

Massnahme B_04 «Im öffentlichen Regional-, Agglomerations- und Ortsverkehr Prioritäten setzen»: Bätterkinden, RBS-Depot Leimgrube Erläuterungen

Ausgangslage

Der Regionalverkehr Bern-Solothurn AG (RBS) benötigt für die zu erwartenden Angebotsweiterungen und dem damit verbundenen Flottenzuwachs ein zusätzliches Depot. Um die stetig wachsende Zahl der Fahrgäste auch in Zukunft transportieren zu können, plant der RBS, zwischen Solothurn und Bern künftig längere Züge (180 Meter) einzusetzen. Zudem wird mit dem Projekt „Zukunft Bahnhof Bern“ ein neuer RBS-Tiefbahnhof realisiert und die Bahnhöfe zwischen Solothurn und Jegenstorf werden ausgebaut. Damit reichen die heutigen Abstellanlagen in Bern, Solothurn und Worblaufen nicht mehr aus. Bis Ende 2023 soll deshalb ein neues RBS-Depot mit Platz für 16 Züge in Betrieb genommen werden.

Eine umfangreiche Variantenstudie hat als beste Variante den Standort Leimgrube beim Bahnhof Bätterkinden ergeben. Im Rahmen des Richtplancontrollings 2016 wird deshalb auf Antrag der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE) das Vorhaben „Bätterkinden, RBS-Depot Leimgrube“ in das Massnahmenblatt B_04 „Im öffentlichen Regional-, Agglomerations- und Ortsverkehr Prioritäten setzen“ aufgenommen.

Das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) hat als Leitbehörde die betroffenen kantonalen Fachstellen und Fachämter zu einer Vorkonsultation und Beurteilung des Geschäftes aus der jeweiligen Fachoptik eingeladen. In der bis zum 8. März 2017 dauernden öffentlichen Mitwirkung hatten Gemeinden, Verbände, Parteien sowie die Bevölkerung die Gelegenheit, sich zum Vorhaben zu äussern. Gestützt auf die fachlichen Rückmeldungen der betroffenen kantonalen Stellen sowie der Ergebnisse der Mitwirkung wird die nachfolgend aufgeführte räumliche Interessenabwägung vorgenommen.

Mit der Aufnahme des Depots in den kantonalen Richtplan werden die Anforderungen gemäss Art. 8 Abs. 2 RPG erfüllt, wonach Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt einer Grundlage im Richtplan bedürfen. Der Bund macht in seinem Vorprüfungsbericht vom 22. Mai 2017 keine Bemerkungen zur Standortwahl und hält einzig fest, dass der Bund bei einer späteren Festsetzung des Standortes Leimgrube nicht zur (Mit-) Finanzierung der Massnahme verpflichtet werden kann. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat zudem unter Einbezug des Kantons die Sachplanrelevanz des Vorhabens geprüft. Da diese nicht erfüllt ist, wird das Vorhaben nicht in den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene aufgenommen (s. Richtlinie zur Prüfung der Relevanz von Eisenbahnbauvorhaben).

