

Projekt-Nr.: IC/003168  
Auftrags-Nr. SAP: 145 02 512  
Projektleiter: INP Michael Steiner, 058 327 31 06, [michael.steiner@bbs.ch](mailto:michael.steiner@bbs.ch)

Strecke: (Spiez) – Zweisimmen (SEZ)

Därstetten: Umbau Bahnhof (Ausbau Kreuzungsstation und BehiG)

## Pflichtenheft für Projektierung



Erstellt durch:

**BLS Netz AG**

**Netzentwicklung Planung**

Genfergasse 11

CH-3001 Bern

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Projektziele .....</b>	<b>4</b>
1.1	Ziele .....	4
1.2	Projekthalt .....	4
<b>2</b>	<b>Randbedingungen .....</b>	<b>5</b>
2.1	Nachbarprojekte.....	5
2.2	Projektbegrenzung.....	5
<b>3</b>	<b>Definition SOLL-Zustand.....</b>	<b>6</b>
3.1	Schema Bestvariante.....	6
3.2	Situation Bestvariante.....	7
3.3	Bahntechnik.....	8
3.4	Sicherungsanlagen .....	10
3.5	Publikumsanlagen.....	12
3.6	Lärmschutz.....	14
3.7	Bahnstrom.....	14
3.8	Niederspannungs- und Telekommunikationsanlagen .....	14
3.9	Liegenschaften .....	15
3.10	Bahnhofsumfeld.....	15
3.11	Ingenieurbauwerke.....	17
3.12	Grund und Rechte.....	17
<b>4</b>	<b>Hinweise zum Nutzungskonzept (Gleisbenützung) .....</b>	<b>18</b>
<b>5</b>	<b>Termine und Meilensteine .....</b>	<b>19</b>

## Änderungsverzeichnis

Version	Datum	Ersteller	Prüfer	Bemerkungen
0-1	31.07.2019	Michael Steiner	Manuel Juon	PWS III
0-2	19.08.2019	Michael Steiner	Manuel Juon	Konsolidierung Fachbereichsleiter
0-3	02.09.2019	Michael Steiner	Manuel Juon	Anpassung nach Konsolidierung Fachbereichsleiter
0-3a	15.01.2020	Alexandre Bauer	Alex Pritz	Anpassung zur Grundlage der Gesamtplanerausschreibung

# 1 Projektziele

## 1.1 Ziele

Mit dem Umbau des Bahnhof Därstetten wird gemäss Streckenkonzept SEZ die notwendige Kreuzungslänge für die RE/RE-Kreuzung (Zuglängen bis 220 m) geschaffen, die Voraussetzung geschaffen, dass diese Betriebskreuzung für den kommerziellen Fahrgastwechsel genutzt werden kann, der geforderte Perronnutzlängenstandard ermöglicht, der anstehende Erneuerungsbedarf vorgenommen sowie das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) umgesetzt.

Die Projektziele im Einzelnen sind:

- Zwei Gleise für Zugskreuzungen von 220 m langen Zügen
- Umbau der Bahnhofstopologie auf zwei Aussenperrons (Nutzlänge 220 m, Höhe P55)
- Erhöhung der beidseitigen Ein- und Ausfahrgeschwindigkeiten
- Gleichzeitige Einfahrten ohne Geschwindigkeitseinschränkungen
- BehiG-Zugang via Bahnübergang «Lochmatte»
- Erneuerung von End-of-Life-Anlagenelementen

## 1.2 Projektinhalt

- Rückbau der Gleisanlagen
- Neubau längerer 220 m-Kreuzungsstelle für höhere Geschwindigkeiten und gleichzeitige Einfahrten ohne Geschwindigkeitsreduktion (Seite Spiez 70 km/h; Seite Zweisimmen 80 km/h)
- Rückbau Mittelperron
- Neubau einer Aussenperronanlage (Nutzlänge 220 m, Höhe P55)
- Verlängerung der bestehenden Personenunterführung zur Erschliessung des Aussenperrons Gleis 2 (Treppen)
- BehiG-konformer Zugang über Bahnübergang «Lochmatte» ausgehend
- Rückbau des Aufnahmegebäudes
- Neubau eines Technikgebäudes
- Anbau an das Technikgebäude zuhanden vermietbarer Verkaufsfläche (bspw. Kaffeelokal)
- Anpassungen Bahnstrom-, Telekommunikation- und Haustechnikanlagen an die neue Situation
- Verschiebung Bahnübergang «Staatsstrasse», inklusive Neuerschliessung angrenzender Parzellen und einseitigem Bypass für den Langsamverkehr
- Rückbau des Ferienhauses der Gemeinde Därstetten

## **2 Randbedingungen**

### **2.1 Nachbarprojekte**

- Erlenbach i. S.: Neubau Kreuzungsstation (IBN: 2021)
- Boltigen: Neubau Kreuzungsstation (IBN: 2021/22)

### **2.2 Projektbegrenzung**

Das Projekt erstreckt sich über einen Perimeter von rund 800 m und betrifft die Gleisanlagen, die bahntechnischen Anlagen, die Publikumsanlagen inklusive des Zugangs vom Bahnübergang «Lochmatte» und die Verschiebung des Bahnübergangs «Staatsstrasse» um rund 150 m in Richtung Spiez.

