

OB 4.1 Raum Bern

Allgemeine Informationen und technische Daten

- Standortkanton: Bern
- Betroffene Gemeinden: Bern, , Ittigen, Köniz, Moosseedorf, , Münchenbuchsee, , Ostermundigen, Zollikofen
- Zuständige Amtsstelle: BA
- Betroffene Amtsstellen: ARE, ASTRA, BAFU, BAK, VBS, kantonale Fachstellen Bern
- Anderer Partner: BLS, RBS, SBB

Funktion und Begründung

Der Raum Bern ist bereits heute durch den Fernverkehr und die S-Bahn sowie den Güterverkehr hoch belastet. Der Knoten Bern ist von nationaler Bedeutung. Er liegt an der Schnittstelle zwischen der nationalen Ost-West-Achse und der Zufahrtsachse zum Lötschberg-Basistunnel.

Als erster Ausbauschnitt im Raum bezweckt das Vorhaben, die östlichen und westlichen Zufahrten zum Knoten Bern leistungsfähiger zu machen und Abkreuzungskonflikte bei den Verzweigungen zwischen den Achsen Mittelland und Oberland sowie den Achsen Gürbetal und Neuenburg zu vermeiden. Mittelfristig erfordert das anhaltende Verkehrswachstum den Bau einer neuen Werkstätte im Raum Bern für den Unterhalt des Rollmaterials.

Der weitere Ausbau erfolgt schrittweise entsprechend den Bedürfnissen des Verkehrswachstums.

Vorhaben

Entflechtung Holligen: Niveaufreie Entflechtung der drei Strecken nach Freiburg, Neuenburg und Belp/Schwarzenburg.

Ausbau Verbindungslinie Wankdorf Süd – Löchligut: Bau einer doppelspurigen Linie von Zollikofen nach Ostermundigen zur Entflechtung des Gütertransitverkehrs im Zulauf zum Lötschberg-Basistunnel vom gesamten Personenverkehr.

Entflechtung Zollikofen: Niveaufreie Entflechtung zwischen Personen- und Güterverkehr zur Vermeidung von Abkreuzungskonflikten zwischen der Stammlinie und der neuen Verbindungslinie Wankdorf Süd – Löchligut.

Viertes Gleis Wankdorf Nord – Löchligut: Kapazitätserweiterung durch Trennung des Fernverkehrs vom S-Bahnverkehr sowie zusätzliche Perronkante im Bahnhof Wankdorf Nord.

Viertes Gleis Wankdorf Süd – Ostermundigen / Entflechtung Wankdorf Süd: Schaffung einer durchgehenden Vierspur Wankdorf Süd – Ostermundigen zur Behebung von Trassenkonflikten Personen-/Güterverkehr im östlichen Zulauf zum Knoten Bern. Der Ausbau umfasst auch eine doppelspurige Entflechtung zwischen Wankdorf Süd und Ostermundigen.

Doppelspurausbau Bern Frischingweg – Bern Weissenbühl: Vervollständigung zur durchgehenden Doppelspur.

Doppelspurausbau Vidmarhallen - Liebefeld — Köniz: Realisierung einer Doppelspur.

Doppelspurausbau Doppelspur Fischermätteli — Vidmarhallen: Vervollständigung zur durchgehenden Doppelspur.

Verweise:

Kap. 4.1

OB 4.2 Bern – Solothurn

OB 4.5 Bern - Thun

Grundlagen:

Botschaft zur Gesamtschau FinöV vom 17.

Oktober 2007

(BBI 2007 7683)

Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr vom 21.

September 2010

(BBI 2010 6901)

Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

(BBI 2013 4725)

ZEBG (SR 742.140.2)

IFG (SR 725.13)

Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2025 der Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2013

(BBI 2014 4109)

~~BLS-Werkstätte: Bau einer neuen Werkstätte für die leichte Instandhaltung und als Abstellanlage für Züge des Personenverkehrs am Standort Chliforst Nord.~~

Nach 2035 wird auch eine Kapazitätserweiterung des normalspurigen Bahnhofs notwendig. Dafür ist eine seitliche Erweiterung des normalspurigen Bahnhofs um vier zusätzliche Perronkanten vorgesehen. Für den noch später möglicherweise folgenden Ausbau der Zufahrt zum normalspurigen Bahnhofs sind folgende Varianten möglich, wobei Variante a) zurzeit favorisiert wird, während die andere Variante planerisch freigehalten wird:

- a) Variante Lorraine hoch: Ausbau der östlichen Zufahrt über die Lorrainebrücke auf 6 Spuren.
- b) Variante Schlaufe Nord: Ausbau der östlichen Zufahrt über eine weitgehend unterirdische nördliche Zufahrtsschleufe.