Elemente der Interessenabwägung

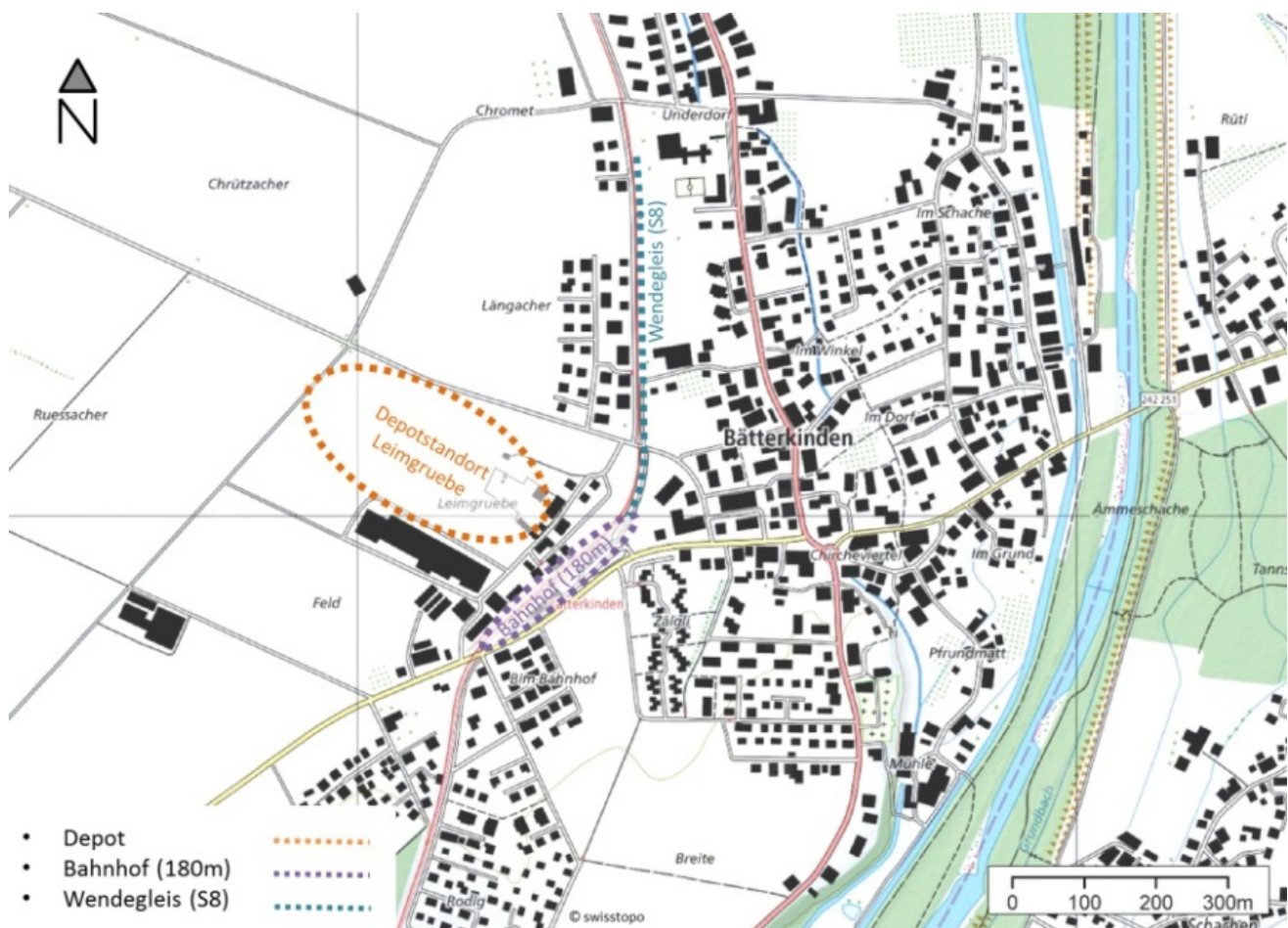
Geprüfte Varianten

Die bestehenden Abstellanlagen in Bern (Abstellungen während der Nacht im Bahnhof), Solothurn und Worblaufen reichen künftig nicht mehr aus. Das Depot Solothurn kann nicht weiter ausgebaut werden; mit dem Perron-ausbau auf 180 Meter im Bahnhof Solothurn kann das Depot sogar nur noch zu einem kleineren Teil als heute als Abstellanlage genutzt werden. In Worblaufen ist ein Ausbau der bestehenden Depotanlagen aufgrund der engen Platzverhältnisse kaum möglich. Da das zusätzliche Rollmaterial künftig vorab auf den Linien S8 und RE zwischen Bern, Bätterkinden und Solothurn eingesetzt wird, ist ein Depotneubau auf der Linie ins Worblental nicht zweckmässig.

