

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS)

Anpassungen und Ergänzungen 2022/1,
09.12.2022

Erläuterungen



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Impressum

Herausgeber

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesamt für Verkehr (BAV), Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

Karten

SIRKOM GmbH, Wännwil
Karten reproduziert mit Bewilligung von Bundesamt für Landestopografie swisstopo, © 2022 swisstopo

Übersetzungen und Korrektorat

Sprachdienste BAV

Zitierweise

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK:
Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, Anpassungen und Ergänzungen 2022/1, Bern

Bezugsquelle

Internet: www.bav.admin.ch
Französische Ausgabe: Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail, adaptations et compléments 2022/1
Italienische Ausgabe: Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura ferroviaria, adattamenti e complementi 2022/1

12.2022

Inhalt

1 Gegenstand und Ablauf des Verfahrens	2
1.1 Anlass der Planung	2
1.2 Ablauf der Planung	4
2 Interessenabwägung	5
3 Ergebnisse der Zusammenarbeit sowie der Anhörung	6
3.1 Einleitung	6
3.2 Anträge zu den Anpassungen und Ergänzungen 2022 des SIS im Rahmen der ersten Anhörung	6

1 Gegenstand und Ablauf des Verfahrens

1.1 Anlass der Planung

Ausgangslage

Der Bund erstellt Grundlagen nach Artikel 13 des Raumplanungsgesetzes¹, um seine raumwirksamen Tätigkeiten erfüllen zu können. Am 12. April 1995 setzte der Bundesrat den Sachplan AlpTransit in Kraft. Dieser Sachplan wurde am 30. April 1996 ein erstes und am 15. März 1999 ein zweites Mal nachgeführt.

Im September 2002 wurden gleichzeitig der Sachplan Schiene/öV wie auch der Sachplan Strasse der Vernehmlassung unterbreitet. Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen entschied der Bundesrat, die Sachpläne aller Verkehrsinfrastrukturen in einem gemeinsamen, verkehrsträgerübergreifenden Sachplan Verkehr (SPV) zusammenzufassen.

Sachplan Verkehr

Teil Programm und Umsetzungsteile

Der Sachplan Verkehr besteht aus einem strategischen Teil (Teil Programm) und den verkehrsträgerspezifischen Umsetzungsteilen. Die verkehrsträgerspezifischen Umsetzungsteile des Sachplans Verkehr wurden schrittweise erarbeitet und aktualisiert.

Die aktuellen Herausforderungen in Bezug auf Umwelt und Raum sowie die verschiedenen in der Zwischenzeit getroffenen politischen Entscheide (STEP Bahninfrastruktur, STEP Nationalstrasse, Mitfinanzierung des Programms Agglomerationsverkehr) haben den Bund dazu veranlasst, den Teil Programm des Sachplans Verkehr grundlegend zu überarbeiten. Sein Titel lautet neu «Mobilität und Raum 2050». Das Dokument ist unter der Federführung des ARE in Zusammenarbeit mit den betroffenen UVEK-Ämtern (BAZL, BAFU, ASTRA, BAV) entstanden. Ausserdem wurden die Kantone, Städte und Gemeinden angehört. Mobilität und Raum 2050 ist das strategische, verkehrsträgerübergreifende Koordinationsinstrument des Bundes. Als Koordinationsinstrument auf nationaler Ebene zwischen der Raumentwicklung, der Umwelt und der Verkehrsinfrastruktur umfasst es ein Zielbild sowie Handlungsgrundsätze, die in den zwölf Handlungsräumen des Raumkonzepts Schweiz räumlich konkretisiert sind. Schliesslich definiert Mobilität und Raum 2050 Grundsätze für eine gute Zusammenarbeit zwischen Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden und für den Umgang mit Zielkonflikten. Dieses Dokument ist mit Beschluss des Bundesrates am 15. Oktober 2021 in Kraft getreten.

Umsetzungsteil für die Schieneninfrastruktur

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat am 8. September 2010 den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS) genehmigt. Mit dem SIS wurde der bestehende Sachplan AlpTransit nachgeführt. Zudem wurden die Vorhaben aus der Botschaft zum Bundesgesetz über den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-A)² und aus der Botschaft zur Gesamtschau FinöV³ darin aufgenommen.

In der Zwischenzeit erlangten weitere Planungen von sachplanrelevanten Vorhaben die nötige Reife und machten die Anpassung der entsprechenden Objektblätter bzw. die Neuerstellung von Objektblättern im SIS notwendig. Die vom Bundesrat am 16. Dezember 2011 in Kraft gesetzten Anpassungen und Ergänzungen 2011 umfassten ein neues Kapitel 4.10 Stromversorgung im Konzeptteil, Anpassungen der Objektblätter 3.1 Raum Bern, 7.1 Rigi und

¹ SR 700

² BBI 2004 3743

³ BBI 2007 7683

7.2 Axen/Uri sowie die neu hinzugefügten Objektblätter 3.4 Bern - Solothurn und 5.4 Gambarogno.

Am 19. Januar 2011 beschloss der Bundesrat, der Initiative «Für den öffentlichen Verkehr» des Verkehrsclubs der Schweiz mit der Botschaft «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)»⁴ einen direkten Gegenentwurf gegenüberzustellen. Die Botschaft des Bundesrates enthielt unter anderem das strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP Bahninfrastruktur), vormals Bahn 2030, für die Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur. Das Schweizer Stimmvolk nahm die FABI-Vorlage am 9. Februar 2014 an. Die Anpassungen 2015 am Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS) behandelten drei Schwerpunkte: die Resonanzproblematik im 132-kV-Bahnstromnetz, die Aktualisierung verschiedener Kapitel im Konzeptteil sowie die Aktualisierung und Fortschreibung der Objektblätter. Die Objekte bezüglich der Themen Resonanzproblematik, Interoperabilität im Bahnbereich und Energieeffizienz sowie die Änderung des Standes der Koordination in Festsetzung bei fünf Projekten und die Berücksichtigung von drei neuen Projekten wurden am 4. Dezember 2015 durch den Bundesrat in Kraft gesetzt.

