



Jegenstorf



Jegenstorf



Wie geht es weiter?

Welche Auswirkungen hat der Bahnhofstandort?

Raumplanerische Abstimmung

Der Gemeinderat hat ein Konzept erarbeitet, welches die Entwicklungsmöglichkeiten der bestehenden Bauzonen und das Potenzial für eine längerfristige Entwicklung der Gemeinde Jegenstorf aufzeigt. So kann die Frage des Bahnhofstandorts in die räumliche Entwicklung der Gemeinde eingeordnet werden.

Räumliches Entwicklungskonzept

Das Räumliche Entwicklungskonzept (REK) zeigt, dass mit dem neuen Bahnhofstandort mehr bestehendes Bauland und mehr Einwohner durch den öffentlichen Verkehr erschlossen werden könnten. Dagegen wird das Arbeitsgebiet Bernfeld bezüglich der ÖV-Erschliessung benachteiligt. Bei einer Verschiebung des Bahnhofs ist es wahrscheinlich, dass im direkten Umfeld eines neuen Bahnhofs eine Mischung aus Arbeitsplätzen an bestmöglicher Lage angesiedelt werden. Die grösste Differenz bei den zwei Bahnhofstandorten ergibt sich in Bezug auf die ÖV-Erschliessung mit einer Überbauung der Gebiete Brügacker und Gyrissberg und mit der Verdichtung von umliegenden Arealen. Eine Verschiebung des Bahnhofstandortes kann somit zum Impulsgeber für Erneuerungen / Verdichtungen werden.

Orts- und Landschaftsbild

Ein zentrales Thema bei der Variantenprüfung war der Ortsbild- und Landschaftsschutz. Dazu wurde die kantonale Denkmalpflege in den Planungsprozess einbezogen. Beide Varianten sind aus dieser Sicht realisierbar.

Langfristige Entwicklung der Gemeinde

Der Bahnhof Jegenstorf wurde vor über 100 Jahren beim Schloss erstellt. Die bauliche Entwicklung hat in erster Linie nach 1970 stattgefunden und trotzdem bestehen um den Bahnhof noch Baulandreserven und Gebiete mit Entwicklungspotenzial. Der Bahnhofausbau ist somit auf die langfristige Entwicklung der Gemeinde auszuwirken.

Unabhängig vom Bahnhofstandort wird absehbar die Wiese zwischen Kirchgasse und VOI als regionaler Entwicklungsschwerpunkt eingezont und überbaut werden. Dieses neu entstehende Quartier wird von der Bahnlinie durchschnitten. Zur Verbindung der Areale über die Bahnlinie hinweg wird eine Unter- oder Überführung als sinnvoll erachtet. Mit der Variante 2 werden wesentliche Bestandteile für die Quartierserschliessung im Rahmen des Bahnhofneubaus erstellt. Mit der Variante 1 fallen die Kosten für eine Unterführung teilweise mit dem Doppelspurausbau respektive spätestens mit der Überbauung an.

Termine

- Öffentliche Mitwirkung
- Öffentliche Orientierungsversammlung
- Sprechstunde (Schulanlage Gyrissberg)
- Standortentscheid RBS und Gemeinderat
- Projektierung
- Plangenehmigungsverfahren
- Bauphase (Ausbau oder Neubau des Bahnhofs)
- Inbetriebnahme des Bahnhofs

Standortentscheid

Voraussetzung für die Detailprojektierung des Bahnhofs 2025 durch den RBS ist der Standortentscheid, der unter Einbezug der Fachstellen von Bund und Kanton nach der Mitwirkung getroffen werden soll.

Projektierung und Plangenehmigungsverfahren

Der Gemeinderat und der RBS wünschen sich eine überzeugende Gestaltung und eine möglichst einvernehmliche Lösung für Jegenstorf. Dabei sind bahntechnische und gesetzliche Rahmenbedingungen zu berücksichtigen, die bei gewissen Themen wenig Spielraum offen lassen. Das Projekt wird durch das Bundesamt für Verkehr unter Einbezug der kantonalen Fachstellen geprüft, zur öffentlichen Auflage mit Einsprachemöglichkeit gebracht und bewilligt.