Eine Verlängerung des Doppelspurabschnittes in Richtung Spiez und eine Strassenunterführung sind keine Bestandteile, die Aufwärtskompatibilität ist jedoch planerisch sichergestellt und zu gewährleisten.

### 3 Definition SOLL-Zustand

#### 3.1 Schema Bestvariante

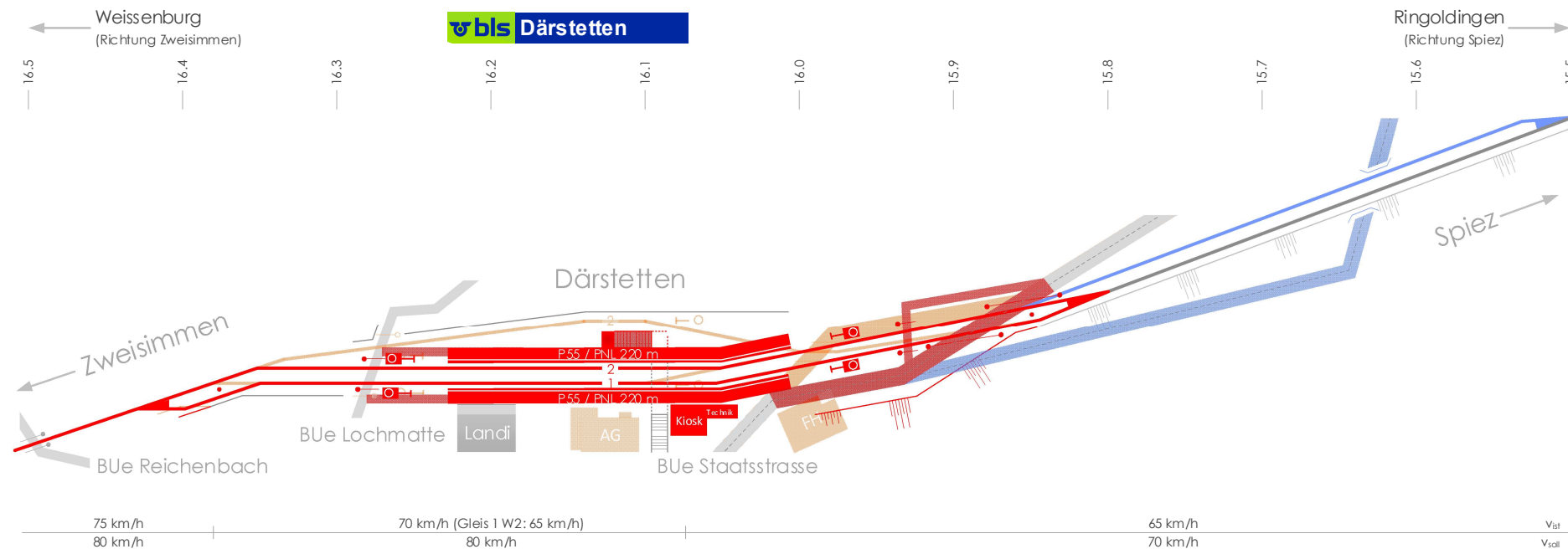


Abbildung 1: Schema Bestvariante Därstetten

## 3.2 Situation Bestvariante

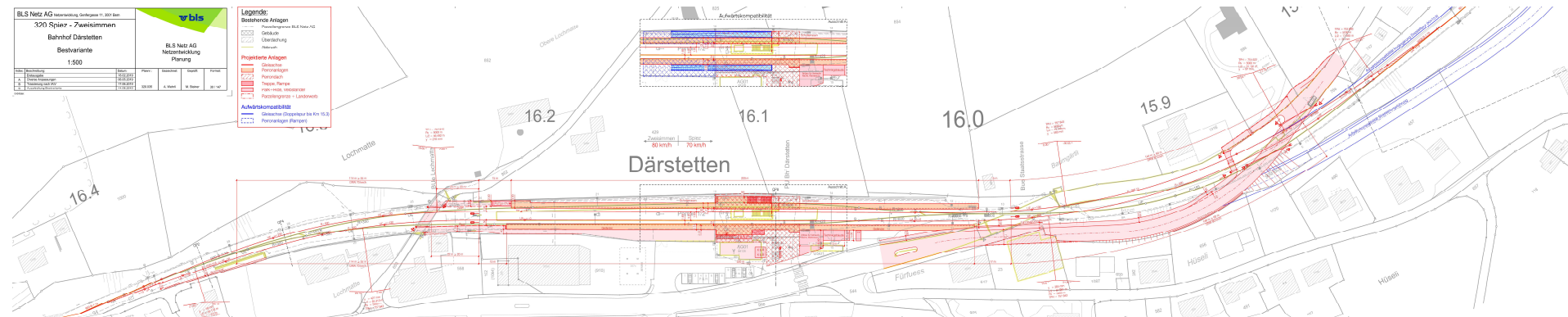
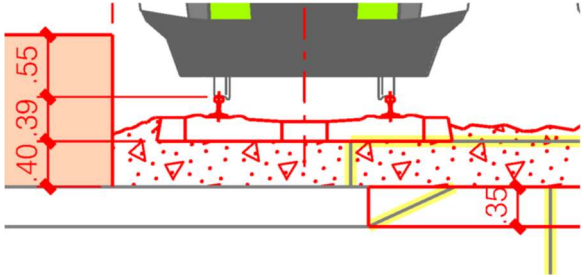


Abbildung 2: Situation Bestvariante Därstetten

### 3.3 Bahntechnik

Objektporträt	SOLL-Zustand	Bemerkungen
<b>Gleisanlagen</b>		
Personenverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gleis 1 mit einer Mindestnutzlänge 220 m</li> <li>Gleis 2 mit einer Mindestnutzlänge 220 m</li> </ul>	Aufwärtskompatibilität zu einer Verlängerung des Doppelspurabschnittes in Richtung Spiez sicherstellen
Güterverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kein GV-Bedienpunkt/ keine Anforderungen</li> </ul>	
Leermaterialverkehr/ Abstellungen/ Überholungen/ Kreuzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Betriebliche RE-Kreuzung mit Zuglängen bis 220 m</li> <li>Abstellungen sind keine vorgesehen</li> </ul>	Anforderung ist gegeben durch zweite Gleisachse.
Bau & Unterhalt IU	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kein IU-Abstellpunkt/ keine Anforderungen</li> </ul>	
