



Aktenzeichen: baf / BAV-213.2-00004/00002/00001/00001/00003/00024

Mai 2022

Sachplan Verkehr – Teil Infrastruktur Schiene (SIS); Anpassungen 2022: Anpassung der Objektblätter 4.1 und 4.6

Richtplan Kanton Bern; Anpassung der Massnahme B_04

Ersatz- und Neubau BLS-Werkstätte «Oberburg» in Burgdorf: Erläuterungsbericht zum Eintrag in den Sachplan Verkehr – Teil Infrastruktur Schiene SIS

Inhalt

1 Ausgangslage	3
2 Auslöser der Planung	3
3 Planungsrechtliche Umsetzung	3
3.1 Anpassung Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS)	3
3.2 Fortschreibung kantonaler Richtplan Bern	4
3.3 Plangenehmigungsverfahren (PGV)	5
4 Planungsgegenstand	5
4.1 Vorhaben und Situation	5
4.2 Grundzüge des Projekts	6
4.3 Beanspruchte Flächen	7
5 Standortnachweis	8
5.1 Standortevaluation durch die BLS AG 2014	8
5.2 Standortevaluation der Begleitgruppe Werkstätte BLS 2015-2018	8
5.2.1 Veränderte Rahmenbedingungen	8
5.2.2 Ausschlusskriterien und Grobbewertung	9
5.2.3 Feinbeurteilung	9
5.2.4 Ergebnis	9
5.3 Überprüfung der Ergebnisse 2021 / 2022	9
5.3.1 Veränderte Rahmenbedingungen und herabgesetzte Anforderungen	10
5.3.2 Überprüfung Standort Oberburg und allfälliger Alternativen	10
5.3.3 Standort- und Anlagenentscheid 2022	12
6 Betroffene, raumwirksame Interessen	12

6.1 Abstimmung mit anderen raumwirksamen Tätigkeiten	12
6.1.1 Sachplan Veloverkehr Kanton Bern	12
6.1.2 Projekt «Emmentalwärts» Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle	13
6.1.3 Armasuisse Logistikinfrasturktur Burgdorf	13
6.1.4 Arealentwicklung Bahnhof Oberburg	14
6.2 Auswirkungen auf die Umwelt im Allgemeinen	14
6.3 Schutz des Kulturlandes und der Fruchtfolgeflächen	15
6.3.1 Überwiegendes Interesse	15
6.3.2 Standortgebundenheit / Alternativen prüfen	15
6.3.3 Optimale Nutzung der Fläche	16
6.3.4 Kompensation	16
6.3.5 Fazit	16
6.4 Schutz des Waldes	16
6.4.1 Wichtige Gründe / besondere Verhältnisse	17
6.4.2 Sicherstellung Erhaltung, Pflege und Nutzung des Waldes	17
6.5 Landschafts- und Ortsbildschutz	17
6.6 Gewässerschutz	19
6.6.1 Oberflächengewässer	19
6.6.2 Grundwasser	20
6.7 Naturschutz	21
6.7.1 Auengebiet «Oberburger Schachen»	21
6.8 Schutz vor Naturgefahren	21
6.9 Auswirkungen auf weitere Umweltthemen	22
6.9.1 Altlasten / Boden	22
6.9.2 Lärm	22
6.10 Auswirkungen auf andere Infrastrukturen	22
6.10.1 Strasseninfrastruktur und -verkehr	22
6.10.2 Bahninfrastruktur und -verkehr	23
6.11 Auswirkungen auf bestehende Nutzungen	23
7 Fazit	23
8 Anhang	24
8.1 Details Alternativenprüfung	24

1 Ausgangslage

Die bestehende Werkstattlandschaft der BLS AG (BLS) wird den Anforderungen an eine zeitgemässe und effiziente Instandhaltung nicht mehr gerecht. Die Anlagen sind sanierungsbedürftig und die neuen Fahrzeugflotten erfordern längere Hallen- und Gleisanlagen sowie modernere Wartungseinrichtungen. Aktuell betreibt die BLS drei Werkstätten, in welchen sie die Instandhaltung ihrer Fahrzeuge durchführt: Spiez, Oberburg (Burgdorf) und Bönigen. Der ehemalige Standort in Bern-Aebimatt wurde per Ende 2019 geschlossen. Als temporäre Überbrückungsmassnahme hat die BLS bis 2030 bei den Freiburgischen Verkehrsbetrieben (tpf) in Givisiez zwei Werkstattgleise angemietet.