Der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene wurde 2018 erneut aktualisiert (SIS 5). Diese Änderungen waren auf drei Hauptbereiche ausgerichtet: die Aufnahme des strategischen Bahnstromversorgungsnetzes 2030 der SBB, die Einführung einer Priorisierung der Verkabelungen in den Konfliktzonen im Rahmen der Resonanzproblematik sowie die Anpassung einzelner Kapitel im Konzeptteil und die Fortschreibung der Objektblätter. Neu wurde das Vorhaben für den Bau einer Werkstätte im Westen Berns in das Objektblatt 4.1 aufgenommen. Der Bundesrat setzte diese Änderungen am 7. Dezember 2018 in Kraft.

Die jüngste Anpassung des SIS (SIS 6) wurde am 26. Januar 2022 vom Bundesrat gutgeheissen. Sie umfasst zum einen die Aufnahme jener Projekte aus dem Bahn-Ausbau schritt 2035, die sich auf Raum und Umwelt erheblich auswirken, zum anderen wird der SIS dadurch an den weiterentwickelten Programmteil des Sachplans Verkehr angeglichen.

Der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene dient dem Bund zur Erfüllung verschiedener Aufgaben. Er

- informiert die Öffentlichkeit über Ziele, Grundsätze und Prioritäten des Bundes im Bereich der Schieneninfrastruktur;
- koordiniert die Infrastrukturvorhaben der Schiene mit anderen Verkehrsträgern und mit der anzustrebenden Raumentwicklung;
- legt das weitere Vorgehen bei der Planung der Schieneninfrastruktur auf Bundesebene fest und
- macht raumbezogene Objektangaben und gibt Koordinationsanweisungen für die Schieneninfrastruktur.

Anpassungen 2022

Die Anpassungen 2022 des SIS sind eine kleine Anpassung, die sich auf die Aufnahme von drei Werkstätten in den Kantonen Bern und Waadt bezieht: Bätterkinden, Oberburg und NEVA. Für diese drei Objekte wurden Erläuterungsberichte für die Standortwahl sowie Objektblätter erstellt. Die Arbeiten am SIS 6.1 sehen keine Änderungen am konzeptionellen Teil des SIS oder an anderen Objektblättern vor, sondern nur eine Anpassung der folgenden Objekte:

- 1) Aufnahme des Depots RBS-Bätterkinden in SIS, da das im PGV eingereichte Projekt den ursprünglichen Grenzwert von 5ha Fruchtfolgefläche überschreitet und somit eine Aufnahme in SIS erforderlich ist (OB 4.2).

⁴ BBI 2012 1577

- 2) Aufnahme der Werkstatt BLS-Oberburg in SIS und Aufhebung der Werkstatt BLS-Chliforst Nord aufgrund des Entscheids der BLS, diesen neuen Standort zu entwickeln und die Planungen in Chliforst Nord zu stoppen. Die Werkstatt BLS-Oberburg stellt eine raumplanerisch und aus Umweltsicht akzeptable Alternative dar (OB 4.1 und 4.6).
- 3) Aufnahme des Projekts NEVA (Nouvel établissement Vaudois) mit der Beibehaltung der Aktivitäten am Standort Yverdon-les-Bains und der Realisierung eines Standorts in Aigle (FO 3.7 und 7.3).

Weitere Umsetzungsteile

Der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) trat am 18. Oktober 2000 in Kraft. Seit dem Jahr 2002 wurden achtzehn Serien von Objektblättern verabschiedet. Der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schifffahrt (SIF) ist seit dem 4. Dezember 2015 in Kraft. Der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse (SIN) wurde am 27. Juni 2018 verabschiedet. Der SIN wird derzeit überarbeitet.

1.2

Ablauf der Planung

Ablauf der materiellen Planung

Die Arbeiten zu den Anpassungen 2022 des SIS wurden im Dezember 2021 aufgenommen. Das Kernstück dieser Arbeiten war die Aufnahme von drei Werkstätten in den SIS. Dazu wurde für jeden Standort eine entsprechende Variantenanalyse durchgeführt.

Erste und zweite Anhörung zu den Anpassungen 2022

Im Rahmen der Anhörung gemäss Artikel 19 RPV, die vom 4. Juli bis zum 20. September 2022 dauerte, konnten sich die Kantone Bern und Waadt zu den Anpassungen 2022 des SIS äussern. Sämtliche Stellungnahmen der Kantone wurden behandelt. Das Ergebnis der Anhörung ist in diesem Erläuterungsbericht dokumentiert. Dabei haben die Kantone keine Widersprüche zu ihren kantonalen Richtplänen festgestellt und aus diesem Grund auf eine zweite Anhörung verzichtet.

Bundesinterne Koordination

Der SIS wurde unter der Federführung des BAV zusammen mit dem ARE erarbeitet. Die in der Raumordnungskonferenz des Bundes (ROK) zusammengeschlossenen Bundesstellen wurden angehört. Bei der ersten Anhörung wurden keine Widersprüche festgestellt.