Vorgehen

Der Ausbau des Knotens Bern und seiner Zufahrtsstrecken ist teilweise bereits im Bau. Es betrifft dies die Projekte Entflechtung Wylerfeld der SBB, Doppelspur Bern Frischingweg – Kehrsatz (BLS) sowie den Ausbau des schmalspurigen Bahnhofs (RBS).

Die SBB wurde vom Bund beauftragt, in Abstimmung mit dem Kanton die Projektierungsarbeiten für die Entflechtung Holligen sowie das vierte Gleis Wankdorf Süd – Ostermundigen mit der Entflechtung Wankdorf Süd aufzunehmen und Vorprojekte bzw. das Bauprojekt zu erarbeiten.

Die BLS wurde von Bund beauftragt, in Abstimmung mit dem Kanton die Projektierungsarbeiten für den Doppelspurausbau Vidmarhallen - Liebefeld — Köniz und für die neue Haltestelle Kleinwabern aufzunehmen und die Vorstudie zu erarbeiten.

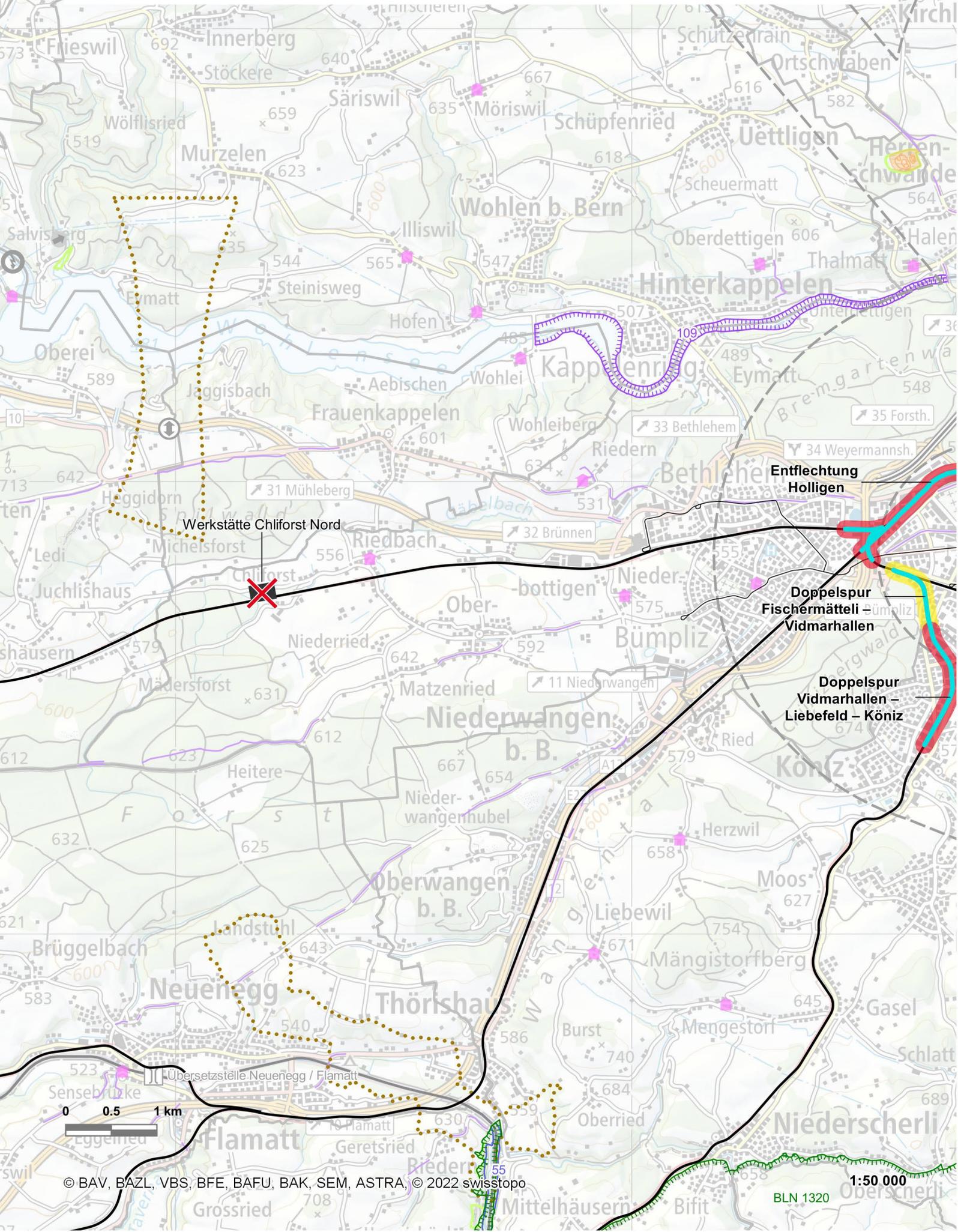
~~Für die Realisierung einer neuen Werkstätte am Standort Chliforst Nord hat eine Abstimmung mit dem Sachplan Fruchtfolgeflächen stattzufinden. Die Anlage ist insgesamt so zu optimieren, dass die Auswirkungen auf Natur und Landschaft sowie die Inanspruchnahme von Waldflächen gegenüber der für den Sachplaneintrag verwendeten Studie auf ein Minimum reduziert werden können.~~

