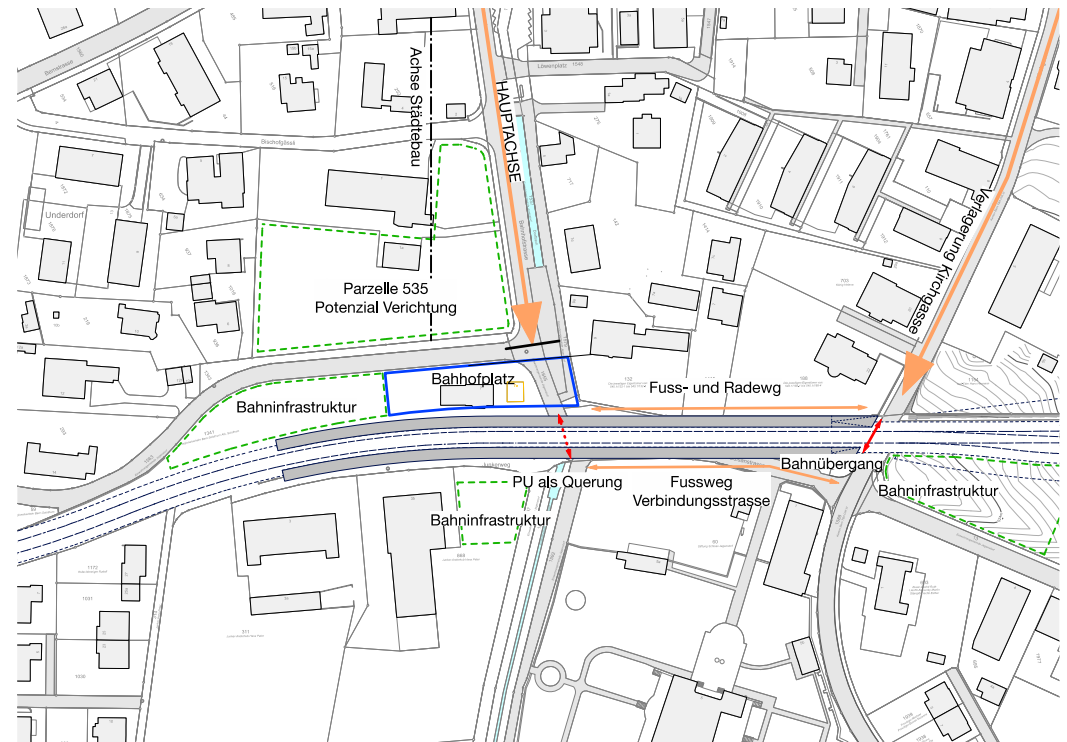
Wege zum
Bahnhof
Variante Neubau

4. Städtebauliche Ausgangslage

Analyse Standorte



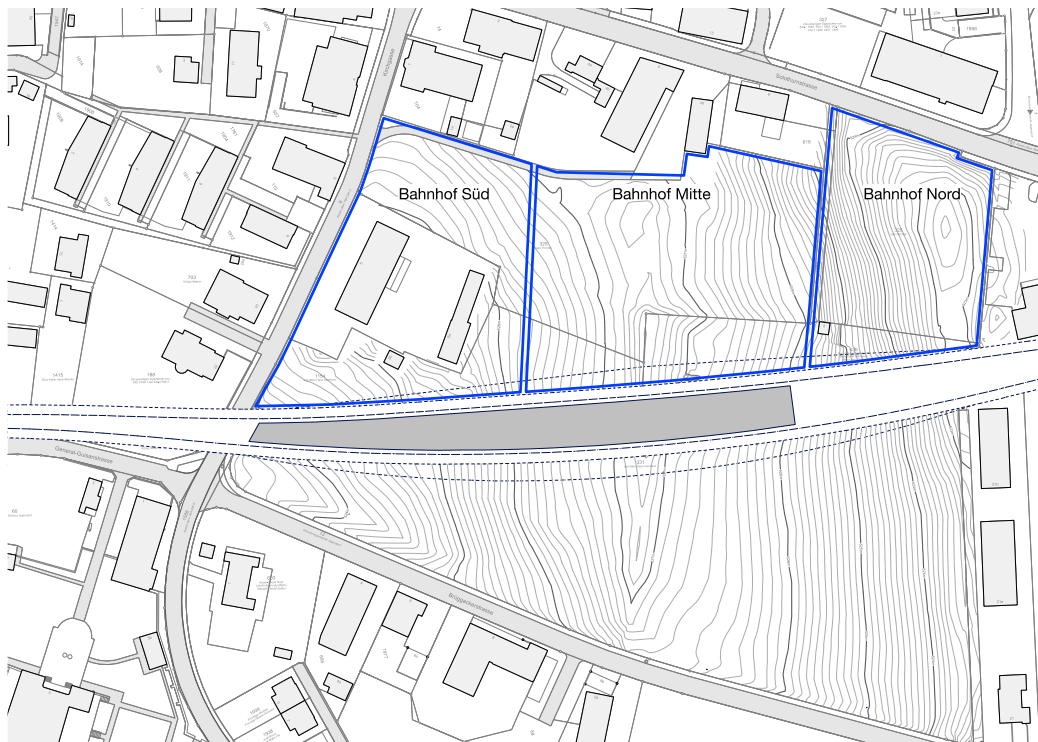
Bestehender Standort
Verlängerung gegen Süden