Die Prüfung von Varianten bezieht sich damit auf die Linie Bern-Solothurn. Die Standortevaluation verlief in unterschiedlichen Phasen. In einer ersten Phase wurden sämtliche Industrie- und Gewerbeflächen zwischen Bern und Solothurn in einem Korridor von ca. 500m ab Bahntrasse auf ihre Eignung (Grösse und Verfügbarkeit) geprüft. Dabei konnte in den bestehenden Bauzonen kein geeigneter Standort gefunden werden. In einer zweiten Phase wurden sämtliche potenzielle Gebiete, welche die Mindestanforderungen wie Grösse und bahnseitige Erschlies-

sung erfüllen, geprüft. Bei diesen Überprüfungen standen insbesondere bahnbetriebliche und finanzielle Erwägungen im Vordergrund. Daraus resultierte als Bestvariante der Standort „Stockacker“ in Bätterkinden. Dieser Standort stiess jedoch auf grosse Opposition, weil den unternehmerischen Vorteilen grosse raumplanerische und landschaftliche Nachteile gegenüberstanden.

Deshalb wurden die in der zweiten Phase ermittelten 24 potenziellen Standorte durch ein externes Planungsbüro nochmals überprüft. Dabei wurden insbesondere Raumplanungs-, Landschafts- und Umweltaspekte verstärkt in die Beurteilung einbezogen. Insgesamt wurden die Standorte anhand von 28 Kriterien aus den Bereichen Betrieb, Finanzen, Raumplanung, Landschaft und Umwelt geprüft und bewertet. Daraus ergab sich, dass der Standort Bätterkinden Leimgrube insgesamt am besten geeignet ist.



Der detaillierte Erläuterungsbericht zur Standortwahl (s. Grundlagen) legt die Kriterien und die Bewertung der 24 potenziellen Standorte transparent offen. Die einbezogenen kantonalen Fachstellen beurteilen die Standortevaluation als umfassend und genügend für den Standortentscheid, der nachvollziehbar sei.

Verkehrliche Erschliessung

Gemäss Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrscoordination (AÖV) ist der Bedarf nach einem neuen RBS-Depot, in dem die Züge abgestellt und unterhalten werden, ausgewiesen. Das Depot muss nach AÖV aus betrieblichen und verkehrlichen Gründen an der Strecke Solothurn-Bern liegen. Die Begründung des RBS, dass der Angebotsausbau vor allem auf dieser Strecke stattfindet und dort auch die heutige Depotkapazität reduziert wird, ist plausibel. Würde das Depot an der Strecke nach Worb gebaut, hätte das zusätzliche Dienstfahrten auf der

bereits stark belasteten Strecke sowie eine Spitzkehre im hoch belasteten Knoten Worblaufen zur Folge. Aus betrieblichen Gründen ist dies nicht machbar.

Das AÖV bewertet aus betrieblicher und finanzieller Sicht den Standort in der Nähe des Bahnhofs Bätterkinden als geeignet. Es wird darauf hingewiesen, dass beim Standort Stockacker die beidseitige Anbindung an das Schienennetz – was weniger Rangierbewegungen zur Folge hätte – von Vorteil wäre, dieser Standort aber in den Kriterien „Raumplanung“ und „Landschaft“ weniger gut abschneide.

Die technische Machbarkeit und die Anbindung an das Schienennetz – unter Berücksichtigung der Erschliessung auf der Strasse sowie der Auswirkungen auf die Bahnübergänge „Bahnhofstrasse“ und „Kyburgstrasse“ – sind noch nicht ausreichend geklärt. Die entsprechenden Nachweise sind zu erbringen, damit das Vorhaben im Richtplan festgesetzt (d.h. vom Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ zum Koordinationsstand „Festsetzung“ umgeleitet) werden kann.

In Bezug auf die strassenseitige Erschliessung des Areals macht das Tiefbauamt, Oberingenieurkreis (OIK) III folgende Bemerkungen: Das Areal grenzt auf der Nordseite an die Kantonsstrasse (KS) Nr. 1306; auf der Südseite wird es durch die KS Nr. 251 erschlossen. Die Strassen haben regionale, respektive lokale Bedeutung im Inventar für historische Verkehrswege (IVS). Der OIK III weist darauf hin, dass eine Beurteilung betreffend Strassenlärm aus heutiger Sicht noch nicht möglich ist; die weitere Projektentwicklung müsse unter Einbezug des OIK III stattfinden.