Damit die BLS die S-Bahn Bern auch in Zukunft effizient und leistungsfähig betreiben kann, will sie den Service sowie die Wartung ihrer Flotte langfristig an drei Standorten sicherstellen. Die Werkstätte in Spiez wurde dazu bereits umfassend saniert und erweitert. Dort führt die BLS Servicearbeiten, wie die Radkontrolle oder Reparaturen an Türen, Klimaanlage, Heizungen oder Licht durch (leichte Instandhaltung). Die Werkstätte in Bönigen wird bis 2027 ebenfalls saniert und erweitert, um grössere Reparaturen und Revision an den Zügen durchzuführen (schwere Instandhaltung). Diese neu geschaffenen Kapazitäten reichen aber nicht aus, um die leichte Instandhaltung sicherzustellen. Es sind zusätzliche Erweiterungen oder ein Neubau nötig.

Im Jahr 2014 hat die BLS begonnen, einen neuen Werkstattstandort in der Region Bern zu suchen. Nach dem zweistufigen Evaluationsverfahren hat sich der BLS-Verwaltungsrat am 28.10.2016 für den Standort Chliforst-Nord im Westen der Stadt Bern entschieden. Dieser Standort wurde mit dem Bundesratsbeschluss vom 07.12.2018 im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS) festgesetzt. Der Kanton Bern hat diese Festsetzung am 14.12.2018 im kantonalen Richtplan mit einem Beschluss durch die Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion fortgeschrieben.

2 Auslöser der Planung

Die BLS hat das Bauprojekt für die neue Werkstätte am Standort Chliforst Nord ausgearbeitet und das Dossier für das Bewilligungsverfahren im Februar 2021 beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht. Später zeichnete sich ab, dass juristische Verfahren den Bau der neuen Werkstätte über Jahre verzögern oder gar verunmöglichen könnten. Die Risiken eines abschlägigen Gerichtsurteils gegen eine Plangenehmigungsverfügung konnten nicht reduziert werden, um innerhalb der nötigen Frist zur Umsetzung zu gelangen. Die BLS hat deshalb im Februar 2022 entschieden, die Planung in Chliforst Nord zu stoppen und stattdessen nach einer Lösung mit höheren Realisierungschancen zu suchen, damit sie ihren Grundauftrag nach 2030 weiterhin erfüllen kann.

Im Laufe der Planung von Chliforst Nord konnten die Anlagen, verbunden mit betrieblichen Einschränkungen, kleiner konzipiert und der Flächenbedarf für die benötigten Infrastrukturen deutlich reduziert werden. Die kleinere Anlage schafft die Möglichkeit, auf den bestehenden Standort Oberburg in Burgdorf zurückzugreifen, sofern die BLS weitere – aber noch vertretbare - funktionale Nachteile in Kauf nimmt und den Bahnhof Oberburg mitbenutzen kann, welcher schon heute eine Annahme-/Übergabefunktion für die Werkstätte übernimmt. Die BLS hat in den Jahren 2021 und 2022 nachgewiesen, dass am Standort Oberburg eine redimensionierte, funktionierende Werkstätte für die leichte Instandhaltung realisierbar ist und von den wichtigsten Stakeholdern unterstützt wird. Die Realisierung setzt eine Anpassung des SIS und des kantonalen Richtplans voraus.

3 Planungsrechtliche Umsetzung

3.1 Anpassung Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS)

Sachpläne sind behördenverbindlich (Art. 22 Abs. 1 RPV); sie gelten für alle Behörden des Bundes, der Kantone und der Gemeinden¹. Festsetzungen im Sachplan Infrastruktur Schiene binden insbesondere das BAV als für die Plangenehmigung zuständige Bundesbehörde (vgl. Art. 18 Abs. 2 EBG).

¹ WALDMANN/HÄNNI, a.a.O., Art. 13 N. 21.

