



Aktenzeichen: BAV-213.2-7/8/1/3/1/2

**Mai 2022**

---

## **Sachplan Verkehr – Teil Infrastruktur Schiene (SIS); Anpassungen 2022: Anpassung Objektblatt 4.2 Bern-Solothurn**

---

### **RBS-Depot Bätterkinden: Erläuterungsbericht zum Eintrag in den Sachplan Verkehr – Teil Infrastruktur Schiene SIS**

#### **Inhalt**

---

1.	Ausgangslage	3
2.	Standortevaluation RBS	6
2.1	Vorprüfung Standorte durch RBS	6
2.2	Vorgehen Standortevaluation	7
2.3	Ergebnisse Standortevaluation 2016	8
2.4	Weitere Evaluationen zum Standort Bätterkinden	12
2.4.1	Evaluation von Alternativstandorten in Bätterkinden	12
2.4.2	Evaluation eines unterirdischen Depots	12
2.4.3	Variantenstudium Gleisanbindung	13
3.	Verfahren	14
3.1	Sachplan Infrastruktur Schiene (SIS)	14
3.2	Bisherige Planung	14
3.2.1	Kantonaler Richtplan	14
3.2.2	Bundesgerichtsentscheid	15
3.2.3	Projektbegleitgruppe	15
4.	Beschreibung des Standorts	17
4.1	Anlage und Anlagenbestandteile	20
4.2	Veränderung des Flächenbedarfs über die Planungsphasen	23
5.	Elemente der Interessenabwägung	26
5.1	Verkehrliche Erschliessung (inkl. Strassenanbindung)	26
5.2	Siedlung	27
5.3	Raumentwicklung	27
5.4	Lärm und Erschütterungen	29
5.5	Fruchfolgeflächen und Kulturland	29
5.6	Wald	31



---

5.7	Natur und Landschaft	32
5.8	Wasser und Altlasten	35
5.9	Naturgefahren	37
5.10	Materialbewirtschaftung	37
5.11	Betroffenheit von Anwohnerinnen und Anwohnern	38
6.	Fazit	38
	Literaturverzeichnis	39
	Anhang	
A1	Standortevaluation Kriterienbeschrieb	
A2	Standortblätter der fünf Standorte in der finalen Auswahl	
A3	Groblayout-Varianten des Standorts S11a « Leimgrube »	

# 1.

# Ausgangslage

## Angebotsausbau/ Flottenzuwachs RBS

Entsprechend der Fahrplandefinition durch die Kantone Bern und Solothurn sowie den Bund rechnet der Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS in den nächsten Jahren mit einer starken Angebotserweiterung und einem entsprechenden Flottenzuwachs auf der Strecke Bern-Solothurn:

- S8: Verlängerung nach Bätterkinden (2022)
- S7: Verlängerung Verstärkungszüge auf 120 m (2025)
- Regionalexpress: Verlängerung Züge von 120 auf 180 m (2029)
- Flottenzuwachs von heute 39 auf 47 Kompositionen (2029)
- ab 2035: Weitere Ausbauten absehbar: Taktverdichtungen, längere Züge und entsprechend grössere Flotte (bis 60 Kompositionen).

## Heutige Depots und Werkstätten des RBS

Abbildung 1 gibt einen Überblick zum Bahnnetz des RBS. Mit den heutigen Depots in Worblaufen, Worboden und Solothurn kann der künftig notwendige Bedarf an Abstellflächen und Reinigungs-/Unterhaltseinrichtungen (betriebsnaher Unterhalt) nicht mehr abgedeckt werden. Die Endbahnhöfe in Bern, Solothurn und Worb dienen heute wie auch zukünftig in der Nacht als zusätzliche Abstellfläche und sind in die Bedarfsplanung eingeflossen.

### Legende

- Bestehendes RBS Bahnnetz
- RBS Bahlinie
  - Endbahnhof
  - Depot / Werkstätte

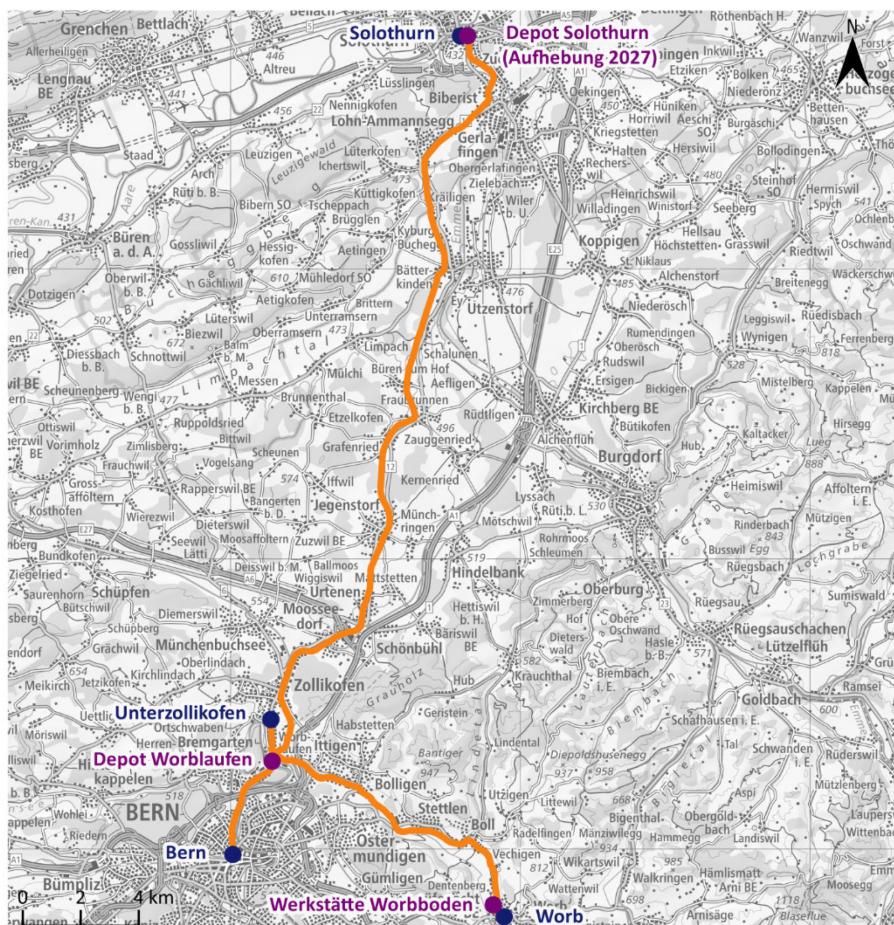


Abbildung 1: Bestehendes RBS Bahnnetz (Quellen: Landeskarte ©Swisstopo und Bahnnetz ©BAV)

Linie Bern – Solothurn	Da der erwähnte Angebotsausbau die Strecke Bern-Solothurn betrifft, erfolgt die Suche nach zusätzlicher Abstellfläche entlang der Linie Bern-Solothurn.
Aufhebung Depot Solothurn	Durch den Ausbau des Bahnhofs Solothurn (Ausbau auf 180m-Perron) kann das Depot Solothurn künftig (voraussichtlich 2027) nur noch als eine kleine Abstellanlage genutzt werden. Hier kommt es de facto zu einer Aufhebung des Depots.
Depot Worblaufen	Der Depotstandort Worblaufen wird teilweise ausser Betrieb genommen und wird lediglich als Abstellanlage und ein Gleis für Erstinspektionen von Defekten weitergenutzt. Eine Kapazitätserweiterung im erforderlichen Umfang ist nach entsprechenden Abklärungen des RBS aufgrund unzureichender Flächenverhältnisse und aus betrieblichen Gründen nicht machbar.
Evaluation neuer Depotstandorte und Sachplaneintrag	Der RBS hat deshalb entlang der Strecke Bern-Solothurn nach Standorten für ein neues Bahndepot gesucht. 24 potenzielle Standorte sind anhand der fünf Dimensionen Betrieb, Finanzen, Raumplanung, Landschaft und Umwelt beurteilt worden (siehe Kapitel 2). Dabei hat sich der Standort «Leimgrube» in Bätterkinden als beste Option herausgestellt [1]. Der vorliegende Bericht dient als Erläuterungsbericht zum Eintrag des Standorts «Leimgrube» in den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene SIS. Das Vorhaben ist durch seine Beanspruchung von mehr als 5 ha Fruchfolgeflächen FFF sachplanpflichtig. Der Standort zunächst im kantonalen Richtplan festgesetzt wurde und aufgrund der vermehrten Beanspruchung von FFF und der nötigen Koordination mit dem Sachplan FFF schliesslich einen Sachplaneintrag benötigt.
Timeline	<p>Die wichtigsten Schritte der Projektierung des Depotprojektes im zeitlichen Überblick:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2013-2016: Vorauswahl möglicher Standorte durch den RBS</li> <li>▪ August 2016: Standortevaluation (Bericht IC Infraconsult)</li> <li>▪ September – November 2016: verwaltungsinterne Vorkonsultation</li> <li>▪ November 2016: Aufnahmen mit dem Koordinationsstand "Zwischenergebnis" in den Kantonalen Richtplan, Massnahmenblatt B_04 ("Im öffentlichen Regional-, Agglomerations- und Ortsverkehr Prioritäten setzen")</li> <li>▪ öffentlichen Mitwirkung</li> <li>▪ 4. Juli 2017: Einreichung Erläuterungsbericht zuhanden des Regierungsrats des Kantons Bern zum "Richtplan Kanton Bern Anpassungen 2016"</li> <li>▪ 5. Juli 2017: Beschluss Regierungsrat Massnahmenblatt B_04 (Regierungsratsbeschluss 702/2016)</li> <li>▪ 12. Juni 2018: Genehmigung der Massnahmen 2016 durch den Bundesrat</li> <li>▪ September 2018: Festlegung Detail-Layout Depot mit Begleitgruppe</li> <li>▪ 14. Dezember 2019: Fortschreibung des Vorhabens vom Koordinationsstand «Zwischenergebnis» zum Koordinationsstand «Festsetzung» im Richtplan des Kantons Bern</li> <li>▪ 2018/2019: Architekturwettbewerb Depot und Bahnhof Bätterkinden</li> <li>▪ 2019: Start Projektierung Phase Vorprojekt / 2020: Abschluss Vorprojekt</li> <li>▪ Anfang 2022: Entscheid ARE/BAV, dass Sachplan-Eintrag notwendig</li> <li>▪ April 2022: Einreichung PGV-Vorprüfungsdossier</li> <li>▪ August 2022: Einreichung PGV-Dossier ans BAV</li> </ul>

PGV Depotneubau und  
Umbau Bahnhof  
Bätterkinden

Im Plangenehmigungsverfahren legt der RBS den Depotneubau gemeinsam mit dem Umbau des Bahnhofs Bätterkinden auf, da ein enger lokaler und zeitlicher Bezug zwischen den beiden Bahninfrastrukturen besteht. Die bahntechnische Erschliessung des Depotareals erfolgt über ein Einfahrtsgleis, welches aus dem Bahnhof Bätterkinden abbiegt. Der Umbau dient der Anpassung der Perronanlagen an die Angebotserweiterung (180 m lange Züge) und das Behindertengleichstellungsgesetz BeHiG. Er betrifft lediglich Flächen, welche heute bereits zur Bahninfrastruktur gehören. Der Bahnhofsumbau ist nicht sachplanpflichtig und wird daher im vorliegenden Bericht nicht erläutert.

## 2.

# Standortevaluation RBS

### Betriebliche Anforderungen

Der RBS hat als Grundlage für die Standortevaluation (2016) die betrieblichen Anforderungen an einen neuen Depotstandort wie folgt definiert:

- Streckennahe Parzelle von 3-4 ha Fläche
- Mindest(teil)länge von 300 m
- Möglichkeit für den Bau eines Depotgebäudes von 7-10 Meter Höhe
- Möglichkeit für eine rückwärtige Erschliessung (Anlieferungen, Personal)
- Vorteilhafte Gelände-eignung (flaches Terrain)

Idealerweise sollte die Flächen zudem auch ein Erweiterungspotenzial aufweisen.

## 2.1

### Vorprüfung Standorte durch RBS

#### Keine geeigneten Industrie- und Gewerbezonen

Der RBS startete die Arbeiten zur Suche eines möglichen Depotstandortes im Jahr 2013. Eine erste Prüfung der Industrie- und Gewerbezonen (bis 500 m ab Streckengleis) zwischen Worblaufen und Solothurn ergab, dass keine geeigneten Flächen in Industrie- und Gewerbezonen entlang der Strecke verfügbar sind.

#### RBS-Bahnhof Bern ungeeignet

Eine weitere Prüfung zeigte, dass der bisherige – bis voraussichtlich 2029 durch einen Neubau ersetzte – RBS-Bahnhof Bern als möglicher Depotstandort zu klein sowie aus betrieblicher Sicht ungeeignet ist.

Somit befinden sich alle potenziell möglichen Standorte mindestens teilweise ausserhalb der Bauzone und beanspruchen Kulturland, Fruchtfolgeflächen und/oder Wald.

#### Grobbeurteilung zeigt 24 potenzielle Standorte

Der RBS hat im Anschluss daran auf der gesamten Strecke und in allen betroffenen Gemeinden sämtliche Standorte eruiert, welche die betrieblichen Flächenanforderungen für einen neuen Depotstandort erfüllen.

Es zeigte sich, dass einige Standorte (in Worblaufen, Moosseedorf und Solothurn) aufgrund mangelnder Arealgrösse ungeeignet sind und nicht weiterverfolgt werden sollen. Diese Vorprüfung ergab 24 potenzielle Standorte, die im Rahmen einer Standortevaluation genauer untersucht und anhand objektiver, ausgewogener Kriterien verglichen werden sollten. Abbildung 2 zeigt die 24 betrachteten Standorte.

## 2.2

# Vorgehen Standortevaluation

### Ziel der Evaluation

Die Standortevaluation hatte zum Ziel, die 24 Standorte aufgrund der Ergebnisse auf rund 3-6 Standorte zu reduzieren. Die 3-6 Standorte sollten im Vergleich zu den anderen Standorten über alle Zieldimensionen hinweg möglichst gut geeignet sein und in den einzelnen Beurteilungskriterien keine ausserordentlichen Nachteile für die Erstellung oder den Betrieb eines Depots aufzuweisen. In einem zweiten Schritt erfolgte für die als geeignet erachteten Standorte anhand einer verfeinerten Beurteilung eine Priorisierung.

### 5 Dimensionen und 28 Kriterien

Die Standortbeurteilung erfolgte anhand von 28 vorgängig definierten Kriterien in fünf Dimensionen (vgl. [1]) bzw. Anhang A1):

- Betrieb (5 Kriterien, z.B. Günstige Lage im Streckennetz),
- Finanzen (4 Kriterien, z.B. Investitionskosten),
- Raumplanung (8 Kriterien, Vereinbarkeit Nutzungsplanung),
- Landschaft (5 Kriterien, z.B. Beeinträchtigung Ortsbild) und
- Umwelt (6 Kriterien, z.B. Beeinträchtigung Gewässer).

Ein vollständiger Kriterienbeschrieb befindet sich in Anhang A1.

### Vergleichende Beurteilung

Die Standortbeurteilung ist vergleichend, d.h. allfällige Vor- oder Nachteile einer bestimmten Variante werden pro Kriterium jeweils nicht absolut, sondern stets im direkten Vergleich mit den übrigen Standorten verortet und ausgewiesen. Die Beurteilung erfolgt ohne vorgängige Gewichtung einzelner Kriterien.

Die Evaluation des Standorts<sup>1</sup> für das neue Bahndepot erfolgte in zwei massgebenden Schritten:

### 1. Schritt: Standortbeurteilung

Standortbeurteilung: In einem ersten Schritt wurden alle 24 Standorte anhand der 28 Kriterien beurteilt und beschrieben. Die Beurteilung wurde in entsprechenden Standortblättern dokumentiert [1].

Anschliessend wurde eine dimensionsspezifische Einstufung zur Eignung des Standorts (geeignet, bedingt geeignet, ungeeignet) vorgenommen (vgl. Anhang A1). Die Gesamtbeurteilung des Standorts ergab sich aus einer Synthese der dimensionsspezifischen Eignungen. Nur Standorte mit maximal einer bedingt geeigneten Dimension galten global gesehen als geeignet.

Daraus ergibt sich eine Auswahl an «weiter zu verfolgenden» Standorten.

---

<sup>1</sup> Die detaillierten Ergebnisse und der vollständige Methodenbeschrieb können dem Dokument zur Standortevaluation entnommen werden: *IC Infraconsult (2016). Evaluation möglicher neuer Depotstandorte*. [1] Das Dokument ist auf der Webseite des RBS öffentlich zugänglich.

