

EINWOHNERGEMEINDE JEGENSTORF



BAHNHOF JEGENSTORF 2025 REGIONALVERKEHR BERN SOLOTHURN RBS UND GEMEINDERAT JEGENSTORF HABEN GEMEINSAM ZUR

Informationsveranstaltung eingeladen:

Donnerstag, 9. November 2017, 19.00 Uhr, Aula Schulanlage Gyrisberg

Ablauf

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

Die Einberufung der Informationsveranstaltung erfolgte durch Publikation im *fraubrunner anzeiger*, Nrn. 43 und 44 vom 27. Oktober und 3. November 2017 sowie durch Einladungspublication auf www.jegenstorf.ch.

Moderation/Information: Hans Mätzener, Gemeinderatspräsident
Fabian Schmid, RBS
Franz Bamert, 3B Architekturbüro
Thomas Widmer, MP AG, Ingenieurbüro
Beat Kälin, Ecoptima, Ortsplaner

Protokoll: Es wird auf die PPP-Präsentationen von RBS/Ecoptima/Gemeinde sowie MPAG verwiesen.

Anwesend: Zirka 260 Personen

Medien: Radio 32 / BZ

FRAGEN

Die Ausführungen zu den **Traktanden 1 – 6** richten sich nach den beiden PP-Präsentationen von RBS/Gemeinde und 3B/ MP AG. Die Referenten halten sich an die Inhalte.

Nachfolgend werden die Wortmeldungen unter **Traktandum 7** wiedergegeben:

Frage. Nicht nur das Wohngebiet Galgenhoger fällt bei einer Verschiebung des Bahnhofes aus dem Perimeter der ÖV-Erschliessung sondern auch Teile der Bachtele.

Antwort. Das ist insofern nicht ganz korrekt, weil die Bachtele mit der ÖV Buslinie (Haltestelle Zuzwilstrasse/Risere) abgedeckt ist.

Wer fällt den definitiven Standortentscheid? Gibt es eine Abstimmung?

RBS und Gemeinde suchen einen Konsens und stellen gemeinsam einen Antrag an das Bundesamt für Verkehr BAV, welches den abschliessenden Entscheid fällt.

Am Standortentscheid partizipiert die Bevölkerung im Rahmen der Mitwirkung. Abgestimmt wird später über die notwendigen Kredite und über Anpassungen der Ortsplanung.

Der Verkehr auf der Kirchgasse wird massiv zunehmen. Ist nicht eine Über- oder Unterführung denkbar?

Nein, diese Variante ist aus Kostengründen nicht in Erwägung gezogen worden. Die Auswirkungen der Bahnhofstandorte auf die Verkehrsströme soll zusätzlich durch einen Verkehringenieur geklärt werden. Das Ergebnis wird vor dem Standortentscheid in der Meinungsfindung mitberücksichtigt.

Das Siedlungsgebiet soll in den Norden erweitert werden. Dort ist die letzte Querungsmöglichkeit der Bahn im Bereich der Solothurnstrasse. Gäbe es nicht die Option im Naherholungsgebiet Neuholz/Hambüel eine Querung zu realisieren?

Das Siedlungsgebiet wird in absehbarer Zeit nicht nach Norden erweitert. Es ist aber so, dass sich im nördlichen Teil der Gemeinde Land im Siedlungsperimeter befindet, welches sich zur Einzonung eignet.

Die angesprochene Querungsmöglichkeit wurde wiederholt geprüft. Die Kosten von CHF 0,5 Mio. standen aber, vor dem Hintergrund der aktuellen finanziellen Situation, in keinem Verhältnis zum Nutzen.

Die Frage hat aber nichts mit dem Standortentscheid zu tun.

Der motorisierte Individualverkehr MIV ist sehr wichtig und dessen Auswirkung wurde in der Planung ein wenig vernachlässigt. Ist Markwalder + Partner ein Verkehrsspezialist?

Markwalder + Partner ist ein Ingenieurbüro, welches vielfältige Erfahrungen mit diversen Verkehrsprojekten gemacht hat. Bei diesem Auftrag lag der Fokus auf der Machbarkeit eines längeren Bahnhofes mit dessen Erschliessung und Zweckmässigkeit.