Die betroffenen Strassen gehören gemäss Sachplan Veloverkehr zum Basisnetz, respektive gelten als Hauptverbindung im Siedlungsgebiet von Bätterkinden. Diese Tatsachen führen jedoch zu keinen Einwänden gegen den Standort. Die Auswirkungen auf die Fuss-, Schul- und Wanderwege - insbesondere auf den für den ortsinternen Langsamverkehr wichtigen Bahnübergang Kyburgstrasse – sind mit geeigneten Massnahmen auf ein Minimum zu reduzieren. Die entsprechenden Nachweise sind zu erbringen, damit das Vorhaben im Richtplan festgesetzt werden kann.

Siedlung und Bevölkerung

Aus Sicht der Siedlung sind Vorhaben wenn möglich in Gebieten zu realisieren, die bereits der Bauzone zugewiesen sind. In seiner Standortevaluation hat der RBS überprüft, ob für das Depot Arbeitszonen (Industrie- und Gewerbeflächen) in der benötigten Grösse bestehen und verfügbar sind. Mit dem Standort Leimgrube konnte ein Standort gefunden werden, der zumindest teilweise bereits einer Gewerbezone (Landi und BKW) zugeordnet ist. Entsprechend kann der Kulturlandverlust – im Gegensatz zu den weiteren potenziellen Standorten – minimiert werden, wenn das Areal der BKW sowie Teile der Landi-Gebäude entlang des Bahntrasses in die Depotplanung einbezogen werden können. Die negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung (Anwohnerinnen und Anwohner) sowie die bestehenden Wohnbauten nördlich des Bahnhofs und in unmittelbarer Nähe zum geplanten Depot sind soweit möglich zu minimieren.

Aus Sicht der Berner Wirtschaft (beco), Abteilung Immissionsschutz, stehen der Planung RBS-Depot Leimgrube keine übergeordneten Vorgaben und Rahmenbedingungen entgegen. Die Grenzwerte für Lärm gemäss Lärmschutzverordnung sind einzuhalten. Die Lichtemissionen sind mit technischen Mitteln und der räumlichen Gliederung der Gebäude auf ein Minimum zu reduzieren.

Fruchtfolgefleichen

Das Grundstück Bätterkinden Gbbl. Nr. 455 befindet sich im Inventar der Fruchtfolgefleichen (FFF) des Kantons Bern. Das Vorhaben führt zu einer irreversiblen Beanspruchung von FFF (ca. 3 ha). Die Bestimmungen der Bauverordnung (Art. 11) sind folglich anwendbar und die darin enthaltenen Grundsätze sind einzuhalten. Aufgrund des Verfahrensstandes (Verankerung im kantonalen Richtplan) kann erst der Grundsatz des Standortnachweises beurteilt werden. Dieser kann aufgrund der vorgenommenen „Evaluation möglicher Depotstandorte“ vom 22. August 2016 als erfüllt betrachtet werden. Das Amt für Landwirtschaft und Natur (LANAT) stimmt der Veranke-

zung des RBS Depotstandorts Leimgrube im kantonalen Richtplan entsprechend zu. Das LANAT weist darauf hin, dass die weiteren Grundsätze im Umgang mit FFF in einem späteren Verfahrensschritt geprüft werden müssen.

Landschaft

Gemäss Teilrichtplan Landschaft Emmental (2016) ist ein Gebiet „Offenhaltung Landschaft“ betroffen. Die Massnahme 7b definiert das Ziel, offene, wenig beeinträchtigte Landschaften und wichtige siedlungstrennende Grünräume zu erhalten. Beeinträchtigungen sind möglichst gering zu halten. Die eingetragenen Gebiete sind zu überprüfen und eine sorgfältige Differenzierung zwischen Landschaftsschutzgebieten, Landschaftsschongebieten und der Landwirtschaftszone ist vorzunehmen. Wichtig ist, die Bearbeitung des Landschaftsschutzes den örtlichen Verhältnissen anzupassen, Prioritäten zu setzen und zu begründeten Entscheiden zu kommen.