Sachlich besteht die Bindungswirkung darin, dass die Behörden an die in den Sachplänen enthaltenen konkreten Anweisungen und Aufträge gebunden sind und diese im Bereich der Interessenabwägung zu berücksichtigen haben². Sachpläne sind also «Massstab für die Bewilligungs-, Konzessions- und Subventionspraxis»³.

Gestützt auf das Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101) und das Bundesgesetz über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (RPG; SR 700) sowie den Sachplan Verkehr, Teil Programm werden Verkehrsinfrastrukturvorhaben gemäss der Richtlinie zur Prüfung der Relevanz von Eisenbahnbauvorhaben für den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene des Bundesamtes für Verkehr BAV vom 12. November 2012 (BAV-Richtlinie) im Sachplan Verkehr koordiniert. Vorhaben, welche die Kriterien des BAV erfüllen, weisen einen hohen Koordinationsbedarf auf und werden in die Liste der «Handlungsfelder und Massnahmen mit hohem Koordinationsbedarf» aufgenommen. Sachpläne enthalten auch räumlich-konkrete Festlegungen wie der Standort von Vorhaben (vgl. Art. 14 Abs. 3 RPV).

Das Vorhaben der BLS-Werkstätte Chliforst Nord wurde mit dem Bundesratsbeschluss vom 07.12.2018 im SIS festgesetzt. Im rechtskräftigen Objektblatt Nr. 4.1 «Raum Bern» ist der Bau einer neuen Werkstätte für die leichte Instandhaltung und als Abstellanlage für Züge des Personenverkehrs vorgesehen. Aufgrund der geänderten Verhältnisse soll der bestehende Eintrag im SIS angepasst werden. Der Standort Chliforst Nord soll gestützt auf den vorliegenden Erläuterungsbericht im Objektblatt Nr. 4.1 «Raum Bern» gestrichen und der Standort Oberburg in einem neuen Objektblatt Nr. 4.6 «Raum Burgdorf» aufgenommen werden. Die Werkstätten in Oberburg müssen in einem Sachplan koordiniert werden (Art. 18 Abs. 5 EBG), dass das Vorhaben erhebliche Auswirkungen auf Raum und Umwelt hat, weshalb ein Eintrag in den Sachplan erforderlich ist.

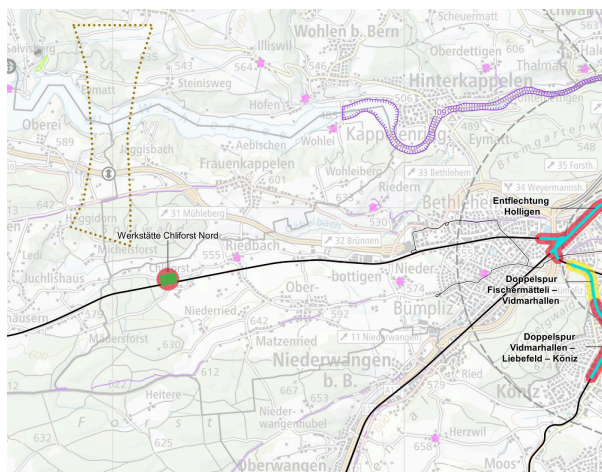


Abbildung 3-1: Auszug rechtskräftiges SIS-Objektblatt Nr. 4.1

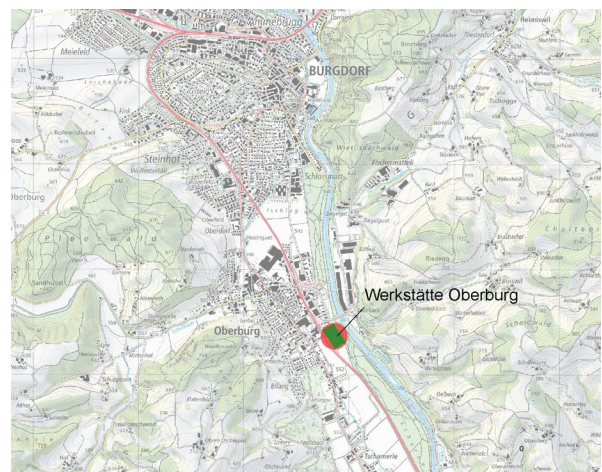


Abbildung 3-2: Entwurf neues SIS-Objektblatt Nr. 4.6

Der SIS wird in Abstimmung mit dem Teil Programm sowie den Entscheiden des Parlaments und des Bundesrates zu Schienenverkehrsdossiers periodisch angepasst. Das BAV sieht aufgrund von verschiedenen Werkstattprojekten vor, im Jahr 2022 eine Anpassung des SIS 6.1 vorzunehmen.