Realisierung

Die Realisierung muss bei laufendem Bahnbetrieb erfolgen können und führt im Falle der Variante 1 zu grösseren Einschränkungen als bei Variante 2.

9. November – 8. Dezember 2017
9. November 2017
18. November 2017, 10 bis 12 Uhr
April 2018
ab Mai 2018
ab 2020
ab 2023
2025

Impressum

Herausgeber: RBS, Gemeinde Jegenstorf
Bearbeitung und Text: ecoptima; Paul Moser, Jegenstorf
Abbildungen: LandArtplan; 3B Architekten; Markwalder + Partner
Druck: Egli Druck AG, Urtenen-Schönbühl

Bahnhof Jegenstorf 2025

Jegenstorf mitgestalten

Bis 2030 prognostiziert der Kanton Bern für den öffentlichen Verkehr eine Nachfragezunahme von rund 30 Prozent. Auch auf der RBS-Linie Bern-Jegenstorf-Solothurn nimmt die Nachfrage stetig zu. Um den Zuwachs bewältigen zu können, sollen auf den Horizont 2025 längere Züge zwischen Solothurn und Bern verkehren. Dies bedingt längere Perrons auf allen Haltebahnhöfen des RegioExpresses (RE). Für Jegenstorf wurden sieben mögliche Lösungen für den Aus-, bzw. Neubau des Bahnhofs untersucht und daraus zwei Varianten erarbeitet, die in diesem Flyer beschrieben werden.

Fahrplanausbau 2020/25

Horizont 2020

Ab 2020 wird die S-Bahn S8 halbstündlich nach Bätterkinden verlängert. Der RE verkehrt tagsüber neu durchgehend im Viertelstundentakt. Für Jegenstorf ergeben sich so je vier Verbindungen pro Stunde nach Bätterkinden und Fraubrunnen und zwei pro Stunde nach Grafenried, Schallenen und Büren zum Hof. Der künftige Fahrplan wird es erfordern, dass beide Gleise in beide Richtungen genutzt werden. Die Folge sind wechselnde Abfahrtsgleise.

Horizont 2025

Ab 2025 verkehren auf dem RE neu 180 m lange Züge (statt bisher 120 m lang). Für die Fahrgäste bedeutet das in den Spitzenzeiten 50 Prozent mehr Platz. Der Aus- oder Neubau des Bahnhof Jegenstorf ist dafür eine Voraussetzung.

Randbedingungen

Von folgenden Voraussetzungen ist auszugehen:

- Die Strecke Jegenstorf – Bätterkinden wird unabhängig vom Bahnhofausbau schrittweise auf Doppelspur erweitert, damit die S8 halbstündlich nach Bätterkinden verlängert und der RE beschleunigt werden kann.
- Baubewilligungsbehörde ist das Bundesamt für Verkehr. Es gilt das Plange-

nehmigungsverfahren (PGV) nach Eisenbahnrecht mit dem die Nutzungszone festgelegt und die Nebenanlagen bewilligt werden.

Zwei Varianten

Zur Diskussion stehen eine Ausbau- und eine Neubauvariante. Die Variante 1 sieht den Ausbau des bestehenden Bahnhofs vor. Die Variante 2 sieht einen Bahnhofneubau im Bereich der unbebauten Wiese zwischen dem Bahnübergang Kirchgasse und dem Parkplatz des VOI vor. Diese beiden Varianten werden auf den folgenden Seiten dargestellt und erläutert.

Beide Varianten beanspruchen Land von Dritten. Die Darstellungen sind als Entwurf/mögliche Lösung zu verstehen, die im Rahmen der folgenden Projektierungsphasen überarbeitet und optimiert werden können. Die weitere Projektierung soll in enger Zusammenarbeit mit der Einwohnergemeinde Jegenstorf erfolgen.