## 2.Schritt: Priorisierung der geeigneten Varianten

In einem zweiten Schritt wurden möglichst gut geeignete Standorte, ohne ausserordentliche Nachteile in einem der einzelnen Beurteilungskriterien, vertiefter betrachtet. Bei der Priorisierung wurde der Fokus auf die langfristigen Auswirkungen gelegt. Von den 28 Kriterien der Standortbeurteilung wurden daher zehn langfristig wirkende Kriterien bestimmt [1]. Es sind dies

▪ Betrieb	B1	Günstigkeit Lage im Streckennetz
	B5	Erweiterungspotenzial
▪ Finanzen	F2	Betriebskosten Leerfahrten
	F3	Betriebskosten Ablöse-/Dienststandort
▪ Raumplanung	R1	Vereinbarkeit Nutzungsplanung
	R3	Beeinträchtigung Landwirtschaf
▪ Landschaft	L3	Beeinträchtigung Ortsbild
	L4	Einsehbarkeit
▪ Umwelt	U1	Beeinträchtigung Wald
	U4	Beeinträchtigung Flora/Fauna/Naturschutz

Die Priorisierung erfolgte pro Dimension, aus unternehmerischer Sicht (Betrieb /Finanzen) und aus Sicht Raumplanung/Landschaft/Umwelt.

## 2.3

## Ergebnisse Standortevaluation 2016

### Resultate Standortbeurteilung

In der zusammenfassenden Standortbeurteilung wurden vier Standorte als „geeignet“ (S11a, S11b, S19, S20) und vier Standorte als „nur bedingt geeignet“ (S10, S14, S18 und S21) eingestuft. Für die übrigen 16 Standorte wurde in mind. einer der fünf Dimensionen Betrieb, Finanzen, Raumplanung, Landschaft und Umwelt eine schlechte Eignung festgestellt (vgl. Teil 1 in [1]).

Die Resultate der Standortevaluation werden in Abbildung 2 dargestellt. Abbildung 3 gibt eine Übersicht zu den Ergebnissen in den fünf Beurteilungsdimensionen und zeigt die Gesamtbeurteilung.

Aus dieser umfassenden Betrachtung zeichnet sich ab, dass sowohl die Standorte S11a/S11b in Bätterkinden als auch die Standorte S19/S20 in Jegenstorf als Depotstandort gut geeignet sind. Zudem wurde der Standort S10 in Bätterkinden als bester der bedingt geeigneten Standorte in die weiteren Betrachtungen miteinbezogen. Dies insbesondere, weil der Standort hinsichtlich Betriebes und Finanzen als einer der besten Standorte aus der Beurteilung hervorgeht. Dieser Standort weist allerdings hinsichtlich Raumplanung und Landschaft Nachteile gegenüber den geeigneten Standorten aufweist, weshalb er in der Gesamtbeurteilung nur ein „bedingt geeignet“ erhielt.

Die Einzelheiten zu diesen fünf Standorte in den Gemeinden Bätterkinden und Jegenstorf können den jeweiligen Standortblättern im Anhang A2 entnommen werden.

#### Legende

Standortevaluation 2016

● geeignet

● bedingt geeignet

● ungeeignet

Bestehendes RBS Bahnnetz

● Endbahnhof

● Depot / Werkstätte

— RBS Bahnlinie

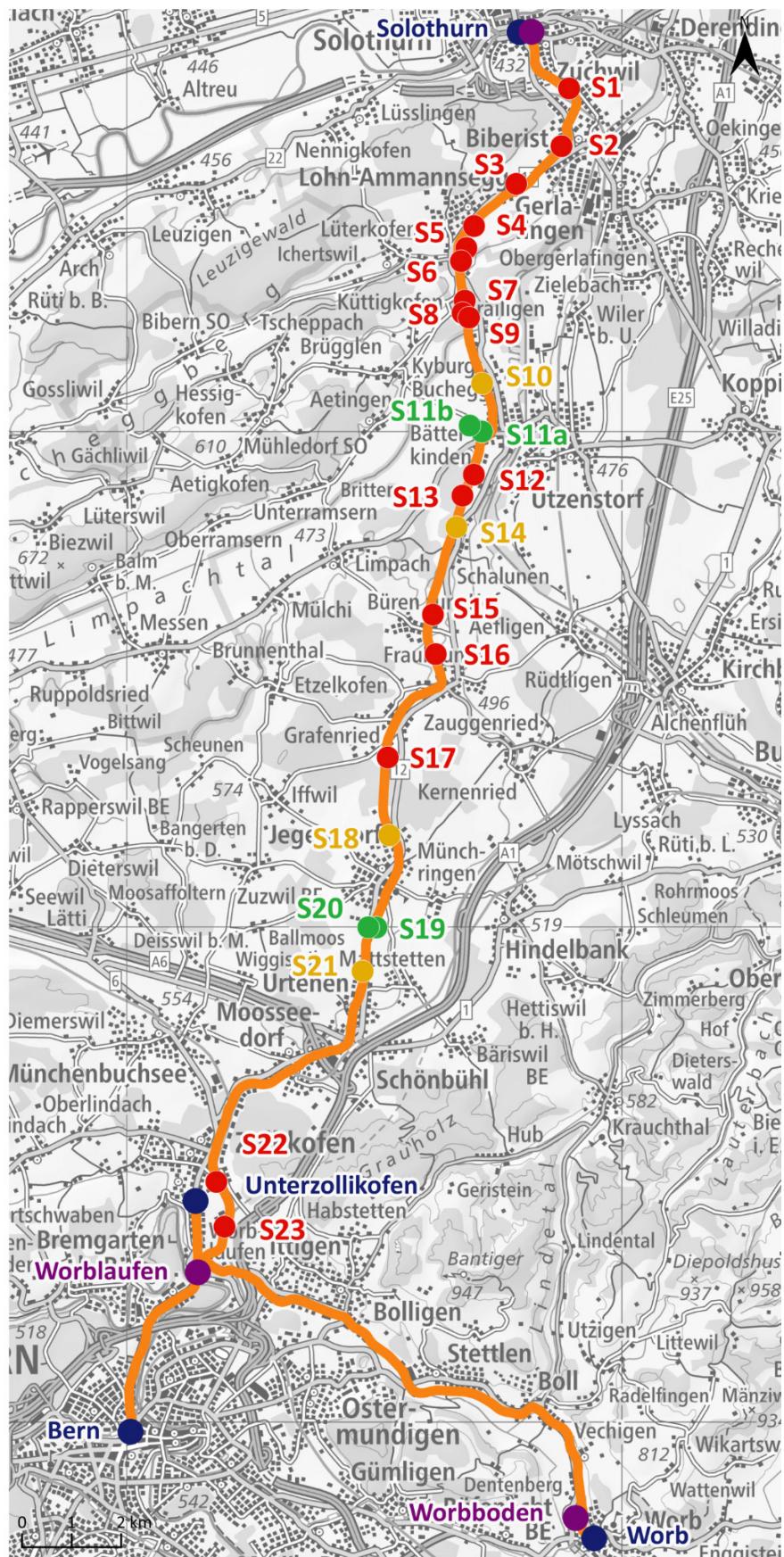


Abbildung 2: Resultate Standortbeurteilung (Quelle: Landeskarte ©Swisstopo)

Nr	Bahn-km Gemeinde	Betrieb	Dimensionsspezifische Beurteilung				Gesamtbeurteilung
			Finanzen	Raumplanung	Landschaft	Umwelt	
S1	1.5	Biberist	●	●	●	●	●
S2	3.1	Biberist	●	●	●	●	●
S3	3.9	Biberist	●	●	●	●	●
S4	5.5	Lohn-Ammannsegg	●	●	●	●	●
S5	5.8	Lohn-Ammannsegg	●	●	●	●	●
S6	6.4	Bätterkinden	●	●	●	●	●
S7	7.0	Bätterkinden	●	●	●	●	●
S8	7.2	Bätterkinden	●	●	●	●	●
S9	7.3	Bätterkinden	●	●	●	●	●
S10	8.8	Bätterkinden	●	●	●	●	●
S11a	10.0	Bätterkinden	●	●	●	●	●
S11b	10.0	Bätterkinden	●	●	●	●	●
S12	10.7	Bätterkinden	●	●	●	●	●
S13	11.3	Bätterkinden	●	●	●	●	●
S14	12.0	Fraubrunnen	●	●	●	●	●
S15	13.8	Fraubrunnen	●	●	●	●	●
S16	14.6	Fraubrunnen	●	●	●	●	●
S17	17.2	Grafenried	●	●	●	●	●
S18	18.9	Jegenstorf	●	●	●	●	●
S19	20.9	Jegenstorf	●	●	●	●	●
S20	21.2	Jegenstorf	●	●	●	●	●
S21	21.7	Urtenen-Schönbühl	●	●	●	●	●
S22	27.8	Zollikofen	●	●	●	●	●
S23	28.8	Zollikofen	●	●	●	●	●

Legende



Standort geeignet



Standort nur bedingt geeignet



Standort ungeeignet

Abbildung 3: Übersichtstabelle Standortbeurteilung

Auswahl der zu priorisierenden Standorte

Die vier geeigneten Standorte (S11a, S11b, S19, S20) sowie der bedingt geeignete Standort S10 wurden in einem nächsten Schritt weiter priorisiert.

Resultate der Priorisierung

In der Priorisierung der Standorte unter dem Aspekt der langfristigen Auswirkungen stechen die Standorte S11a und S11b in Bätterkinden deutlich als Bestvarianten hervor (siehe Abbildung 4). Bei den Standorten S11a und S11b wird dieselbe Parzelle bebaut, sie unterscheiden sich jedoch in der Lage des Depotgebäudes und der Anordnung der Außenanlage. Beim Standort S11a wird das Depotgebäude besser in die bestehende Siedlungsstruktur integriert und tritt damit landschaftlich weniger in Erscheinung (vgl. Teil 2 in [1]). Die Dimension Umwelt fällt gegenüber den anderen Standorten nicht stark ab.

Standorte			Betrieb		Finanzen		Raumplanung		Landschaft		Umwelt	
Nr	Bahn-kJ Gemeinde		B1	B5	F2	F3	R1	R3	L3	L4	U1	U4
S10	8.8	Bätterkinden	↑	↗	↑	↗	↘	↗	↘	↘	↗	↗
S11a	10	Bätterkinden	↑	↗	↑	↑	↑	↗	↑	↗	↗	↗
S11b	10	Bätterkinden	↑	↗	↑	↑	↑	↗	↗	↗	↗	↗
S19	20.9	Jegenstorf	↗	↗	↘	↗	↗	↗	↗	↗	↗	↗
S20	21.2	Jegenstorf	↗	↗	↘	↗	↗	↗	↗	↗	↗	↑

Legende:

<span style="border: 2px solid red; width: 100px; height: 20px;"></span>	↑	↗	→	↘	↓
Bestvarianten innerhalb einer Dimension	Gewichtiger Vorteil im Vergleich	Gewisser Vorteil im Vergleich	weder vorteilhaft noch nachteilig	Gewisser Nachteil im Vergleich	Gewichtiger Nachteil im Vergleich

Abbildung 4: Übersicht Bestvarianten nach Dimensionen

Empfehlung:  
Standort S11a

Anhand der detaillierten Beurteilung sowie der Standortbeurteilung über alle Kriterien hinweg wurde dem RBS als Resultat der Standortevaluation der Depotstandort S11a in Bätterkinden für den Richtplaneintrag empfohlen.

## 2.4

# Weitere Evaluationen zum Standort Bätterkinden

Gemäss Stellungnahme des Kantons zum Richtplaneintrag des Standorts S11a in Bätterkinden wurde eine Projektbegleitgruppe in die weiteren Planungsschritte miteinbezogen (vgl. Kapitel 3). In Absprache mit dieser sind Alternativstandorte in Bätterkinden, die Machbarkeit einer unterirdischen Anlage sowie verschiedene Gleisanbindungsvarianten beurteilt worden.

Die Projektbegleitgruppe brachte weitere Standorte auf dem Gemeindegebiet von Bätterkinden in die Diskussion ein. Es waren dies die Variante Hunziker [2] sowie die Variante Kartoffelzentrale Süd [3] (siehe nachfolgende Abbildungen). Beide Standorte wurden daraufhin anhand der Methodik der Standortevaluation (siehe Kapitel 2.2) beurteilt. Sie zeigten keine eindeutige Vorteile gegenüber dem Standort S11a auf, bzw. wiesen sogar negativere Auswirkungen auf als der Standort S11a (siehe Kurzberichte [2] und [3]).



Abbildung 5: Variante Hunziker inkl. Verschiebung Stammstrecke (Planausschnitt ca. 40° rotiert)

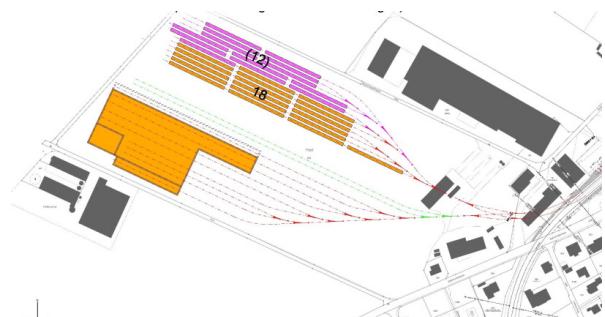


Abbildung 6: Variante Kartoffelzentrale Süd

## 2.4.2

# Evaluation eines unterirdischen Depots

Auf Anregung der Projektbegleitgruppe wurde ebenfalls die Machbarkeit eines unterirdischen oder teilweise unterirdischen Bahndepots überprüft (siehe Abbildung 7). Dies erwies sich jedoch als weder verhältnismässig noch finanziert. Zusätzlich ist es aus Aspekten des Grundwasserschutzes am Standort S11a nicht bewilligungsfähig.

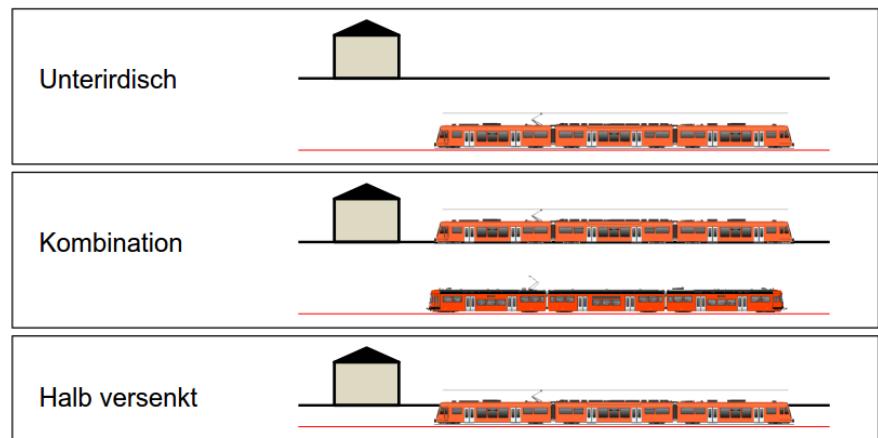


Abbildung 7: Geprüfte unterirdische Depotvarianten

#### 2.4.3

#### Variantenstudium Gleisanbindung

Im Rahmen eines Variantenstudiums wurden vier Möglichkeiten einer Gleisanbindung für die Leimgrube trassiert und deren technische Machbarkeit überprüft. Es zeigten sich dabei nur die beiden Varianten blau und orange als machbar (siehe Abbildung 8). Für diese wurden verschiedene Depot-Layoutvarianten entwickelt. In der abschliessenden Beurteilung wies die Anbindung an den Bahnhof Bätterkinden klare betriebliche Vorteile und weniger Auswirkungen auf die Anwohnenden auf.

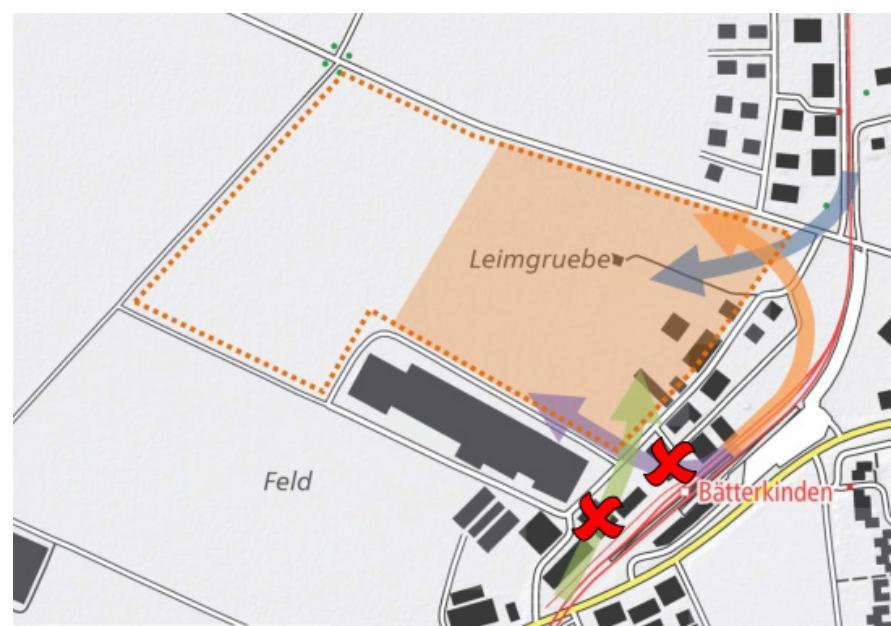


Abbildung 8: Gleisanbindungsvarianten (Quelle Folien Workshop 2, OSTAG Ingenieure AG)

## 3. Verfahren

### 3.1

#### Sachplan Infrastruktur Schiene (SIS)

##### Sachplanpflichtig

Die Erteilung einer Plangenehmigung für Eisenbahnvorhaben, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken, setzt nach Artikel 18 Absatz 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101) grundsätzlich einen Sachplan voraus. Nach der Beurteilung des Vorhabens stellten die zuständigen Bundesstellen BAV und ARE anfangs 2022 fest, dass die erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt angesichts des Flächenbedarfs der Beanspruchung von mehr als 5 ha Fruchfolgefächern durch das neue RPB-Depot und der damit nötigen Koordination mit dem Sachplan FFF gegeben sind. Das Vorhaben ist somit in den Sachplan Infrastruktur Schiene (SIS) aufzunehmen. Das BAV sieht aufgrund von verschiedenen Werkstattprojekten vor, im Jahr 2022 eine Anpassung des SIS 6.1 vorzunehmen.

