

# Entwicklung Bahnhof Lenk Vorstudie

Studiengang : Bachelor of Science in Bauingenieurwesen | Fachgebiet : Verkehrswegebau  
Betreuer : Prof. Dr. Robert Wagner  
Expertin : Stefanie Steiner (SOB)

Im Rahmen dieser Bachelorthesis wird der Bahnhof Lenk der MOB als ein in die Jahre gekommener Tourismus-Hotspot untersucht. Ziel ist es, die Kapazität für die nächsten 30 Jahre und die barrierefreie Zugänglichkeit zu gewährleisten. Dazu wird in drei Ausarbeitungsstufen eine Bestvariante ausgearbeitet, die einen innovativen und gesellschaftsnahen Verkehrsknotenpunkt aufzeigt.

## Ausgangslage

Einige Bahnverkehrsknoten hinken dem Ziel, alle Bahnhöfe bis 2023 behindertengerecht auszubauen, etwas hinterher. So auch der Bahnhof Lenk. Zwar besitzt dieser auf einer kurzen Länge eine BehiG-fähige Perronkante, ist jedoch, was die Zugänglichkeit und die Sicherheit betrifft, auf einem veralteten Stand. In Anbetracht dessen, dass der Sackbahnhof das Ende der Strecke ins Simmental bildet und folglich viele Ski- und Wandertouristen abwickelt, bedarf es eines Totalumbaus der Verkehrsanlage.

## Auftrag

In einer Vorstudie sind mehrere Varianten zu erstellen. Bahn- und Bushof sollen gemäss der aktuellen BehiG-Vorschriften projektiert und kapazitätsmässig ausgebaut werden. Ausserdem sollen die Immobilien auf der Bahnparzelle und der Bahnhofplatz weiterentwickelt werden. Innerhalb dieser Erarbeitung soll zudem geprüft werden, ob eine Auslagerung des Bahnhofs weiter nach hinten ins Tal denkbar wäre.

## Umsetzung

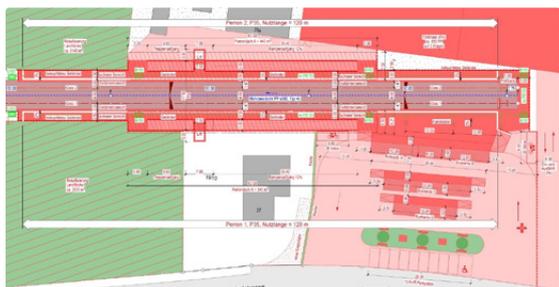
**Die Konzeptionierung** als erste Ausarbeitungsstufe dient dem Entwurf von möglichen Massnahmen. Die verschiedenen Bestandteile (Bahn, Bus, Immo, Platz und Standort) des Knotenpunkts werden separat untersucht und skizzenhaft als Konzepte dargestellt. Es wird eine Übersicht gegeben und definiert, welche der Konzepte weiterverfolgt werden.

**Das Variantenstudium** als nächster Detaillierungsgrad betrachtet den Knotenpunkt als Ganzes. Es werden Kriterien definiert, die zum Schluss dieser Stufe als Bewertungsgrundlage dienen. Die gewählten Konzepte werden kombiniert, optimiert und schliesslich zu insgesamt fünf Varianten zusammengefügt, drei innerhalb des Dorfs und zwei ausserhalb. Nebst dem Beschrieb der Varianten werden davon die Kosten grob geschätzt und Pläne erstellt. Aus der abschliessenden Nutzwertanalyse geht die Variante «Feld 2» als Bestvariante hervor.

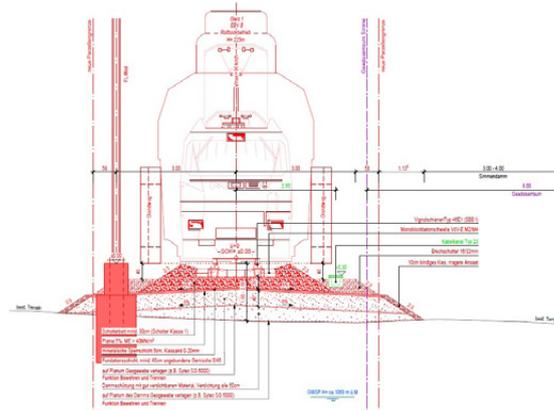
**Die Bestvariante** als abschliessende Stufe dieser Vorstudie beinhaltet den Bau eines Bahnhofs bei der Talstation Metschstand (Erschliessung des Skigebiets Adeboden-Lenk) und bedingt eine Verlängerung des Bahntrassees von gut 2 km weiter ins Tal hinein. Es wird einerseits das Bahntrasse und andererseits die Perron- und Busanlagen betrachtet. Auf der Bahnstrecke werden verschiedene Gesichtspunkte wie Trassierung, Gleisufbau, Entwässerung, Baugrund usw. detaillierter untersucht und optimiert. An den Bahnhöfen Lenk und Rothenbach (neuer Standort) werden die Perrons dimensioniert und die Zugänge, der Bahnhofplatz, die Buskanten und viele weitere Aspekte näher betrachtet. Die Darstellung der Ergebnisse erfolgt in mehreren Plänen. Die Kosten werden auf knapp CHF 40 Mio. geschätzt.



Ramon von Siebenthal  
076 802 28 07  
ramon.vonsiebenthal@  
csing.com



Grundriss der Bestvariante: Perronanlage Rothenbach



Normalprofil der Bestvariante: Bahntrasse