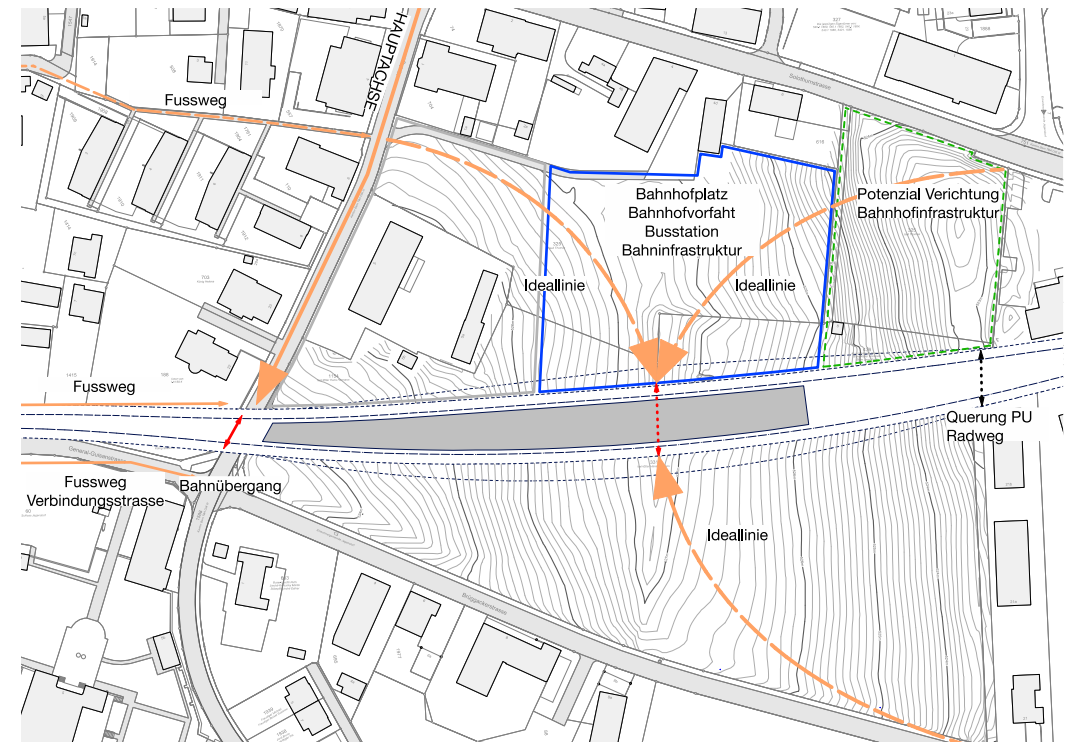
Bestehender Standort
Verlängerung gegen Norden