##### Erläuterungsbericht

Artikel 18 der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (RPV; SR 700.1) sieht im Rahmen des Sachplanverfahrens den frühzeitigen Einbezug der betroffenen Behörden des Bundes, der Kantone sowie der betroffenen Organisationen und Personen vor. Während dieser Phase der Zusammenarbeit ist das neue SIS-Objektblatt zum Depotneubau in Bätterkinden mit einem Erläuterungsbericht zu erarbeiten.

Mit dem vorliegenden Bericht werden die durchgeführte Standortevaluation, das daraus resultierende Ergebnis sowie verschiedene Elemente der Interessenabwägung beleuchtet.

### 3.2

#### Bisherige Planung

##### 3.2.1

##### Kantonaler Richtplan

Gemäss Art. 8 Abs. 2 RPG müssen Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt eine Grundlage im kantonalen Richtplan haben. Das RBS-Depot erfüllt diese Voraussetzung.

Auf Basis der Standortevaluation von IC Infraconsult [1] hat der RBS den Standort S11a «Leimgrube» beim Bahnhof Bätterkinden als geeignete Variante ausgewählt und diesen Standort während den „Richtplananpassungen ‘16“ beim Kanton Bern zur Aufnahme in den Richtplan eingereicht (Massnahmenblatt B\_04: „im öffentlichen Regional-, Agglomerations- und Ortsverkehr Prioritäten setzen“).

##### Aufnahme in kantonalen Richtplan

Gestützt auf die fachlichen Rückmeldungen der betroffenen kantonalen Stellen sowie auf die Ergebnisse aus der öffentlichen Mitwirkung hat das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) als Leitbehörde die Interessenabwägung vorgenommen. Die Abwägung hat ergeben, dass noch nicht alle räumlichen Konflikte bereinigt werden konnten.

Koordinationsstand  
Zwischenergebnis 2016

Deshalb wurde im Rahmen des Richtplancontrollings 2016 der Depotstandort Leimgrube auf Antrag der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE) im Sommer 2017 im kantonalen Richtplan, Massnahmenblatt B\_04 mit Koordinationsstand «Zwischenergebnis» aufgenommen. Damit das Vorhaben den Koordinationsstand Festsetzung erreichen kann, waren durch den RBS verschiedene Nachweise zur erbringen.

Erforderliche Nachweise

Diese Nachweise wurde im Rahmen des Berichtes «Nachweise zur Abstimmung raumwirksamer Tätigkeiten; Grundlage für den Antrag zur Änderung des Koordinationsstands im Richtplan des Kantons Bern, Massnahmenblatt B\_04» vom 20. September 2018 [16] durch den RBS erbracht.

Definitive Festsetzung  
2018

Mit dem Regierungsratsbeschluss vom 5. Juli 2018 wurde der Standort S11a «Leimgrube» definitiv festgesetzt. Der Bundesrat hat die Massnahmen des Richtplans am 12. Juni 2018 genehmigt.

### 3.2.2

#### Bundesgerichtsentscheid

Beschwerde  
Einwohnergemeinde  
Bätterkinden

Mit Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten vom 14. Januar 2019 an das Bundesgericht beantragte die Einwohnergemeinde Bätterkinden, die Beschlüsse des Regierungsrates des Kantons Bern vom 5. Juli 2017 und der Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des Kantons Bern vom 14. Dezember 2018 aufzuheben, soweit sie die Festsetzung des Vorhabens "Bätterkinden, Depot Leimgrube RBS" im Richtplan des Kantons Bern betreffen. Überdies ersuchte die Gemeinde um aufschiebende Wirkung. Zur Begründung rügte sie im Wesentlichen eine Verletzung ihrer Gemeindeautonomie.

Das Bundesgericht hat in seinem Urteil 1C\_19/2019 vom 7. Oktober 2019 [7] die im Rahmen des Richtplanverfahrens vorgenommene Studie zur Standortevaluation [1] überprüft. Es hält in seinem Entscheid fest, dass der Richtplan mit dem eingetragenen Depotstandort «Leimgrube Bätterkinden» auf einer integralen Gewichtung der einschlägigen Interessen beruhe. Dass dabei die kantonalen Behörden das eine oder andere Kriterium stärker oder schwächer einstuften als die Beschwerdeführerin das wünscht, führt nicht zur Unhaltbarkeit der vorgenommenen Interessenabwägungen.

Das Bundesgericht kam in seinem Urteil zum Schluss, dass sich der strittige Richtplan unter Berücksichtigung der angebrachten Zurückhaltung bei der Beurteilung der örtlichen Verhältnisse, die sich das Gericht auferlegt, insgesamt nicht als fehlerhaft oder unsachlich erweise (vgl. E. 4.6).

### 3.2.3

#### Projektbegleitgruppe

Der RBS wurde in der Stellungnahme des Kantons zum Richtplaneintrag unter anderem aufgefordert, die betroffenen Bürgerinnen und Bürger, die Standortgemeinde sowie Verbände, Interessengruppen und politische Parteien in den weiteren Planungsprozess aktiv mit einzubeziehen. Hierzu wurde eine Projektbegleitgruppe (PBG) ins Leben gerufen.

10 Workshops	Bis Ende 2021 fanden gesamthaft 10 Workshops der Projektbegleitgruppe sowie zwei öffentliche Grossgruppenanlässe statt. Sämtliche Workshops wurden protokolliert.
Zusammensetzung Projektbegleitgruppe	In der Projektbegleitgruppe sind zahlreiche Interessengruppen vertreten wie die Einwohnergemeinde Bätterkinden, Burrgemeinde Bätterkinden, IG Bätterkinden, Direktbetroffene und Anwohnende sowie weitere Interessierte aus Bätterkinden, Natur- und Vogelschutzverein, Kanton Bern sowie der RBS inkl. Planer. Sämtliche Interessengruppen konnten ihre Mitglieder selbst bestimmen. Am ersten Grossgruppenanlass wurde die Zusammensetzung der Projektbegleitgruppe zur Diskussion gestellt und es konnten weitere Personen vorgeschlagen werden, die durch den RBS berücksichtigt wurden.
Groblayout	Die Projektbegleitgruppe wurde in der ersten Projektphase, in der die Anforderungen an das Projekt von Seite Bevölkerung/Gemeinde Bätterkinden gestellt und das Groblayout der Anlage entwickelt wurde, durch Markus Grossenbacher (ehem. Regierungsstatthalter Emmental) geführt. Er wurde von der Einwohnergemeinde Bätterkinden als unabhängige Person vorgeschlagen. In einem partizipativen Prozess entstand so das heutige Groblayout der Anlage.
Architekturwettbewerb	Der 2018/2019 durchgeföhr Architekturwettbewerb erfolgt ebenfalls unter Einbezug der Einwohnergemeinde und der Projektbegleitgruppe. So nahm ein Vertreter der Einwohnergemeinde Bätterkinden Einsitz in der Jury. Zwei Vertreter der Projektbegleitgruppe (direktbetroffene Anwohnende) nahmen als Berater an den Jurysitzungen teil.
Weiterführung Projektbegleitgruppe	Nach Abschluss des Architekturwettbewerbs übernahm der RBS die Führung der Projektbegleitgruppe für die Projektierungsphase. Der partizipative Prozess wurde weitergeführt und die Mitglieder der Projektbegleitgruppe konnten zu zahlreichen Fragen zum Projekt stellungnehmen und Empfehlungen abgeben. Die Projektbegleitgruppe soll bis 1 Jahr nach Inbetriebnahme der Anlage weitergeführt werden. Damit soll auch der Austausch in der Betriebsphase noch möglich sein.

## 4.

# Beschreibung des Standorts

### Lage des Standorts

Der Standort für den Depotneubau befindet sich am westlichen Siedlungsrand von Bätterkinden im Kanton Bern auf ca. 470 m ü. M. Er liegt direkt an der RBS-Bahnlinie Solothurn-Bern und wird über ein aus dem Bahnhof Bätterkinden abzweigendes Einfahrtsgleis erschlossen. Der Standort ermöglicht eine Kapazitätserweiterung im erforderlichen Ausmass und weist Erweiterungspotenzial für den Zeithorizont nach 2035 auf. Abbildung 9 zeigt die Lage des Standorts und ordnet ihn ins Bahnnetz des RBS ein.

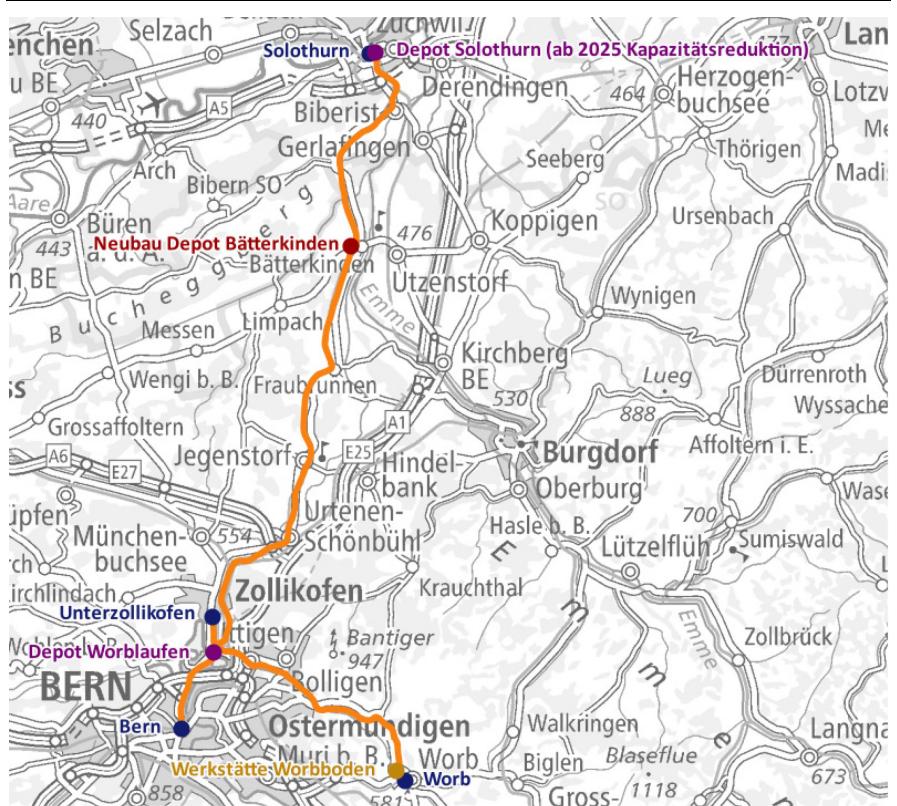


Abbildung 9: Situation des Standorts im Bahnnetz des RBS (Bahnlinien orange, Endbahnhof blau),  
Quelle: Landeskarte ©Swisstopo

### Lokale Situation

Der Perimeter des Depotneubaus wird im Norden durch die Kantonsstrasse «Kyburgstrasse» und im Osten durch die bestehende Bahnlinie des RBS begrenzt (siehe Abbildung 10). Im Süden orientiert sich die Anlage an dem bestehenden Industriegebäude der Landi/Kartoffelzentrale (KAZ). Im Westen reicht sie bis an einen Feldweg. Dahinter erstreckt sich die offene Agrarlandschaft des Limpachtals.

Mehrheitlich kommt die Anlage auf als Fruchfolgeflächen inventarisiertem Kulturland zu stehen. Ein Teil der Fläche ist als Arbeitszone eingezont (vgl. Abbildung 11 und Tabelle 1).

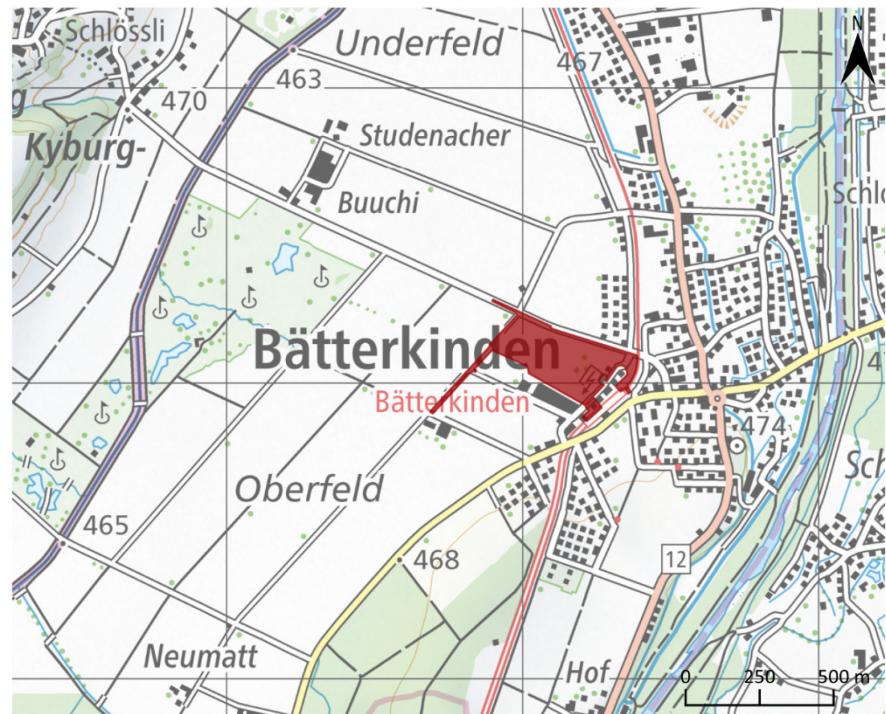


Abbildung 10: Lageplan Standort Bätterkinden S11a (rot dargestellt), Quelle: Landeskarte ©Swisstopo

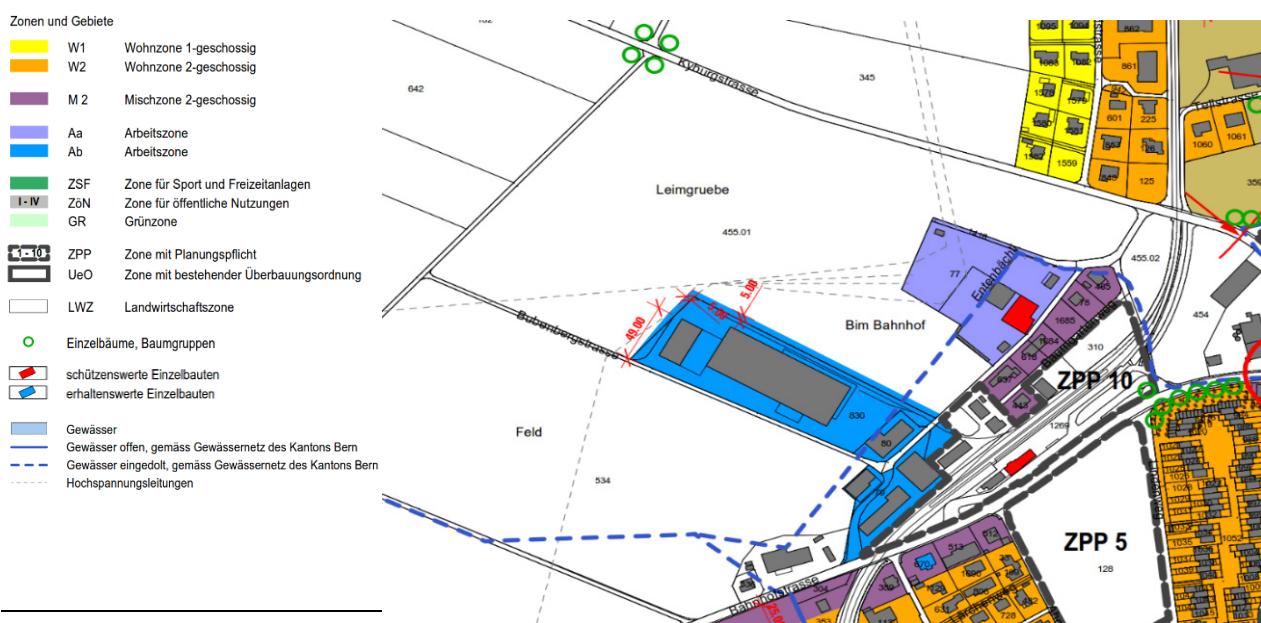


Abbildung 11: Auszug Zonenplan Bätterkinden vom 29. November 2010

## Flächenverbrauch gemäss Zonenplan

Die Bebauung des Standorts beansprucht eine Fläche von insgesamt 8.1 ha (siehe Tabelle 1). Dieser Flächenbedarf ergibt sich sowohl aus den bahnrelevanten Anlagen als auch aus den standortspezifischen gesetzlichen Auflagen sowie zusätzlichen Projektelementen, die sich im Austausch mit der Projektbegleitgruppe ergeben haben (Erläuterung dazu siehe Kapitel 0 und 4.2).