Betrieb	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nutzung beider Gleisachsen in beide Richtungen</li> <li>Gleichzeitige Einfahrten ohne Geschwindigkeitseinschränkung</li> </ul>	Die detaillierte Gleisbenutzung ist im Nutzungskonzept (wird bis zur Übergabe an IAI erstellt) hinterlegt.
Geschwindigkeiten	<p>Gleis 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Von/nach Spiez <math>v_R = 70 \text{ km/h}</math></li> <li>Von/nach Zweisimmen <math>v_R = 80 \text{ km/h}</math></li> </ul> <p>Gleis 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Von/nach Spiez <math>v_R = 70 \text{ km/h}</math></li> <li>Von/nach Zweisimmen <math>v_R = 80 \text{ km/h}</math></li> </ul>	<p>Güterzüge gemäss <math>v_{A/D}</math></p> <p>Die anschliessenden Streckenabschnitte könnten künftig im Rahmen der Erneuerung (wenn End-of-Life) für höhere Geschwindigkeiten (Seite Sp 70 km/h und Seite Zw 80 km/h) ertüchtigt werden.</p>
Gleisabstand	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gleise 1/2 = 3.85 m</li> </ul>	Da keine betrieblichen Vorrichtungen vorgesehen sind, ist zwischen den Gleisachsen kein Sicherheits-Zwischenraum zu planen. Die Anforderung, mindestens 1 Dienstweg von jedem Gleis erreichbar ist durch die Aussenperrons gewährleistet. Ausserhalb der Perrons ist dies durch den Abstand $\geq 2.50 \text{ m}$ von Zäunen usw. sichergestellt.
Weichen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zwei neue EW 900 B gemäss Situationsplan</li> </ul>	Weichen sind leicht verbogen. Zungenpartie ist jedoch bei beiden in der Grundform.