Zusammenarbeit mit den Kantonen und Transportunternehmen

Die Arbeiten zu den Anpassungen 2022 des SIS wurden im Dezember 2021 aufgenommen. Für jedes der drei Vorhaben haben die beiden Bundesämter, die Kantone und die betroffenen Transportunternehmen von Januar bis Mai 2022 je eine Arbeitsgruppe eingesetzt. Die enge Abstimmung zwischen diesen Partnern ermöglichte es, zu jedem Standort der drei Werkstätten eine Variantenanalyse durchzuführen, in Ergänzung zu den neuen Objektblättern.

Erste Anhörung zu den Anpassungen 2022

Die erste Anhörung der Kantone nach Artikel 19 RPV fand vom 4. Juli bis zum 30. September 2022 statt. Die Kantone wurden gebeten, die Anhörung auf die kantonalen, regionalen und kommunalen Stellen auszudehnen sowie die Information und Mitwirkung der Bevölkerung sicherzustellen. Bei dieser Anhörung wurden keine Widersprüche zwischen den Vorhaben des SIS 6.1 und denjenigen der Kantone festgestellt.

2 Interessenabwägung

Eine Abwägung der Interessen zwischen den verschiedenen Planungsebenen wurde projektspezifisch vorgenommen. Sie wird im SIS jeweils in den Begründungen sowohl zu den Grundsätzen (für den Konzeptteil) wie auch zu den einzelnen Vorhaben (für die Objektblätter) dargelegt.

3 Ergebnisse der Zusammenarbeit sowie der Anhörung

3.1 Einleitung

Vorbemerkungen

Der Teil Infrastruktur Schiene des Sachplans Verkehr trägt den grundsätzlichen, den Sachplaninhalt betreffenden Anliegen der Kantone sowie der Öffentlichkeit im Rahmen der Anhörung nach Artikel 19 RPV Rechnung.

Die vom Bundesrat genehmigten kantonalen Richtpläne binden den Bund, was die Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten anbelangt. Die Ziele, Grundsätze und Prioritäten des Teils Infrastruktur Schiene sind mit den entsprechenden Inhalten sämtlicher kantonalen Richtpläne vereinbar.

Weitere Inhalte von Richtplänen oder Agglomerationsprogrammen sowie Anliegen, die von den kantonalen Fachstellen im Rahmen der Zusammenarbeit zum Teil Programm des Sachplans Verkehr eingebracht wurden, konnten zum Teil berücksichtigt werden.

3.2 Anträge zu den Anpassungen und Ergänzungen 2022 des SIS im Rahmen der ersten Anhörung

Eingegangene Stellungnahmen

Die Kantone Bern und Waadt haben im Rahmen der Anhörung je eine Stellungnahme eingereicht. Zwei Vereinigungen und eine Privatperson haben ihre Stellungnahme direkt an das BAV übermittelt. Die folgenden Übersichten zeigen, wie die eingebrachten Anliegen bei der Überarbeitung berücksichtigt wurden.

Allgemeine Anträge

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
Die Kantone Bern und Waadt sind mit dem Inhalt der Objektblätter des SIS 6.1 sowie der Wahl der Standorte einverstanden und stellen keine Widersprüche zu ihren kantonalen Richtplänen fest.	BE, VD	Das BAV nimmt davon Kenntnis und bedankt sich bei den Kantonen für die Zusammenarbeit.
Die Kantone äussern sich dahingehend, dass die unterbreiteten Vorhaben ihren kantonalen Richtplänen nicht entgegenstehen und verzichten deshalb auf eine zweite Anhörung (art.20 RPV).	BE, VD	Das BAV bedankt sich bei ihnen und sieht von einer zweiten Anhörung der Kantone ab. Sollten sich neue grössere Änderungen ergeben, wird das BAV die Kantone über die Möglichkeit einer zweiten Anhörung informieren.
Mehrere Kantone sowie Akteurinnen und Akteure schlagen vor, den Inhalt einiger Objektblätter zu präzisieren oder die Textteile zu ergänzen.	BE, VD	Die textlichen Änderungen und Präzisierungen werden vollständig übernommen.

<p>Eine Vereinigung beantragt einerseits die Nichtberücksichtigung des Vorhabens im SIS und bedauert, dass die Variantenanalyse zur Auswahl eines Standorts keine andere Methodik bereitstellt. Andererseits unterstreicht sie die signifikanten Auswirkungen, die durch den Bau an diesem Standort auf die Anwohnerinnen und Anwohner entstehen.</p>	<p>IG Bätterkinden</p>	<p>Das BAV nimmt von der Stellungnahme Kenntnis und informiert darüber, dass die Variantenanalyse mit den aktuellen Projektdaten und einer besseren Beschreibung der Auswirkungen im Vergleich zu derjenigen, die bei der Aufnahme des Vorhabens in den Richtplan des Kantons Bern erstellt wurde, nachgeführt wurde. Andererseits weist das BAV die Vereinigung darauf hin, dass der Sachplan für die Behörden verbindlich ist und Private im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Einsprachen gegen die Vorhaben erheben können.</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Bemerkungen der Kantone zur Mitwirkung der Gemeinden und der Bevölkerung

Mit der Eröffnung der Anhörung hat der Bund die Kantone Bern und Waadt zugleich gebeten, ihre Gemeinden, die Bevölkerung und die betroffenen Kreise nach Artikel 19 RVP anzuhören und einzubeziehen. Das BAV nimmt die unterbreiteten Bemerkungen zur Kenntnis und leitet sie an die betroffenen Unternehmen weiter, damit diese sie bei der weiteren Planung des Vorhabens berücksichtigen.