Tabelle 1: Flächenverbrauch der Anlage nach heutigem Zonenplan

Heutige Bodennutzung	Fläche
Kulturland	6.9 ha
<i>davon Fruchtfolgefäche</i>	6.6 ha
Arbeitszone (teilweise bebaut, teilweise Gartenanlage)	1.2 ha
Total	8.1 ha

## 4.1

# Anlage und Anlagenbestandteile

### Zweck der Anlage

Das RBS-Depot in Bätterkinden dient:

- als Abstellanlage für Fahrzeuge der Linien RE und S8 (Strecke Solothurn-Bern),
- dem Rollmaterialunterhalt (Reinigung, Kompositionswechsel und kleinere Instandhaltungsarbeiten),
- als Lager und Ausgangsort für den Infrastrukturunterhalt.

### Bahnrelevante Anlagenbestandteile

In direktem Bezug zur Bereitstellung des Bahnangebots stehen das Depotgebäude, die Abstellanlage, die Bahndienstfläche sowie der Umbau des Bahnhofs Bätterkinden (siehe Abbildung 12). Diese bahnrelevanten Anlagenbestanteile gemäss Abbildung 12 beanspruchen insgesamt 5.2 ha.

- Im Depotgebäude werde Kompositionswechsel, Reinigungen, kleinere Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten, Warenanlieferung und Güterumschlag durchgeführt.
  - Die Abstellanlage umfasst eine Kapazität von 18 Treibzügen à 60 m sowie die Manövri- und die Baudienstgleise. Für einen möglichen zukünftigen Ausbau (ca. 2050) wird eine Reservefläche für 12 zusätzliche Treibzüge à 60 m freigehalten.
  - Die neue Bahndienstfläche auf dem Depotareal ersetzt die bestehenden Bahndienstflächen in Bätterkinden und Büren zum Hof. Sie entspricht den modernsten technischen Anforderungen.
- 
- Zum Schutz der naheliegenden Wohnzonen wurden in enger Absprache mit der Projektbegleitgruppe ein Lärmschutzdamm und Lärmschutzwände projektiert.

#### Legende

■ Perimeter Sachplaneintrag

#### Bahnrelevante Anlagenbestandteile

■ Depot

■ Bahndienstfläche

■ Aussenanlage

■ Erweiterungspotenzial

■ Lärmschutz

■ Zufahrt



Abbildung 12: Bahnrelevante Anlagenbestandteile (Quelle: Luftbild ©Swisstopo)

## Standortspezifische Anlagenbestandteile

Die Bebauung des Standortes löst weitere standortspezifische Anlagenbestandteile (siehe Abbildung 13) aus. Diese umfassen insgesamt 2.9 ha.

- Der Entebach wird durch das Projekt tangiert und muss deshalb im Anlagenperimeter offengelegt werden. Der Bach wird nordwestlich um die Anlage herumgeführt und bei Parzelle 1413 wieder an das bestehende Bachrohr angeschlossen.
- Verbleibenden Restflächen werden zu regionaltypischen Grünräumen ausgestaltet. Die flächenmässig umfangreichste Teilfläche nördlich des Depotgebäudes wird als Streuobstwiese weiter bewirtschaftet.

### Legende

<span style="border: 1px solid red; display: inline-block; width: 10px; height: 8px;"></span>	Perimeter Sachplaneintrag
<b>Standortspezifische Anlagenbestandteile</b>	
<span style="background-color: blue; display: inline-block; width: 10px; height: 8px;"></span>	Entebach
<span style="background-color: purple; display: inline-block; width: 10px; height: 8px;"></span>	Fuss- und Velounterführung
<span style="background-color: green; display: inline-block; width: 10px; height: 8px;"></span>	Grünräume

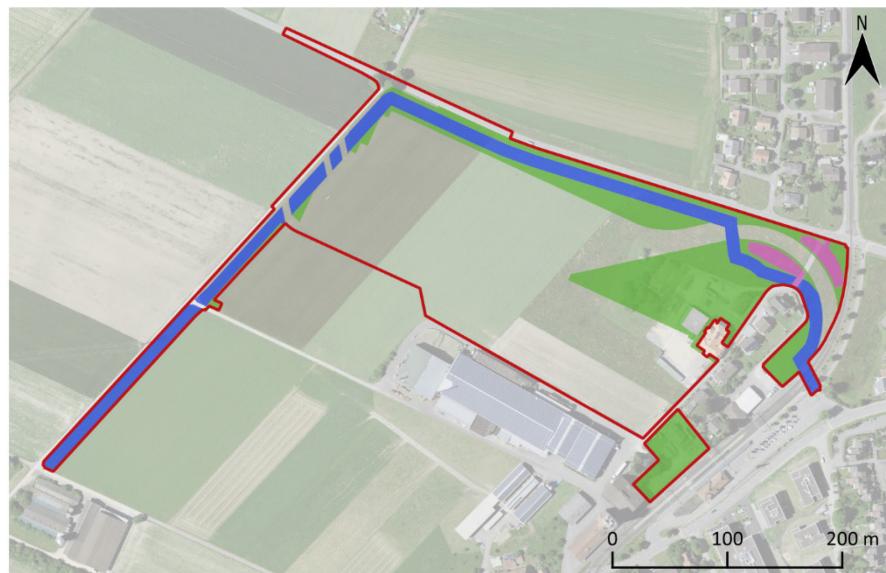


Abbildung 13: Standortspezifische Anlagenbestandteile (Quelle: Luftbild ©Swisstopo)

## Anlagenbestandteile und Flächenbedarf

Tabelle 2 präsentiert die auf dem Standort vorgesehenen Anlagenbestandteile inkl. ihres Flächenbedarfs.

Tabelle 2: Flächenbedarf der verschiedenen Anlagenbestandteile

Anlagenbestandteil	Fläche
Bahnrelevante Anlagenbestandteile	5.2 ha
Depotgebäude	1.0 ha
Abstellanlage	1.8 ha
Reservefläche für Ausbau der Abstellanlage	0.5 ha
Bahndienstfläche	0.7 ha
Erschließungsstrasse	1.0 ha
Lärmschutzmassnahmen	0.2 ha
<hr/>	
Standortspezifische Anlagenbestandteile	2.9 ha
Fuss- und Velounterführung	0.1 ha
Entebach	1.0 ha
Grünräume	1.8 ha
<hr/>	
Total	8.1 ha

## 4.2

# Veränderung des Flächenbedarfs über die Planungsphasen

Im Vergleich zu den in der Standortevaluation (Kapitel 2) angenommenen Flächen, haben sich die effektiven Flächenansprüche durch verschiedene standortspezifische Gegebenheiten erhöht:

- zum einen besteht die gesetzliche Auflage zur Ausdolung des Entebachs;
- zum anderen wurden die im Interesse der benachbarten Wohnbevölkerung liegende Projektelemente für Lärmschutz und zur Entflechtung von Industrie- und Langsamverkehr/Schulweg ergänzt (vgl. 4.2).

Layout in Konsultation mit Projektbegleitgruppe erarbeitet

Die bahnrelevanten Anlagenbestandteile liegen mit 5.2 ha Flächen im Bereich des ursprünglich im Rahmen der Standortevaluation geschätzten Flächenbedarfs (3-4 ha Depotanlage + Erweiterungspotenzial + Erschliessung). Das Layout der jetzigen Anlage wurde in Konsultation mit der Projektbegleitgruppe entwickelt und zielt darauf die Auswirkung auf die bestehenden Wohnquartiere zu minimieren. Dies führt zu diversen ortspezifischen Massnahmen (Anordnung Baudienstflächen in hinterem Depotbereich, Depotgebäude als Trennelement zwischen Aussenanlage und Bubenbergstrasse, diverse Lärm- und Sichtschutzbauwerke, rückseitige Strassenerkerschliessung, etc.).

Entebach

Die grossräumige Ausdolung des Entenbachs erhöht den Flächenbedarf deutlich (+1 ha). In diesem Zusammenhang gilt es zu beachten, dass bei jeglicher Bebauung der betroffenen Arbeitszone bzw. des Umstrukturierungs-/Verdichtungsgebiets (siehe Abbildung 11) gemäss Art. 38 GSchG eine Ausdolung des Entebachs notwendig gewesen wäre.

Restflächen und neuer Sachplan FFF (2020)

Den grössten Einfluss auf die Veränderung des Flächenbedarfs hat jedoch die Änderung des Beurteilungsperimeters. Während bei der Standortevaluation und beim Eintrag in den kantonalen Richtplan nur die durch das Vorhaben beanspruchten Flächen berücksichtigt wurden, werden heute auch die Restflächen mitbeurteilt. Massgebend ist der im Jahr 2020 revidierte Sachplan Fruchfolgefächern. Die Restflächen der beanspruchten FFF können zu keiner Bewirtschaftungseinheit geeigneten Umfangs zusammengeschlossen werden. Daher entfallen auch die verbleibenden Kulturlandflächen und Grünräume aus dem FFF-Inventar (vgl. Kapitel 5.5) – so dass das Bauvorhaben mehr als 5 ha FFF beansprucht und sachplanpflichtig wird.

Die nachfolgende Übersicht beschreibt die Veränderung des Groblayouts der Anlage und des Flächenbedarfs über die verschiedenen Planungsphasen.

## Situation

## Beschreibung

## Beanspruchung FFF

### Standortevaluation (2016)



Nur betriebliche Anforderungen berücksichtigt.  
Noch keine Machbarkeitsprüfung erfolgt.

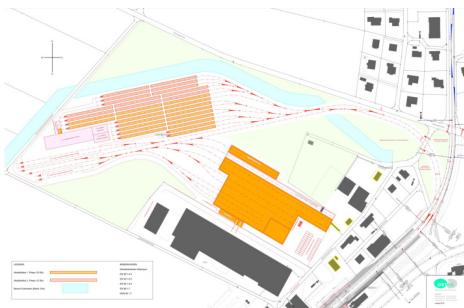
- Fläche Abstellanlage und Depot: 3 ha
- Fläche Ausbau nach 2035: 0.5 ha
- Einfahrtsgleis: 0.5 ha
- Restflächen/Grünräume 0.5 ha

Total FFF 4.5 ha

*Die Restfläche zwischen Abstellanlage und Kyburgstrasse (3 ha) könnte als FFF weiterbewirtschaftet werden.*

*Zwischen Einfahrtsgleis und Depot würde eine Teilfläche von ca. 0.5 ha aus dem FFF-Inventar entfallen.*

### Groblayout Projektbegleitgruppe (2018)



Neu diagonal angeordnete Abstellanlage und Gleisanbindung an Bahnhof Bätterkinden; Ausdolung Entebach und Grünräume berücksichtigt.

Groblayout gemeinsam mit Projektbegleitgruppe entwickelt.

- Fläche Abstellanlage und Depot: 4 ha
- Fläche Ausbau nach 2035: 0.5 ha
- Einfahrtsgleis: 0.5 ha
- Ausdolung Entebach: 1.0 ha
- Restfläche/Grünräume: 3.5 ha

Total FFF 9.5 ha

*Die grün dargestellten Restflächen/Grünräume sind alle < 1 ha und würden damit aus dem FFF-Inventar entfallen (ca. 3.5 ha).*

### Architekturwettbewerb (2019)



Siegerprojekt des Wettbewerbs

Flächenanspruch Entebach etwas größer, da er stärker mäandriert.

- Fläche Abstellanlage und Depot: 4 ha
- Fläche Ausbau nach 2035: 0.5 ha
- Einfahrtsgleis: 0.5 ha
- Ausdolung Entebach 1.5 ha
- Restfläche/Grünräume 3.5 ha

Total FFF 10.0 ha

*Die vorgesehenen Grünräume sind alle < 1 ha und entfallen aus dem FFF-Inventar (ca. 3.5 ha).*

Situation	Beschreibung	Beanspruchung FFF
Vorprojekt (2020)	 <p>Reduktion des Flächenbedarfs durch parallele Ausrichtung der Abstellanlage.</p> <p>Ausbau des Feldwegs zur Erschliessungsstrasse.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fläche Abstellanlage und Depot: 3 ha</li> <li>Fläche Ausbau nach 2035: 0.5 ha</li> <li>Einfahrtsgleis: 0.5 ha</li> <li>Ausdolung Entebach 1.0 ha</li> <li>Zufahrtsstrasse 1.0 ha</li> <li>Restfläche/Grünräume 3 ha</li> </ul> <p>Total FFF ca. 9 ha</p> <p><i>Die Fläche zwischen der Abstellanlage und der Zufahrtsstrasse umfasst nur knapp 1 ha und könnte deshalb voraussichtlich nicht als FFF erhalten werden. Damit entfallen insgesamt ca. 3 ha FFF.</i></p>
Bauprojekt (2022)	 <p>Reduktion des Flächenbedarfs durch Führung der Zufahrtsstrasse entlang der Abstellanlage. Die ca. 1 ha Fläche FFF am Kopfende des Land-Gebäudes bleibt somit als FFF erhalten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fläche Abstellanlage und Depot: 3 ha</li> <li>Fläche Ausbau nach 2035: 0.5 ha</li> <li>Einfahrtsgleis: 0.5 ha</li> <li>Ausdolung Entebach 1.0 ha</li> <li>Zufahrtsstrasse 1.0 ha</li> <li>Restfläche/Grünräume 2.1 ha</li> </ul> <p>Total FFF 8.1 ha</p> <p><i>Die Grünräume umfassen 2.1 ha. Da alle Teilflächen &lt; 1 ha sind entfallen sie aus dem FFF-Inventar</i></p>

## 5.

# Elemente der Interessenabwägung

## 5.1

### Verkehrliche Erschliessung (inkl. Strassenanbindung)

#### Lage im Schienennetz

Der Standort Bätterkinden weist eine günstige Lage im RBS-Streckennetz auf:

- Nähe zu Solothurn
- Ausreichend Trassenkapazität Richtung Bern infolge Doppelspuren
- Bätterkinden ein RBS-Dienststandort ist
- Endhaltepunkt der Regionalexpress-Linie S8

Damit können die Linien nachfragegerecht gestärkt (vor Stosszeiten) bzw. geschwächt (nach Stosszeiten) werden und es entstehen wenige Leerfahrten. Der Standort in Bätterkinden verfügt zudem über eine leistungsfähige Zufahrt und ausreichend Platz für eine Erweiterung der Anlage (Zeithorizont nach 2035).

#### Anlieferung LKW

Die Anlieferung für das Bahndepot erfolgt über die Kyburgstrasse (Kantonsstrasse 1306) und über den zur Erschliessungsstrasse ausgebauten Feldweg im Nordwesten des Projektes. Die bestehende Industrie (KAZ/Landi) kann zukünftig ebenfalls über die neue Erschliessungsstrasse angefahren werden. Damit wird das Bubenbergquartier vom Industrieverkehr entlastet.

#### ÖV

Der Standort befindet sich unmittelbar nordwestlich des Bahnhofs Bätterkinden (Gehdistanz ca. 50 m), welcher an der RBS-Linie Bern – Solothurn liegt. Zudem wird der Bahnhof von drei Buslinien bedient: Buslinie Nr. 363 (Lyss – Bätterkinden), Nr. 882 Richtung Kyburg/Schnottwil und 884 (Bätterkinden – Koppigen). Der Standort weist die ÖV-Güteklassen C und D auf und erfüllt die minimale Erschliessungsgütekasse gemäss Art. 11d Abs. 2 der kantonalen Bauverordnung (BauV).

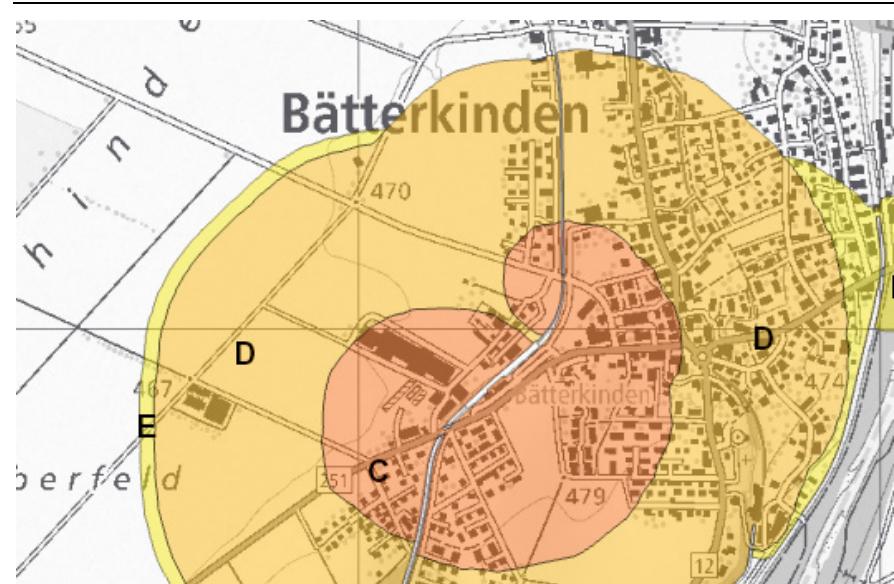


Abbildung 14: ÖV-Gütekasse gemäss Geoportal des Kantons Bern (Abfrage vom 22.03.2022)

## 5.2 Siedlung

Vor dem Hintergrund der Siedlungsentwicklung nach innen, sind Vorhaben wie das Depot, möglichst in bereits eingezonten Gebieten oder an die Bauzone angrenzend zu realisieren. Der Standort liegt am westlichen Siedlungsrand und schliesst an die Landi, die Energiezentrale (beide Arbeitszone Aa) sowie an das Wohnquartier Bubenberg, das der Mischzone zugeordnet ist, an. Im Rahmen der Standortevaluation konnte kein Standort eruiert werden, der vollständig in einer Arbeitszone liegen würden.