Der weitergehende Ausbau ist bei der Erarbeitung eines nächsten Ausbauschnittes des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP Bahninfrastruktur) zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung in einem Bundesbeschluss. Bei der Planung des Ausbaus der Zufahrten zum Knoten Bern besteht ein hoher Koordinationsbedarf mit den ISOS-Objekten Bümpliz-Bethlehem (Bern), Waldau (Bern), Worbletal (Bolligen u.a.) und Bern (UNESCO-Weltkulturerbe) sowie dem Aareraum. Die lokalen Interessen des Landschaftsschutzes und des Städtebaus sind im Rahmen der Detailplanung einzubeziehen.

Bei der Detailplanung der Entflechtung Zollikofen sowie des Ausbaus der Verbindungslinie Ostermundigen – Löchligut ist eine Abstimmung mit dem Sachplan Militär durchzuführen.

Eine Abstimmung mit den Nationalstrassen im Raum Bern hat stattzufinden.

OB 4.1 Region Bern (West)



Für den Angebotsausbau sind im Rahmen des STEP AS 2025 zusätzliche Ausbauten auf vier Gleisachsen mit einer doppelspurigen Entflechtung zwischen Wankdorf Süd und Ostermundigen, einer Entflechtung in Gümligen und neuen Wendegleisen in Münsingen und Brünnen notwendig. Das ursprünglich im STEP AS 2025 enthaltene 3. Gleis Gümligen – Münsingen wurde hingegen zurückgestellt. Im normalspurigen Teil des Bahnhofs Bern (SBB-Bahnhof) sind langfristig zwölf Perronkanten für den Fernverkehr vorzusehen. Der Ausbau des normal- und meterspurigen Regionalverkehrs muss mit diesem Ausbau koordiniert sein. Für den normalspurigen Regionalverkehr sind langfristig vier Perronkanten zu reservieren. Im Vordergrund steht hierfür eine seitliche Erweiterung des bestehenden normalspurigen Bahnhofs in Richtung Norden. Als Rückfallebene besteht die Option eines bergmännisch erstellten Tiefbahnhofs in Ost-West-Lage.

Die östliche Zufahrt des normalspurigen SBB-Bahnhofs Bern könnte in einem sehr langfristigen Zeithorizont von heute vier auf sechs Gleise erweitert werden. Die weitergehenden Massnahmen sind zu konkretisieren. Sie werden in diesem Sachplan als langfristige Trassensicherung aufgenommen. Der Aare-Raum in der Region Bern hat eine hohe Bedeutung für den Landschaftschutz. Für den Ausbau der nationalen Verkehrsinfrastrukturen stehen darum sowohl bei der Strasse als auch bei der Schiene Ausbauvarianten mit einer Bündelung der bestehenden Infrastrukturen zur Diskussion. Die Auswirkungen zusätzlicher Eingriffe in diesem Raum werden geprüft. Aus städtebaulicher Sicht ist auch der Raum Schützenmatt bei der weiteren Planung der Zufahrten mit besonderer Sorgfalt zu behandeln.

