



Bahnhof Jeggenstorf 2025

Orientierung vom 9. November 2017



Traktanden

- | | |
|--|-----------------------|
| 1. Begrüssung | H. Mätzener |
| 2. Problemstellung: Bahnhof / Doppelspurausbau | F. Schmid |
| 3. Auftrag an die Planer | H. Mätzener |
| 4. Vorstellung der Varianten | T. Widmer / F. Bamert |
| 5. Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung | B. Kälin |
| 6. Mitwirkung und weiteres Vorgehen | H. Mätzener |
| 7. Fragen | |



2. Problemstellung

Bahnhof / Doppelspurausbau

F. Schmid, Direktor RBS



Rückblick Bahnentwicklung

...und heutige Problemstellung

Entwicklung Bahnhof Jegenstorf



Entwicklung Bahnhof Jegenstorf





Entwicklung Bahnhof Jegenstorf

- Jegenstorf ist für den RBS und für die S-Bahn Bern ein sehr wichtiger Knotenpunkt
- Rund 5'000 Ein-/Aussteigende pro Werktag (vergleichbar mit Gümligen, Bolligen, Langnau i.E.)
- Umsteigeknoten RE↔S8
- RE Bern – Jegenstorf – Solothurn: 30'/15'-Takt
- S8 Bern – Jegenstorf: 15'-Takt
- De facto 7½'-Takt Richtung Bern zu Hauptverkehrszeiten

Entwicklung Verkehrsangebot

Von der Einzellinie nach
Bern...

...zum vernetzten
Mobilitätsangebot

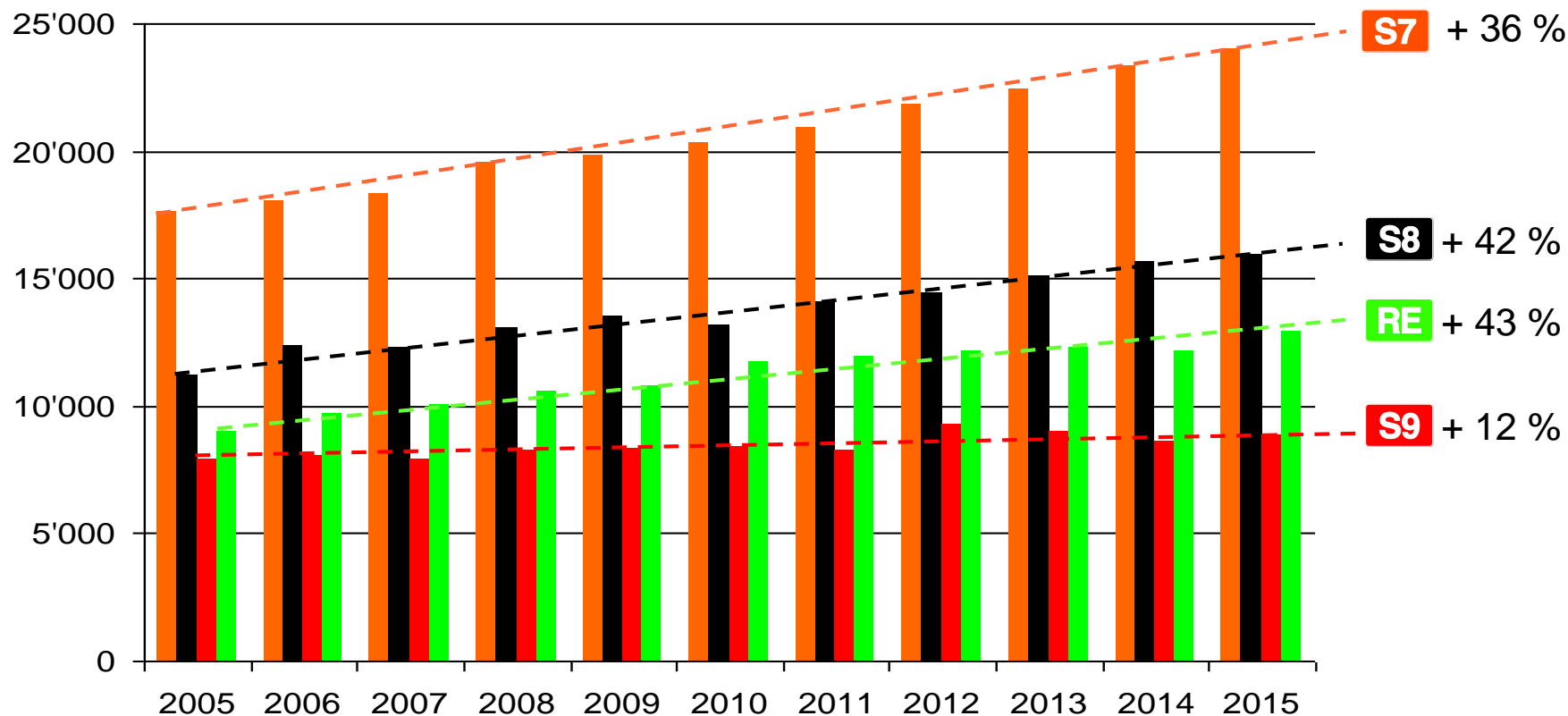




Bewältigung Verkehrswachstum

Entwicklung Fahrgastzahlen (Ein-/Aussteiger je Linie)

Bern RBS



Basis: Dezemberzahlungen 2005-2015

Entwicklung Verkehrsangebot





Zukunft vorbereiten

Häufiger fahren?