4. Städtebauliche Ausgangslage

Analyse Standorte

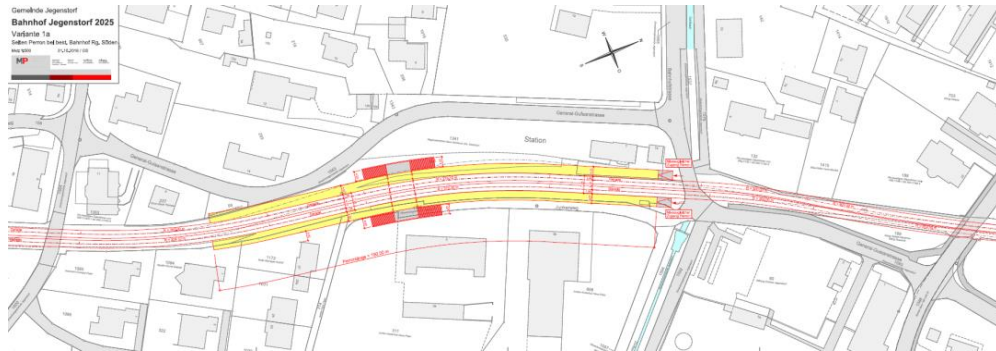


Neuer Standort
Mehrere Möglichkeiten

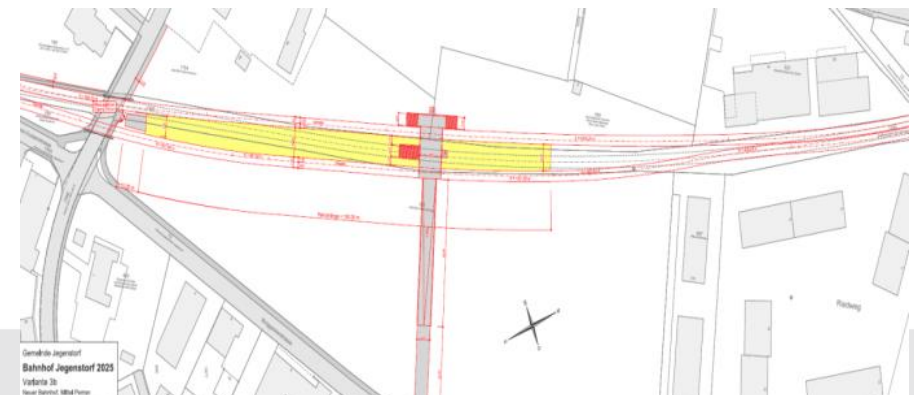


Neuer Standort
Variante Mitte

5. Rückblick Variantenfächer 26.10.2016



3 Standorte werden weiterverfolgt



6. Erläuterung der weiterentwickelten Standorte

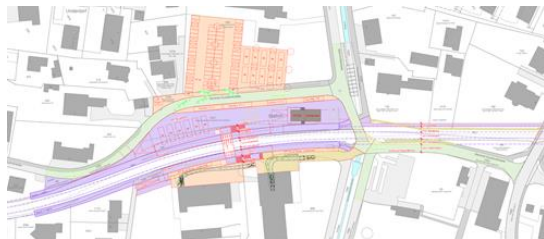
Standort 1A



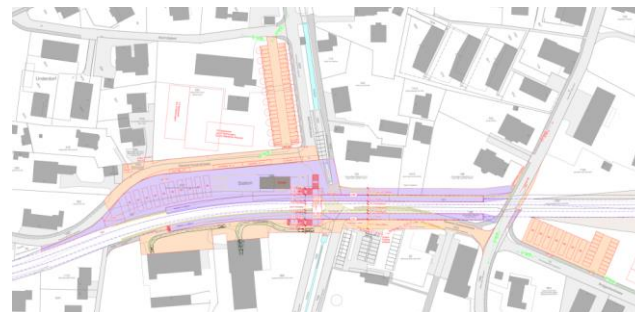
Standort 1B



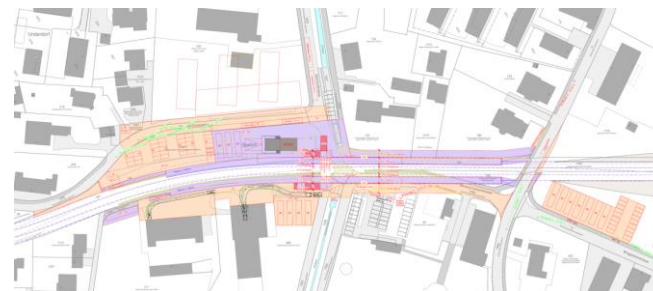
Standort 1C



Standort 2A



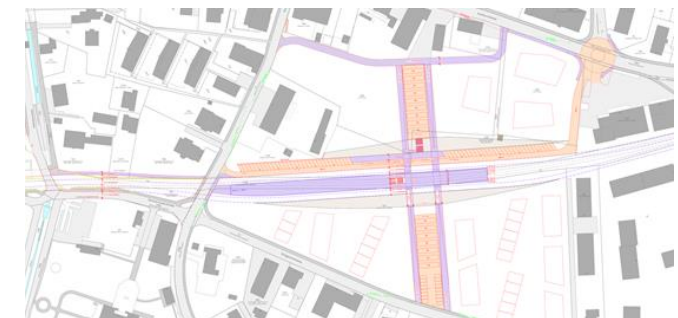
Standort 2B



Standort 3A



Standort 3B



7. Bewertung der Standorte

Kriterium / Variante	1A	1B	1C	2A	2B	3A	3B
a) Städtebau / Umwelt							
. Übergang zur historische Substanz	+	+	+	0	0	+	0
. Bahnkorridor Villen - Schloss	0	0	0	--	--	0	0