Eine detaillierte Auseinandersetzung mit dem Eingriff in die Landschaftskammer „Bätterchindfeld“ fehlt noch. Es ist zu vermeiden, dass mit der geplanten Rangiergleisanlage eine Riegelbildung im heute noch offenen Landschaftsraum entsteht. Die entsprechenden Nachweise sind zu erbringen, damit das Vorhaben im Richtplan festgesetzt werden kann.

Wasserbau / Naturgefahren

Das Tiefbauamt, OIK III weist darauf hin, dass das Vorhaben den eingedolten Bachlauf zwischen dem Stauffacherbach und dem Entenbach tangiert. Gemäss gültigem Baureglement gilt ein Gewässerabstand von 7 Meter ab der Mittelwasserlinie. Innerhalb des Gewässerraums sind Bauten und Anlagen nicht zulässig. Gemäss Art. 38 Gewässerschutzgesetz (GSchG) darf ein Gewässer (auch eingedolte Abschnitte) nicht überbaut werden. Eine Umlegung des Gewässers ist gemäss Art. 37 GSchG nur dann möglich, wenn dadurch der Zustand eines bereits verbauten oder korrigierten Gewässers im Sinne des Gewässerschutzgesetzes verbessert werden kann. Bei der Planung ist eine offene Bachführung zwingend zu berücksichtigen. Da infolge der bestehenden Überbauung im Bereich Kartoffelzentrale eine offene Linienführung nicht mehr möglich ist, muss ein neues Trasse für den Bach am nördlichen Rand der Überbauung gefunden werden. Die entsprechenden Nachweise sind zu erbringen, damit das Vorhaben im Richtplan festgesetzt werden kann.

Zudem wird darauf hingewiesen, dass das Areal teilweise in einer Naturgefahrenzone mit geringer Gefährdung liegt. Mit der Ausdolung des Bachlaufs kann die Naturgefährdung voraussichtlich behoben werden.

Wasser / Abfall

Gemäss Amt für Wasser und Abfall (AWA) bestehen aus Sicht des Grundwasserschutzes, des Bodenschutzes, der Abwasserentsorgung sowie aus Sicht des Fachbereichs Industrie, Gewerbe und Tankanlagen keine Einwände oder Genehmigungsvorbehalte gegen das geplante Vorhaben. Das geplante Vorhaben hat bezüglich Siedlungsentwässerung die konzeptionellen Vorgaben des kommunalen generellen Entwässerungsrichtplans zu berücksichtigen. Zudem zeigt die Versickerungskarte der Gemeinde Bätterkinden, dass der Flurabstand beim Projektstandort Leimgrube bei hohem Grundwasserstand über 3 Meter beträgt.

Archäologie / Denkmalpflege

Gemäss dem Archäologischen Dienst ist bisher keine archäologische Fundstelle im Bereich Leimgrube bekannt. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass in der Nähe Reste eines frühmittelalterlichen Dorfes ausgegraben wurden. Der Archäologische Dienst erwartet neue Erkenntnisse zur Archäologie im Zusammenhang mit benachbarten Bauprojekten. Daher können im Verlauf der weiteren Planung unter Umständen genauere Aussagen zum Archäologiepotenzial der betroffenen Fläche möglich sein. Der Archäologische Dienst ist in die weiteren Planungsschritte mit einzubeziehen.

Je nach Erschliessungsvariante ist das schützenswerte K-Objekt Energiezentrale (Umformerstation) an der Bubenbergstrasse 2 vom Vorhaben betroffen. Das Gebäude ist ein wichtiger verkehrsgeschichtlicher Zeuge im Zusammenhang mit der Erstellung der Solothurn-Bern-Bahn. Die kantonale Denkmalpflege ist in die weiteren Planungsschritte mit einzubeziehen. Diese ist auch zuständig für das ISOS. Das Gebiet westlich des Bahnhofs liegt

in der Umgebungsrichtung VII, welches mit Aufnahmekategorie b und Erhaltungsziel b zwar über eine gewisse Bedeutung für das Ortsbild verfügt, nicht aber über ein ausserordentliches Ortsbild.