Die Auswirkungen der beiden Bahnhofstandorte auf die Verkehrsströme werden aber noch durch ein spezialisiertes Büro abgeklärt. Das Ergebnis liegt vor dem Standortentscheid vor.

Das aufgezeigte Entwicklungspotential ÖV ist gewaltig. Hat man mit Schulen, Gymnasien, Hochschulen und Universitäten Kontakt aufgenommen und mit der Unterrichtsgestaltung die ÖV-Ströme positiver im Sinne einer besseren Verteilung zu beeinflussen versucht?

Das wurde auf breitester Front gemacht. Das Resultat war allerdings ernüchternd. Der RBS seinerseits hat bereits in den 80er Jahren für das Worblental eine diesbezügliche Studie erstellen lassen, ebenfalls ohne Erfolg. Aktuell wird eine durch die SBB in Auftrag gegebene Studie zu dieser Thematik erarbeitet, deren Ergebnisse auch von grossem Interesse für den RBS sein können.

Können alle Pläne und Unterlagen bis am 8. Dezember 2017 auf der Gemeindeverwaltung eingesehen werden? Und es ist schon überraschend, dass das Volk über ein solch wichtiges Projekt nicht entscheiden kann.

Ja, die gleichen Unterlagen, welche heute einzusehen sind, liegen auch auf der Gemeindeverwaltung auf und werden auf www.jegenstorf.ch hochgeladen. Die Bewilligung von ÖV-Anlagen unterliegt dem Plangenehmigungsverfahren nach eidg. Eisenbahnrecht, welches schlussendlich zu einer Enteignung führen könnte. Dabei ist das Bundesamt für Verkehr (BAV) für eine Bewilligungserteilung abschliessend zuständig.

Wir haben wiederholt gehört, dass das BAV den abschliessenden Entscheid fällen wird. Es würde mich aber nun interessieren, wie der Prozess bis dorthin aussieht. Welche Bewertungskriterien und Indikatoren für die Standortwahl gelangen zur Anwendung?

Die Grundlagen der beiden Varianten sind im Wesentlichen erarbeitet und dienen der Meinungsfindung. Im Rahmen der PP-Präsentation wurde kurz beim Variantenvergleich auf die zu bewertenden Faktoren hingewiesen, die da sind: Städtebau / Landbedarf / Einbindung / Ortsbild / Bahnbetrieb / Bahninfrastruktur / Kosten.

Die Gemeinde hat für die Standortplanung eine Studie von MRS/van de wetering erstellen lassen. Wie ist diese in den Planungsprozess eingeflossen?

Diese wertvolle Arbeit diente als Grund- und Ausgangslage, auf welcher der nun skizzierte Planungsprozess aufgebaut wurde. Er lieferte einen guten Input. Allerdings war das Ergebnis mit dem Bahnhof vor dem Schloss aus bahntechnischer Sicht fehlerhaft und wohl mit dem Ortsbild kaum verträglich.

Von der Kirchgasse her soll man bei der Variante Neubau direkt auf das Mittelperron gelangen. Wie soll das aber funktionieren, wenn allein durch die Fahrplanverdichtung die Barrieren immer wieder geschlossen sein werden. Und wenn so die Erschliessung nicht gewährleistet ist, dann braucht es auf dieser Seite der Kirchgasse (Seite Bauernhaus Iseli) auch kein neues Trottoir.

Es ist richtig, dass die Bahnschranken vermehrt geschlossen sein werden. Es reicht aber immer noch aus, um auf diese Weise auf das Mittelperron zu gelangen. Via Überführung ist der Zugang zum Mittelperron jederzeit gewährleistet.

Den Ausführungen kann entnommen werden, dass sich die Gemeinde mit einem Kostenanteil zwischen CHF 6 und 8 Mio. zu beteiligen hat. Wann und wieviel werden die Steuern dadurch steigen?