Das Bahndepot und die Abstellanlagen sind auf Flächen vorgesehen, die mehrheitlich in der Landwirtschaftszone liegen. Ein Teil der zu überbauen Fläche ist bereits der Arbeitszone (Arbeitszone Aa) zugeordnet.

Die von den Anschlussgleisen betroffenen Häuser liegen in der Wohnzone nördlich der Kyburgstrasse. Ein Ausschnitt des Zonenplans befindet sich in Kapitel 5 (Abbildung 11).

## 5.3 Raumentwicklung

Gemäss dem Kantonalen Richtplan wird die Gemeinde Bätterkinden dem Raumtyp „Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen inklusive Zentren 4. Stufe und Tourismuszentren“ zugeordnet.

RGSK 2021

Der Projektperimeter beinhaltet das Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet «Landi-Areal, Bätterkinden», (RGSK Massnahmennummer S-UV.2.1) gemäss dem Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept, 3. Generation (RGSK 2021), der Regionalkonferenz Emmental (RKEM). [12]

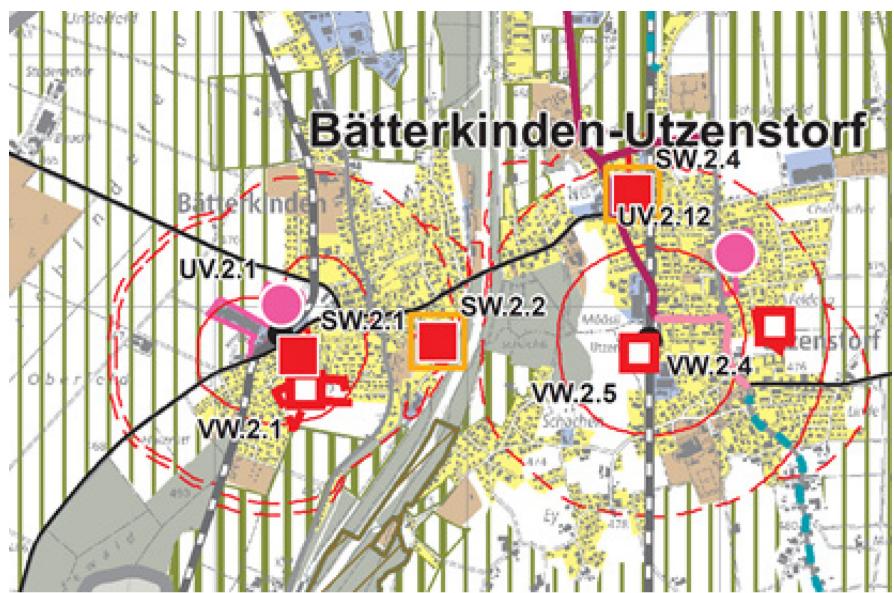


Abbildung 15: Ausschnitt aus RGSK-Karte der Regionalkonferenz Emmental, 3. Generation 2021

RGSK 2016  
(Standortevaluation)

Zum Zeitpunkt der Erstellung der Standortevaluation im Jahr 2016 umfasste das Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet 4.8 ha und ragte über die Bauzonen gemäss Zonenplan hinaus (vgl. Abbildung 16 bzw. Standort S1-19 gemäss Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept, 2. Generation (RGSK II) der Regionalkonferenz Emmental (RKEM) [11]).

Im neusten RGSK (2021) [12] umfasst das Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet die Fläche der Bauzonen gemäss Zonenplan (vgl. Abbildung 11 bzw. Abbildung 15).

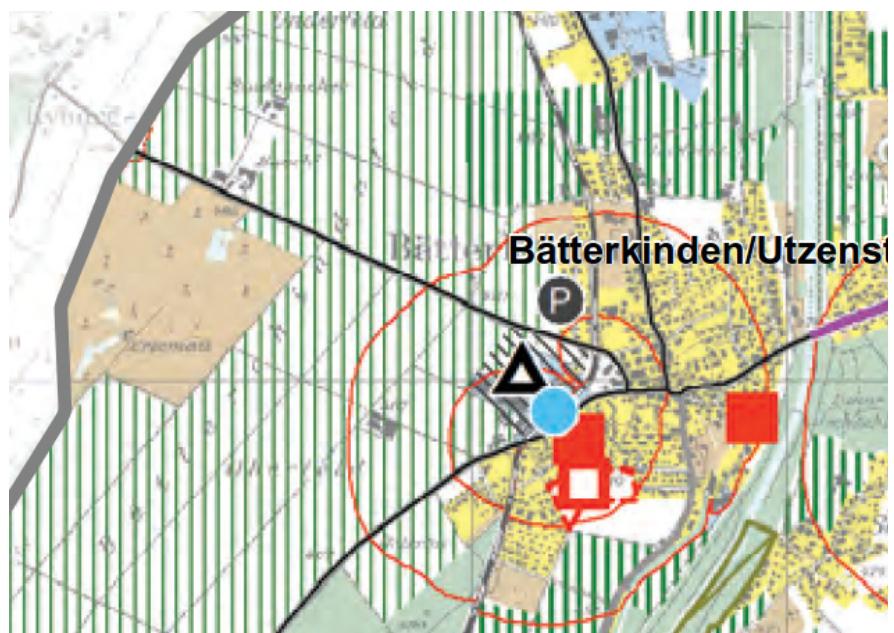


Abbildung 16: Ausschnitt aus RGSK-Karte, 2. Generation der Regionalkonferenz Emmental

## 5.4

# Lärm und Erschütterungen

Lärmquellen	Das RBS-Depot verursacht Lärm aufgrund von einfahrenden Zügen, abgestellten Zügen sowie durch Tätigkeiten auf der Bahndienstfläche. Hinzu kommen Emissionen durch LKW- und PW-Fahrten (Anlieferung, Parkplätze) und HLK-Anlagen des Depotgebäudes.
Lärmessungen und -simulation	Die Emissionen wurden grösstenteils anhand von Messungen bei den entsprechenden Referenzlärmquellen ermittelt. Es wurde eine Ausbreitungsberechnung anhand einer 3D-Lärmsimulationsberechnung erstellt, worin die Quellen, die Umgebung, Hindernisse und Massnahmen implementiert wurden.
Lärmschutzmassnahmen	Die Massnahmenplanung im Sinne der Vorsorge und zur Einhaltung der Planungswerte wurde ebenfalls in der Lärmsimulation vorgenommen. Geplant sind eine Gleisschmieranlage in der Zufahrtskurve, Lärmschutzwand und -wall, maximal Emissionsvorgaben an die HLK-Anlagen, eine Geschwindigkeitsreduktion von Bauzügen sowie eine Grüngleisanlage. Zudem wurde die Bahndienstfläche möglichst in grosser Entfernung der bewohnten Liegenschaften platziert.
Erschütterungen und abgestrahlter Körperschall	Die Nachphase ist hinsichtlich Lärmemissionen die kritischere Phase, wobei die Planungswerte mit den hinterlegten Emissionen und Massnahmen an den kritischsten Beurteilungspunkten mit 3 dB Reserve eingehalten werden können.

## 5.5

# Fruchfolgeflächen und Kulturland

Art. 30 RPV	Nach Art. 30 RPV dürfen FFF «nur eingezont werden, wenn: <ul style="list-style-type: none"><li>▪ ein auch aus Sicht des Kantons wichtiges Ziel ohne die Beanspruchung von Fruchfolgeflächen nicht sinnvoll erreicht werden kann;</li><li>▪ sichergestellt wird, dass die beanspruchten Flächen nach dem Stand der Erkenntnisse optimal genutzt werden;» und</li><li>▪ der Kanton seinen Mindestumfang an FFF dauernd aufrecht erhält.</li></ul>
Überwiegendes Eingriffsinteresse	Es besteht ein überwiegendes Eingriffsinteresse, da das bedeutende öffentliche Interesse einer Angebotserweiterung auf der Strecke Bern-Solothurn ohne dieses Infrastrukturvorhaben nicht erreicht werden kann (vgl. dazu auch Kapitel 1). Der Depotneubau ist bereits als Festsetzung in den kantonalen Richtplan (Massnahme B_04) aufgenommen worden [8]. Weil das Bundesvorhaben mehr als 5 ha FFF verbraucht, ist zudem die Festsetzung des Vorhabens in einem Sachplan bzw. einem gleichwertigen Verfahren vorgeschrieben (Grundsatz G13 des Sachplans FFF [5]).
Beanspruchung von FFF	Von den im Rahmen der durchgeführten Standortevaluation 24 geprüften Standorten beanspruchen alle Standorte Fruchfolgeflächen. Keiner der

alternativen Standorte hätte die Beanspruchung von FFF deutlich reduziert oder gar verhindern können.

#### Optimale Nutzung

Die beanspruchte Fläche wurde soweit möglich optimiert und die Gleisanlagen und Gebäude so flächensparend wie möglich angeordnet (vgl. dazu Kapitel 4.2 Zur möglichst flächensparenden Anordnung beigetragen haben:

- Limitierung der neuen Anlage soweit möglich auf die Parzelle 455.01
- Ausrichtung der Gleisanlage in einer Achse mit dem Depotgebäude
- Bildung einer kompakten Industriegebäudeeinheit durch Nähe zur KAZ/Landi
- Führung des Bachs entlang der Verkehrswege bzw. der Parzellen-grenze
- Integration der Parkplätze in Zwischenflächen entlang der Erschlies-sungsstrasse
- Integration der Versickerungsflächen in Zwischenflächen des Anlagen-layouts
- Ausbau eines bestehenden landwirtschaftlichen Fahrwegs zur Zufahrts-strasse

#### Kompensation

Mit dem seit Mai 2020 gültigen überarbeiteten Sachplan Fruchtfolgeflächen [5] sind Bundesvorhaben zudem dazu verpflichtet, ihren FFF-Verbrauch zu kompensieren. Der RBS erarbeitet aktuell ein entsprechendes Kompensationsprojekt. Im Rahmen des Plangenehmigungsverfah-rens wird die Kompensation nachgewiesen.

#### Definitive Beanspruchung

Die Anlage beansprucht 6.6 ha Fruchtfolgeflächen FFF gemäss Inventar der Fruchtfolgeflächen des Kantons Bern [13] und 0.3 ha Kulturland defi-nitiv (siehe Abbildung 17).

#### Temporäre Beanspruchung

Während der Bauphase werden zusätzlich 0.6 ha FFF (siehe Abbildung 17) während ca. 2.5 Jahren temporär beansprucht. Diese Flächen werden nach Abschluss der Bauphase wieder entsprechend dem Ausgangszu-stand hergestellt und einer landwirtschaftlichen Nutzung zugeführt.

---

#### Legende

Kulturland  
■ Kulturlandverlust

Fruchtfolgeflächen  
FFF ausserhalb von Bauzonen  
■ definitiver FFF-Verlust  
■ temporärer FFF-Anspruch



Abbildung 17: FFF- und Kulturlandverlust durch den Depotneubau,  
Quellen: Luftbild ©Swisstopo und FFF ©Geoportal des Kantons Bern

#### Erhaltung von Kulturlandflächen

Zwei Flächen können in Form von Streuobstwiesen als Kulturlandflächen erhalten werden:

- Streuobstwiese westlich der Energiezentrale: 0.7 ha
- Potenzialfläche für künftigen Ausbau: 0.5 ha

#### Schaffung von Grünraum

Teilflächen von insgesamt 1.1 ha werden als Grünflächen erhalten. Es sind dies insbesondere die Ufer- und Grünflächen entlang des ausgedolten Entebachs.

Die unbebauten Flächen (Streuobstwiesen und Grünräume) entfallen aus dem Fruchtfolgeflächeninventar des Kantons Bern, da die Teilflächen kleiner als 1 ha sind und nicht zu einer sinnvollen Bewirtschaftungseinheit zusammengeschlossen werden können.

## 5.6

## Wald

Am vorgesehenen Standort in Bätterkinden sind keine Waldflächen betroffen.

## 5.7

# Natur und Landschaft

### Periurbane Agrar- und Siedlungslandschaft

Der Standort für den Depotneubau liegt am Siedlungsrand von Bätterkinden am Rande der offenen Agrarlandschaft des Limpachtals. Gestützt auf den Katalog der charakteristischen Kulturlandschaften<sup>2</sup>, handelt es sich beim Bätterchindiefeld um eine periurbane Agrar- und Siedlungslandschaft, die sich für solche Infrastrukturen als Landschaftstyp gut eignet.

Das «Bätterchindiefeld» ist weitgehend strukturarm und wird landwirtschaftlich intensiv genutzt. Vereinzelt bringen lineare Hecken und Baumgruppen bei Wegknoten Struktur. Im «Bätterchindiefeld» liegen verstreut mehrere Einzelhöfe mit grossen und von weit her sichtbaren Gebäudevolumen. Die RBS-Linie ist ein prägendes Landschaftselement und trennt auf weiten Strecken die Siedlungsräume Bätterkindens von der offenen Agrarlandschaft des «Bätterchindiefelds».

Das «Bätterchindiefeld» befindet sich gemäss dem regionalen Teilrichtplan Landschaft Emmental [9] am Rande der Massnahme 7b «Offenhaltung Landschaft». Aus landschaftlicher und ökologischer Sicht stehen hier «der Übergang von der bebauten zur offenen Landschaft (äussere Siedlungsräder) und der Umgang gegenüber schützenswerten Ortsteilen und Einzelgebäuden mit dem entsprechenden Siedlungsgrün (innere Siedlungsräder)» im Vordergrund. Es soll hier weiterhin die landwirtschaftliche Produktion im Vordergrund stehen. Ökologische Aufwertungen (Buntbrachen, Wiesen, wenige Einzelbäume und Niederhecken) sind vorzusehen. Das Angebot an Möglichkeiten für die Nah- und Nächsterholung soll verbessert werden. Eine umfassende Auseinandersetzung mit der offenen Landschaftsraum «Bätterchindiefeld» ist in [16] zu finden.

Angrenzend an das projektierte Bahndepotareal ragen das Industriegebäude der Kartoffelzentral/Landi und das Wohnquartier «Winkelriedstrasse» bereits heute deutlich in die Agrarlandschaft hinein (siehe Abbildung 18). Mit der gewählten Lage und Anordnung sowie Dimensionierung des Depotgebäudes wird die Anlage bestmöglich landschaftlich integriert. Es bleiben als visuelle Belastungen die Fahrleitungen über dem Gleisfeld sowie der Portalkran über den Baudienstgleisen. Die Auswirkungen der Fahrleitungen und des Portalkranks sind vertretbar, zumal sich in diesem Gebiet schon heute Masten/Stromleitungen befinden.

---

<sup>2</sup> Stiftung Landschaftsschutz Schweiz (2014): Katalog der charakteristischen Kulturlandschaften der Schweiz – Grundlage zur Ermittlung von Landschaftsentwicklungszielen.