Der Doppelspurausbau zwischen dem bestehenden Bahnhof und dem Bahnübergang Solothurnstrasse (Anschluss an geplantes Doppelspurprojekt Grafenried-Jegenstorf) ist unabhängig von den beiden Varianten erforderlich.

Information und Mitwirkung

Sprechstunde

In Ergänzung zur Orientierungsversammlung vom 9. November 2017 findet zur Klärung von Fragen am 18. November 2017 von 10–12 Uhr eine Sprechstunde in der Schulanlage Gyrissberg statt.

Ihre Meinung ist gefragt!

Der RBS und die Gemeinde Jegenstorf bitten die Bevölkerung zu den beiden Varianten im Rahmen eines Mitwirkungsverfahrens Stellung zu nehmen. Beantworten Sie die Fragen im beiliegenden Fragebogen. Formulieren Sie Ihre zusätzlichen Überlegungen.

Mitwirkungsbeiträge

Alle interessierten Personen und Kreise sind eingeladen, Anregungen zu unterbreiten und Stellungnahmen abzugeben. Diese sind bis am **8. Dezember 2017** schriftlich an folgende Adresse einzureichen:

Gemeindeverwaltung Jegenstorf,
Bernstrasse 13, 3303 Jegenstorf oder
gemeinde@jegenstorf.ch

Ergebnis der Mitwirkung

Sämtliche Mitwirkungsbeiträge werden ausgewertet. Über das Ergebnis des Mitwirkungsverfahrens werden der RBS und der Gemeinderat in geeigneter Form informieren. Das Ergebnis der Mitwirkung ist für den Standortentscheid nicht bindend. Wir hoffen auf eine breite Beteiligung in der Mitwirkung und danken Ihnen für Ihr Interesse.

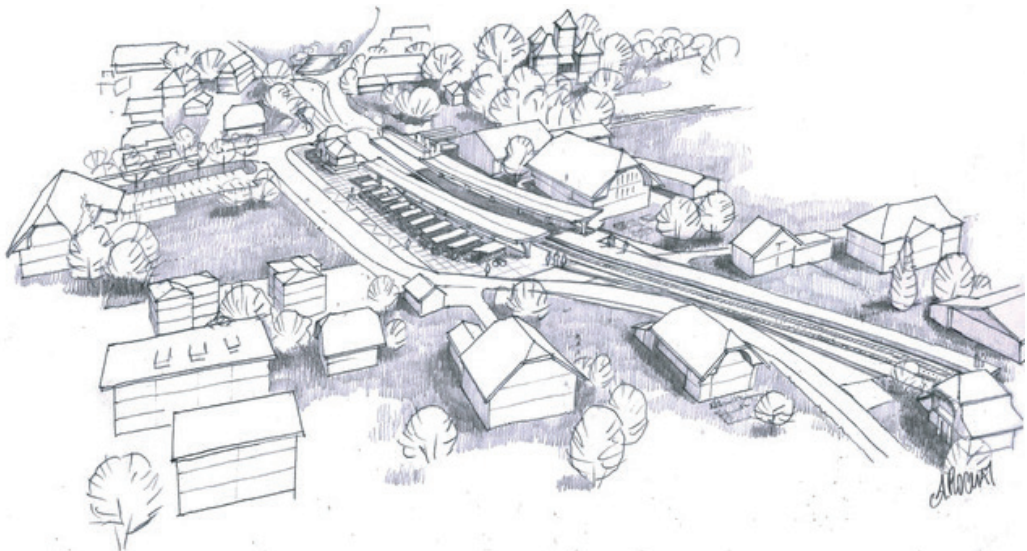
Variante 1

Ausbau des bestehenden Bahnhofs

Der heutige Bahnhof wird am bestehenden Standort erweitert. Die zwei Aussenperrons werden verlängert und verbreitert und mit Perrondächern versehen.