. Waschtum nach Innen	0	++	0	++	+	++	++
. Potential Bahnhofumfeld	+	0	+	0	0	++	+
b) Landbedarf							
. Umgang mit Kulturland	+	0	+	+	0	-	-
. Ausnutzung Bauland	-	++	-	++	++	0	0
c) Einbindung							
. Übersichtlichkeit	++	+	++	0	-	++	+
. Aufenthaltsqualität	+	0	++	0	0	++	+
. Fuss - und Radwege	++	++	++	--	--	+	++
. Erschliessung / Grundstücke	-	-	0	0	0	0	-
. MIV	0	0	0	-	-	0	0
d) Bahnbetrieb							
. Funktion Bahnbetrieb	+	+	+	0	0	++	++
. Sicherheit im öffentlichen Raum	0	0	0	-	-	++	+
. Umsteigen Bahn - Bus	+	++	++	+	+	+	+
e) Bahnhofinfrastruktur							
. Parkplätze	++	-	++	0	0	++	+
. Veloabstellplätze	++	0	++	+	0	++	++

Legende

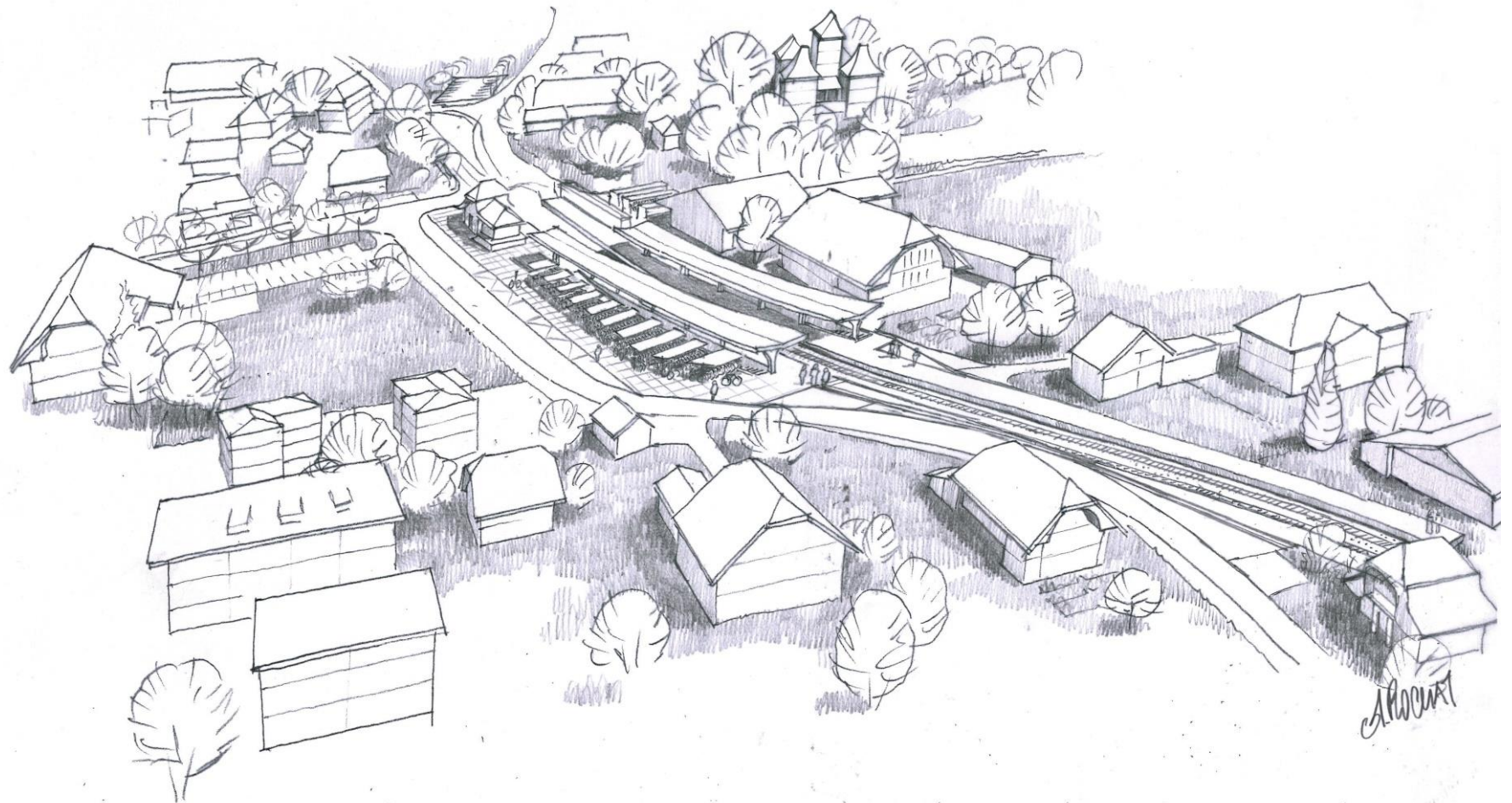
++	Sehr gut, problemlos
+	Machbar, vertretbare Auswirkung
0	Neutral, ohne erhebliche Auswirkung
-	Eher problematisch
--	Sehr problematisch, ev. no-go