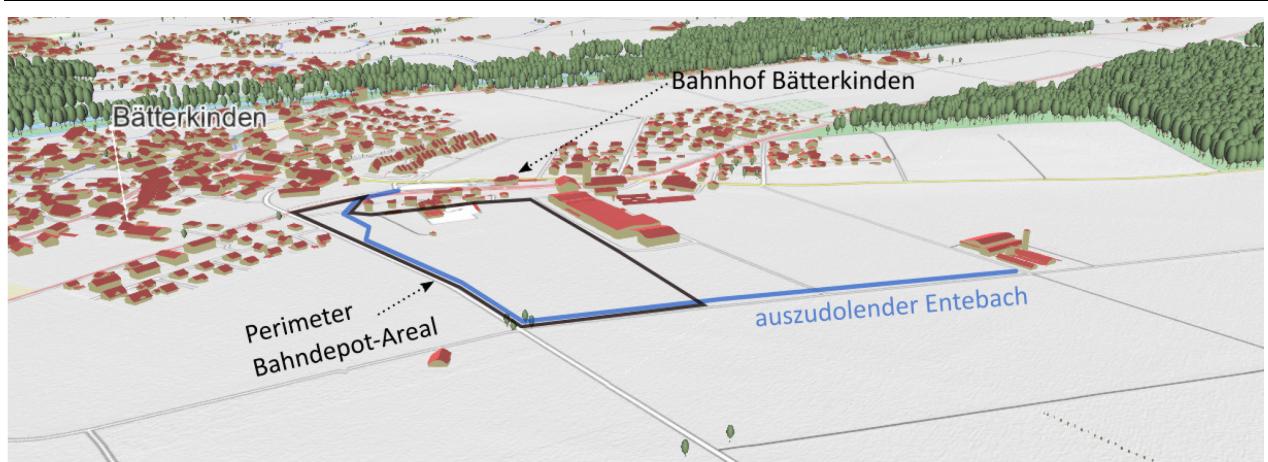


Abbildung 18: 3D-Darstellung des Landschaftsraums beim projektierten Bahndepot (Quelle: map.geo.admin.ch, Abfrage am 23.03.2022)

NHV und BLN	Das Bahndepot tangiert keine nach NHV geschützten Lebensräume und keine Landschaft des Bundesinventars (BLN). Im Rahmen der Lebensraumkartierung wurden keine gefährdeten oder prioritären Pflanzen- oder Tierarten festgestellt.
IVS	Die Linienführung der zwei historischen Verkehrswege (IVS) BE 511 und BE 3164, welche am Rande des Anlagenperimeters verlaufen, wird nicht verändert.
ISOS	Der Umgebungsperimeter dieses Ortsbildes wird randlich tangiert. Das neue Depotgebäude liegt in der Umgebungsrichtung (ausgedehnte Neubaubereiche) mit dem Ziel die Eigenschaften zu erhalten, die für die angrenzenden Ortsbildteile wesentlich sind. Diesem Anspruch wurde mit dem selektiven Wettbewerbsverfahren sowie der umsichtigen architektonischen und landschaftlichen Gestaltung des Bauprojektes nachgekommen.
Kant. Bauinventar	Zwei historische Gebäude am Standort werden im Bauinventar des Kantons Bern als schützenswerte Objekte aufgeführt (siehe Abbildung 11). Die Energiezentrale und das Bahnhofsgebäude mit Güterschuppen werden erhalten, bzw. durch die Freistellung im Rahmen des Projektes sogar aufgewertet.
Projektauswirkungen und Abstimmung	<p>Es wurden verschiedene Massnahmen getroffen, um das Projekt möglichst gut ins Landschaftsbild zu integrieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausrichtung des Depotgebäudes und Gleisfeldes analog der KAZ/Landi</li> <li>▪ Für eine Industriebaute verhältnismässige tiefe Gebäudehöhe (10 m)</li> <li>▪ Gewährleistung einer hohen städtebaulichen Qualität mittels Architekturwettbewerb</li> <li>▪ Gleisbegrünung</li> <li>▪ Abschirmung Areal durch Lärmschutzwall und Pflanzung von Hecken, Obstbäumen und der landschaftstypischen Gruppierung von Bäumen an Wegkreuzungen (siehe Abbildung 19)</li> </ul> <p>Der Eingriff in das Landschafts- und Ortsbild am Standort wird als vertretbar eingestuft. Nebenbei führt die Ausdolung des Entenbachs zur Schaffung neuer Lebensräume und einem klaren Übergang vom Bahnareal zur Agrarlandschaft bzw. der Übergang von der bebauten zur offenen Landschaft am äusseren Siedlungsrand verbessert.</p>



Abbildung 19: Darstellung Lärmschutzwall (Quelle Technischer Bericht von Penzel Valier)

## 5.8

# Wasser und Altlasten

### Grundwasser

Der gesamte Projektperimeter liegt im Gewässerschutzbereich Au. Es handelt sich um ein Grundwasservorkommen im Lockergestein mit mittlerer Mächtigkeit. Das Grundwasser fliesst in nordwestliche Richtung. Am Standort liegen die Grundwasserspiegel-Isohypsen im Bereich von 462 bis 465 m ü. M [13]. Der Maximalspiegel liegt ca. 2 m höher.

Für die Nivellierung der Bahnanlage wird bis zu 1 m Terrain abgetragen. Die künftige Oberkante Terrain liegt bei 470.50 m ü. M. Der mittlere Grundwasserspiegel befindet sich 6-8 m unter der Oberkante Terrain. Gemäss Anhang 4 Ziffer 211 Abs. 2 GSchV dürfen keine Anlagen erstellt werden, die unter dem mittleren Grundwasserspiegel liegen. Ausnahmen können bewilligt werden, wenn die Durchflusskapazität um höchstens 10 Prozent vermindert wird. Im Rahmen des Ausführungsprojektes ist für die Ausnahmebewilligung zwingend in einer Interessenabwägung darzulegen, dass die Interessen am Einbau unter dem mittleren Grundwasserspiegel die entgegenstehenden Interessen überwiegen (vgl. Bundesgerichtsurteil 1C\_460/2020). Dabei ist darzulegen, welche Folgen es hätte, wenn die Ausnahmebewilligung nicht erteilt würde. Es ist u.a. auch zu belegen, dass die geplante Bauweise zur kleinstmöglichen Beeinträchtigung des Grundwasserleiters führt (der Einbau also so weit wie möglich minimiert wurde).

Anlagenbestandteile wie das Untergeschoss des Depotgebäudes, die Fuss- und Velounterführung wie auch die Personenunterführung des Bahnhofs Bätterkinden erreichen bedeutende Tiefen. Sofern nötig werden die erforderlichen Interessenabwägung und Nachweise im Plangenehmigungsverfahren erbracht bzw. die notwendigen Ausnahmebewilligungen beantragt.

### Oberflächengewässer

Der weitgehend eingedolte Entebach (ursprünglich eine Bewässerungsleitung für landwirtschaftliche Flächen) quert den Standort. Durch die Bebauung der Parzelle ist der Entebach gemäss Art. 38 GSchG bis zum erneuten Anschluss an das bestehende Bachrohr offen zu legen. Mit der vorgesehenen Ausdolung kann lokal ein ökologischer Mehrwert geschaffen werden.

Für den Entebach ist ein Gewässerraum von 11 m Breite<sup>3</sup> vorgeschrieben. Die Platzverhältnisse sind sehr eng, aber die Bahnanlage hält den Gewässerraum grundsätzlich frei. Die Erschliessung des Bahndepots erfordert verschiedene Bachquerungen für den Bahnverkehr, die Erschliessung der Bahndienstfläche sowie des Depotgebäudes. Für Querungen von Fließgewässern kann ausnahmsweise eine Überdeckung bewilligt werden (Art. 38 GSchG).

### Belastete Standorte

Nahe des Anlagenperimeters, südöstlich der KAZ sind zwei Flächen in den Kataster der belasteten Standorte eingetragen. Sie gelten als «weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig» und werden voraussichtlich nicht durch die Bauarbeiten tangiert.

Bei vorgezogenen Arbeiten für eine Grüngleistestanlage ist man innerhalb des Anlagenperimeters auf eine erhöhte Chrombelastung gestossen. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass während den Bauarbeiten für

<sup>3</sup> Gemäss der verabschiedete Ortsplanungsrevision (Gemeindeversammlung vom 14. Juni 2021)

die Bahnanlage weiteres verschmutztes oder verdächtiges Material zum Vorschein kommt.

## 5.9

## Naturgefahren

### Hochwasser

Die Naturgefahrenkarte des Kantons Bern weist auf eine geringe bis mittlere Gefährdung für Hochwasser durch den Entenbach hin. In den Abschnitten nördlich der Energiezentrale, wo der Entenbach heute kurzzeitig offen liegt, können Geschwemmsel Verklausungen verursachen, die zu Überschwemmungen führen.

Durch die Ausdolung des Entenbachs von der Bahnhofsstrasse bis hin zum Anschluss an das bestehende Bachrohr beim Haltenacher (Parzelle 1413) wird die Problemstelle aufgehoben. Vom Entenbach dürfte in Zukunft keine relevante Gefährdung mehr ausgehen. Die nötigen Nachweise werden im Rahmen des PGV erbracht.

## 5.10

## Materialbewirtschaftung

### Ausgleich Höhenunterschiede

Auf dem bestehenden Areal der zukünftigen Depotanlage besteht ein maximaler, diagonal gemessener Höhenunterschied von Osten (ca. 472 m ü. M.) nach Westen (ca. 469 m ü. M.) von ca. 3m. Dieser Höhenunterschied muss für die Gleisanlage ausgeglichen werden. Die Kote für das Gleisfeld (Schienenoberkante) wurde auf 470.50 m ü. M. festgelegt. Die Kote wurde dabei so tief wie geometrisch von der Einfahrtseite (Bahnhof) her möglich gesetzt. Zudem wurde auch der Anschluss an die angrenzenden Parzellen und insbesondere den gemeinsamen Anlieferbereich mit der KAZ berücksichtigt.

### Aushubmaterial

Durch diese Terrainanpassungen sowie durch den Bau des Depotgebäudes fallen rund 100'000m<sup>3</sup> Aushubmaterial an. Davon kann mehr als die Hälfte vor Ort für den Höhenausgleich des Terrains verwendet werden. Das Aushubmaterial wird dazu schichtweise stabilisiert wiedereingebaut. Das restliche anfallende Aushubmaterial kann aufgrund der festgestellten geringen Eignung zur Wiederwendbarkeit (vgl. [15]) nur zu einem kleinen Teil verwertet werden. Das nicht verwertbare Material wird voraussichtlich deponiert. Die entsprechenden Entsorgungswege sind im Rahmen der Bauausführung zu definieren und die Verwertung möglichst zu optimieren.

Das Vorhaben hat somit eine bedeutende Auswirkung bezüglich Materialbewirtschaftung.

## 5.11

# Betroffenheit von Anwohnerinnen und Anwohnern

Lärm- und  
Lichtimmissionen

Der Betrieb des Bahndepots und den dazugehörenden Abstellanlagen und die Anschlussgleise führen zu Auswirkungen durch Lärm und Licht für die Anwohnerinnen und Anwohnern im Wohnquartier nördlich der Kyburgstrasse sowie im Bubenbergquartier. Um diese Beeinträchtigung möglichst gering zu halten, werden diverse Schutzmassnahmen (Lärmenschutzwand, Lärmschutzmauer, Ausrichtung Depot) getroffen. Bezuglich Lichtemissionen sind zudem verschiedenen projektspezifische Massnahmen vorgesehen, um die Emissionen des Depots möglichst gering zu halten.[17] Die Planungs- bzw. Grenzwerte für den Schutz vor Lärm- und Lichtimmissionen werden eingehalten (vgl. Kapitel 5.4 und [17])

Landwirtschaft

Durch die Realisierung des Vorhabens geht ein Teil der landwirtschaftlich bewirtschafteten Fläche verloren. Dies führt jedoch nicht zu einer Existenzgefährdung für den betroffenen landwirtschaftlichen Betrieb.

Wohngebäude

Das Projekt führt zu keinen Abbrüchen von Wohngebäuden.

## 6.

# Fazit

Die vorgenommene Standortevaluation und Interessenabwägung schliesslich den Standort Bätterkinden hervorgebracht hat, der auch bereits im kantonalen Richtplan festgesetzt wurde. Der Standort S11a "Leimgrube" in Bätterkinden wird im SIS verankert.

# Literaturverzeichnis

- [1] IC Infraconsult (2016). *Evaluation möglicher neuer Depotstandorte*.  
→ Das Dokument ist auf der Webseite des RBS öffentlich zugänglich:  
<https://www.rbs.ch/projekte/neues-rbs-depot/die-leimgrube-als-geeignetster-standort>
- [2] IC Infraconsult (2018): *Kurzbericht Variante Hunziker (Bätterkinden)*.
- [3] IC Infraconsult (2018): *Kurzbericht Variante Kartoffelzentrale Süd (Bätterkinden)*.
- [4] Smarch – Mathys & Stücheli Architekten (2019). *Bericht des Preisgerichts, RBS-Depotneubau inkl. Umbau Bahnhof Bätterkinden*.
- [5] Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2020). *Sachplan Fruchtfolgeflächen*. Bern.
- [6] Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern AGR (2020). *Umgang mit Kulturland in der Raumplanung. Arbeitshilfe zu Art. 8a und 8b Baugesetz*. Bern: April 2017, überarbeitet März 2020.
- [7] Bundesgericht (2019). *Urteil vom 7. Oktober 2019 - Richtplan Kanton Bern, RBS-Depot*.
- [8] Regierungsrat des Kantons Bern (2019). *Richtplan Kanton Bern, Richtplan 2030*. Stand 20.11.2019.
- [9] Regionalkonferenz Emmental (2015): *Teilrichtplan Landschaft Emmental (Plan Nord)*.
- [10] Regionalkonferenz Emmental (2015): *Teilrichtplan Landschaft Emmental Umsetzungsprogramm*.
- [11] Regionalkonferenz Emmental (2016): *Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental, RGSK EM 2. Generation*, Übersichtskarte.
- [12] Regionalkonferenz Emmental (2021): *Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental, RGSK EM 3. Generation*, Übersichtskarte.
- [13] Kanton Bern (2022). *Hinweiskarte Kulturland FFF*. Letzter Abruf auf dem kantonalen Geoportal: 24.03.2022.
- [14] Kanton Bern (2022). *Grundwasserkarte GW25*. Letzter Abruf auf dem kantonalen Geoportal: 24.03.2022.
- [15] Geotest (2020): *Baugrunduntersuchung/Baugrundverhältnisse*.
- [16] IC Infraconsult (2018): *Nachweis zur Abstimmung raumwirksamer Tätigkeiten, Grundlage für den Antrag zur Änderung des Koordinationsstand im Richtplan Kanton Bern*.
- [17] Hefti. Hess. Martignoni (2022): *Bericht Lichemissionen Aussenraum*.



## A1 Standortevaluation Kriterienbeschrieb

## KITERIEN STANDORTEVALUATION

Die Evaluation erfolgte anhand von 28 Kriterien in 5 Dimensionen:

- B Betrieb: 5 Kriterien
- F Finanzen: 4 Kriterien
- R Raumplanung: 8 Kriterien
- L Landschaft: 5 Kriterien
- U Umwelt: 6 Kriterien

### Legende

Kriteriengestützte  
Standortbeurteilung

					
	gewichtiger Vorteil im Vergleich	gewisser Vorteil im Vergleich	weder vorteilhaft noch nachteilig	Gewisser Nachteil im Vergleich	gewichtiger Nachteil im Vergleich

Zusammenfassende  
Standortbeurteilung

		
Standort geeignet	Standort nur bedingt geeignet	Standort ungeeignet

Dimension/Kriterium		Kennzeichen für Beurteilung				
						
		gewichtiger Nachteil im Vergleich	gewisser Nachteil im Vergleich	weder vorteilhaft noch nachteilig	gewisser Vorteil im Vergleich	gewichtiger Vorteil im Vergleich
B	Betrieb					
B1	Günstigkeit Lage im Streckennetz	nicht geeignet (nahe Streckenende, Zufahrt weitgehend über Einspur resp. stark auslastet)	schlecht geeignet (exzentrische Lage, Zufahrt weitgehend über Einspur)	mässig geeignet (zentrische Lage, Zufahrt über Einspur)	gut geeignet (zentrische Lage, leistungsfähige Zufahrt)	sehr gut geeignet (zentrische Lage, leistungsfähige, wenig ausgelastete Zufahrt)
B2	Günstigkeit Erschliessung Schiene	Erschliessung und/oder Auszugs-gleis nicht möglich	schwierige Erschliessung (nur einseitig und zusätzliche Hürden)	Erschliessung möglich (nur einseitig oder zusätzlichen Hürden, wie z.B. längere Zufahrtsstrecken)	Erschliessung gut möglich	-
B3	Günstigkeit Erschliessung Strasse	-	Erschliessung über siedlungsorientierte Strasse (Wohnquartier, T30, enge Platzverhältnisse, etc.)	Erschliessung über verkehrsorientierte Strasse mit Erschwernissen (best. oder neue Erschliessung ab Haupt-, Verbindungs- oder Erschliessungsstrasse, enge Platzverhältnisse, anspruchsvolle Geometrie, etc.)	Erschliessung über verkehrsorientierte Strasse (best. oder neue Erschliessung ab Haupt- oder Verbindungsstrasse, gute Platzverhältnisse)	-
B4	Günstigkeit Depotbetrieb/Gleisfeld	-	erschwerter Depotbetrieb (vermehrt Rangierbewegungen, mässige Flexibilität)	funktionierender Depotbetrieb (durchschnittliche Rangierbewegungen, Flexibilität vorhanden)	effizienter und flexibler Depotbetrieb (wenig Rangierbewegungen, gute Flexibilität)	-
B5	Erweiterungspotenzial	Kein Erweiterungspotential	Erweiterungspotenzial mit wesentlichen Erschwernissen (umfassende Gleisfeldanpassungen, betriebliche Einschränkungen)	Erweiterungspotenzial mit geringen Erschwernissen (punktuelle Gleisfeldanpassungen oder leichte betriebliche Einschränkungen)	Erweiterungspotenzial gut, ohne wesentliche Erschwernisse	-
F Finanzen						
F1	Investitionskosten	sehr hohe Investitionskosten	hohe Investitionskosten	mittlere Investitionskosten	tiefe Investitionskosten	-
F2	Betriebskosten Leerfahrten	sehr hohe Betriebskosten (zusätzlicher Dienstort erforderlich resp. sehr hoher Anteil Leerfahrten)	hohe Betriebskosten (zusätzlicher Dienstort erforderlich resp. hoher Anteil Leerfahrten)	mittlere Betriebskosten (mittlerer Anteil Leerfahrten)	tiefe Betriebskosten (geringer Anteil Leerfahrten)	sehr tiefe Betriebskosten (sehr geringer Anteil Leerfahrten)
F3	Betriebskosten Ablöse-/ Dienststandort	-	hohe Betriebskosten (isolierte Lage, weiter Weg zu Ablöse-Bahnhof)	mittlere Betriebskosten (in Bahnhofnähe, Ablösestandort für mehrere Linien)	tiefe Betriebskosten (in Bahnhofnähe, Ablösestandort für mehrere Linien)	sehr tiefe Betriebskosten (direkt am Bahnhof, Ablösestandort für mehrere Linien)