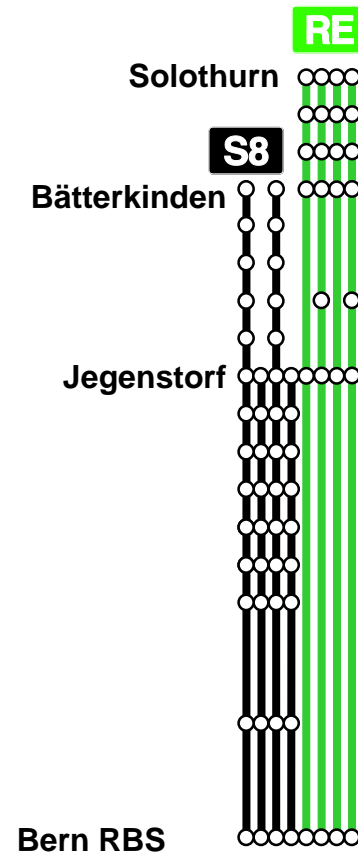
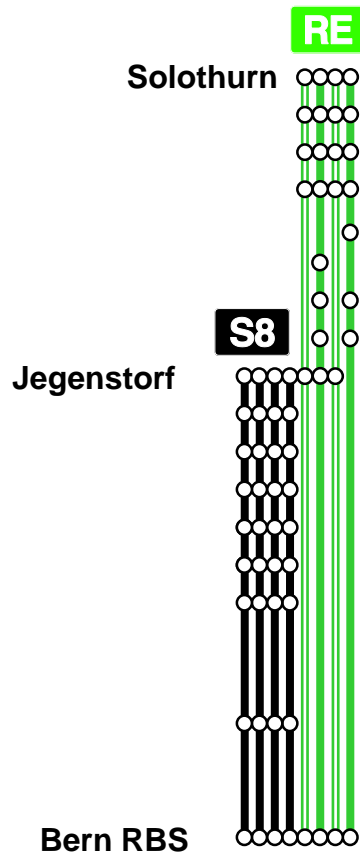
oder

Längere Züge?



Zugangebot 2017

und 2020



Kapazität der Bahn heute und 2025



Jegenstorf – Bern
4'000 Personen / Stunde



Jegenstorf – Bern
5'000 Personen / Stunde

+25%



Bätterkinden – Bern
2'000 Personen / Stunde



Bätterkinden – Bern
4'000 Personen / Stunde

+100%

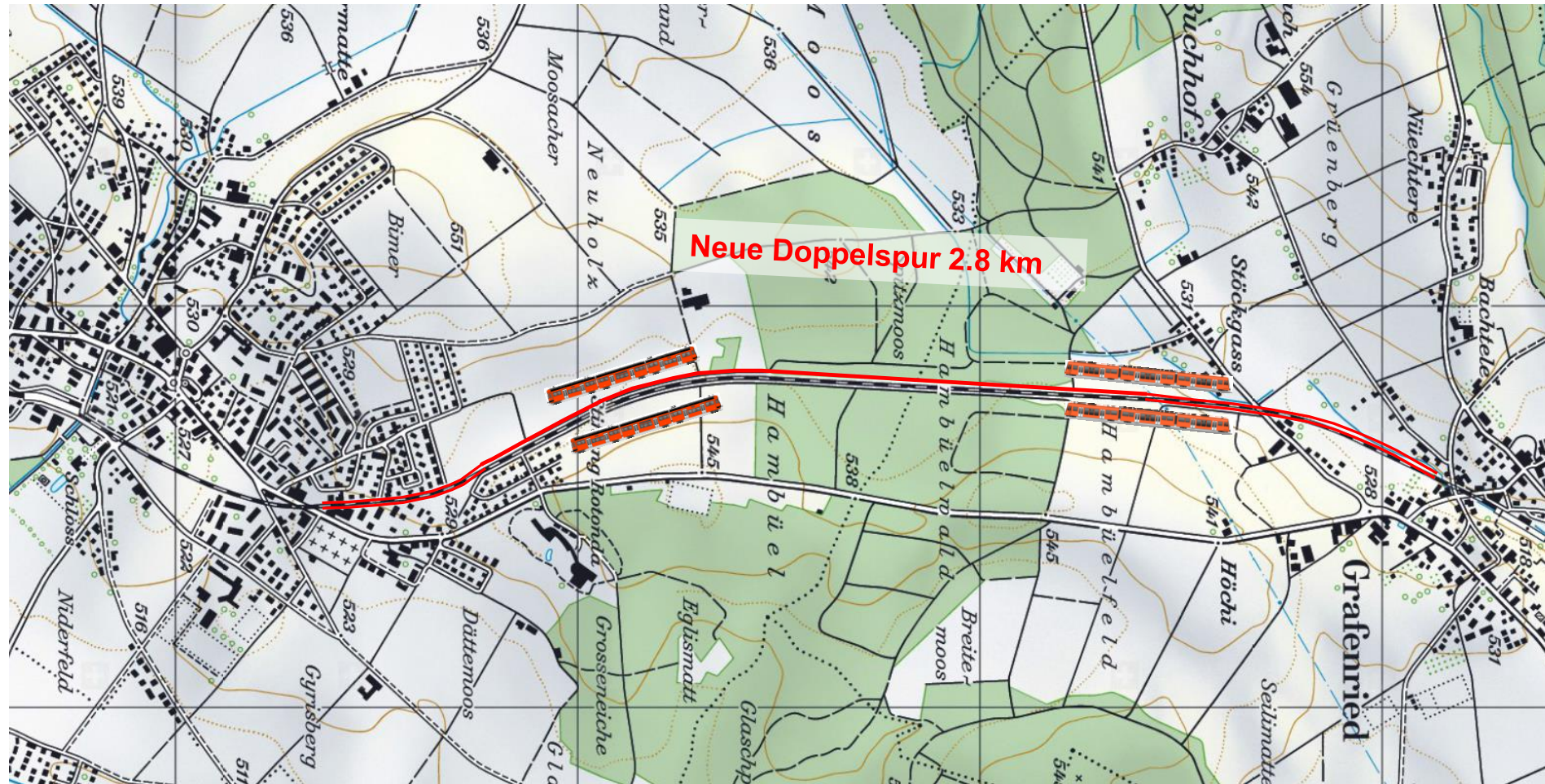


Dazu nötige Ausbauten

- Zwei neue Doppelspuren
(Bätterkinden – Büren zum Hof; Grafenried – Jegenstorf)
- Wendegleis in Bätterkinden
- Neues Bahndepot Bätterkinden
- Ausbauten Bahnhöfe auf Perronlänge 180m
- Zusätzliche Züge