8. Standort Entscheide vom 1. März 2017

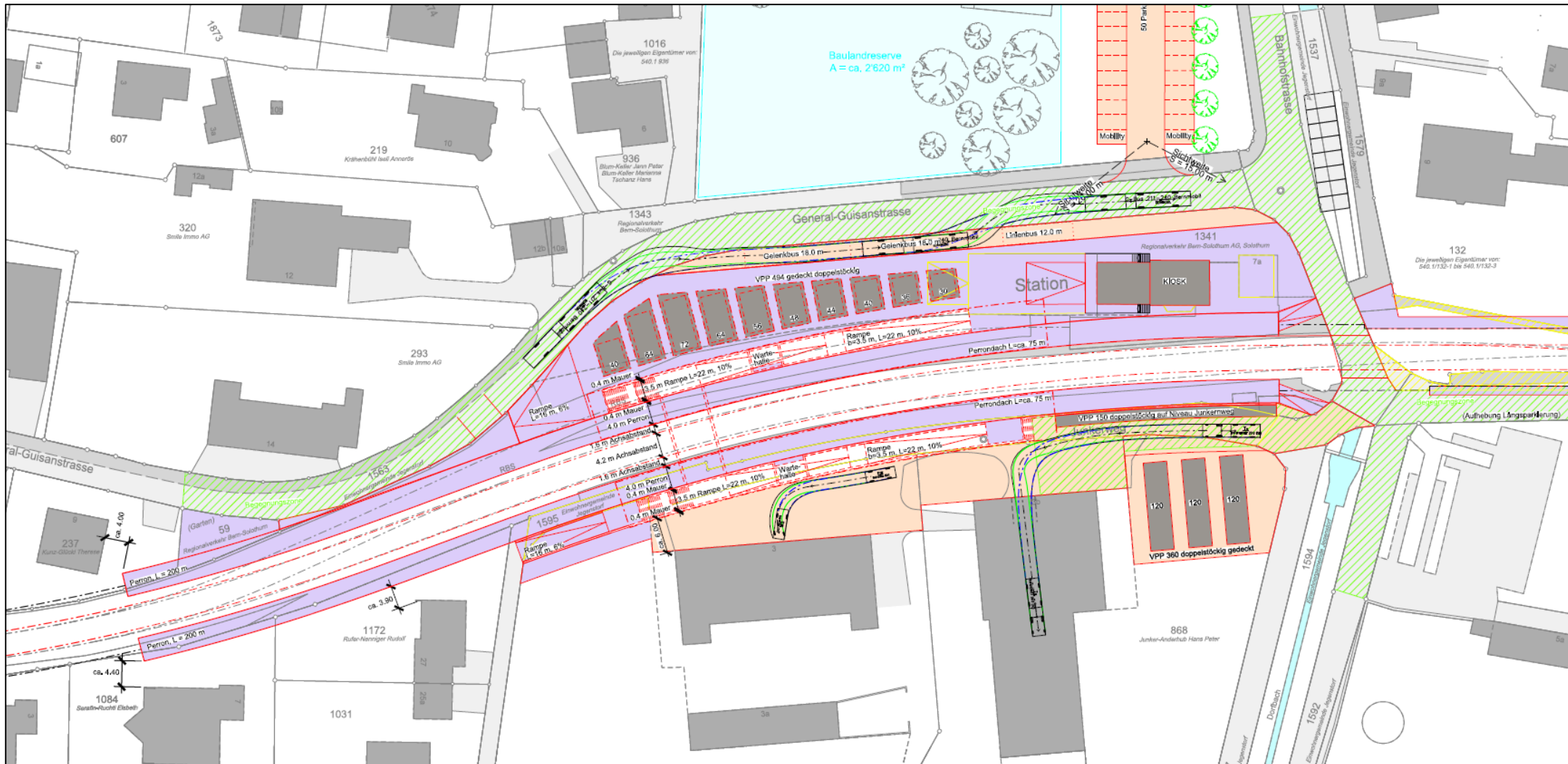
- Variante 1 (Ausbau des bestehenden Bahnhofs, Verlängerung Perron Richtung Bern)
- Variante 2 (Bahnhofneubau an anderem Standort, bei Brüggackerstrasse)