Im Rahmen des Vorhabens für den Doppelspurausbau Bern – Kehrsatz wurde die Plangenehmigung für den Bau der ersten Etappe Bern Frischingweg – Kehrsatz am 05.09.2018 erteilt. Der Abschnitt ist im Bau und wird darum im Sachplan als Ausgangslage dargestellt.

Mit den Ausbauten des Bahnhofs Bern ist der bisherige BLS-Werkstattstandort «Aebimatt» (z.Z. Eigentum SBB) entfallen. Das Areal wird künftig ausschliesslich für Nachtabstellungen genutzt. Zudem erneuert und vergrössert die BLS ihre Fahrzeugflotte, um das Angebot im Personenverkehr in der Region Bern entsprechend dem Wachstum der Nachfrage ausdehnen zu können. Aus diesen Gründen sucht die BLS in der Nähe des Knotens Bern einen Standort für den Bau einer neuen Werkstätte. Diese Werkstätte soll für den leichten Fahrzeugunterhalt und als Abstellanlage für die Züge des Personenverkehrs genutzt werden. Die BLS hat ausführliche Abklärungen zur möglichen Lage einer neuen Werkstätte vorgenommen. Die BLS sowie eine vom Kanton eingesetzte, unabhängige Begleitgruppe haben insgesamt 44 Standorte untersucht. Schliesslich hat die Begleitgruppe den Standort Chliforst Nord im Westen der Stadt Bern vorgeschlagen. Die BLS hat daraufhin beim Bund die Durchführung eines Sachplanverfahrens nach RPG beantragt.

Der Bund hat festgestellt, dass die Standortabklärungen der BLS und der Begleitgruppe rechtskonform vorgenommen wurden. Insbesondere wurde festgestellt, dass es keinen Standort innerhalb einer bestehenden Bauzone gibt, welcher die Anforderungen erfüllen könnte, die sich aus dem Betrieb der S-Bahn Bern innerhalb eines auch durch Fern- und Güterverkehr dicht genutzten Netzes ergeben. Zudem haben wiederholte Abklärungen ergeben, dass eine Zusammenarbeit mit anderen Eisenbahnunternehmungen (SBB, TPF) höchstens als Übergangslösung tauglich ist. So sieht die BLS in einer Übergangszeit vor, einen Teil der neuen Anlage der TPF in Givisiez zu nutzen. Langfristig werden die in Frage kommenden Anlagen jedoch durch die Eigen-

tümer selbst beansprucht und sie verfügen nicht über die nötigen Kapazitäten, um den Bau einer neuen BLS-Werkstätte zu vermeiden. Was den Standort Biel anbelangt zeigten die Abklärungen der Begleitgruppe, dass die Zufahrtsstrecke vom Knoten Bern eine ungenügende Kapazität aufweist.

Damit der Bund eine umfassende Interessenabwägung vornehmen kann, wurde zusätzlich zum von der BLS beantragten Standort (Chliforst Nord) ein weiterer Standort (Niederbottigen) in die Anhörung nach Art. 19 RPV gegeben. Die restlichen 42 Standorte erfüllen diverse Anforderungen nicht, so dass sie nicht mehr weiter zu prüfen sind. Die grosse Mehrheit der Eingaben zu den zwei in die Anhörung geschickten Standorten westlich der Stadt Bern lehnt beide grundsätzlich ab. Diese Stellungnahmen sind zurückzuweisen, da der Bedarf klar ausgewiesen ist, die Auswirkungen an anderen Standorten vergleichbar oder gar grösser sind und die vorangehenden Abklärungen gezeigt haben, dass der Korridor Bern – Rosshäusern aus betrieblicher Sicht am besten für die neue Werkstätte geeignet ist.