3.2 Fortschreibung kantonaler Richtplan Bern

Der Kantonale Richtplan ist das raumplanerische Führungsinstrument des Regierungsrates. Als selbstständiges Instrument setzt er den Rahmen für konsolidierte Sachplanungen, Leitbilder und Konzepte des Kantons, ersetzt diese jedoch nicht. Der behördenverbindliche Richtplan ist bei raumwirksamen Entscheiden und in der Interessenabwägung ein Orientierungsrahmen für alle Beteiligten in der Raumplanung des Kantons Bern – für Bundesstellen, Nachbarkantone, kantonale Stellen, Regionen, Gemeinden und auch Private.

Bei neuen Werkstätten bzw. Erweiterungen von bestehenden Werkstätten handelt es sich um Anlagen mit gewichtige Auswirkungen auf Raum und Umwelt gemäss Art. 8 Abs. 2 RPG, welche einen Richtplaneintrag bedingen, damit sie bewilligt werden können. Der Standort für die BLS-Werkstätte im

² WALDMANN/HÄNNI, a.a.O., Art. 13 N. 26; ROGER BOSONNET, a.a.O., S. 130 f.

³ LUKAS BÜHLMANN, a.a.O., N. 4.

Chliforst Nord wurde mit Beschluss der Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion vom 14.12.2018 im kantonalen Richtplan im Rahmen einer Fortschreibung festgesetzt. Er wird im Massnahmenblatt B_04 «Im öffentlichen Regional-, Agglomerations- und Ortsverkehr Prioritäten setzen» aufgeführt.

Der kantonale Richtplan ist gestützt auf den angepassten Eintrag bezüglich der BLS Werkstätte im SIS fortzuschreiben. Das Massnahmenblatt B_04 soll geändert, d.h. die BLS-Werkstätte am Standort Chliforst Nord gestrichen und mit einem Eintrag für eine Werkstätte am Standort Oberburg ersetzt werden. Es handelt sich diesbezüglich nicht um eine ordentliche Anpassung des Richtplans, sondern um eine Fortschreibung des Richtplans aufgrund der sich ändernden Vorgaben aus dem SIS des BAV. Zuständig für die Fortschreibung ist die Direktion für Inneres und Justiz.

3.3 Plangenehmigungsverfahren (PGV)

Die zu erweiternde BLS-Werkstätte am Standort Oberburg untersteht dem eisenbahnrechtlichen PGV, welches in die Zuständigkeit des Bundes fällt. Das PGV ist eine Kombination aus (Sonder-) Nutzungsplan und (Bau-)Bewilligung. Voraussetzung für das PGV ist ein Eintrag im Sachplan Verkehr (vgl. Art. 18 Abs. 5 EBG).

4 Planungsgegenstand

4.1 Vorhaben und Situation

Die BLS betreibt am Standort Oberburg seit 1977 eine Werkstätte zur schweren und leichten Instandhaltung der Züge. Die aktuelle Fläche beträgt 3.2 ha und liegt im Eigentum der BLS. Neu sind am Standort Oberburg 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 benötigt die BLS zusätzliche Flächen im Umfang von maximal 2.5 ha auf den benachbarten Grundstücken (ohne temporäre Beanspruchung während der Bauphase und ohne Flächen für ökologische Ersatzmassnahmen).

Mit der Erweiterung der Werkstätte werden in Oberburg künftig rund 100 Mitarbeitende beschäftigt. Das entspricht im Vergleich zu heute ca. 40 zusätzlichen Mitarbeitenden.