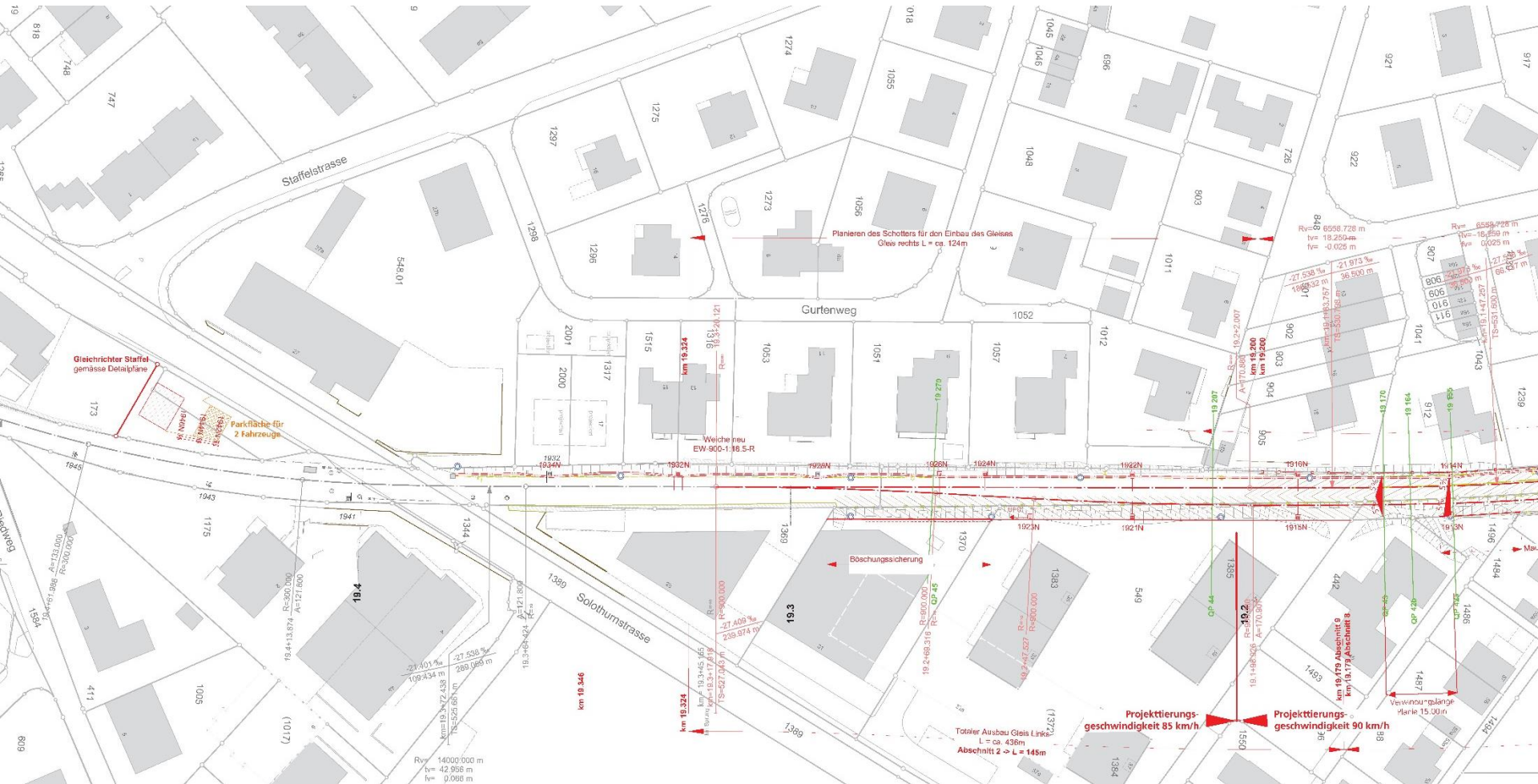
Doppelspur Grafenried - Jegenstorf





Doppelspur Grafenried – Jegenstorf

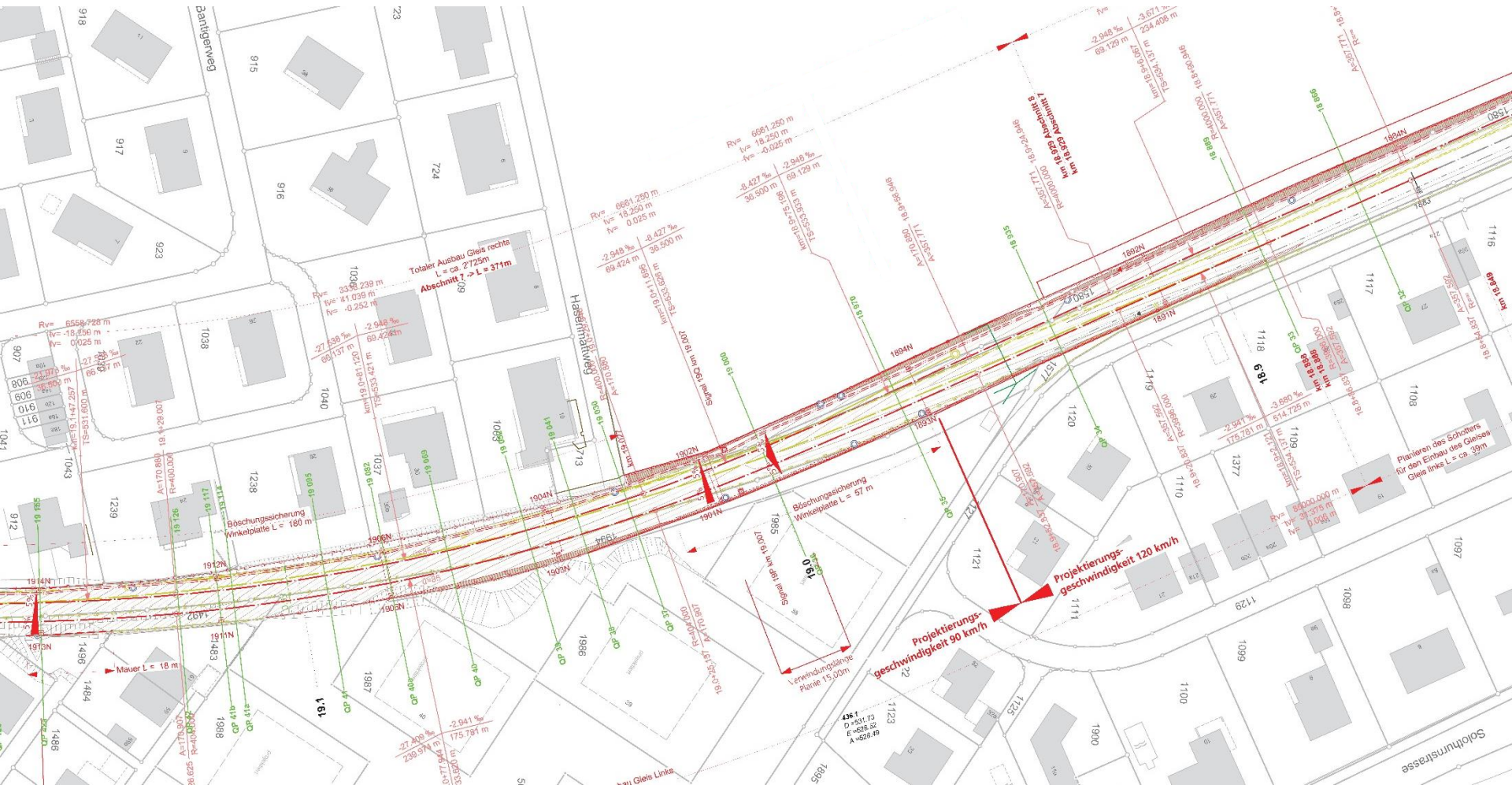
Projekt Einschnitt Jegenstorf 1. Teil





Doppelspur Grafenried – Jegenstorf

Projekt Einschnitt Jegenstorf 2. Teil



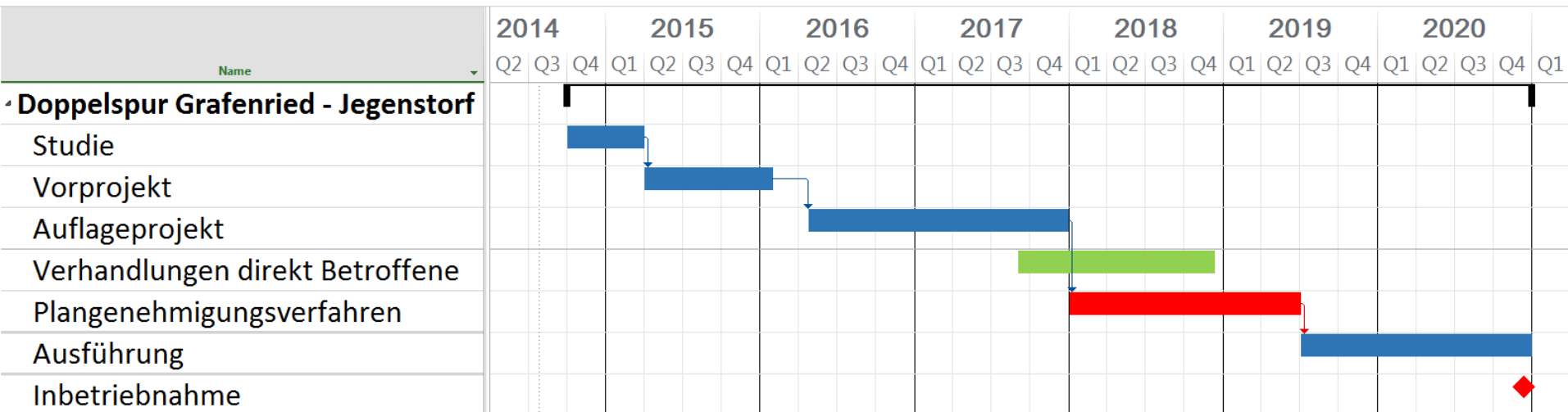


Doppelspur Grafenried – Jegenstorf

Termine

Persönliche Besprechungen ab November 2017

- Projektbesprechung
- Landbedarf definitiv und vorübergehend
- Diverses





Ausblick Bahnbetrieb

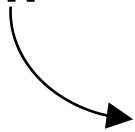
...in Abhängigkeit der Variantenwahl Bahnhof Jegenstorf