Der Kanton hat sich seinerseits für den Standort Chliforst Nord ausgesprochen. Die Stadt Bern, auf deren Boden beide Standorte liegen, sieht beim Standort Chliforst weniger Nachteile – falls ein Standort auf dem Gemeindegebiet der Stadt Bern zwingend zu realisieren ist. Der Bund nimmt diese Stellungnahmen zur Kenntnis.

Beide Standorte liegen ausserhalb der Bauzone. Da es sich um eine Eisenbahnanlage und somit um eine Sondernutzung handelt, ist keine Ausnahmegewilligung nach Art. 24 RPG nötig. Die Zonenkonformität ist deshalb nicht zu prüfen.

Gestützt auf die Ergebnisse des Anhörungs- und Mitwirkungsverfahrens stellt der Bund fest, dass der Standort Chliforst Nord durch seine Lage vis-à-vis einer Schiessanlage, fernab von grösseren Siedlungsgebieten und eingebettet in eine Senke zwischen Bahndamm, Wald und Gegenhang trotz seiner Insel-lage Vorteile gegenüber dem Standort Niederbottigen hat. Dieser liegt nämlich an einem steilen Abhang und die Anlage wäre gegen Norden hin weit herum sichtbar. Zwar würde in Niederbottigen die Anlage an die nördlich der Bahnlinie liegende Industrie- und Gewerbezone anschliessen, doch würde sie gemäss den Stellungnahmen von Kanton und Stadt Bern die geplante künftige Siedlungserweiterung der Stadt zumindest visuell und in geringem Ausmass auch durch Lärm beeinträchtigen. Am Standort Chliforst Nord ist die Beeinträchtigung der Anwohner geringer.

Der Standort Niederbottigen würde gut 15 ha Landwirtschaftsland und Fruchtfolgeflächen (FFF) beanspruchen. Demgegenüber beträgt am Standort Chliforst Nord die Beanspruchung von Landwirtschaftsland und FFF 11 ha, dafür müssten zusätzlich rund 4 ha Wald gerodet werden.

Die Anlage hat an beiden Standorten grosse Auswirkungen auf Natur und Landschaft, obwohl keine nationalen Schutzobjekte betroffen sind. Der Kanton weist darauf hin, dass auf lokaler Ebene beim Standort Chliforst Nord höhere Naturwerte vorhanden sind und ein wichtiges Naherholungsgebiet betroffen ist. Dieses weist allerdings durch die vorhandene Schiessanlage Riedbach bereits eine Vorbelastung auf. Beim Standort Niederbottigen werden keine Gewässer oder speziellen Naturwerte tangiert. Dagegen erfordert das hügelige Gelände an diesem Standort grosse bauliche Eingriffe, nämlich Abgrabungen in erheblichen Ausmass und die Erstellung einer bis zu 28 m hohen Stützmauer. Diese Abgrabungen haben zur Folge, dass ein grosses Volumen an Material anfällt, für welches eine geeignete Deponie zu suchen wäre. Beim Standort Chliforst Nord hingegen kann voraussichtlich der grösste Teil des Aushubs vor Ort wiederverwendet werden.

Beim Standort Chliforst Nord muss im Gegensatz zum Standort Niederbottigen Wald gerodet werden. Die Rodung von Wald ist grundsätzlich verboten. Das Waldgesetz sieht vor, dass eine Ausnahmegewilligung (Rodungsbewilligung) erteilt werden kann, wenn wichtige Gründe bestehen, die das Interesse an der Erhaltung des Waldes überwiegen und die Anlage auf diesen Standort angewiesen ist. So beurteilt das Amt für Wald des Kantons Bern die Anlage am Standort Chliforst Nord mit geeigneten Ersatzleistungen und Massnahmen aus rechtlicher Sicht als realisierbar. Selbst wenn Wald im Umfang von ca. 4 ha gerodet werden muss und die Strassenerschliessung möglicherweise über Waldwege und durch Wald realisiert würde, sieht das zuständige kantonale Fachamt keine waldrechtlichen Gründe, die diesen Standort verunmöglichen würden. Gemäss BAFU ist bei diesem Standort offen, ob die relative Standortgebundenheit nach Waldgesetz gegeben ist.