Abbildung 4-1: Übersichtsplan Standort Oberburg
(Quelle: ecoptima ag, 2022; Kartengrundlage: swisstopo)

4.2 Grundzüge des Projekts

Auf dem Gesamtareal in Oberburg sollen folgende Anlagenelemente angeordnet werden:

- Grundreinigung und Graffiti-entfernung für die Fahrzeuge
- Unterflurradsatzdrehbank inklusive Verschiebefahrzeug und Logistik Späneabfuhr
- Aussenreinigung inklusive der dazu notwendigen Bereitstellungs- und Zirkulationsgleise sowie nachgelagerte Ereignisgrube
- Ent- und Versorgungsanlage für Toiletten
- Werkstatthalle mit 7 Gleisen: 4 Gleise für 105 m Fahrzeuge, 3 Gleise für 150 m Fahrzeuge resp. für 2 Fahrzeuge à 75 m, davon 1 Komponententauschgleis mit Hebebockanlage, davon 1 Messgleis mit Radlastwaage für die Einstellung der Fahrzeuge nach Drehgestellwechsel oder Radsatztausch sowie Arbeiten an der Federung
- Puffergleise vor jedem Hallengleis, dazwischen gemeinsam genutzte Zirkulationsgleise
- Ein dynamisches Prüfgleis

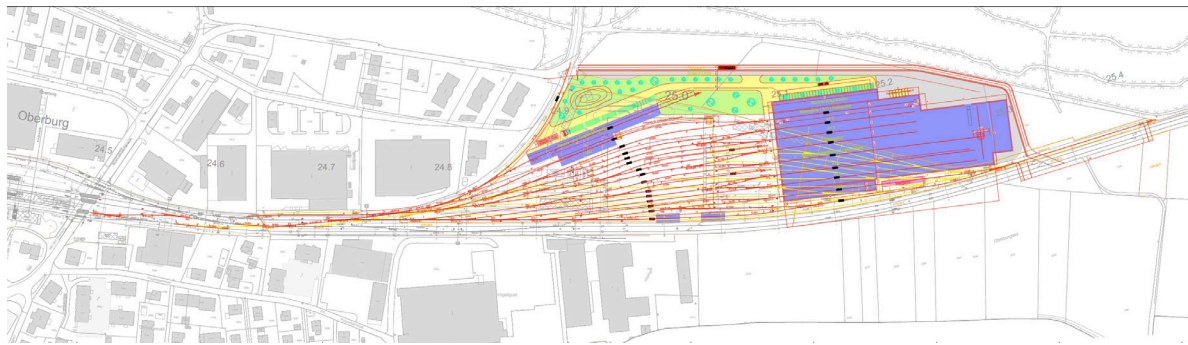


Abbildung 4-2: Situationsplan Anlage Oberburg
(Quelle: BLS AG, Machbarkeitsanalyse, Stand Dez. 2021)

Die Erschliessung für die Logistik zu und von der Werkstätte erfolgt je nach Transport (Liefersdienste, Schwertransporte) über das Autobahnnetz von der Ausfahrt Kirchberg via Burgdorf über die Lochbachstrasse und die Bahnhofstrasse. Vom Zentrallager der BLS in Thun kann auch eine Erschliessung via Hasle-Rüegsau bzw. Bern oder Worb und Krauchthal erfolgen. Die Erschliessung für Mitarbeitende erfolgt ebenfalls über diese Wege, sofern nicht der öffentliche Verkehr (Bahnhof Oberburg: S4, S44; Hst. Oberburg Geissrütli: Bus Nr. 462) benutzt wird (Schichtbetrieb).