Die beiden Perrons werden um je 60 Meter Richtung Urtenen-Schönbühl verlängert und verbreitert. Zur besseren Erreichbarkeit des südlichen Perrons (heutiges Gleis 3) wird auf der Höhe der „Park and Ride“-Parkplätze (P+R) eine Personenunterführung gebaut. Das heutige, für die Abstellung von Baufahrzeugen vorgesehene Gleis 1 wird aufgehoben und an einem anderen Standort in Jegenstorf neu erstellt. Der Kiosk wird abgebrochen und in das Bahnhofgebäude verlegt. Die Veloabstellanlage wird erweitert und auf den heutigen P+R-Parkplätzen neu erstellt. Die Ein- und Ausstiegskante für Busreisende wird vor dem Bahnhofgebäude beibehalten und ergänzt durch eine Haltemöglichkeit für Bahnersatzbusse. Die P+R-Parkplätze werden in heutiger Anzahl zwischen Bischofgässli und Bahnhof angeordnet.

Die Umgestaltung des Bahnhofs wird die Gemeinde vorab durch Strassen- und Parkplatzanpassungen finanziell belasten. Sie ist kurzfristig betrachtet kostengünstiger als die Variante Bahnhofneubau. Die Kosten beider Varianten sind gesamtheitlich betrachtet ähnlich hoch.



Skizze des ausgebauten Bahnhofs aus Richtung Südwesten.

Stärken dieser Variante

Der heutige Dorfkern und das Erscheinungsbild des Dorfes mit Sicht auf das Bahnhofgebäude bleiben weitgehend erhalten. Das neue Perrondach wird jedoch das Erscheinungsbild und insbesondere die Durchsicht West-Ost beeinträchtigen. Die heutigen Zugänge zum Bahnhof ändern nicht. Über die Gestaltung der heute noch nicht eingezonten Wiese zwischen Bahnübergang Kirchgasse und Einkaufsgeschäft VOI kann im Rahmen einer nächsten Ortsplanungsrevision frei entschieden werden. Dieser Standort des Bahnhofs hat für Läden, Gewerbebetriebe und das Ärztezentrum im engeren Dorfzentrum in Bezug auf den Kundenstrom vom Bahnhof

Vorteile gegenüber dem Bahnhofneubau am anderen Standort.

Schwächen dieser Variante

Die Platzverhältnisse zwischen den bestehenden Gebäuden schränken die Gestaltungsfreiheit und die Anordnung der Nebenanlagen zum Bahnhof ein. Die Peronverlängerung Richtung Urtenen-Schönbühl führt teilweise zu einschneidenden Eingriffen in die Liegenschaften südlich des Bahnhofes und westlich der Bahnhofstrasse durch die neue P+R-Anlage. Während der Bauzeit ist mit Benützungseinschränkungen und Baulärm zu rechnen. Ein späterer Ausbau der P+R-Parkplätze müsste in grösserer Distanz östlich der Kirchgasse erfolgen. Die «Löwenkreuzung» wird nicht entlastet.