Streckenklasse		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>D3</li> </ul>	Anlehnung an R I-30121
Schwellentyp		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schwellentyp Beton B91</li> </ul>	Gemäss Anlagenstrategie
Schienenprofiltyp		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schienenprofil 54 E2</li> </ul>	Gemäss Anlagenstrategie
Unterbau- und Oberbau		
	<p>Perimeter: beide Weichen und beide Gleise 1/2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kompletter Rückbau IST-Anlagen</li> <li>Neuer Unterbau (ohne bituminöse Sperrschicht) gemäss Situationsplan</li> <li>Neuer Oberbau gemäss Situationsplan</li> <li>Der Bahnübergang «Staatsstrasse» ist um rund 150m in Richtung Spiez zu verschieben mit Gleistragplatten zu realisieren und mit einem separaten Bypass zu ergänzen.</li> <li>Neuer Bahnübergang «Lochmatte» gemäss Situationsplan</li> </ul>	Zusätzliche Informationen zu den Bahnübergängen sind unter 3.4 Sicherungsanlagen (Bahnübergang) und 30.10 Bahnhofsumfeld (Strassen/Wege) zu finden.
Gleisgeometrie		
Horizontale Geometrie	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gemäss Situationsplan Bestvariante 1:500.</li> </ul>	Es ist zu klären, wie viele Trassierungskorrekturen rund um Därstetten (Rgd-Wg) im Rahmen des Projektes gestopft werden können.
Vertikale Geometrie	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gemäss Situationsplan Bestvariante 1:500</li> <li>Über der Personenunterführung ist gemäss dem Querprofil 8 eine Schotterbettstärke von 40 cm zu ermöglichen.</li> </ul>  <ul style="list-style-type: none"> <li>In den Bereichen der BUe «Staatsstrasse» und «Lochmatte» sind die beiden überhöhten Kurvengleise möglichst in eine Ebene zu legen. Um das strassenseitige Gefälle beim BUe «Staatsstrasse» zu minimieren, ist die Überhöhung beim Aussengleis zu reduzieren (voraussichtlich 75 anstelle 106 mm)</li> </ul>	Geländemodell ist bereits erstellt.

Entwässerung		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Neues Entwässerungssystem anhand der Gleisgeometrie und Perronanlagen.</li> <li>Anpassung Entwässerung Bahnhofvorplatz gemäss geltenden Richtlinien (Trennung Sauber- und Schmutzwasser)</li> </ul>	Bereich Einfahrweiche Seite Zweisimmen und BUe «Lochmatte» eine Entwässerungsleitung je Gleis.
Technikgebäude		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Errichtung Technikgebäude für IAHG/IAAD (~5x10m) gemäss Situationsplan</li> </ul>	Plus Anbau zuhanden vermietbarere Verkaufsfläche. Plus Anbau IL/IU-Lagerfläche (Winterpflege, Entsorgung)
Lichtraumprofil		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>EBV 2/S2</li> </ul>	

### 3.4 Sicherungsanlagen

Objektporträt	SOLL-Zustand	Bemerkungen
Sicherungs- und Zugleittechnik		
Sicherungsanlage	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anpassung an die neue Bahnhofsanlage</li> </ul>	Seit 2017 Streckenstellwerk Typ Elektra 2 in Oberwil i. S. Seit 2017 ETCS L1LS
Zwergsignale	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine (Situation wie heute)</li> </ul>	
Signalisierungssystem	<ul style="list-style-type: none"> <li>Signalsystem L</li> </ul>	
Signale	<ul style="list-style-type: none"> <li>3 Ausfahrtsignale: Verschiebung gemäss Situationsplan</li> <li>1 Ausfahrtsignal: Neubau (Gleis 2 Seite Zweisimmen)</li> </ul>	Standorte der Einfahrtsignale und Vorsignale sollten gemäss ersten Abklärungen für die künftig höheren Geschwindigkeiten (Bremswegdistanz wird eingehalten) stimmen.
Abfahrtsignale und Bedienkasten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine ortsfesten Signale für die Abfahrtslaubnis</li> </ul>	
Besetzte Einfahrten	<ul style="list-style-type: none"> <li>keine</li> </ul>	
Hilfssignale / Blockumgehung / Isolierungsumgehung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einfahrtsignale mit Hilfssignale</li> <li>Blockumgehungen und Isolierungsumgehungen werden standardmässig vorgesehen</li> </ul>	
Automatischer Signalbetrieb (ASB)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sämtliche Signale werden mit zuglenkfähigem ASB ausgerüstet.</li> </ul>	
Weichen- und Entgleisungsvorrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beide Weichen sind mit einem elektrischen Antrieb auszurüsten.</li> <li>Sämtliche zentralisierten Weichen sind mit einer Isolierungsumgehung auszurüsten.</li> </ul>	

Weichenheizungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beide Weichen sind mit Weichenheizungen auszurüsten.</li> </ul>	
Gleisfreimeldung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Achszähler sind gemäss der neuen Anlage zu verschieben.</li> </ul>	
Zugfahrstrassen	<p>Ein- und Ausfahrten Richtung Spiez</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gleis 1 und 2 <math>v_R = 70 \text{ km/h}</math></li> </ul> <p>Ein- und Ausfahrten Richtung Zweisimmen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gleis 1 und 2 <math>v_R = 80 \text{ km/h}</math></li> <li>• Gleichzeitige Einfahrten ohne Geschwindigkeitseinschränkungen</li> </ul>	Aufwärtskompatibilität ist sicherzustellen: Der Streckenabschnitt in Richtung Spiez könnte im Rahmen der künftigen Erneuerung für 80 km/h ausgelegt werden.
Rangierfahrstrassen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesicherte Rangierfahrstrassen mit fiktiven Zwergen bei ausgeschaltetem ASB.</li> </ul>	
Bahnübergänge	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Bahnübergang «Staatsstrasse» ist um rund 150m in Richtung Spiez zu verschieben und gemäss Situationsplan beidseitig mit zwei Schlagbäumen sowie in Fahrtrichtung Zweisimmen mit einem separaten Bypass für den Fussgängerverkehr zu erstellen – die Schlagbäume des Bypasses sind mit denjenigen des Strassenüberganges zu koppeln. Die Sperrzeiten sind dank der geringeren Distanz zwischen den Schlagbäumen zu optimieren (Reduktion der Warnzeit von 33 s auf 12 s).</li> <li>• Der Bahnübergang «Lochmatte» bleibt an unveränderter Lage bestehen. Die Schlagbäume sind der Situation anzupassen – Der Standort ist mit dem künftigen Hauptkabeltrasse abzustimmen. Da der BÜ für den BehiG-Zugang zum Aussenperron genutzt wird, sind die Schlagbäume mit Hängegitter auszurüsten. Die Ausfahrtsignale in Richtung Zweisimmen sind gegenüber dem BÜ «Lochmatte» so zu positionieren, dass aus Richtung Spiez Einfahrten auf das geschlossene Ausfahrtsignal bei geöffnetem BÜ «Lochmatte» erfolgen können. Reduktion der Sperrzeit ist zu prüfen.</li> <li>• Der Bahnübergang «Reichenbach» bleibt an unveränderter Lage bestehen.</li> </ul>	Zusätzliche Informationen zu den Bahnübergängen sind unter 30.10 Bahnhofsumfeld (Strassen/Wege) zu finden.
Automatisierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fernsteuerung durch die BZ Spiez</li> </ul>	

### 3.5 Publikumsanlagen

Objektporträt	SOLL-Zustand	Bemerkungen
<b>Perronanlagen</b>		
Perronkanten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Abbruch bestehender Mittelperron</li> <li>Neubau von zwei Aussenperrons mit einer Perronnutzlänge von 220 m und P55-Standard</li> <li>Auffüllung zwischen Aussenperron Gleis 2 und Stützmauer gemäss Querprofil (bspw. Schotterrasen)</li> </ul>	Zu realisierende Perronnutzlänge ist mit der laufenden Angebotsentwicklung AS 2035 abzustimmen. Gegebenenfalls nur 150 m.
<b>Zugang zur Bahn</b>		
Perronzugang	<p>Hausperron Gleis 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zugang via Bahnhofplatz mit Rampen (1x) und Stufen (2x + 1x stirnseitig Seite Zw) gemäss Situationsplan</li> </ul> <p>Aussenperron Gleis 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zugang via Unterführung (Treppen) gemäss Situationsplan</li> <li>BehiG-Zugang via BUe «Lochmatte» gemäss Situationsplan</li> </ul>	<p>Der PU-Deckel im Bereich des heutigen Aufgangs zum Mittelperron ist neu zu erstellt – siehe QP 8.</p> <p>Sollte im Rahmen des PGV nicht erreicht werden können, dass die Rampen nicht gebaut werden müssen, müsste nochmals ein Investitionsentscheid gemäss VöV «Online-Planungshilfe Interessensabwägung BehiG» gefällt werden.</p>
Unterführung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verlängerung der bestehenden PU in Richtung Aussenperron Gleis 2 und Treppenaufgang gemäss Querprofil 8.</li> <li>Der PU-Deckel im Bereich des heutigen Aufgangs zum Mittelperron ist gemäss Querprofil 8 neu zu erstellen.</li> </ul>	
Überdachung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zentraler Empfangsbereich gemäss Situationsplan</li> <li>Aussenperron Gleis 2 gemäss Situationsplan</li> <li>In den Bereichen der Überdachung ist die Beleuchtung in die Überdachung zu integrieren.</li> </ul>	
Ausstattung / Mobiliar / Kundeninformation (KIS)	<p>Zentraler Empfangsbereich:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1 x Infopunkt mit Monitor, Abfahrtsplakat</li> <li>Netzplan (in Infopunkt integriert oder einzeln platziert)</li> <li>1 x Billetautomat freistehend mit Entwerter</li> <li>1 x Uhr</li> </ul> <p>Hausperron Gleis 1:</p>	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alle 15 m Kandelaber für Beleuchtung und Lautsprecher</li> <li>• 1 x Uhr</li> <li>• 1 x PRS</li> <li>• 1 x Abfahrtsmonitor (anstelle Überkopfanzeiger)</li> </ul> <p>Aussenperron Gleis 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alle 15 m Kandelaber für Beleuchtung und Lautsprecher</li> <li>• 1 x Infowand (PRS, Monitor, Abfahrtsplakat)</li> <li>• 1 x Uhr</li> </ul> <p>Allgemein:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zugangsanzeiger beim BUE «Lochmatte» (BehiG-Zugang)</li> </ul>	
Wasser- und Stromanschluss	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wasser- und Stromanschluss (V230/V400) soll in geeigneter Nähe zu den Perrons realisiert werden.</li> </ul>	Enger Miteinbezug von ILU und ILB in der Projektierung.
Wartehallen/Windschutz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Wartehalle ist in den Anbau des Technikgebäudes zu integrieren und gegebenenfalls mit einem Windfang zu kombinieren.</li> </ul>	Die Verkaufsfläche weist sanitäre Anlagen aus, welche während den Öffnungszeiten durch die Öffentlichkeit genutzt werden können.
Halteorttafeln	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Halteorte beider Gleise sind mit Halteorttafeln zu beschildern.</li> <li>• Die Halteorte sind so zu legen, dass die Züge zentral zum überdachten Bereich halten.</li> </ul>	
FIS-Anschriften	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Bahnhofsareal ist gemäss Richtlinien Signalethik auszustatten.</li> </ul>	
Videoüberwachung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine Videoüberwachung</li> </ul>	