Am Standort Niederbottigen wären demgegenüber nach heutigem Kenntnisstand zahlreiche Enteignungen unabdingbar. Das Enteignungsrecht steht den Bahnen für den Bau von Eisenbahnanlagen jedoch nur soweit zu, als es zur Erreichung des Zweckes notwendig ist, wobei stets das Verhältnismässigkeitsprinzip Anwendung findet. Dieses besagt, dass eine Massnahme zur Verwirklichung eines im öffentlichen Interesse liegenden Ziels geeignet und erforderlich sein muss. Eine Massnahme hat zu unterbleiben, wenn eine gleich geeignete, aber für den Enteigneten mildere ausreichen würde, um den beabsichtigten Zweck zu erreichen. Die Massnahme muss ausserdem zumutbar sein. Da am Standort Chliforst Nord der Land- und Rechtserwerb voraussichtlich einvernehmlich erfolgen könnte und somit dort keine Enteignungen notwendig wären, ist fraglich, ob für den Standort Niederbottigen die enteignungsrechtlichen Voraussetzungen überhaupt gegeben sind.

Die umfassende Interessenabwägung zeigt, dass beide Standorte ihre spezifischen Vor- und Nachteile haben. Aus raumplanerischer Sicht ist es sinnvoll, die Anlage in Nachbarschaft zur bestehenden Schiessanlage und abseits bestehender sowie geplanter grösserer Siedlungen zu errichten. Zwar sind an diesem Standort höhere Naturwerte beeinträchtigt – jedoch keine nationalen Schutzobjekte – und es ist Wald zu roden. Hingegen werden weniger wertvolles Kulturland und eine geringere Menge von FFF beansprucht. Zudem kann die Anlage als Gesamtes besser in die Landschaft integriert werden. In der Gesamtabwägung aller im Spiele stehenden Interessen überwiegen aus Sicht des Bundes die Vorteile für den Standort Chliforst Nord.

Die BLS-Werkstätte «Chliforst Nord» ist wie alle anderen Projekte in dem vom Bundesrat genehmigten Richtplan des Kantons Bern enthalten.

Hinweise:
Richtplan Kanton Bern

OB 4.6 Raum Burgdorf

Allgemeine Informationen und technische Daten

- Standortkanton: Bern
- Betroffene Gemeinden: Burgdorf
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, ASTRA, BAFU, BAK, VBS, kantonale Fachstellen Bern
- Anderer Partner: BLS

Verweise:

Kap. 4.1

OB 4.1 Raum Bern

Grundlagen:

Funktion und Begründung

Die Zunahme der Fahrgäste, die modernen und längeren Züge bei der S-Bahn Bern und der Wegfall der Werkstätte in Bern (Aebimatt) erfordern neue Kapazitäten bei den Werkstätten der BLS für die leichte und schwere Instandhaltung zu schaffen. Die bereits erfolgte, umfassende Sanierung des Standorts Spiez und die laufende Erweiterung des Standorts Bönigen reichen nicht aus, um die notwendigen Instandhaltungskapazitäten für das bekannte Angebotswachstum sicherzustellen. Für den Unterhalt des Rollmaterials ist zusätzlich ein Ersatz- und Neubau der BLS-Werkstätte «Oberburg» in Burgdorf notwendig.

Vorhaben

Ersatz- und Neubau der bestehenden BLS-Werkstätte «Oberburg» in Burgdorf: Die aktuelle Werkstatt-Fläche beträgt 3.2 ha. Neu sind am Standort alle wesentlichen Funktionalitäten einer Anlage für die betriebsnahe Instandhaltung vorgesehen. Die heutigen Gebäude und Gleisanlagen sollen in Etappen zurückgebaut und durch Neubauten ersetzt werden. Dazu werden zusätzliche Flächen im Umfang von maximal 2.5 ha auf den benachbarten Grundstücken benötigt, um den Grundauftrag nach 2030 weiterhin erfüllen zu können.

Vorgehen

Für den Ersatz- und Neubau der Werkstätte «Oberburg» werden Fruchtfolgeflächen beansprucht. Es hat eine Abstimmung mit dem Sachplan Fruchtfolgeflächen stattzufinden. Im Rahmen der Detailplanung ist die Anlage so zu optimieren, dass die Beanspruchung auf ein Minimum reduziert und eine optimale, dichte Nutzung erreicht werden kann.