sind weiter zu bearbeiten.

9. Variante 1 Ausbau des bestehenden Bahnhofs



9. Variante 1 Ausbau des bestehenden Bahnhofs



9. Variante 1 Ausbau des bestehenden Bahnhofs, heutiger Standort



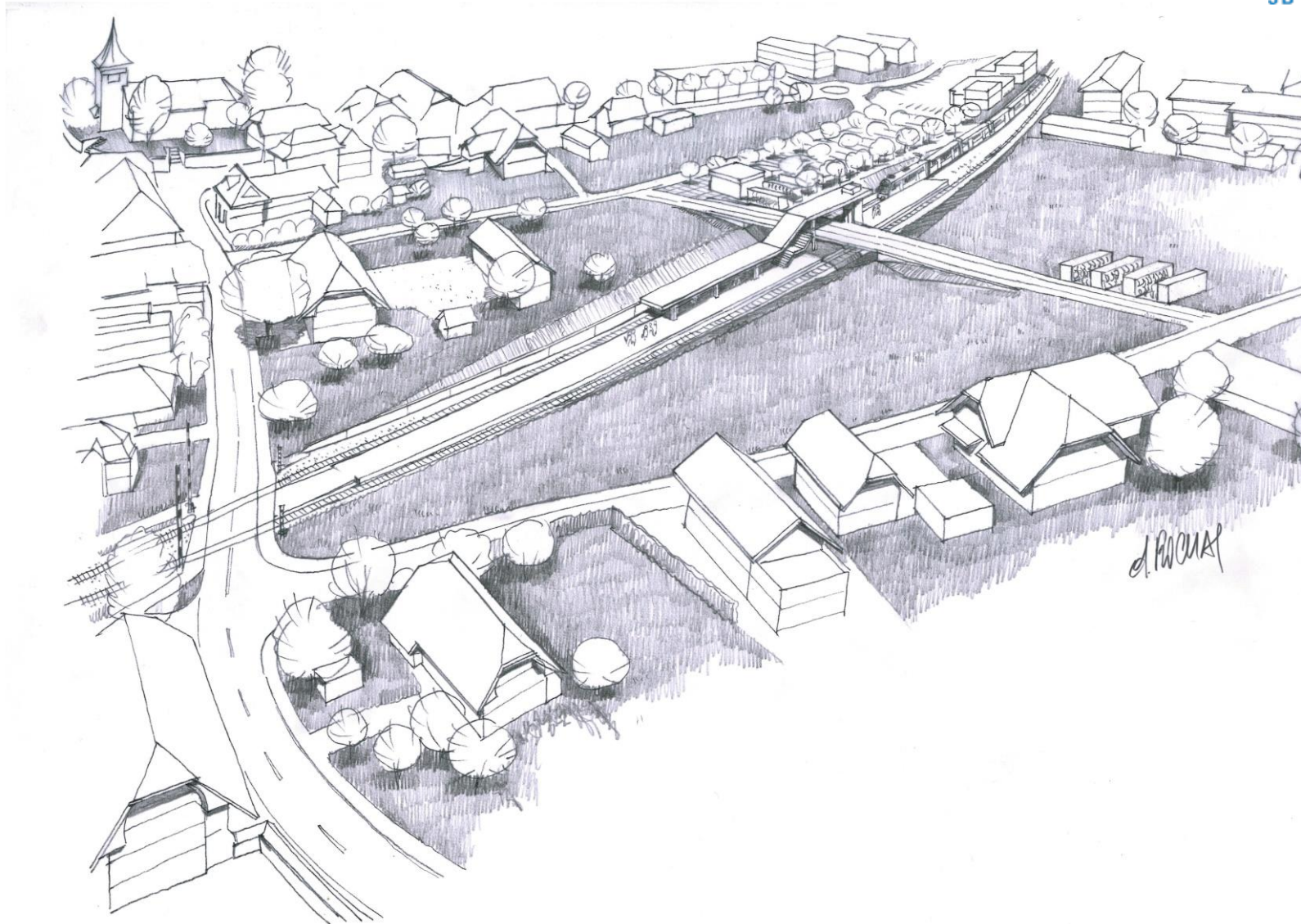
9. Variante 1 Ausbau des bestehenden Bahnhofs