Dimension/Kriterium		Kennzeichen für Beurteilung				
						
		gewichtiger Nachteil im Vergleich	gewisser Nachteil im Vergleich	weder vorteilhaft noch nachteilig	gewisser Vorteil im Vergleich	gewichtiger Vorteil im Vergleich
F4	Kosten Dritte	sehr hohe Dritt kosten (grosse Investitionen/Anpassungen an best. Infrastruktur Dritter z. Bsp. Kantonsstrasse)	hohe Dritt kosten (lange Zuleitung Werkleitungen)	mittlere Dritt kosten (mittlere Länge Zuleitung Werkleitungen)	tiefe Dritt kosten (kurze Zuleitung Werkleitungen mit Bahnquerung)	sehr tiefe Dritt kosten (kurze Zuleitung Werkleitungen)
<b>R Raumplanung</b>						
R1	Vereinbarkeit Nutzungsplanung	schlechte Lage/Zersiedelung (nicht an Bauzone angrenzend/grüne Wiese)	nicht ideale Lage (knapp/an einer Ecke an Bauzone angrenzend)	mässige Lage (angrenzend an Bauzone, mind. einseitig, ohne Arbeiten, ohne Gleise dazwischen)	potentiell gute Lage (angrenzend an Arbeitszone, ein- und zweiseitig)	potentiell gute Lage (angrenzend an Arbeitszone (mindestens dreiseitig)
R2	Vereinbarkeit Richtplanung	-	-	potentiell aufwändigeres Verfahren (kein Entwicklungsschwerpunkt in Nähe)	schlankes Verfahren möglich (Reg. Entwicklungsschwerpunkt/Reg. Arbeitsplatzschwerpunkt)	sehr schlankes Verfahren möglich (Kant. Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten/Wirtschaft)
R3	Beeinträchtigung Landwirtschaft	-	-	(potentielle) Fruchtfolgeflächen betroffen (gute bis beste Bodeneigenschaften für landw. Nutzung)	(potentielle) Fruchtfolgeflächen teilweise betroffen (<50% gute bis beste Bodeneigenschaften für landw. Nutzung)	(potentielle) Fruchtfolgeflächen nicht betroffen (für landw. Nutzung weniger geeignet)
R4	öV-Erschliessung	Keine öV-Erschliessungsgüte	reduzierte/temporäre öV-Erschliessung (Erschliessungsgüteklaasse F)	geringe öV-Erschliessung (Erschliessungsgüteklaasse D/E; Einzunungsvoraussetzung Kt. BE)	mittlere öV-Erschliessung (Erschliessungsgüteklaasse C)	gute bis sehr gute öV-Erschliessung (Erschliessungsgüteklaasse A/B)
R5	Innenentwicklungs-potenzial	sehr geringes Innenentwicklungs-potenzial (sehr hohe Raumnutzerdichte)	geringes Innenentwicklungs-potenzial (hohe Raumnutzerdichte)	mittleres Innenentwicklungs-potenzial (mittlere Raumnutzerdichte)	hohes Innenentwicklungs-potenzial (geringe Raumnutzerdichte)	sehr hohes Innenentwicklungs-potenzial (sehr geringe Raumnutzerdichte)
R6	Günstigkeit Eigen-tumsverhältnisse	-	potentiell aufwändige Verhandlungen (mehr als 5 betroffene Parzellen)	potentiell mittlerer Verhandlungsaufwand (3-5 betroffene Parzellen)	potentiell wenig aufwändige Verhandlungen (lediglich 1-2 betroffene Parzellen)	-
R7	Naturgefahren	erhebliche Gefährdung (rote Zone)	mittlere und geringe Gefährdung (blaue/gelbe Zone)	Restgefährdung und keine Gefährdung (gelbweisse/weiße Zone)	-	-
R8	Beeinträchtigung Schulwege/Langsam-verkehr	sehr aufwändige Planung/Organisation (drei od. vier Wege/Routen betroffen)	aufwändige Planung/Organisation (bis zwei Wege/Routen betroffen)	kein Zusatzaufwand bei Planung/Organisation (keine Wege/Routen betroffen)	-	-

Dimension/Kriterium		Kennzeichen für Beurteilung				
						
		gewichtiger Nachteil im Vergleich	gewisser Nachteil im Vergleich	weder vorteilhaft noch nachteilig	gewisser Vorteil im Vergleich	gewichtiger Vorteil im Vergleich
<b>L Landschaft</b>						
L1	Grundsätzliche Eignung	geringe landschaftstypische Eignung (Texturwert <2.5)	mittlere landschaftstypische Eignung (Texturwert 2.6-3.5)	gute landschaftstypische Eignung (Texturwert 3.6-4.5)	sehr gute landschaftstypische Eignung (Texturwert >4.5)	-
L2	Beeinträchtigung Landschaftsleistungen	sehr hohe Landschaftsqualität (Wert >= 12, Schutzgebiet)	hohe Landschaftsqualität (Wert = 10 und 11)	mittlere Landschaftsqualität (Wert = 6 bis 9)	wenig Landschaftsqualität (Wert <= 5)	-
L3	Beeinträchtigung Ortsbild	Neubau lässt sich nicht integrieren (freies Feld)	Neubau lässt sich schlecht integrieren (noch auf Feld oder an Waldrand; Gebäude in Nähe)	mittlere Integration möglich (angrenzend an Industrie-/Gewerbezone mit ähnlicher Gebäudetypologie)	gute Integration möglich (angrenzend an Industrie-/Gewerbezone mit ähnlicher Gebäudetypologie)	sehr gute Integration möglich (gleich neben Gebäude in Industrie-/Gewerbezone mit ähnlicher Typologie)
L4	Einsehbarkeit	-	Einsehbarkeit Makro (weite Sicht)	Einsehbarkeit Meso (mittlere Sicht)	Einsehbarkeit Mikro (nur kurze Sicht, lokal)	Wenig einsehbar, leicht versteckt (auf Meso-/Mikro- und Makroebene)
L5	Beeinträchtigung hist. Verkehrs- weg/Kulturgüter	Inventar betroffen (kulturhistorisches Einzelobjekt kantonale Bedeutung)	Inventar möglicherweise betroffen (hist. Verlauf regionale/lokale Bedeutung in Nähe)	Inventare nicht betroffen	-	-
<b>U Umwelt</b>						
U1	Beeinträchtigung Wald	Wald tangiert (minimaler Abstand von 15 m nicht eingehalten)	Waldabstand 16 - 30 m (maximaler Abstand von 30 m nicht eingehalten)	Waldabstand eingehalten (>30 m)	-	-
U2	Beeinträchtigung Gewässer	Gewässerraum tangiert	Abstand zum Gewässerraum 0-50 m	Abstand zum Gewässerraum >50 m	-	-
U3	Beeinträchtigung Grundwasser	Grundwasserschutzgebiet S1, S2 oder S3 tangiert	Grundwasserschutzgebiet S1, S2 oder S3 randlich tangiert	Grundwasserschutzbereich Au ganz oder teilweise tangiert (ab 20%)	Grundwasserschutzgebiet/-bereich nicht betroffen (übrige Bereiche Grundwasser)	-
U4	Beeinträchtigung Flora/ Fauna/Natur- schutz	sehr wertvolle Lebensräume (>8 Punkte, Wildtierkorridor überregional)	wertvolle Lebensräume (7 oder 8 Punkte)	mässig wertvolle Lebensräume (3-6 Punkte)	wenig wertvolle Lebensräume (1 oder 2 Punkte)	keine wertvolle Lebensräume (0 Punkte)
U5	Belastung Lärm/ Licht/Erschütterung	empfindliche Räume stark betroffen (ES II tangiert)	empfindliche Räume betroffen (1-20 m zu ES II)	empfindliche Räume mässig betroffen (>20 m zu ES II, umgegeben von ES III)	empfindliche Räume wenig betroffen (>20 m zu ES II, an ES IV angrenzend)	-
U6	Schadstoffbelastung Boden	-	untersuchungsbedürftiger Standort / bereits untersucht und weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig	kein Eintrag im Kataster	-	-



## A2 Standortblätter der fünf Standorte in der finalen Auswahl

**Standorte**
**S10**
**Gemeinde Bätterkinden**
**Bahn-km 8.8**


**Grob-beurteilung**

Die betrieblichen Voraussetzungen sind aufgrund der guten Lage im Streckennetz, der guten Flexibilität und der beidseitig möglichen Anbindung Schiene optimal. Der finanzielle Mitteleinsatz ist aufgrund des sehr geringen Anteils Leerfahrten sowie der Bahnhofsnahe Bätterkinden tief. Der Standort erfüllt die Ansprüche an eine nachhaltige Raumentwicklung teilweise (knapp angrenzend an Wohnzone/Mischzone). Die Landschaftsqualität wird beeinträchtigt. Die Umweltbelastungen sind gering.

**Besondere Hinweise** angrenzend an Schul- und Radweg

**Betrieb**

- |    |                                     |  |   |
|----|-------------------------------------|--|---|
| B1 | Günstigkeit Lage im Streckennetz    | gute Lage in Netz, leistungsfähige Zufahrt mit 4 ZP/h  |  |
| B2 | Günstigkeit Erschliessung Schiene   | Anbindung redundant, beidseitig möglich; Auszugsgleis möglich                                  |  |
| B3 | Günstigkeit Erschliessung Strasse   | möglich ab Stockacherweg (Erschliessungsstrasse) oder Zähringerstrasse (Erschliessungsstrasse) |  |
| B4 | Günstigkeit Depot-betrieb/Gleisfeld | wenige Rangierbewegungen, gute Flexibilität  |  |
| B5 | Erweiterungspotenzial               | Erweiterungspotenzial ausreichend, gute Gleisfeldlage  |  |

**Finanzen**

- |    |  |   |   |
|----|--|---|---|
| F1 | Investitionskosten                     | evtl. neue Zufahrtsstrasse, Umlegung best. Weg            |  |
| F2 | Betriebskosten Leer-fahrten            | sehr geringer Anteil Leerfahrten                          |  |
| F3 | Betriebskosten Ablöse-/ Dienststandort | in Bahnhofnähe Bätterkinden (S8 & RE)                     |  |
| F4 | Kosten Dritte                          | durchschnittliche Zuleitung Werkleitungen mit Bahnquerung |  |

Standorte			
S10	Gemeinde	Bätterkinden	Bahn-km
<b>Raumplanung</b>			8.8
R1	Vereinbarkeit Nutzungsplanung	knapp angrenzend an Wohnzone W2(Mischzone M2 (einseitig, partiell), Gleis dazwischen	➡
R2	Vereinbarkeit Richtplanung	kein Entwicklungsschwerpunkt in Nähe	➡
R3	Beeinträchtigung Landwirtschaft	liegt auf Fruchfolgefächern	➡
R4	ÖV-Erschliessung	Erschliessungsgütekasse F, ähnlich wie S12	➡
R5	Innenentwicklungs-potenzial	Kein Innenentwicklungspotential, da Standort ausserhalb Bauzone	➡
R6	Günstigkeit Eigentumsverhältnisse	3-5 betroffene Parzellen	➡
R7	Naturgefahren	Keine Gefährdung	➡
R8	Beeinträchtigung Schul-wege/Langsamverkehr	Verbindungssträsschen Kräiligen - Bätterkinden ostseitig des Standortes = Schulwegroute Velo für Oberstufe Bätterkinden	➡
<b>Landschaft</b>			8.8
L1	Grundsätzliche Eignung	periurbane Agrar- und Siedlungslandschaft (Texturwert: 4.4)	➡
L2	Beeinträchtigung Landschaftsleistungen	deutliche Abgrenzung Siedlungsgebiet, mittlere kultureller Ausdruck und Identitätswert (6 Punkte)	➡
L3	Beeinträchtigung Ortsbild	Standort auf freiem Feld/EFH/MFH/Bauernhof	➡
L4	Einsehbarkeit	weite Sicht	➡
L5	Beeinträchtigung hist. Verkehrsweg/Kulturgüte	Kein Inventar betroffen	➡
<b>Umwelt</b>			8.8
U1	Beeinträchtigung Wald	>400 m	➡
U2	Beeinträchtigung Gewässer	0-50 m zum Dorfbach, jedoch Bahnlinie dazwischen	➡
U3	Beeinträchtigung Grundwasser	100% im Gewässerschutzbereich Au	➡
U4	Beeinträchtigung Flora/ Fauna/Naturschutz	wenig intensiv bewirtschaftete Landwirtschaftsflächen tangiert (1 Punkt)	➡
U5	Belastung Lärm/Licht/ Erschütterung	>20 m zu ES II, umgeben von ES III	➡
U6	Schadstoffbelastung Boden	kein Eintrag im Kataster	➡

Standorte			
S11a	Gemeinde	Bätterkinden	Bahn-km 10.0
		 	
Grob-beurteilung		<p>Die betrieblichen Voraussetzungen sind aufgrund der guten Lage im Streckennetz optimal. Der finanzielle Mitteleinsatz ist aufgrund des sehr geringen Anteils Leerfahrten sowie der Bahnhofsnähe Bätterkinden tief. Der Standort erfüllt die Ansprüche an eine nachhaltige Raumentwicklung (angrenzend an Arbeitszone/ZPP). Die Landschaftsqualität wird wenig beeinträchtigt (angrenzend an Gebäude ähnlicher Typologie). Die Umweltbelastungen sind mittel (eingedoltes Gewässer tangiert).</p>	
Besondere Hinweise		lange Schliesszeiten Bahnübergang Kyburgstrasse bei Anbindung Nord	
Betrieb			
B1	Günstigkeit Lage im Streckennetz	gute Lage in Netz, leistungsfähige Zufahrt mit 4 ZP/h	↑
B2	Günstigkeit Erschliessung Schiene	Anbindung redundant, nur einseitig möglich; Auszugsgleis möglich	→
B3	Günstigkeit Erschliessung Strasse	möglich ab Bubenbergstrasse (Erschliessungsstrasse)	→
B4	Günstigkeit Depot-betrieb/Gleisfeld	vermehrt Rangierbewegungen, mässige Flexibilität	↓
B5	Erweiterungspotenzial	Erweiterungspotenzial ausreichend, gute Gleisfeldlage	↑
Finanzen			
F1	Investitionskosten	lange Anbindungsstrecke, aufwendiges Gleisfeld (Weichen)	→
F2	Betriebskosten Leer-fahrten	sehr geringer Anteil Leerfahrten	↑
F3	Betriebskosten Ablöse-/ Dienststandort	direkt am Bahnhof Bätterkinden (S8 & RE)	↑
F4	Kosten Dritte	kurze Zuleitung Werkleitungen	↑

Standorte			
S11a	Gemeinde	Bätterkinden	Bahn-km 10.0
<b>Raumplanung</b>			
R1	Vereinbarkeit Nutzungsplanung	angrenzend an Arbeitszone/ZPP (zweieinhalbseitig)	
R2	Vereinbarkeit Richtplanung	liegt in keinem ESP; zukünftig ev. reg. Umstrukturierungsgebiet (in Vorprüfung)	
R3	Beeinträchtigung Landwirtschaft	liegt auf Fruchtfolgeflächen	
R4	ÖV-Erschliessung	Erschliessungsgüteklaasse C	
R5	Innenentwicklungs-potenzial	Kein Innenentwicklungs-potenzial, da Standort ausserhalb Bauzone	
R6	Günstigkeit Eigentumsverhältnisse	3-5 betroffene Parzellen	
R7	Naturgefahren	geringe Gefährdung	
R8	Beeinträchtigung Schul-wege/Langsamverkehr	Anschlussgeleise zu Depotgebäude kreuzt Wanderweg Büren - Bätterkinden	
<b>Landschaft</b>			
L1	Grundsätzliche Eignung	periurbane Agrar- und Siedlungslandschaft (Texturwert: 4.7)	
L2	Beeinträchtigung Landschaftsleistungen	wenig Qualitäten, abgesehen mittlerer kultureller Ausdruck (5 Punkte)	
L3	Beeinträchtigung Ortsbild	Standort angrenzend an Gebäude in Industrie-/Gewerbezone mit ähnlicher Typologie	
L4	Einsehbarkeit	mittlere Sicht	
L5	Beeinträchtigung hist. Verkehrsweg/Kulturgüte	Historischer Strassenverlauf von regionaler Bedeutung angrenzend	
<b>Umwelt</b>			
U1	Beeinträchtigung Wald	>400 m	
U2	Beeinträchtigung Gewässer	eingedolter Entebach tangiert	
U3	Beeinträchtigung Grundwasser	100% im Gewässerschutzbereich Au	
U4	Beeinträchtigung Flora/ Fauna/Naturschutz	extensiv bewirtschaftete Landwirtschaftsflächen tangiert (2 Punkte)	
U5	Belastung Lärm/Licht/ Erschütterung	direkte Angrenzung an empfindlichem Raum durch Zufahrt (1-20 m zu ES II)	
U6	Schadstoffbelastung Boden	kein Eintrag im Kataster	