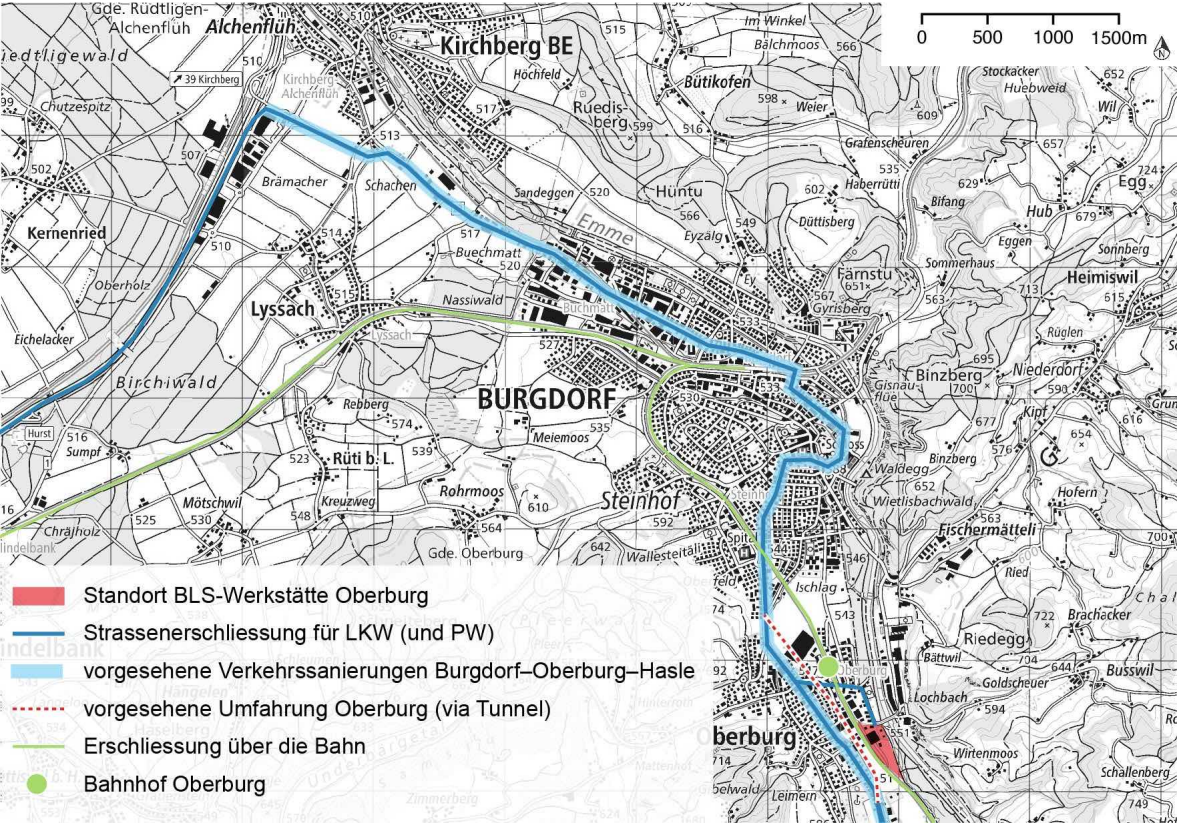


Abbildung 4-3: Lageplan und Erschliessung Standort Oberburg
(Quelle: ecoptima ag, 2022; Kartengrundlage: swisstopo)

4.3 Beanspruchte Flächen

Für die erweiterte BLS-Werkstätte mit ihren Anlagenelementen inklusive Gleisfeld werden folgende Flächen beansprucht:

Bodenbedeckung	Fläche (Bestand und Erweiterung)
Kulturland	ca. 2.0 ha
davon Fruchtfolgefläche	ca. 2.0 ha
Gartenanlage (Schrebergärten)	ca. 0.3 bis max. 0.5 ha
Waldflächen	0.0 ha
Befestigte Flächen (Gebäude, Strassen Wege, Gleise)	3.2 ha
Total	5.7 ha

5 Standortnachweis

Der Verwaltungsrat der BLS hat sich im Dezember 2013 für den Neubau einer Werkstätte im Raum Bern und den Umbau von Spiez entschieden. In den darauffolgenden Jahren wurde in mehreren Prozessschritten ein neuer Standort für die benötigten Flächen gesucht. Zur Herleitung und zum Standortnachweis für die Änderung des Sachplaneintrages zum Standort in Oberburg wird die Standortsuche der BLS zwischen 2013 und 2022 nochmals chronologisch dargestellt.