Skizze Situation Variante 1, Ausbau des bestehenden Bahnhofs

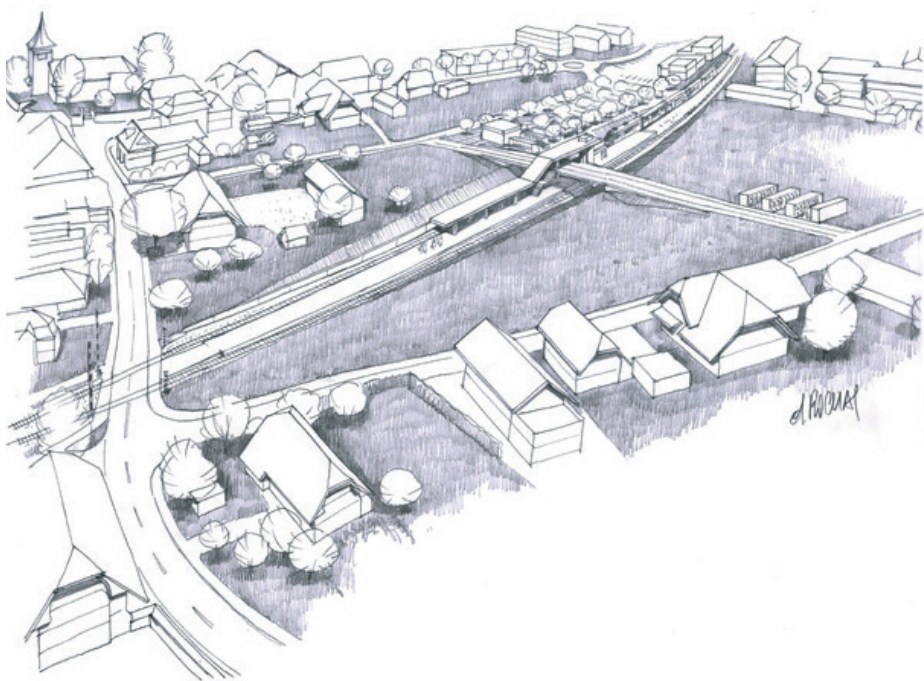
Variante 2

Bahnhofneubau an anderem Standort

Der Bahnhof Jegenstorf wird auf der heute unbebauten Wiese zwischen dem Bahnübergang Kirchgasse und dem Parkplatz des VOI neu erstellt.

Die auf Doppelspur ausgebaute Strecke wird tiefer gelegt und mit einem Mittelperron versehen. Dieses wird durch eine Überführung mit Treppen und Lift und einem Fusswegzugang ab dem Bahnübergang Kirchgasse erschlossen. Der strassenseitige Zugang zum Bahnhof wird neu erstellt: Ab der Kreuzung Solothurnstrasse/Sägetstrasse mit einem neuen Kreisel, durch eine (Bus-)Zufahrt ab der Kirchgasse zwischen dem Gebäude Metzgerei Bergmann und dem Bauernhof Iseli und einem ostseitigen Trottoir längs der Kirchgasse. Die „Park and Ride“-Parkplätze sind angrenzend an den Parkplatz des VOI angeordnet. Der Bahnhofpavillon, die Bushaltestelle und die Veloparkplätze werden anschliessend erstellt. Der heutige Bahnhof wird aufgehoben. Das denkmalgeschützte Bahnhofgebäude bleibt stehen. Durch den Rückbau der Nebenanlagen wird an zentraler Lage Bauland frei.

Die zu Lasten der Gemeinde gehenden Kosten für die strassenseitige Verkehrerschliessung sind hoch, dienen aber auch der Entwicklung um den neuen Bahnhof. Somit sind die Kosten beider Varianten gesamtheitlich betrachtet ähnlich hoch.



Skizze des Bahnhofneubaus aus Richtung Süden.

Stärken dieser Variante

Die Bahnhofanlage und die Zugänge können weitgehend frei gestaltet werden. Es profitieren mehr Reisende von kürzeren Gehdistanzen zum Bahnhof, dagegen wird die Erschliessung des Bernfelds schlechter. Für Jegenstorf bietet dieser Standort längerfristig die grösseren Entwicklungsmöglichkeiten. Dank Tieferlegen des Bahntrassees und der geplanten Langsamverkehrsverbindung wird das entstehende Quartier deutlich weniger zerschnitten. Die Bauarbeiten erfolgen weitgehend ohne Einschränkungen und ohne Baulärm in der Nähe von Wohnbauten. Der künftige, noch

dichtere Fahrplan wird es erfordern, dass beide Perrongleise in beide Richtungen genutzt werden. Das Mittelperron ist in dieser Hinsicht kundenfreundlicher und und vermindert die Gefahr illegaler Gleisüberschreitungen.

Schwächen dieser Variante

Ein ebenerdiger Zu- und Weggang zu den Zügen entsteht einzig ab Kirchgasse. Diese Variante beansprucht mehr Kulturland zu Lasten einer Wohnentwicklung. Die Bauernhöfe verlieren Kulturland; der Zugang zu ihren Höfen ist erschwert und hat Auswirkungen auf ihre Betriebe.



Skizze Situation Variante 2, Bahnhofneubau an anderem Standort