### 3.6 Lärmschutz

Objektporträt	SOLL-Zustand	Bemerkungen
Lärmschutzmassnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die genaue Prüfung allfälliger Massnahmen erfolgt in der Projektierung.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Da bahnseitig die tatsächlichen Emissionswerte die festgelegten nicht überschreiten, wird die Situation als nicht kritisch eingestuft und zum jetzigen Zeitpunkt sind keine Massnahmen definiert.</li> </ul>

### 3.7 Bahnstrom

Objektporträt	SOLL-Zustand	Bemerkungen
Fahrleitungsanlage	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rückbau bestehender Fahrleitung</li> <li>Kompletter Neubau der Fahrleitung zwischen den bestehenden Streckentrennern km 15.750 und km 16.625</li> <li>Vollnachgespanntes Fahrleitungssystem für sämtliche Bahnhofgleise</li> </ul>	
Schaltposten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Schaltposten ist zurückzubauen.</li> </ul>	
NIS-Verordnung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Im Rahmen des PGV wird eine NIS-Untersuchung durchgeführt und ein entsprechender Bericht eingereicht.</li> </ul>	

### 3.8 Niederspannungs- und Telekommunikationsanlagen

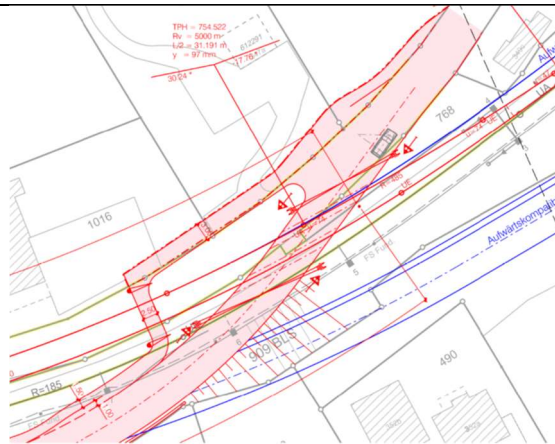
Objektporträt	SOLL-Zustand	Bemerkungen
Niederspannung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anpassung der Niederspannungsanlagen an die neue Situation. Zügeln der Technik vom Keller des Aufnahmegebäudes in das neue Technikgebäude.</li> </ul>	
Telekom	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anpassen der Telekommunikations-, Daten-netz und Fernmeldeanlagen (inklusive Lichtwellenleiter) an die neue Situation. Zügeln der Technik vom Keller des Aufnahmegebäudes in das neue Technikgebäude.</li> </ul>	
GSM-R / Funk	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine zusätzlichen Massnahmen notwendig</li> </ul>	
Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beide Perrons alle 15 m ein Kandelaber</li> <li>Stirnseitige Perronzugänge vom BUE «Lochmatte»</li> <li>Zentraler Empfangsbereich</li> </ul>	Die Beleuchtung sollte dimmbar und präsenzgesteuert sein. Ausserhalb der Betriebszeiten wird die Leuchtkraft reduziert.