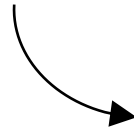
Ausblick

Bahnfahrt 2025 aus Fahrgastsicht

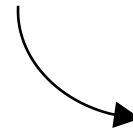
**Weg zum
Perron**



**Ggf. Fahrzeug
abstellen**



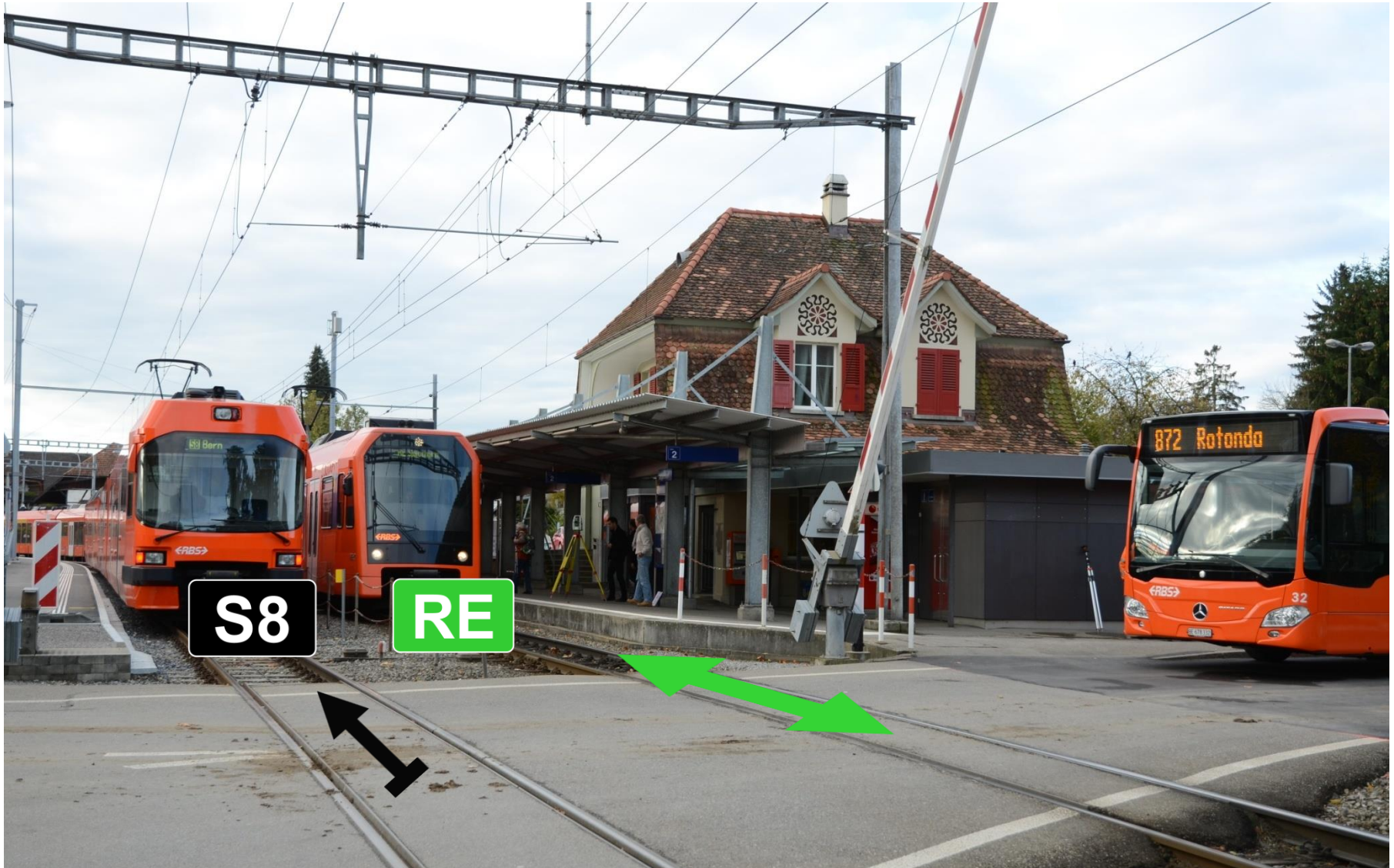
**Orientierung
Abfahrtsperren**



Einstieg



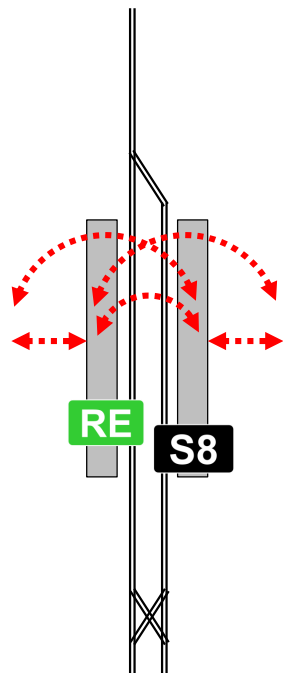
Bahnbetriebliches



Bahnbetriebliches

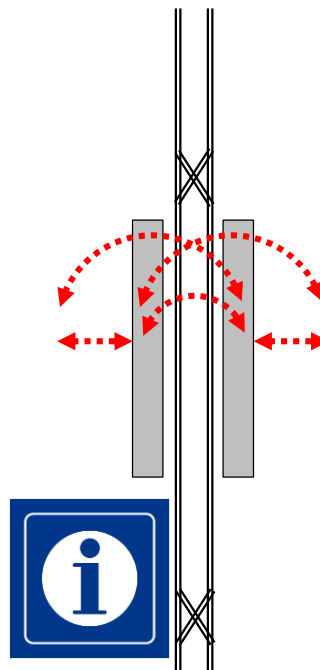
Gleisanlagen Bahnhof Jegenstorf

Heute



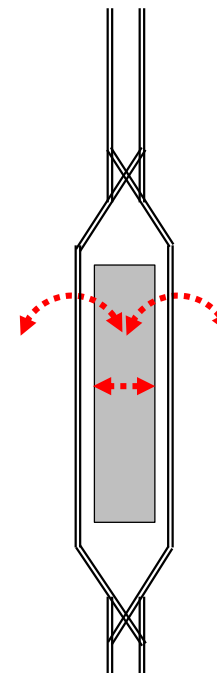
«je Linie ein Perron»

Variante Ausbau



«Perronwechseln»

Variante Neubau



«links oder rechts einsteigen»



Bahnbetriebliches

Mit neuem Angebot...

- ...wird der Fahrplan weiter verdichtet
- ...wendet nur jede zweite S8 in Jegenstorf
- ...werden Gleise flexibel genutzt («Gleiswechselbetrieb»)

Das heisst:

- Künftig fahren gleiche Züge in dieselbe Richtung auf unterschiedlichen Gleisen
- Vorteile Mittelperron:
 - + Fahrgast muss sich nicht vorher über Gleis informieren
 - + Umsteigen S8 ↔ RE ohne Gleisquerung



Ausblick

Bauarbeiten

Variante Ausbau (best. Standort):

- Komplexere Bauvorgänge (bauen unter Betrieb)
- Grössere Einschränkungen im Bahn- und Publikumsbereich
- Längere Bauzeit, mehr Nacharbeiten, höhere Lärmbelastung
- Enge Platzverhältnisse, dezentrale Installationsplätze, mehr Transporte
- Bahnersatz während Intensivbauphasen

Variante Neubau (neuer Standort):

- Einfachere Bauvorgänge da in unbebautem Gebiet
- Bahnbereich mit weniger, Publikumsbereich kaum mit Einschränkungen
- Teilweise Nacharbeiten, geringere Lärmbelastung
- Ausreichende Platzverhältnisse für effiziente Bau- und Logistikabläufe
- Bahnersatz während Intensivbauphasen



Ausblick

Verkaufs- und Beratungsstelle Jegenstorf

Zukunft ist mittelfristig unsicher:

Neue Distributionskanäle

Finanzielle Situation

→ Kombination in passenden Räumen sind zwingend
(z.B. Gastronomie, tägliche Bedarfsgüter oder ähnliches)



3. Auftrag an die Planer

H. Mätzener



Ausgangslage

- Bahnhofstudie RBS vom 2010/2011
- Mit OP-Revision 2011 «nur» 2/3 der möglichen Einzonungen vorgenommen
- Studie Standortentscheid Bahnhof Jegenstorf der Gemeinde vom 25. Oktober 2012 bisheriger Standort, vor Schloss ausbauen