Andererseits weist das BAV darauf hin, dass der Sachplan für die Behörden verbindlich ist und Einsprachen von Privaten nicht im Sachplanverfahren behandelt werden können. Dafür eignet sich das Plangenehmigungsverfahren (PGV), in dessen Rahmen Private gegen die Vorhaben Einsprache einreichen können.

<i>Proposition</i>	<i>Auteurs</i>	<i>Type de prise en compte</i>
<p>Une organisation propose de tenir compte des pistes cyclables existantes dans la région du Chablais lors de la planification détaillée de site.</p>	<p>Pro Velo</p>	<p>Les remarques proposées sont prises pour information par l'OFT et leur contenu est transmis aux entreprises concernées afin que ces dernières les prennent en considération dans la planification ultérieure du projet.</p>
<p>Une personne privée touchée par le projet sur le site d'Aigle demande de prendre en considération les impacts du projet en proposant des mesures d'assainissement des nuisances du projet et une compensation.</p>	<p>Privée</p>	<p>Les remarques proposées sont prises pour information par l'OFT et leur contenu est transmis aux entreprises concernées afin que ces dernières les prennent en considération dans la planification ultérieure du projet.</p>
<p>Nous confirmons notre grand intérêt pour que le projet de nouveau centre d'entretien dédié à la maintenance légère du matériel roulant puisse se développer sur notre territoire.</p>	<p>Aigle</p>	<p>Les remarques proposées sont prises pour information par l'OFT et leur contenu est transmis aux entreprises concernées afin que ces dernières les prennent en considération dans la planification ultérieure du projet.</p>

<p>Le Site de St-Triphon nous semble effectivement être le plus approprié pour accueillir une telle activité ; sa proximité avec le rail, et plus particulièrement la ligne du Simplon, la disponibilité du terrain actuellement en zone d'activité, ainsi que la possibilité d'étendre ultérieurement l'activité si besoin, sont des avantages certains. L'évaluation du rapport de l'OFT nous semble ainsi cohérente et nous rejoignons les conclusions de celui-ci.</p>		
<p>La Commune d'Aigle souhaite néanmoins attirer l'attention des autorités et des CFF sur certains points de vigilance pour que ce projet puisse se développer dans les meilleures conditions.</p> <p>En premier lieu, rappelons que dans le cadre de la mise en place du système de gestions des zones d'activité (ci-après SGZA), il était initialement prévu de dézoner la parcelle concernée pour la mettre en zone agricole spéciale. Ce dézonage se justifiait pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'accès à ce site est mauvais et d'importants investissements sont nécessaires pour réali-ser les équipements ; • La zone n'est pas desservie par les transports publics ; • Cette zone d'activité est isolée et n'a pas de synergie avec d'autres sites d'activité ; Ce site est entouré de zones agricoles et de SDA. 	<p>Aigle</p>	<p>Les remarques proposées sont prises pour information par l'OFT et leur contenu est transmis aux entreprises concernées afin que ces dernières les prennent en considération dans la planification ultérieure du projet.</p>
<p>La Commune d'Aigle est en pleine révision de son plan d'affectation communal. Dans ce cadre, et compte tenu du projet des CFF, la Commune souhaite maintenir cette zone en dehors du SGZA mais permettre à cette activité de se développer en colloquant cette parcelle en zone ferroviaire. Cela éviterait que d'autres activités puissent s'implanter dans le cas où ce projet ne se réaliserait pas.</p> <p>La zone ferroviaire nous semble dès lors adaptée à cette activité intrinsèquement liée à l'infrastructure nécessaire aux CFF. Si nous devons garder ce secteur en zone d'activité, nous souhaitons que cela ne pèjore pas notre bilan en zone d'activité.</p>	<p>Aigle</p>	<p>Les remarques proposées sont prises pour information par l'OFT et leur contenu est transmis aux entreprises concernées afin que ces dernières les prennent en considération dans la planification ultérieure du projet.</p>

<p>Nous comptons donc sur le soutien du Canton afin de nous accompagner sur les questions d'affectation et trouver ensemble la solution adéquate.</p>		
<p>Comme mentionné dans le rapport explicatif de l'OFT, l'impact paysager d'un tel projet sur un site agricole et peu bâti pourrait être dommageable. Pour pallier cet inconvénient, la Commune veillera à la qualité du projet afin d'assurer une bonne intégration paysagère de celui-ci. Les aspects d'accessibilité et de mobilité doivent également faire l'objet d'une attention particulière.</p>	<p>Aigle</p>	<p>Les remarques proposées sont prises pour information par l'OFT et leur contenu est transmis aux entreprises concernées afin que ces dernières les prennent en considération dans la planification ultérieure du projet.</p>
<p>Une coordination entre le Canton, les CFF et la Commune est donc primordiale pour que toutes les contraintes du site soient identifiées en amont et que des solutions adaptées puissent être trouvées.</p>	<p>Aigle</p>	<p>Les remarques proposées sont prises pour information par l'OFT et leur contenu est transmis aux entreprises concernées afin que ces dernières les prennent en considération dans la planification ultérieure du projet.</p>
<p>La Commune d'Aigle réitère son enthousiasme pour accueillir sur son territoire le nouveau centre d'entretien dédié à la maintenance légère du matériel roulant.</p>	<p>Aigle</p>	<p>Les remarques proposées sont prises pour information par l'OFT et leur contenu est transmis aux entreprises concernées afin que ces dernières les prennent en considération dans la planification ultérieure du projet.</p>
<p>La Commune sera attentive à ce que ce projet soit exemplaire sur le plan environnemental, sur les aspects de mobilité et d'accessibilité du site, ainsi que sur les aspects d'intégration paysagère.</p>	<p>Aigle</p>	<p>Les remarques proposées sont prises pour information par l'OFT et leur contenu est transmis aux entreprises concernées afin que ces dernières les prennent en considération dans la planification ultérieure du projet.</p>
<p>La commune souhaite des engagements concrets en amont de la mise à l'enquête concernant les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Interdiction du transit poids lourds entre la sortie autoroutière de Vaumarcus et le rond-point Champs du Port à Bonvillars. • Implantation/construction d'une structure d'atténuation sonore (végétale et/ou artificielle) le long de la voie de manœuvre et d'accès située au sud-est de la zone résidentielle sud de la commune d'Onnens. • Etude de l'utilisation de la zone et gare de formation comme fin de ligne et extension du réseau Mobilis et/ou réseau neuchâtelois jusqu'à Onnens dans le cadre de l'extension des capacités P&R aux abords des interfaces des routes nationales. 	<p>Onnens</p>	<p>Les remarques proposées sont prises pour information par l'OFT et leur contenu est transmis aux entreprises concernées afin que ces dernières les prennent en considération dans la planification ultérieure du projet.</p>