### 3.9 Liegenschaften

Objektporträt	SOLL-Zustand	Bemerkungen
Aufnahmegebäude	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rückbau</li> </ul>	Vorgängiges Zügeln der Technik aus dem Keller in das neue Technikgebäude.
Güterschopf, Verlade-rampe	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rückbau</li> </ul>	
Anbau Technikgebäude I	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zusätzlicher Anbau (ca. 100 m<sup>2</sup>) gemäss Situationsplan zuhanden vermietbarer Verkaufsfläche. Inklusive sanitärer Anlagen und integrierter Wartehalle.</li> </ul>	Finanzierung durch BLS Immo AG. Über die definitive Realisierung ist nach Vorliegen der genaueren Kosten zu entscheiden. Gemäss WC-Konzept Realisierung WC nur bei Drittfinanzierung.
Anbau Technikgebäude II	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zusätzlicher Raum (ca. 15 m<sup>2</sup>) gemäss Situationsplan zuhanden IL/IU-Lagerfläche (Winterpflege, Entsorgung)</li> </ul>	
Ferienhaus	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rückbau aufgrund Strassenumlegung und Entschädigung der Eigentümerin Gemeinde Därstetten</li> </ul>	Der Gemeinde wurde mitgeteilt, dass das Ferienhaus 2022 für Übernachtungen noch zur Verfügung steht – anschliessender Buchungsstopp. Die Gemeinde ist über aktuelle Erkenntnisse zu informieren.

### 3.10 Bahnhofsumfeld

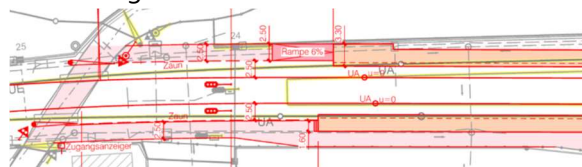
Objektporträt	SOLL-Zustand	Bemerkungen
<b>Bahnhofplatz, Wege</b>		
Strassen/ Wege	<p>Bahnübergang «Staatsstrasse»:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gemäss Situationsplan ist der BUE «Staatsstrasse» um rund 150 m in Richtung Spiez zu verlegen und partiell sind die beiden Verkehrsträgern Strasse und Schiene abzutauschen. Nach Möglichkeit soll die Strassenführung so erfolgen, dass im Falle einer künftigen Doppelspurverlängerung in Richtung Spiez die Gleisrampen nicht tangiert werden. Die Aufwärtskompatibilität zu einer Doppelspurverlängerung ist sicherzustellen.</li> </ul>	<p>Frühzeitiger Einbezug eines Strassenplanungsbüros in die Projektierung und entsprechender Optimierung der vorliegenden Situation.</p> <p>Kostenbeteiligung seitens Kanton (als Strasseneigentümer «Staatsstrasse») einholen, da die bestehenden Fahrbahneindeckungsplatten (Strail) ihr Lebensende erreicht haben und durch die Strassenumlegung</p>



- Neuerschliessung der Parzellen 1016 und 598
- Bypass zuhanden des Fussgängerverkehrs. In der Projektierung ist zu prüfen, ob zuhanden höherer Sicherheit der Fahrradverkehr (Fahrtrichtung Zweisimmen) ebenfalls über den Bypass geleitet werden soll.
- In Fahrtrichtung Spiez ist zuhanden höherer Sicherheit die Option eines zweiten Bypasses zu prüfen.

#### Bahnübergang «Lochmatte»:

- Stirnseitige Zugänge vom BUE «Lochmatte» für den BehiG-Zugang. Im Bereich des Perrons Gleis 1 separate Führung, damit keine zusätzliche Längszirkulation auf dem Perron erzeugt wird.



dessen Belag einen Mehrwert ausweist. (Kanton wurde noch nicht informiert).

Stattgefunden Abstimmungen mit folg. Personen:

Markus Wyss  
Kreisoberingenieur  
Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis I,  
Schlossberg 20, Postfach, 3602 Thun  
+4131636 44 00  
[markus.wyss@bve.ch](mailto:markus.wyss@bve.ch)

René Wüthrich,  
Projektleiter Strassenbau  
Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis I,  
Schlossberg 20, Postfach, 3602 Thun  
+41 31 636 44 00  
[rene.wuethrich@bve.be.ch](mailto:rene.wuethrich@bve.be.ch)

Erik Gorrengourt  
Co-Leiter Fachstelle Langsamverkehr, Tiefbauamt des Kantons Bern, Dienstleistungszentrum, Reiterstrasse 11, 3011 Bern  
+41 31 636 28 68  
[erik.gorrengourt@bve.be.ch](mailto:erik.gorrengourt@bve.be.ch)

Lorenz Ueltschi  
Gemeindeschreiber, Gemeindeverwaltung Därstetten, Hüsli 354B, 3763 Därstetten  
+41 33 783 11 73  
[lorenz.ueltschi@daerstetten.ch](mailto:lorenz.ueltschi@daerstetten.ch)  
(Stellvertretend für Gde)

Ruedi Preisig  
Projektleiter, TBF + Partner AG, Planer und Ingenieure, Beckenhofstrasse 35, Postfach, 8042 Zürich



		+41 43 255 23 00 <a href="mailto:pr@tbf.ch">pr@tbf.ch</a>
Bahnhofplatz	• Gemäss Situationsplan Bestvariante.	