Besten Dank für diese Budgetdiskussion. Wir wissen das natürlich noch nicht. Bei den geschätzten Kosten reden wir zudem von Bruttoaufwendungen. Die Nettokosten können wohl erst nach einer Finanzierungsberechnung vorgenommen werden. D. h., wenn wir wissen, wieviel Mehrwertausgleich geleistet werden muss oder welche der öffentlichen Anlagen z. B. durch einen Dritten erstellt werden können/müssen. Aktuell ist eine moderate Steuererhöhung eingeplant. Dies entspricht aber dem heutigen Planungsstand, welcher sich auf die aktuelle und die künftige Investitionstätigkeit abstützt. Die steuerbeeinflussenden Faktoren können sich jedoch laufend verändern.

Im Bernfeld befindet sich der namhafteste Arbeitgeber in der Gemeinde. Hat sich dieser, dessen Standort durch eine allfällige Verschiebung schlechter erschlossen ist, schon zur den Planungsvarianten geäußert?

Nein, dies war bis anhin noch nicht der Fall. Es wird aber davon ausgegangen, dass er sich im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens einbringen wird.

Wenn man die Variante Neubau sieht, vergleicht man diesen unwillkürlich mit dem S-Bahnhof Wankdorf. Nun wird aber dort in Erwägung gezogen, eine unterirdische Erschliessung zu planen. Wäre dies nicht auch eine Option für Jegenstorf.

Die Situation rund um die S-Bahnhaltestelle Wankdorf kann nicht mit Jegenstorf verglichen werden. Die Höhenverhältnisse bedingen dort einen Aufstieg zur Überführung der 80 Meter breiten Gleisanlage von rund 8 – 10 m. In Jegenstorf würde hingegen das Trasse im Bereich Brüggacker auf das Niveau der Kirchgasse abgesenkt. Somit würde die geplante Überführung das gewachsene Terrain lediglich um rund 2 m übersteigen.

Man sollte zudem nicht nur aus Sicht Bahn beurteilen, sondern auch aus Sicht der Quartierentwicklung: Die Verlegung des Bahnhofs erlaubt es, die ansonsten doppelspurig über die Kuppe führende Bahnanlage in den Boden hinein abzusenken. Das Quartier wird deutlich weniger zerschnitten, und ev. kann der Lärm- und Lichteinfall reduziert werden.

Es geht hier nicht darum, ein Bahnproblem mittels Gemeindebeitrag zu lösen, sondern um die Frage, wie der RBS langfristig den bestmöglichen Beitrag an eine funktionierende Mobilität in der Region (Strasse und Schiene) sowie ein lebenswertes Jegenstorf leisten kann.

Spielt es überhaupt eine Rolle, was die Gemeinde für eine Haltung zur Standortfrage hat?

Das ist eine ganz wichtige Frage. Natürlich spielt dies eine Rolle. Die planungsverantwortlichen des RBS dürfen im Projekt klar eine bahntechnische Sicht einnehmen und müssen diese geltend machen. Allerdings darf dabei nicht vergessen werden, wem der RBS gehört. Es handelt sich um eine Aktiengesellschaft unter anderem im Besitz der Gemeinden. Die Bahn hat in erster Linie die Bedürfnisse ihrer Kunden zu befriedigen. Zudem weist sie einen Deckungsgrad von 80 % aus. Das heisst, dass jeder fünfte Franken durch die Steuerzahlenden finanziert wird. Und dies wiederum sind Bahnkunden und Einwohner von Gemeinden. Dies bedeutet auch, dass die Meinung der Gemeinde ein grosses Gewicht hat und deshalb das Interesse aller Involvierten gross sein muss, gemeinsam zu einer Lösung zu gelangen. Eine Lösung muss aber zum obersten

Ziel haben, vor dem Hintergrund der Machbarkeit die langfristigen Bedürfnisse des ÖVs abzudecken.

Keine weiteren Wortmeldungen.

Die Mitwirkungsbeiträge können bis zum 8. Dezember 2017 bei der Gemeindeverwaltung eingereicht werden.

Am Samstag, 18. Dezember 2017, von 10.00 – 12.00 Uhr, findet eine Sprechstunde in der Schulanlage Gyrisberg statt.

Schluss der Versammlung: 22.00 Uhr

Für die Protokollführung:

R. Holzäpfel