Fazit der Interessenabwägung

Das AÖV bestätigt den Bedarf nach einem neuen Depot für den RBS, um den vom Kanton geplanten Angebotsausbau 2025 realisieren zu können. Somit ist das Vorhaben von kantonaler Bedeutung. Das AÖV bestätigt auch, dass das Depot aus betrieblichen und verkehrlichen Gründen an der Linie Bern-Solothurn liegen muss. Die umfassende und für die kantonalen Fachstellen nachvollziehbare Standortevaluation hat ergeben, dass kein Standort zur Verfügung steht, der besser geeignet ist als der Standort Bätterkinden Leimgrube oder der ohne Beanspruchung von Fruchtfolgefächern auskommt. Mit dem gewählten Standort wird zudem der Verlust an Fruchtfolgefächern minimiert.

Von Seiten Bund sowie den einbezogenen kantonalen Fachstellen wurden keine Vorbehalte gegen die Aufnahme des Vorhabens in den kantonalen Richtplan eingebracht. Deshalb sind alle Voraussetzungen erfüllt, um das Vorhaben in den kantonalen Richtplan aufzunehmen. Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung sind Vorbehalte gegen das Vorhaben eingegangen. Die Auswertung der Mitwirkung hat viele Aspekte und Fragen aufgezeigt, die in der Weiterbearbeitung des Vorhabens genau betrachtet und geklärt werden müssen.

Die vorgenommene räumliche Interessenabwägung hat ergeben, dass noch nicht alle räumlichen Konflikte beseitigt werden konnten. Entsprechend wird das Vorhaben mit Koordinationsstand **Zwischenergebnis** in das Massnahmenblatt B_04 aufgenommen.

Damit das Vorhaben den Koordinationsstand Festsetzung erreichen kann, sind folgende Nachweise zur räumlichen Abstimmung durch den RBS zu erbringen:

- Klärung der technischen Machbarkeit und Anbindung an das Schienennetz. Dabei ist die Erschliessung auf der Strasse zu berücksichtigen und die Auswirkungen auf die Bahnübergänge „Bahnhofstrasse“ und „Kyburgstrasse“ zu minimieren. Die Auswirkungen auf die Fuss-, Schul- und Wanderwege sind mit geeigneten Massnahmen auf ein Minimum zu reduzieren. Dies betrifft insbesondere den für den ortsinternen Langsamverkehr wichtigen Bahnübergang „Kyburgstrasse“.
- Umgang mit der offenen Bachführung am nördlichen Rand der Überbauung.
- Auseinandersetzung mit dem Thema offener Landschaftsraum im „Bätterchindfeld“.

Das LANAT weist darauf hin, dass die weiteren Grundsätze im Umgang mit FFF in einem späteren Verfahrensschritt geprüft werden müssen. Die Denkmalpflege, der archäologische Dienst, das Tiefbauamt und allfällige weitere kantonalen Fachstellen sind in die weiteren Planungsschritte einzubeziehen.

Bei den weiteren Schritten und der Konkretisierung des Planungsvorhabens ist darauf zu achten, dass die negativen Auswirkungen auf den Raum, die Umwelt, die bestehenden Siedlungen sowie die Bevölkerung (Anwohnerinnen und Anwohner) auf ein Minimum reduziert werden. Die betroffenen Bürgerinnen und Bürger, die Standortgemeinde sowie Verbände, Interessengruppen und politische Parteien sind in den weiteren Planungsprozess aktiv mit einzubeziehen.

Grundlagen

1. Infraconsult AG (22. August 2016): Evaluation möglicher Depotstandorte; im Auftrag des RBS (<http://www.rbs.ch/depotplanung>)
2. Fachberichte der verwaltungsinternen Vorkonsultation (Klassifikation: intern)
3. Bundesamt für Raumentwicklung (22. Mai 2017): Vorprüfungsbericht zu den Richtplananpassungen `16 (Klassifikation: intern)