<ul style="list-style-type: none"> • Intégration et financement piste cyclable au sud des voies CFF entre Onnens et La Poissine (inclus). • Maintien du cheminement pédestre au sud des voies CFF entre Onnens et La Poissine Grandson. • Création d'une bande forestière de protection paysagère au nord-ouest de la gare de formation (principe similaire à celui au nord-ouest du site Champ du Port). • Estimation du trafic futur sur les Echatelards et le site de la Poissine (Cand-Landi) et, éventuellement, création d'une nouvelle route d'accès. 		
<p>La Commune de Grandson, le Comité de Direction (CODIR) et la Commission de classification (CCL) du Syndicat d'améliorations foncières (SAF) de La Poissine ont la volonté d'aller de l'avant dans le développement du site stratégique de développement d'activités « Arnon-Poissine ». Il est rappelé que les projets de plan d'affectation La Poissine et de travaux collectifs ont été mis à l'enquête publique au début de l'année 2021.</p>	Grandson	<p>Les remarques proposées sont prises pour information par l'OFT et leur contenu est transmis aux entreprises concernées afin que ces dernières les prennent en considération dans la planification ultérieure du projet.</p>
<p>Toutefois, un certain nombre de faits nouveaux remettent en question le projet de développement, notamment l'implantation des CFF dans le secteur de Bonvillars (rive gauche de l'Arnon) qui mobilisera des surfaces importantes qui auraient pu être utiles pour d'autres projets de développement du secteur.</p> <p>Dès lors qu'une partie des terrains industriels de Bonvillars doit être cédée aux CFF, les projets d'extension d'entreprises en place sur ces terrains devront impérativement être relocalisés sur le site de La Poissine (rive droite de l'Arnon). Seul, un plan d'affectation, permettant de légaliser d'emblée les deux étapes, pour un total de 14.5 hectares, offrirait une perspective en ce sens.</p>	Grandson	<p>Les remarques proposées sont prises pour information par l'OFT et leur contenu est transmis aux entreprises concernées afin que ces dernières les prennent en considération dans la planification ultérieure du projet.</p>
<p>Nous demandons que les offices fédéraux, notamment l'Office fédéral du développement territorial (ARE), autorisent l'emprise des SDA dans le cadre de l'approbation du PAC, correspondant aux surfaces allouées au projet des CFF.</p>	Grandson	<p>Les remarques proposées sont prises pour information par l'OFT et leur contenu est transmis aux entreprises concernées afin que ces dernières les prennent en considération dans la planification ultérieure du projet.</p>

<p>Les deux adaptations du plan sectoriel portant d'une part sur l'utilisation des ateliers CFF d'Yverdon-les-Bains pour l'entretien lourd des rames ferroviaires et d'autre part sur la création d'une gare de formation sur le site d'Onnens-Bonvillars sont des atouts pour le développement de la Ville d'Yverdon-les-Bains et son agglomération.</p>	<p>Yverdon-les-Bains</p>	<p>Les remarques proposées sont prises pour information par l'OFT et leur contenu est transmis aux entreprises concernées afin que ces dernières les prennent en considération dans la planification ultérieure du projet.</p>
<p>Après analyse des différentes modifications, en coordination avec les Services de l'urbanisme et de la mobilité, ainsi que le Bureau d'agglomération AggloY, il a été relevé que toute procédure impactant le futur quartier de l'Ancien-Stand, situé à l'Est des ateliers CFF, doit être coordonnée le plus en amont possible avec la Ville d'Yverdon-les-Bains, par son Service de l'urbanisme. Ainsi, il sera possible de coordonner les projets et de minimiser les impacts sur la qualité de vie des futurs résidents.</p>	<p>Yverdon-les-Bains</p>	<p>Les remarques proposées sont prises pour information par l'OFT et leur contenu est transmis aux entreprises concernées afin que ces dernières les prennent en considération dans la planification ultérieure du projet.</p>
<p>Tendant compte de ce qui précède, la Municipalité salue les adaptations et compléments 2022 du Plan sectoriel des transports, en particulier concernant l'entretien lourd du matériel roulant sur le site d'Yverdon-les Bains. Elle se réjouit par ailleurs qu'une solution ait été trouvée pour l'entretien léger dans le Chablais.</p>	<p>Yverdon-les-Bains</p>	<p>Les remarques proposées sont prises pour information par l'OFT et leur contenu est transmis aux entreprises concernées afin que ces dernières les prennent en considération dans la planification ultérieure du projet.</p>
<p>Die Regionalkonferenz Emmental stimmt dem Vorhaben zu und erwartet, dass in der weiteren Fortschreibung des Projektes insbesondere eine enge Koordination mit dem Projekt «emmentalwärts» stattfindet.</p>	<p>Regionalkonferenz Emmental</p>	<p>Das BAV nimmt die unterbreiteten Bemerkungen zur Kenntnis und leitet sie an die betroffenen Unternehmen weiter, damit diese sie bei der weiteren Planung des Vorhabens berücksichtigen.</p>
<p>Die Gemeinde Oberburg und die Stadt Burgdorf stimmen dem Vorhaben zu und verweisen darauf, dass eine enge Koordination mit dem Projekt «emmentalwärts» erfolgen muss, damit dieses Vorhaben wie angedacht ausgeführt werden kann. Die Erschliessung des Areals muss in Abstimmung mit der örtlichen Verkehrssituation erfolgen: Dabei sind sämtliche Bahnübergänge von Burgdorf bis Oberburg zu berücksichtigen (Lochbachstrasse, Burgergasse, Spital, Steinhof, Bernstrasse und Meiefeld). Die Auswirkungen der Schliessung der Barrieren auf die Bahnübergänge sind</p>	<p>Gemeinde Oberburg, Stadt Burgdorf</p>	<p>Das BAV nimmt die unterbreiteten Bemerkungen zur Kenntnis und leitet sie an die betroffenen Unternehmen weiter, damit diese sie bei der weiteren Planung des Vorhabens berücksichtigen.</p>