Studie mrs / vdw vom 2012

Empfehlung:
Bahnhofausbau im Bereich Schloss



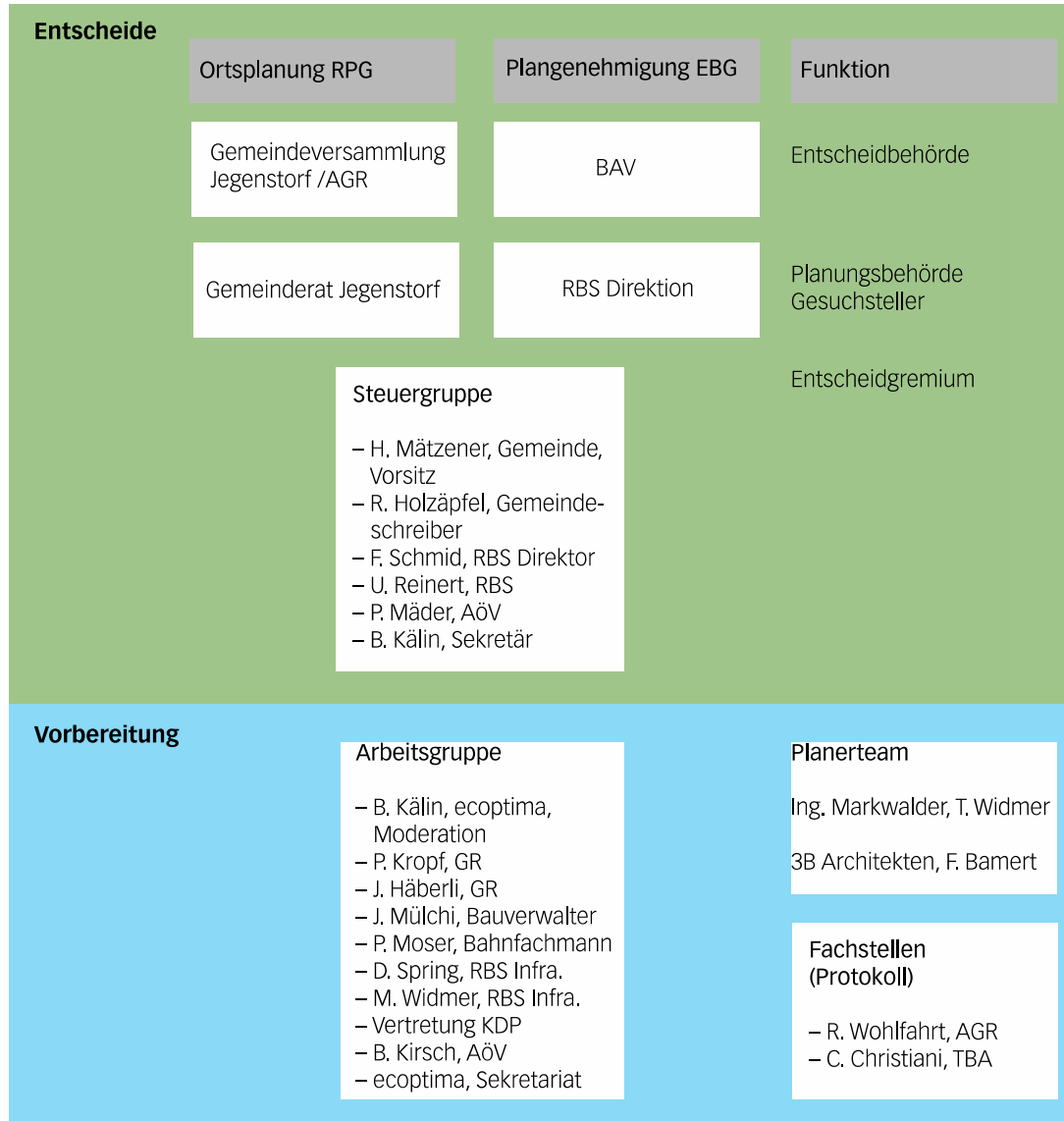


Vorgehen

- Unterschiedliche Resultate
→ Ziel gemeinsam eine Lösung finden
- Auftrag an die Planer
 - alle möglichen Varianten aufzeigen
 - neue Organisation
 - extern begleiten



Projektorganisation





4. Vorstellung der Varianten

T. Widmer, Ingenieur Markwald und Partner AG
F. Bamert, Architekt 3B Architekten AG



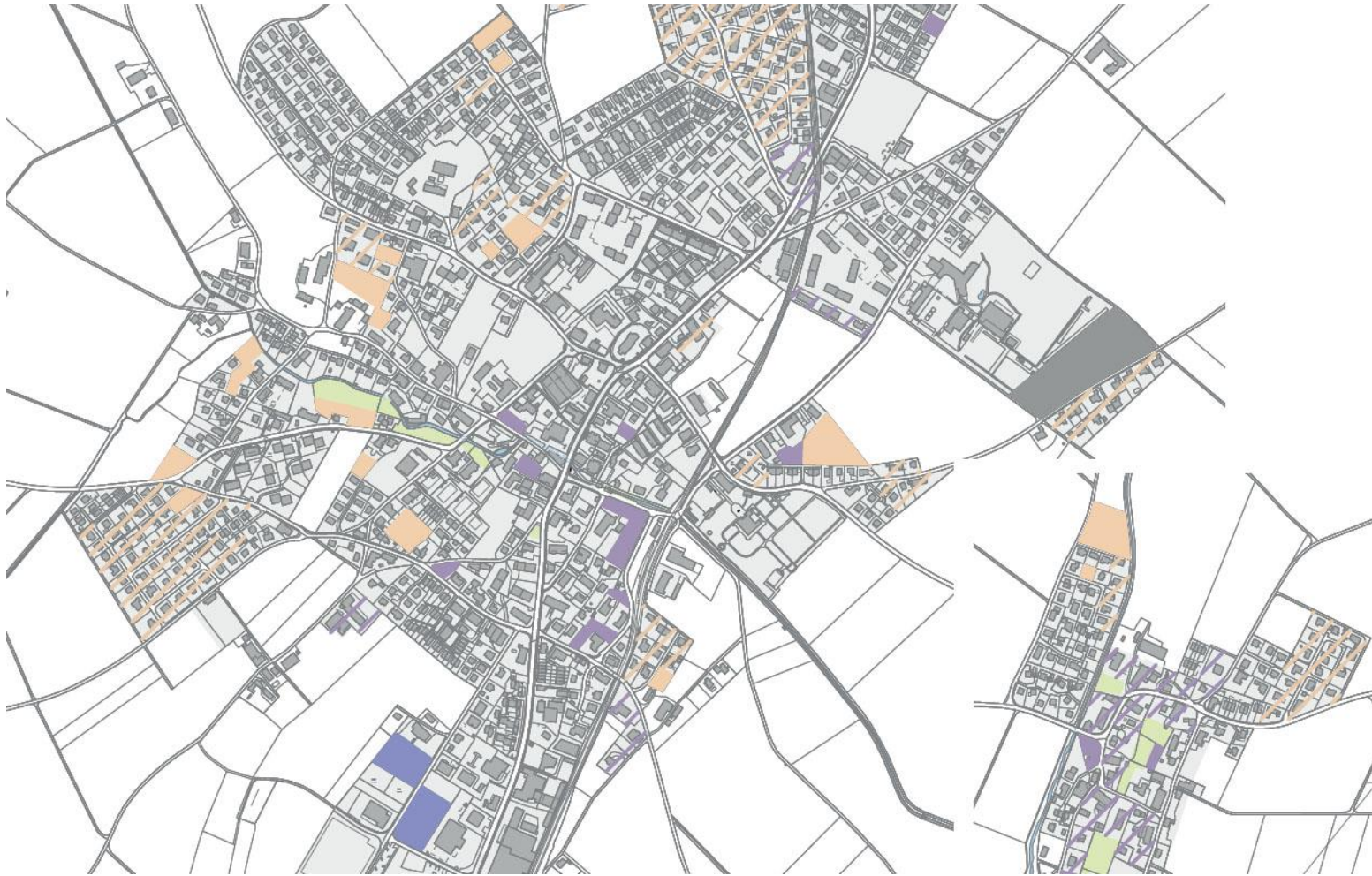
5. Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung

B. Kälin, Ortsplaner ecoptima ag

Räumliches Entwicklungskonzept REK



Aktuelle Baulandreserven



Reserven für 300 – 340 Raumnutzer



Erwartete Bevölkerungsentwicklung

▪ Hubelweg (Brauerei)	30 Wohnungen
▪ Haenni-Areal	70 Wohnungen
▪ General Guisanstrasse	30 Wohnungen
▪ Dorf	20 Wohnungen
▪ Ufem Feld, Münchringen	<u>20 Wohnungen</u>
▪ Total	170 Wohnungen

Bereits bis 2020 ist mit zusätzlichen ca. 350 resp. 6100 Einwohner zu rechnen.

Von 2020 bis 2035 ist bei einem reduzierten Bevölkerungswachstum von ca. 5%, mit weiteren ca. 350 resp. 6450 Einwohner zu rechnen



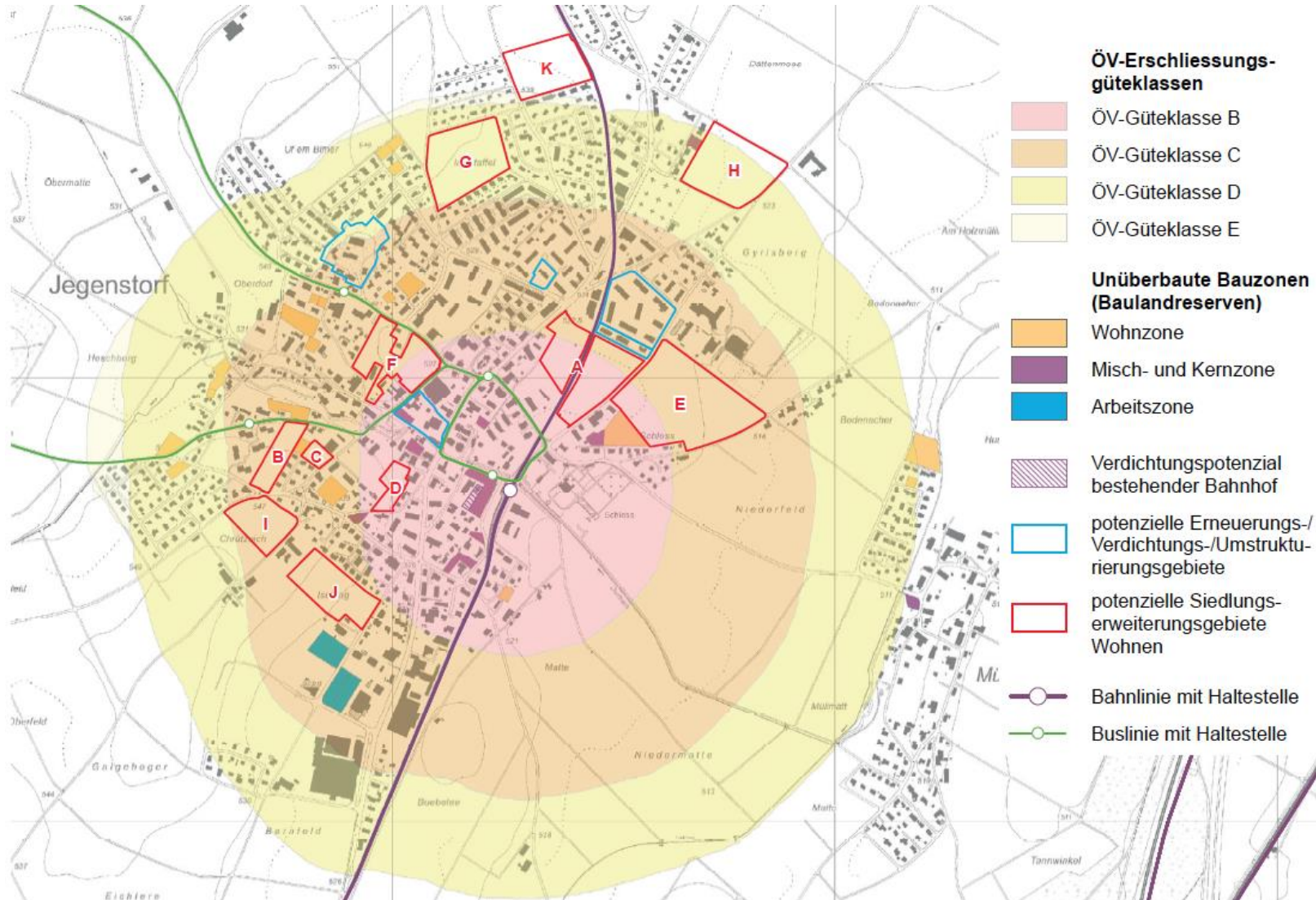
Baulandbedarf

Vorgaben Kanton:	- theoretischer Bedarf:	9.7 ha
	- bestehende Reserve:	5.1 ha
	- aktueller Bedarf:	4.6 ha

- Der Gemeinderat beabsichtigt mit der Revision der Ortsplanung «nur» Land zwischen VOI und Kirchgasse einzuzonen.
- Die Lage des Bahnhofs hat für die mittelfristige Entwicklung der Gemeinde vor allem Auswirkungen auf die Nutzung um den Bahnhof respektive auf die neue Bauzone zwischen VOI und Kirchgasse.