- Stärken:
 - Erscheinungsbild Dorfkern bleibt erhalten.
 - Zugänge zum Bahnhof wie heute.
 - Gestaltung Wiese zwischen Kirchgasse und VOI kann in nächster Ortsplanung frei entschieden werden.
 - Kundenströme vom Bahnhof bleiben für das Gewerbe erhalten.
 - Bahnhof wird für die Benutzer stark verbessert.
 - Es entsteht ein wirklicher Bahnhofplatz mit Hauptankunftspunkt.

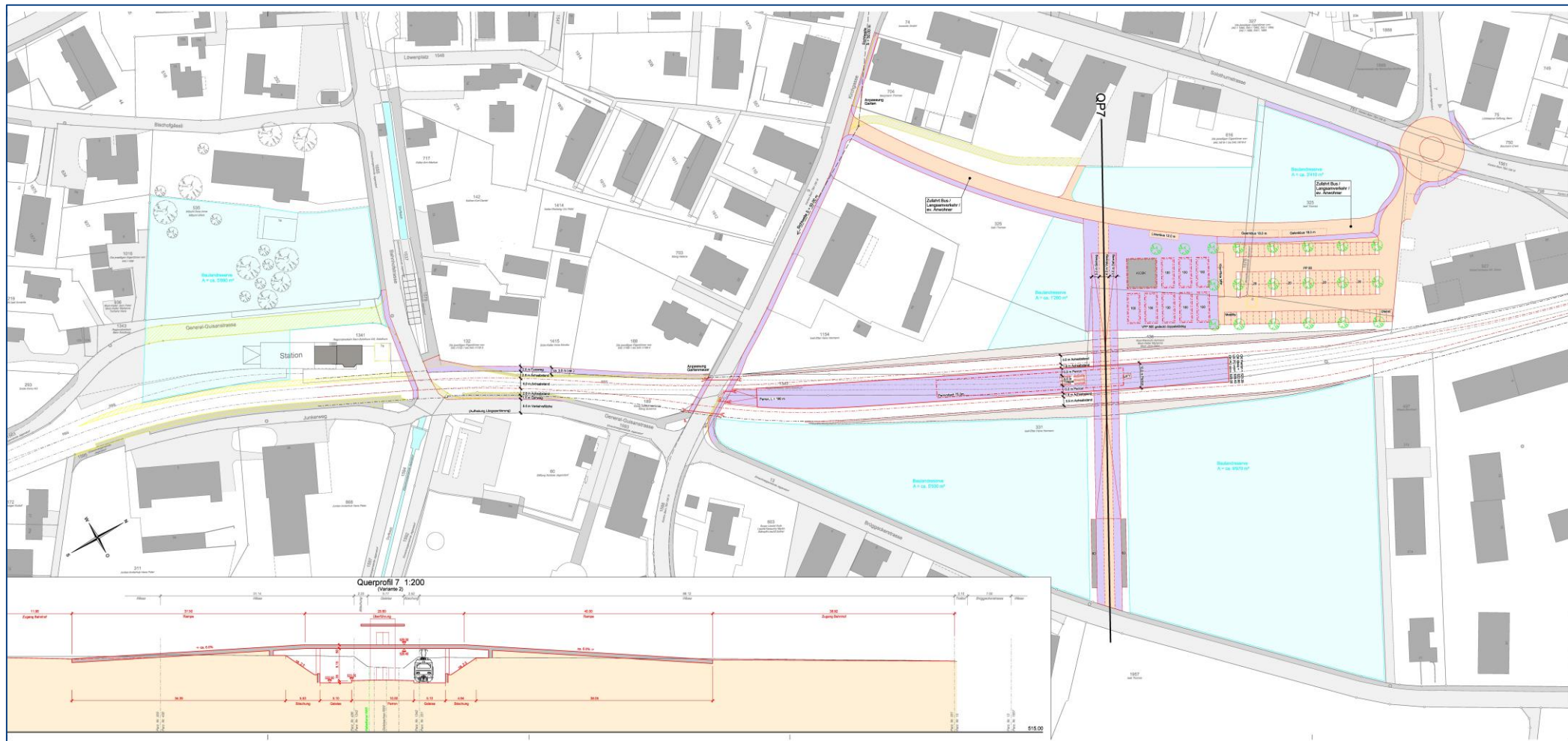
9. Variante 1 Ausbau des bestehenden Bahnhofs