<p>detailliert aufzuzeigen und zu minimieren. Ansonsten werden negative Auswirkungen aufgrund erhöhter Frequenz von Leerfahrten auf der Schiene und längerer Schrankenschliesszeiten für den Strassenverkehr befürchtet.</p>		
<p>Die Stadt Burgdorf führt aus, dass sich das Vorhaben auf das nun festgelegte Gebiet zu beschränken hat und nicht erweitert werden darf (beispielsweise für den Ersatz der bestehenden Schrebergärten). Zu Kapitel 4.1 (Vorhaben und Situation) des Erläuterungsberichtes hält die Stadt Burgdorf fest, dass neben der baulichen Erweiterung der neuen Anlage auch der Zugang der Öffentlichkeit und die Schaffung von Naturwerten als Ergänzung zum nationalen Schutzgebiet als Ersatz für die Beeinträchtigungen sicherzustellen ist. Zu Kapitel 4.2 (Grundzüge des Projektes) hält die Stadt Burgdorf fest, dass aufgrund der verkehrlichen und räumlichen Situation die Erschliessung über die Lochbachstrasse nicht ideal ist und regt an, bei den weiteren Schritten die Prüfung der Erschliessung über den Geissrütliweg miteinzubeziehen.</p>	<p>Stadt Burgdorf</p>	<p>Das BAV nimmt die unterbreiteten Bemerkungen zur Kenntnis und leitet sie an die betroffenen Unternehmen weiter, damit diese sie bei der weiteren Planung des Vorhabens berücksichtigen.</p>
<p>Die Gemeinde Oberburg verweist zu Kapitel 6 (betroffene, raumwirksame Interessen) darauf, dass der Anschluss zum Oberburger Schachen (Unterführung zum Radweg/Verbindung von Oberburg) im Projekt prioritär zu behandeln ist und die Fertigstellung der Netzlücke des Radweges «Oberburg – Hasle b.B» so zeitnah wie möglich erfolgen muss: Hier dürfen sich durch das Vorhaben der BLS keine Verzögerungen ergeben. Diese Forderung wird auch vom Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Bern, gestellt.</p>	<p>Gemeinde Oberburg</p>	<p>Das BAV nimmt die unterbreiteten Bemerkungen zur Kenntnis und leitet sie an die betroffenen Unternehmen weiter, damit diese sie bei der weiteren Planung des Vorhabens berücksichtigen.</p>
<p>Zu Kapitel 6.1.3 (armasuisse): Das bestehende Anschlussgleis, welches zur Logistikinfrastruktur der armasuisse führt, ist in die Überlegungen miteinzubeziehen.</p>	<p>armasuisse</p>	<p>Das BAV nimmt die unterbreiteten Bemerkungen zur Kenntnis und leitet sie an die betroffenen Unternehmen weiter, damit diese sie bei der weiteren Planung des Vorhabens berücksichtigen.</p>
<p>Zu Kapitel 6.2 (Auswirkungen auf die Umwelt): Aus Sicht der Abteilung KUNE und der kantonalen Fachstelle für Immissionsschutz des Amtes für Umwelt und Energie ist der Erläuterungsbericht</p>	<p>BE</p>	<p>Das BAV nimmt die unterbreiteten Bemerkungen zur Kenntnis und leitet sie an die betroffenen Unternehmen weiter, damit diese sie bei der weiteren</p>