Parkierungsanlagen		
Park & Ride	• Beibehaltung heutiger Situation gemäss Situationsplan Bestvariante	
Bike & Ride	• 20 Plätze gemäss Situationsplan Bestvariante	
Kiss & Ride	• Wenn die Verkaufsfläche erstellt wird, 2 Plätze gem. Situationsplan Bestvariante	
Dienstparkplatz	• Vor dem Technikgebäude separater Privatparkplatz zur internen Nutzung	

### 3.11 Ingenieurbauwerke

Objektporträt	SOLL-Zustand	Bemerkungen
Kabelanlage	• Anpassungen/ Neubau Kabelkanal (Querungen, Rohrblöcke, etc.) anhand der neuen Situation und gemäss Angaben IAI beziehungsweise IAAS	
Schutzbauwerk (Anprallschutz)	• Im Anschluss an das Hausperron Gleis 1 muss in Richtung Spiez aufgrund des Abstands zwischen der Strasse und der Schiene ein Rückhaltesystem (Leitplanke) platziert werden.	
Stützmauern	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereich km 16.320: Rückbau der bestehenden Steinkörbe und Verlängerung der bestehenden Stützmauern in Richtung Zweisimmen gemäss Situationsplan und Querprofil 2</li> <li>• Bereich km 15.9: Stützmauer zuhanden der Strassenumlegung gemäss Situationsplan und Querprofil A3 (Unterlagen TBF)</li> </ul>	

### 3.12 Grund und Rechte

Objektporträt	SOLL-Zustand	Bemerkungen
Landerwerb	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereich Ferienhaus zuhanden Strassenumlegung</li> <li>• Bereich Parzellen 1016 und 598 zuhanden Strassenumlegung/ Erschliessung/ Bypass</li> <li>• Bereich Parzelle 1016 zuhanden provisorischer Landerwerb für Umlegung Strassenverkehr während Bauphasen</li> </ul>	
Wegrechte	• Keine	

Raumsicherung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zuhanden einer allfälligen künftigen Verlängerung des Doppelspurabschnittes in Richtung Spiez ist der Raum gemäss Situationsplan zu sichern.</li> </ul>	
---------------	--	--

#### 4 Hinweise zum Nutzungskonzept (Gleisbenützung)

Gleis	Nutzung	Bemerkung
Gleis 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>In beide Fahrtrichtungen</li> <li>Züge mit Fahrgastwechsel und Nutzlänge bis 220 m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gleichzeitige Einfahrten ohne Geschwindigkeitsreduktion.</li> <li>Bei Kreuzung und verspätetem Gegenzug Einfahrt aus Spiez auf den geöffneten Bahnübergang «Lochmatte».</li> <li>Erfolgt keine Kreuzung, ist das Gleis 1 für Züge beider Richtungen das Regelgleis (bspw. Regio).</li> </ul>
Gleis 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>In beide Fahrtrichtungen</li> <li>Züge mit Fahrgastwechsel und Nutzlänge bis 220 m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gleichzeitige Einfahrten ohne Geschwindigkeitsreduktion.</li> <li>Bei Kreuzungen wird das Gleis 2 für die Fahrtrichtung Zw–Sp vorgesehen.</li> <li>Im Verspätungsfall ist das Gleis 2 für den verspäteten Zug vorzusehen.</li> </ul>

## 5 Termine und Meilensteine

	2020				2021				2022				2023				2024				2025			
Vor-, Bau- und Auflageprojekt					33																			
Plangenehmigungsverfahren											34													
Realisierungsphase													52		*									
Betriebsaufnahme																	60							
Abschlussarbeiten, Projektabschluss																					70			

### Meilensteine

33: Eingabe Auflageprojekt	31.03.2021
34: PGV-Verfügung	30.09.2022
52: Baubeginn (Hauptarbeiten)	01.04.2023
*: BehiG-konforme Anlage (nach Totalsperre September 2023)	01.12.2023
<b>60: Betriebsaufnahme</b> (komplette Bauarbeiten abgeschlossen)	<b>30.06.2024</b>
70: Abschlussarbeiten/ Projektabschluss	30.06.2025