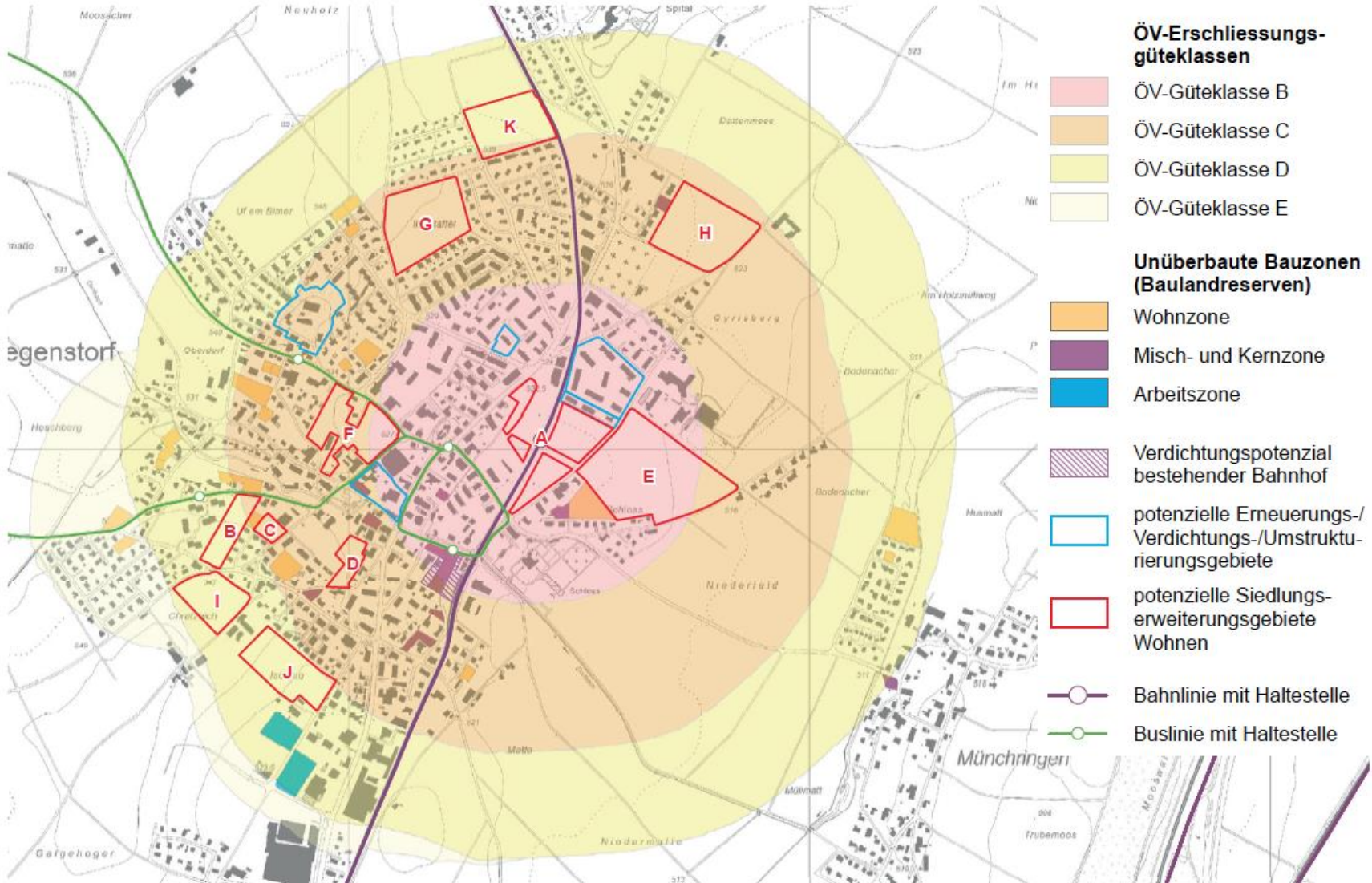


ÖV-Erschliessung Variante 1





ÖV-Erschliessung Variante 2





Fazit zur Variante 1 aus Sicht Ortsplanung

- Keine Veränderung der Ortsstruktur
- Keine Veränderung der ÖV-Erschliessung
- Freie Gestaltungsmöglichkeiten der noch nicht eingezonten und unüberbauten Wiese zwischen Kirchgasse und VOI



Fazit zur Variante 2 aus Sicht Ortsplanung

- ÖV-Erschliessung von mehr bestehendem Bauland und Einwohnern
- Benachteiligung des Arbeitsgebiets Bernfeld bezüglich ÖV-Erschliessung
- Möglichkeit für neue Mischnutzungen im direkten Bahnhofumfeld
- Impuls für Erneuerungen / Verdichtungen
- Kundenstrom vom Bahnhof zum Geschäftszentrum wird verschoben
- Umgang mit bestehendem Bahnhof muss geklärt noch werden



Entwicklung / Auswirkungen

Kriterium	Variante 1	Variante 2
Erreichbarkeit öffentl. Verkehr		
- Wohngebiete	-	+
- Arbeitszone Bernfeld	+	-
- Entwicklungspotenzial der Gemeinde	-	+
Ortsbild		
- bestehendes Umfeld	+ / -	+ / -
- Identifikation mit bestehender Struktur	+	-



6. Mitwirkung / weiteres Vorgehen

H. Mätzener



Mitwirkung

- Sprechstunde (Schulanlage Gyrisberg) 18. November 2017, 10:00 bis 12:00
- Öffentliche Mitwirkung bis 8. Dezember 2017
- Ämterkonsultation parallel
- Auswertung der Mitwirkungseingaben / Ämterkonsultation
- Abklärungen aufgrund der Mitwirkung



Weiteres Vorgehen aus heutiger Sicht

- Kommunikation Standortentscheid Bahnhof und gemeinsame weitere Planung ab April 2018
- Plangenehmigungsverfahren (BAV) (mit öffentlicher Auflage / Einsprachemöglichkeit) ab 2020
- Bauphase ab 2023
- Inbetriebnahme 2025
- Revision Ortsplanung abgestimmt auf Standortentscheid ~ 2019 – 2021



7. Fragen