<p>gut nachvollziehbar und deckt die relevanten Umweltthemen prinzipiell ab. Die gemäss Tabelle 1 auf Seite 13 als «gering» bezeichneten Auswirkungen auf Flora, Fauna und Lebensräume werden nicht geteilt: Neben dem Auen-, bzw. Naturschutzgebiet Oberburger Schachen befinden sich im Umkreis noch weitere Lebensräume, die zu beachten sein werden. Das Thema «Licht» wird gemäss Tabelle 1 zwar als Umwelteinfluss aufgeführt, im nachfolgenden Text aber nicht erläutert. Diesem Thema muss bei der weiteren Planung die gebührende Beachtung geschenkt werden (Arbeit in Randstunden und Aussenbeleuchtung). Im Rahmen der UVP sind auch konkrete Aussagen zum Strassenverkehr und dessen Auswirkungen auf die Umwelt (Luft, Lärm, Licht) zu machen. Dies berücksichtigt auch die Massnahmen V2/V3 (lokale Belastbarkeiten) des Massnahmenplans zur Luftreinhaltung. Das in Kapitel 6.10.1 erwähnte Verkehrsgutachten sollte diesen Aspekten genügend Rechnung tragen. Zudem wird festgestellt, dass die Themen «Klima und Energie» weder in der Relevanz-tabelle noch im Text ausgeführt werden. Das BAV wird gebeten, rechtzeitig vor Start der UVP-Voruntersuchung Kontakt mit dem zuständigen Amt für Umwelt und Energie (AUE) aufzunehmen.</p>		<p>Planung des Vorhabens berücksichtigen.</p>
<p>Zu Kapitel 6.3 (Schutz Kulturland und FFF): Die Ausführungen betreffend Fruchtfolgeflächen im Erläuterungsbericht sind zutreffend, wenn auch in Bezug auf den Standortnachweis sehr kurz gehalten. Mit den Verweisen im Erläuterungsbericht auf die langjährige Vorgeschichte rund um die Standortevaluation der BLS-Werkstätte Chliforst Nord und die dazu erbrachte - und seitens Kanton akzeptierte - umfassende Interessenabwägung sowie Prüfung von Alternativen in Bezug auf den Standortnachweis gilt dieser als erfüllt. Vorbehalten bleibt eine positive Beurteilung allfälliger Kompensationsflächen FFF im Falle einer Kompensationspflicht gemäss Sachplan FFF.</p>	<p>BE</p>	<p>Das BAV nimmt die unterbreiteten Bemerkungen zur Kenntnis und leitet sie an die betroffenen Unternehmen weiter, damit diese sie bei der weiteren Planung des Vorhabens berücksichtigen.</p>
<p>Zu Kapitel 6.4 (Schutz des Waldes): Das AWN weist darauf hin, dass in den Abbildungen 4-1 und 4-2 im nordöstlichen</p>	<p>BE</p>	<p>Das BAV nimmt die unterbreiteten Bemerkungen zur Kenntnis und leitet sie an die betroffenen Unternehmen</p>

<p>Teil zwischen Lombachstrasse und Gartenanlage eine Waldzunge tangiert ist. Dies steht im Widerspruch zu den in Kapitel 4.2 des Erläuterungsberichtes aufgeführten 0.0 ha beanspruchten Waldflächen. Im weiteren Verfahren ist abzuklären, wie viel Waldfläche tatsächlich beansprucht wird. Dabei ist die indirekt tangierte Waldfläche (Berücksichtigung des Waldabstandes) zu berücksichtigen. Dies insbesondere aufgrund der Tatsache, dass der Wald Teil des Naturschutzgebietes Oberburger Schachen (Auengebiet von nationaler Bedeutung) ist. Zudem wird darauf hingewiesen, dass nach dem Bundesgesetz über den Wald WaG; SR 921.0, Art. 17 Abs. 1 Bauten und Anlagen in Waldesnähe nur zulässig sind, wenn sie die Erhaltung, Pflege und Nutzung des Waldes nicht beeinträchtigen. Im Kanton Bern gilt gemäss kantonalem Waldgesetz KWaG ein Waldabstand von mindestens 30 m (Art. 25 Abs. 1). Die Ausnahmen sind in der kantonalen Waldverordnung geregelt (Art. 34 KWaV) und bedürfen einer Bewilligung der zuständigen Behörde (Art. 16 Abs. 2 WaG). Dies gilt auch für die in Kapitel 6.11 (Auswirkungen auf bestehende Nutzungen) aufgeführten Überlegungen zu möglichen Ersatzflächen für die Schrebergärten entlang des Waldrandes.</p>		<p>weiter, damit diese sie bei der weiteren Planung des Vorhabens berücksichtigen.</p>
<p>Zu Kapitel 6.5 (Landschafts- und Ortsbildschutz): Die Auswirkungen auf den Landschafts- und Ortsbildschutz (inkl. Lichtimmissionen) sind aus Sicht des Kantons nicht «gering» (vgl. Tabelle auf Seite 13 des Erläuterungsberichts), sondern relevant. Die vorgesehenen Massnahmen (qualitätssicherndes Verfahren zur Herleitung einer geeigneten Gestaltung und eines guten Übergangs vom Siedlungsraum in die offene Landschaft) werden deshalb sehr begrüsst. Die Stadt Burgdorf verweist darauf, dass als Bindeglied zwischen dem Wald mit Naturschutzgebiet und dem Vorhaben der nördliche unbebaute Teil der Anlage eine besondere Stellung als Naturraum einnimmt. Dieser Teil der Anlage muss – neben Nutzungsmöglichkeiten für die Bevölkerung – als ökologischer Ausgleich für den baulichen Eingriff verstanden und</p>	<p>BE</p>	<p>Das BAV nimmt die unterbreiteten Bemerkungen zur Kenntnis und leitet sie an die betroffenen Unternehmen weiter, damit diese sie bei der weiteren Planung des Vorhabens berücksichtigen.</p>