Im näheren Umfeld der Werkstätte sind verschiedene Nachbarprojekte in Ausarbeitung: Gesamtausbau Armeelogistikcenter Burgdorf SPM Objektblatt Nr. 02.502 (armasuisse); Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle und Realisierung Veloweg Oberburg – Hasle b.B (Tiefbauamt Kanton Bern). Die inhaltlichen Abhängigkeiten wurden mit dem Eintrag in den SIS geklärt. Mit der weiteren Planung werden die baulichen Vorgänge (Bauphasen und der damit verbundene Baustellenverkehr) gut aufeinander abgestimmt.

Die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den nationalen Interessen des Natur-, Gewässer- und Landschaftsschutzes, insbesondere jene des angrenzenden Auengebietes von nationaler Bedeutung «Oberburger Schachen», des Waldes und des Grundwassers wurde geklärt und kann voraussichtlich sichergestellt werden. Im Rahmen des Ausführungsprojektes wird dies im Detail nachgewiesen. Im Weiteren sind die lokalen Interessen zu berücksichtigen und eine gute Einpassung in das Landschafts- und Ortsbild sowie ein guter Siedlungsabschluss zu erreichen.

Stand der Beschlussfassung	verschieden		
Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
<p>Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Ersatz- und Neubau BLS-Werkstätte «Oberburg» in Burgdorf</u> 	<p>✎</p>		
<p>Hinweise zu den Festlegungen</p> <p><u>Mit den Ausbauten des Bahnhofs Bern ist der bisherige BLS-Werkstattstandort «Aebimatt» per Ende 2019 entfallen. Die Anlage «Aebimatt» kann aufgrund der Fahrzeugentwicklung (Länge) auch nicht den geforderten Ansprüchen für eine Werkstätte gerecht werden. Das Areal wird für Nachtabstellungen umgenutzt. Zudem erneuert und vergrössert die BLS ihre Fahrzeugflotte, um das Angebot im Personenverkehr in der Region Bern entsprechend dem Wachstum ergänzen zu können. Aus diesen Gründen hat die BLS 2014 begonnen, in der Nähe des Knotens Bern einen Standort für die notwendigen Instandhaltungskapazitäten zu suchen. Die Erreichbarkeit einer Abstellanlage Oberburg ist mit der geplanten Verkehrsentwicklung auf den Zufahrtswegen (Schienennetz) östlich des Knoten Berns abzustimmen.</u></p> <p><u>Nach einem zweistufigen Evaluationsverfahren hat sich die BLS für den Standort «Chliforst-Nord» (Bern) entschieden. Dieser Standort wurde mit dem Bundesratsbeschluss vom 07.12.2018 im SIS festgesetzt. Während der Detailplanung zeichnete jedoch ab, dass die Realisierung aufgrund des Natur- und Landschaftsschutzes sowie der fehlenden Akzeptanz und damit einhergehenden, juristischen Verfahren verunmöglicht werden könnte. Aus diesem Grund wurde die Planung gestoppt.</u></p> <p><u>Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie konnte aufgezeigt werden, dass am Standort «Oberburg» eine redimensionierte, funktionierende Werkstätte für die leichte Instandhaltung realisierbar ist. Dabei werden gegenüber der Lösung am Standort Chliforst-Nord bewusst betriebliche und wirtschaftliche Nachteile in Kauf genommen: geringere Wirtschaftlichkeit (längere Zufahrtswege), betriebliche Mehraufwände (Kopfanlagen), kompliziertere Betriebsabläufe (z.B. vermehrte Leerfahrten). Zusätzlich müssen am Bahnhof Oberburg zwei Gleise als Aufnahme- und Puffergleise genutzt werden können. Es konnte kein weiteres Areal erkannt werden, welches eingezont und unbebaut ist, direkt an das Streckennetz der S-Bahn Bern angeschlossen werden könnte und eine Realisierung der Werkstätte bis 2030 (Abschluss der Bauarbeiten) möglich ist. Mit dem erweiterten Standort Oberburg wird das bestehende Werkstattareal in Wert gesetzt, wofür aber eine Flächenerweiterung von rund 2 ha notwendig wird.</u></p>			

OB 4.6 Raum Burgdorf