Standorte			
S11b	Gemeinde	Bätterkinden	Bahn-km 10.0
		 	
Grob-beurteilung		<p>Die betrieblichen Voraussetzungen sind aufgrund der guten Lage im Streckennetz optimal. Der finanzielle Mitteleinsatz ist aufgrund des sehr geringen Anteils Leerfahrten sowie der Bahnhofsnähe Bätterkinden tief. Der Standort erfüllt die Ansprüche an eine nachhaltige Raumentwicklung (angrenzend an Arbeitszone/ZPP). Die Landschaftsqualität wird wenig beeinträchtigt (angrenzend an Gebäude ähnlicher Typologie). Die Umweltbelastungen sind mittel (eingedoltes Gewässer tangiert).</p>	
Besondere Hinweise		keine	
Betrieb			
B1	Günstigkeit Lage im Streckennetz	gute Lage in Netz, leistungsfähige Zufahrt mit 4 ZP/h	↗
B2	Günstigkeit Erschliessung Schiene	Anbindung redundant, nur einseitig möglich; Auszugsgleis möglich; enge Gleisradien	↘
B3	Günstigkeit Erschliessung Strasse	möglich ab Bubenbergstrasse (Erschliessungsstrasse)	↗
B4	Günstigkeit Depot-betrieb/Gleisfeld	durchschnittliche Rangierbewegungen, Flexibilität	↗
B5	Erweiterungspotenzial	Erweiterungspotenzial ausreichend, gute Gleisfeldlage	↗
Finanzen			
F1	Investitionskosten	Abbruch div. Liegenschaften (RBS und private)	↗
F2	Betriebskosten Leer-fahrten	sehr geringer Anteil Leerfahrten	↗
F3	Betriebskosten Ablöse-/ Dienststandort	direkt am Bahnhof Bätterkinden (S8 & RE)	↗
F4	Kosten Dritte	durchschnittliche Zuleitung Werkleitungen	↗

Standorte			
S11b	Gemeinde	Bätterkinden	Bahn-km
<b>Raumplanung</b>			10.0
R1	Vereinbarkeit Nutzungsplanung	angrenzend an Arbeitszone/ZPP (zweieinhalbseitig)	↑
R2	Vereinbarkeit Richtplanung	liegt in keinem ESP; zukünftig ev. reg. Umstrukturierungsgebiet (in Vorprüfung)	↗
R3	Beeinträchtigung Landwirtschaft	liegt auf Fruchtfolgeflächen	→
R4	ÖV-Erschliessung	Erschliessungsgüteklaasse C	↗
R5	Innenentwicklungs- potenzial	Kein Innenentwicklungspotential, da Standort ausserhalb Bauzone	→
R6	Günstigkeit Eigentumsverhältnisse	3-5 betroffene Parzellen, Gebäudeabbruch bei Zufahrt	↓
R7	Naturgefahren	geringe Gefährdung	↘
R8	Beeinträchtigung Schul- wege/Langsamverkehr	nicht betroffen	→
<b>Landschaft</b>			grün
L1	Grundsätzliche Eignung	periurbane Agrar- und Siedlungslandschaft (Texturwert: 4.7)	↗
L2	Beeinträchtigung Landschaftsleistungen	mittlerer kultureller Ausdruck mit Identitätswerten (6 Punkte)	→
L3	Beeinträchtigung Ortsbild	Standort angrenzend an Gebäude in Industrie-/Gewerbezone mit ähnlicher Typologie	↗
L4	Einsehbarkeit	weite Sicht	↘
L5	Beeinträchtigung hist. Verkehrsweg/Kulturgüte	Historischer Strassenverlauf von regionaler Bedeutung angrenzend	↘
<b>Umwelt</b>			gelb
U1	Beeinträchtigung Wald	>400 m	↗
U2	Beeinträchtigung Gewässer	eingedolter Entebach tangiert	↘
U3	Beeinträchtigung Grundwasser	100% im Gewässerschutzbereich Au	→
U4	Beeinträchtigung Flora/ Fauna/Naturschutz	extensiv bewirtschaftete Landwirtschaftsflächen tangiert (2 Punkte)	↗
U5	Belastung Lärm/Licht/ Erschütterung	>20 m zu ES II, umgegeben von ES III (zusätzliche Lärmbelastung wegen enger Kurve für die Zufahrt!)	→
U6	Schadstoffbelastung Boden	kein Eintrag im Kataster	↗

**Standorte**
**S19**
**Gemeinde Jegenstorf**
**Bahn-km 20.9**


**Grob-beurteilung** Die betrieblichen Voraussetzungen sind aufgrund der guten Lage im Netz und der beidseitigen Anbindung Schiene optimal. Der finanzielle Mitteleinsatz ist aufgrund des mittleren Anteils Leerfahrten durchschnittlich. Der Standort erfüllt die Ansprüche an eine nachhaltige Raumentwicklung gut. Die Landschaftsqualität wird wenig beeinträchtigt (Standort angrenzend EFH/MFH/freies Feld). Die Umweltbelastungen sind gering.

**Besondere Hinweise** keine

**Betrieb**

- |    |                                     |   |   |
|----|-------------------------------------|---|---|
| B1 | Günstigkeit Lage im Streckennetz    | gute Lage in Netz, leistungsfähige Zufahrt mit 8 ZP/h           |  |
| B2 | Günstigkeit Erschliessung Schiene   | Anbindung redundant, beidseitig möglich; Auszugsgleis möglich   |  |
| B3 | Günstigkeit Erschliessung Strasse   | möglich ab Bernstrasse (Hauptverkehrsstrasse - Schwerlastroute) |  |
| B4 | Günstigkeit Depot-betrieb/Gleisfeld | wenige Rangierbewegungen, gute Flexibilität                     |  |
| B5 | Erweiterungspotenzial               | Erweiterungspotenzial ausreichend, gute Gleisfeldlage           |  |

**Finanzen**

- |    |  |   |   |
|----|--|---|---|
| F1 | Investitionskosten                     | Umlegung Flurweg, Terrain   |  |
| F2 | Betriebskosten Leer-fahrten            | mittlerer Anteil Leerfahrten, zusätzlicher Dienstort erforderlich |  |
| F3 | Betriebskosten Ablöse-/ Dienststandort | in Bahnhofnähe Jegenstorf (S8 & RE)                               |  |
| F4 | Kosten Dritte                          | durchschnittliche Zuleitung Werkleitungen                         |  |

Standorte			
S19	Gemeinde	Jegenstorf	Bahn-km 20.9
<b>Raumplanung</b>			
R1	Vereinbarkeit Nutzungsplanung	angrenzend an Wohnzone W2/Arbeitszone (einseitig)	
R2	Vereinbarkeit Richtplanung	kein Entwicklungsschwerpunkt in Nähe	
R3	Beeinträchtigung Landwirtschaft	liegt auf Fruchfolgeflächen	
R4	ÖV-Erschliessung	Erschliessungsgüteklaasse D/E	
R5	Innenentwicklungs- potenzial	Kein Innenentwicklungspotential, da Standort ausserhalb Bauzone	
R6	Günstigkeit Eigentumsverhältnisse	3-5 betroffene Parzellen	
R7	Naturgefahren	Keine Gefährdung	
R8	Beeinträchtigung Schul- wege/Langsamverkehr	nicht betroffen	
<b>Landschaft</b>			
L1	Grundsätzliche Eignung	periurbane Agrarlandschaft mit Gewerbe (Texturwert: 4.6)	
L2	Beeinträchtigung Landschaftsleistungen	mittlerer natürlicher + kultureller Ausdruck; gute Fernsicht (6 Punkte)	
L3	Beeinträchtigung Ortsbild	Standort angrenzend an EFH/MFH/freies Feld	
L4	Einsehbarkeit	weite Sicht	
L5	Beeinträchtigung hist. Verkehrsweg/Kulturgüte	Kein Inventar betroffen	
<b>Umwelt</b>			
U1	Beeinträchtigung Wald	>400 m	
U2	Beeinträchtigung Gewässer	>200 m zum Fabrikkanal (künstlich) >400 m zum eingedolten Dorfbach	
U3	Beeinträchtigung Grundwasser	100% im Gewässerschutzbereich Au	
U4	Beeinträchtigung Flora/ Fauna/Naturschutz	extensiv bewirtschaftete Landwirtschaftsflächen tangiert (2 Punkte)	
U5	Belastung Lärm/Licht/ Erschütterung	> 20 m zu ES II, an ES IV angrenzend	
U6	Schadstoffbelastung Boden	kein Eintrag im Kataster	

Standorte		Bahn-km 21.2	
S20	Gemeinde Jegenstorf		
			
<b>Grob-beurteilung</b>			
<p>Die betrieblichen Voraussetzungen sind aufgrund der guten Lage im Netz und der guten Erschliessungsmöglichkeiten Strasse optimal.</p> <p>Der finanzielle Mitteleinsatz ist aufgrund des mittleren Anteils Leerfahrten durchschnittlich.</p> <p>Der Standort erfüllt die Ansprüche an eine nachhaltige Raumentwicklung gut (angrenzend Industrie-/Gewerbezone).</p> <p>Die Landschaftsqualität wird wenig beeinträchtigt (Standort angrenzend Gebäude ähnlicher Typologie).</p> <p>Die Umweltbelastungen sind gering.</p>			
<b>Besondere Hinweise</b>			
Anbindung über Radweg, Option Streckenbegradigung mit Unterführung Kantonsstrasse			
<b>Betrieb</b>			
B1	Günstigkeit Lage im Streckennetz	gute Lage in Netz, leistungsfähige Zufahrt mit 8 ZP/h	→
B2	Günstigkeit Erschliessung Schiene	Anbindung bedingt redundant, nur einseitig möglich; Auszugsgleis möglich	→
B3	Günstigkeit Erschliessung Strasse	möglich ab Bernstrasse (Hauptverkehrsstrasse - Schwerlastroute)	→
B4	Günstigkeit Depot-betrieb/Gleisfeld	durchschnittliche Rangierbewegungen, Flexibilität	→
B5	Erweiterungspotenzial	Erweiterungspotenzial ausreichend, gute Gleisfeldlage	→
<b>Finanzen</b>			
F1	Investitionskosten	Umlegung Fuss- und Radweg	→
F2	Betriebskosten Leer-fahrten	mittlerer Anteil Leerfahrten, zusätzlicher Dienstort erforderlich	→
F3	Betriebskosten Ablöse-/ Dienststandort	in Bahnhofnähe Jegenstorf (S8 & RE)	→
F4	Kosten Dritte	durchschnittliche Zuleitung Werkleitungen (optionale Investitionen Kantonsstrasse - Unterführung Bahnübergang Bernstrasse)	→

Standorte			
S20	Gemeinde	Jegenstorf	Bahn-km
<b>Raumplanung</b>			
R1	Vereinbarkeit Nutzungsplanung	angrenzend an Arbeitszone/Wohnzone W2 (ein-bis zweiseitig)	
R2	Vereinbarkeit Richtplanung	kein Entwicklungsschwerpunkt in Nähe	
R3	Beeinträchtigung Landwirtschaft	liegt auf Fruchfolgefächern	
R4	ÖV-Erschliessung	Erschliessungsgüteklaasse D/E	
R5	Innenentwicklungs- potenzial	Kein Innenentwicklungspotential, da Standort ausserhalb Bauzone	
R6	Günstigkeit Eigentumsverhältnisse	3-5 betroffene Parzellen	
R7	Naturgefahren	Keine Gefährdung	
R8	Beeinträchtigung Schul- wege/Langsamverkehr	Anschlussgeleise zu Depotgebäude kreuzt Velohauptverbindung Jegenstorf - Urtenen-Schönbühl	
<b>Landschaft</b>			
L1	Grundsätzliche Eignung	periurbane Agrar- und Siedlungslandschaft mit Gewerbe (Texturwert: 4.6)	
L2	Beeinträchtigung Landschaftsleistungen	mittlerer Identitätswert, Landschaftsschutzgebiet sehr nahe (6 Punkte)	
L3	Beeinträchtigung Ortsbild	Standort angrenzend an Gebäude in Industrie-/Gewerbezone mit ähnlicher Typologie	
L4	Einsehbarkeit	mittlere Sicht	
L5	Beeinträchtigung hist. Verkehrsweg/Kulturgüte	Kulturhistorisches Objekt in Nähe	
<b>Umwelt</b>			
U1	Beeinträchtigung Wald	>400 m	
U2	Beeinträchtigung Gewässer	>400 m zum Fabrikkanal (künstlich)	
U3	Beeinträchtigung Grundwasser	100% im Gewässerschutzbereich Au	
U4	Beeinträchtigung Flora/ Fauna/Naturschutz	keine wertvolle Lebensräume (0 Punkte)	
U5	Belastung Lärm/Licht/ Erschütterung	> 20 m zu ES II, umgegeben von ES III	
U6	Schadstoffbelastung Boden	kein Eintrag im Kataster	

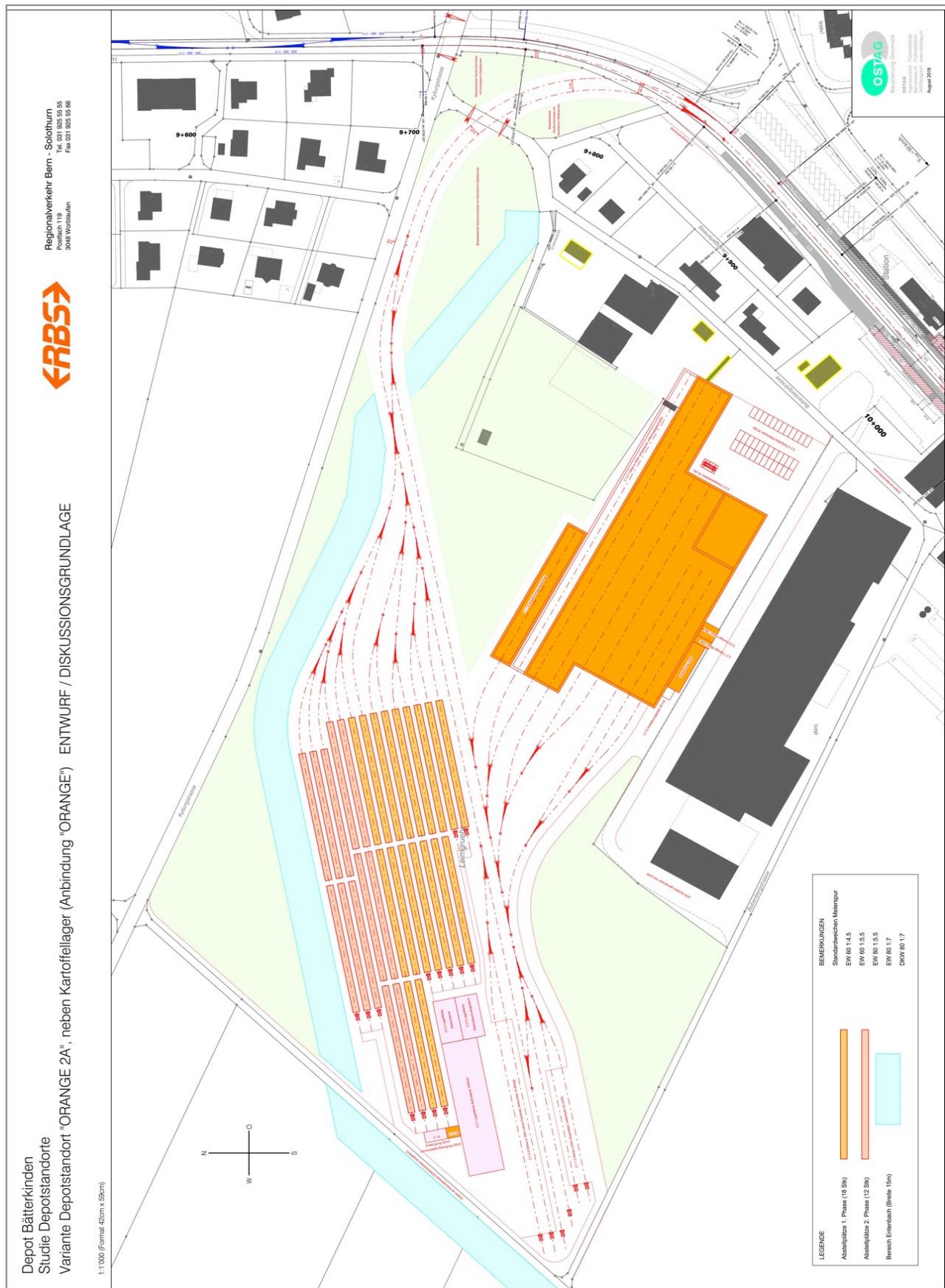


## A3 Groblayout-Varianten des Standorts S11a « Leimgrube »

## DEPOTLAYOUT VARIANTE „ORANGE 1A“



## DEPOTLAYOUT VARIANTE „ORANGE 2A“



## DEPOTLAYOUT VARIANTE „BLAU 2A“