<p>beplant werden. Das Vorhaben wird auch von der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz unterstützt.</p>		
<p>Zu Kapitel 6.6 (Gewässerschutz): Das Amt für Wasser und Abfall (AWA) verweist darauf, dass gestützt auf die Grundwasserkarte des Kantons Bern von einem Grundwasserspiegel auszugehen ist, der eher bei ca. 2 m (anstatt wie im Erläuterungsbericht beschrieben zw. 2.4 und 4 Metern) unter Terrain liegt. Der Höchstwasserspiegel kann einen noch kleineren Flur-abstand aufweisen. Bei den für eine Ausnahmegewilligung erforderlichen Nachweise sind u.a. die Interessen für oder gegen einen Einbau unter den mittleren Grundwasserspiegel aufzuzeigen. Dazu verweist das AWA in Bezug auf den Gewässerschutzbereich Au auf das Bundesgerichtsurteil 1C_460/2020 vom 30. März 2021 und darauf, dass eine Ausnahmegewilligung nur erteilt werden kann, sofern ein Bauvorhaben hinsichtlich Grundwasserschutz optimiert wird.</p>	<p>BE</p>	<p>Das BAV nimmt die unterbreiteten Bemerkungen zur Kenntnis und leitet sie an die betroffenen Unternehmen weiter, damit diese sie bei der weiteren Planung des Vorhabens berücksichtigen.</p>
<p>Zu Kapitel 6.7 (Naturschutz): Die Abteilung Naturförderung (ANF) des Amtes für Landwirtschaft und Natur (LANAT) weist darauf hin, dass im Rahmen der nachfolgenden Planungsschritte auf Nutzungsplanstufe die Grundlagendaten zu Flora, Fauna und Lebensräume im Detail erhoben werden müssen. Der Standort grenzt an das nationale Auenschutzgebiet, respektive an das kantonale Naturschutzgebiet «Oberburger Schachen» an. Daher ist die Einschätzung der «geringen» Auswirkung gemäss Tabelle 1 auf Seite 13 nicht nachvollziehbar. Generell sind die Ausführungen im Erläuterungsbericht in den Bereichen Flora, Fauna und Lebensräume sehr rudimentär. Insbesondere fehlen konkrete Aussagen zu den Auswirkungen der zukünftigen Nutzung auf bestehende Naturwerte. Bei den weiteren Schritten und der Projektplanung ist das ANF fachgerecht miteinzubeziehen. Das Jagdinspektorat des Kantons Bern weist zusätzlich darauf hin, dass im Oberburger Schachen Biber mit den entsprechenden Aktivitäten leben. Dies ist bei der Projektentwicklung zwingend zu berücksichtigen.</p>	<p>BE</p>	<p>Das BAV nimmt die unterbreiteten Bemerkungen zur Kenntnis und leitet sie an die betroffenen Unternehmen weiter, damit diese sie bei der weiteren Planung des Vorhabens berücksichtigen.</p>

<p>Zu Kapitel 6.8 (Schutz vor Naturgefahren): Das kantonale Tiefbauamt weist darauf hin, dass die Ausführungen zum Umgang mit Naturgefahren - namentlich Hochwasser - zu wenig präzise sind. Zu berücksichtigen ist: Das Vorhaben kommt gemäss Gefahrenkarte Burgdorf im blauen (mittlere Gefährdung) und gelben (geringe Gefährdung) Gefahrengebiet zu liegen und wird aufgrund der Nutzung als «sensibel» im Sinne von Art. 6 Abs. BauG des Kantons Bern beurteilt. Somit ist auch in der gelben Gefahrenzone sicherzustellen, dass Menschen und erhebliche Sachwerte nicht gefährdet sind. Gefährdung besteht auf Grund von Überflutung/Hochwasser durch Emme und Biembach mit seinen Seitengräben sowie durch Rückstau der Emme bei der Lochbachbrücke. Aufgrund der mangelnden Durchflusskapazität bei der Lochbachbrücke drängen sich bauliche Massnahmen auf, weil infolge Rückstaus der Emme die Gefahr eines Dammbrochs auf Höhe der vorgesehenen BLS-Werkstätte besteht. Bezüglich Biembach ist bei einem 300-jährlichen Ereignis damit zu rechnen, dass Wasser nach Nord-Osten über die Bahngleise in den Bereich der BLS-Werkstätte gelangt. Im Rahmen der Projektierung sind die Armasuisse (Werteigentümerin Lochbachbrücke) und der Schwellenverband Emme II. Sektion frühzeitig einzubeziehen und entsprechende Objektschutzmassnahmen zu prüfen.</p>	<p>BE</p>	<p>Das BAV nimmt die unterbreiteten Bemerkungen zur Kenntnis und leitet sie an die betroffenen Unternehmen weiter, damit diese sie bei der weiteren Planung des Vorhabens berücksichtigen.</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

3.3

Anträge im Rahmen der ersten Anhörung zu den Anpassungen 2022 des SIS

Eingegangene Stellungnahmen

Bei der ersten Anhörung haben die Kantone Bern und Waadt ihre kantonalen Richtpläne auf mögliche Widersprüche mit den Anpassungen 2022 des SIS untersucht und keine Nichtübereinstimmungen festgestellt. Sie verzichten auf eine zweite Vernehmlassung gemäss Art.20 RPV.

Anhang 1

Teilnehmende an der ersten Anhörung zu den Anpassungen 2022 des SIS

Kantone

BE Bern VD Waadt

Organisationen und Verbände

Privatpersonen:

- Frau und Herr Dupertuis

Organisation:

- Pro Velo Chablais
- Regionalkonferenz Emmental
- IG Bätterkinden

Gemeinden:

- Stadt Burgdorf
- Gemeinde Oberburg
- Commune d'Aigle
- Communed'Onnens
- Commune de Grandson
- Commune d'Yverdon-les-Bains