- Schwächen:
 - Platzverhältnisse schränken die Gestaltungsfreiheit ein.
 - Perron/Rampen kommen bis 3.90 m an die bestehenden Gebäude zu liegen.
 - Die bestellte Infrastruktur hat nicht vollständig Platz.
 - Keine Ausbaufreiheit.
 - Massive Einschränkung während Bau.
 - Anordnung Bahnhof mit Abstrichen «irgendwie» machbar.

10. Variante 2 Bahnhof an anderem Standort



10. Variante 2 Bahnhof an anderem Standort



10. Variante 2 Bahnhof an anderem Standort



10. Variante 2 Bahnhof an anderem Standort

- Stärken:
 - Anordnung und Zugänge können weitgehend frei gestaltet werden.
 - Überführung für zusätzlichen Langsamverkehr Ortsverbindung die topografisch optimiert ist.
 - Kleinere Gehdistanzen für mehr Reisende.
 - Optimales Umsteigen für Bahnkunden.
 - Grössere Entwicklungsmöglichkeiten für Jegenstorf.
 - Dank tieferlegen Bahntrasse wird neues Quartier weniger zerschnitten.
 - Geringe Einschränkung Bahnbetrieb während Bau.
 - Mittelperron sicherer bezüglich Gleisüberschreitungen.

10. Variante 2 Bahnhof an anderem Standort

- Schwächen:
 - Ebenerdiger Zu- Weggang nur ab Kirchgasse.
 - Variante beansprucht mehr Kulturland zu Lasten einer Wohnentwicklung.
 - Bauernhöfe verlieren Kulturland (hat Auswirkung auf Betrieb).

11. Kostenvergleich (Genauigkeit +/- 25%)

Variante 1 heutiger Standort:

- Kosten RBS ca. CHF 37 Mio.
- Kosten Gemeinde Jegenstorf ca. CHF 8.1 Mio.
- Kosten Kanton CHF 100'000.-

Gesamtkosten ca. CHF 45.2 Mio.

Einsparpotential Einwohnergemeinde Jegenstorf durch Verzicht neue
Langsamverkehrsverbindung inkl. Unterführung ca. CHF 4.9 Mio.

Variante 2 neuer Standort:

- Kosten RBS ca. CHF 32.5 Mio.
- Kosten Gemeinde Jegenstorf ca. CHF 6 Mio.
- Kosten Kanton CHF 500'000.-

Gesamtkosten ca. CHF 39 Mio.

12. Pendenzen

Anlässlich der Orientierung Direktbetroffene wurden Bedenken betreffend Verkehr geäussert.

Der Lenkungsausschuss nimmt diese Eingabe entgegen und hat entschieden:

- Die Auswirkungen des Bahnhofstandorts auf die Verkehrsströme soll zusätzlich durch einen Verkehrsingenieur geklärt werden.

12. Pendenzen

- Diese Abklärungen werden nach der Mitwirkung zusammen mit allfälligen weiteren, aufgrund der Mitwirkungseingaben erforderlichen Abklärungen, vorgenommen
- Die Resultate der zusätzlichen Abklärungen müssen vor dem Variantenentscheid vorliegen

13. Fazit

- Beide Varianten haben Vor- und Nachteile
- Beide Varianten haben Potenzial für Optimierungen wobei der Handlungsspielraum am heutigen Standort eingeschränkt ist.
- Beide Varianten sind ähnlich teuer