5.1 Standortevaluation durch die BLS AG 2014

2014 führte die BLS Netz AG eine umfassende Standortevaluation durch. In diesem Rahmen wurden in einem Umkreis bis 30 Streckenkilometern ab dem Knoten Bern mögliche Standorte für eine neue Werkstätte gesucht. Es wurde damals von einer 2-Standortstrategie ausgegangen, das heisst, die neue Werkstätte sollte diejenigen in Bern-Aebimatt, Bönigen und Oberburg ablösen. An den bestehenden Werkstattstandorten (Bönigen und Oberburg) waren die erforderlichen Flächen zur vollständigen Umsetzung einer 2-Standortstrategie nicht vorhanden.

Die evaluierten 21 Areale wurden in mehreren Reduktionsschritten einer mehrdimensionalen Beurteilung und einer detaillierten Trassenverfügbarkeit unterzogen. Im Rahmen einer Risikoabschätzung hat die BLS Bern-Riedbach als den am besten geeigneten Standort identifiziert. Die anderen Standorte erwiesen sich als betrieblich schwierig (Streckenstörung, Trassenverfügbarkeit), waren topografisch ungünstig oder es standen planerische Interessen anderer Behörden entgegen.

5.2 Standortevaluation der Begleitgruppe Werkstätte BLS 2015-2018

An der Evaluation 2014 wurde bemängelt, dass die betrieblichen Aspekte zu stark gewichtet wurden. Die BLS hat sich deshalb im Sommer 2015 entschieden, eine erneute Standortevaluation unter der Führung einer breit zusammengesetzten Begleitgruppe zu finanzieren und fachlich zu begleiten.

5.2.1 Veränderte Rahmenbedingungen

Die Begleitgruppe (BG) hat für die Standortevaluation neue Rahmenbedingungen definiert:

Anforderung Evaluation BLS	Veränderte Anforderungen Evaluation BG
Zwei-Standort-Strategie	Auch 3-Standort-Strategie möglich (mit Ausbau Werkstatt Bönigen)
Grösse des Areals: 13 bis 20 ha	Ab 9.5 ha möglich (Erweiterbarkeit und Integration Fernverkehrsanlage SBB nicht zwingend)
Standorte innerhalb eines Distanzkreises von 30 km ab Knoten Bern	Distanzkreis auf 35 km ab Knoten Bern erweitert
Wald soll nicht tangiert werden	Areale teilweise im Wald werden nicht ausgeschlossen
Standorte in bestehenden Bauzonen sind bereits abgeklärt	Bekannte und zusätzliche Industrieareale werden nochmals geprüft

Mit den veränderten Rahmenbedingungen konnten über 40 Standorte in die Evaluation miteinbezogen werden, darunter auch die bestehenden Werkstatt-Standorte der BLS (Aebimatt, Bönigen und Oberburg) inkl. zukünftige Provisorien.

5.2.2 Ausschlusskriterien und Grobbewertung

Die 40 Standorte wurden einer dreistufigen Grobbewertung unterzogen, in der die Anzahl auf 7 Standorte reduziert werden konnte:

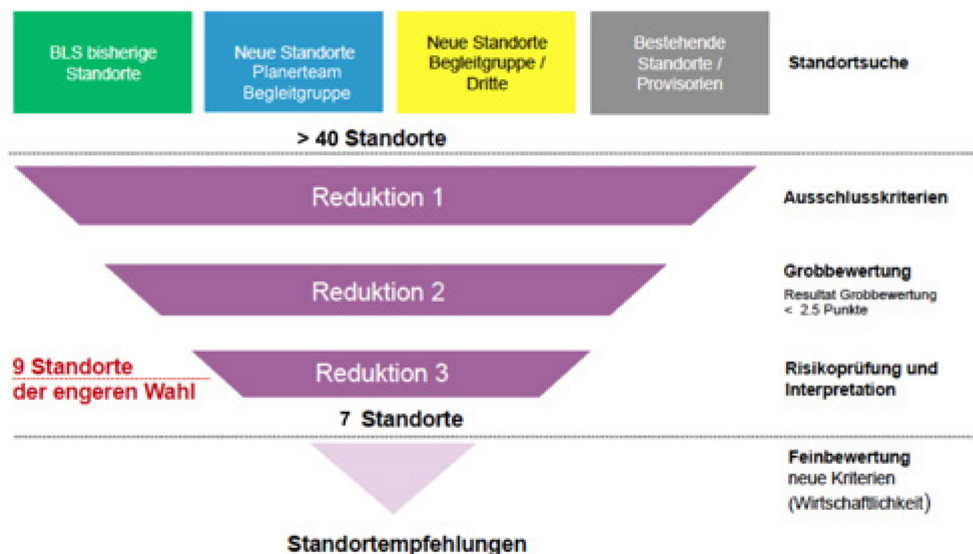


Abbildung 5-1: Vorgehen Standortevaluation Begleitgruppe Werkstätte BLS (Quelle: Begleitgruppe Werkstätte BLS, 2016, angepasst)

Der Standort Nr. 73 «Oberburg» wurde bereits im Rahmen der ersten Reduktionsstufe von einer weiteren Prüfung ausgeschieden mit der Begründung:

- dass das Areal für die leichte und schwere Instandhaltung zu klein ist,
- über eine ungenügende Trassenverfügbarkeit verfügt und
- nicht in das Waldgebiet erweitert werden kann (Auenwald Schache, kantonales Schutzgebiet, Auengebiet von nationaler Bedeutung)
- sowie das Aufteilen der Anlage auf zwei Seiten des Streckengleises eine unzulässige betriebliche Einschränkung darstellt und ein Konfliktpotenzial mit der Umfahrung Oberburg besteht.

5.2.3 Feinbeurteilung

Für die Feinbeurteilung wurden die Kriterien Raum und Umwelt sowie deren Gewichtung bestimmt und die Wirtschaftlichkeit detaillierter analysiert. Die Beurteilung erfolgte für die Standorte Allmendingen, Konolfingen, Bern-Brünnen, Bern-Niederbottigen, Bern-Riedbach, Bern-Chliffors Nord und Bern-Chliffors Süd, jeweils mit Berücksichtigung von zwei bis drei unterschiedlichen Anlagentypen.

5.2.4 Ergebnis

Die Resultate wurden in der Begleitgruppe diskutiert und mit der Referenzanlage in Bern-Riedbach verglichen. Gestützt darauf hat die Begleitgruppe dem Verwaltungsrat der BLS empfohlen, auf eine 2- Standortstrategie zu verzichten. Stattdessen solle eine 3- Standortstrategie mit dem ausgebauten Standort Spiez, der Vergrößerung des bisherigen BLS-Standorts Bönigen für die schwere Instandhaltung und einem Werkstatt-Neubau für die leichte Instandhaltung am Standort Chliffors Nord weiterverfolgt werden. Der Verwaltungsrat ist der Empfehlung der Begleitgruppe gefolgt. Er hat sich am 28. Oktober 2016 für die 3-Standortstrategie mit beiden bestehenden Standorten Bönigen und Spiez sowie einen Neubau am Standort Chliffors Nord entschieden.

5.3 Überprüfung der Ergebnisse 2021 / 2022

Nach dem Entscheid des Verwaltungsrates im Jahr 2016, den Einträgen in die Sach- und Richtplanung und während der Projektierung der neuen Werkstätte am Standort Chliffors Nord für das PGV haben sich verschiedene Stakeholder gegen den neuen Standort gewehrt. Insbesondere das «Bauen auf der grünen Wiese», die Einpassung in die Landschaft sowie die Beanspruchung von Wald- und Kulturland wurden stark kritisiert. Es zeichnete sich schliesslich ab, dass juristische Verfahren den Bau

massiv zeitlich verzögern oder gar verunmöglichen könnten. Aus diesem Grund hat der Verwaltungsrat der BLS am 10. Februar 2022 entschieden, die Planung für einen Neubau in Chliforst Nord zu stoppen und stattdessen zu überprüfen, ob am bestehenden Werkstattstandort in Oberburg eine Alternative mit weniger negativen Auswirkungen und grösseren Realisierungschancen möglich ist, um eine planbare und absehbare Umsetzung zu erreichen.

5.3.1 Veränderte Rahmenbedingungen und herabgesetzte Anforderungen

Um eine Service-Lücke zu verhindern, ist die BLS bereit, in Oberburg gegenüber Chliforst Nord bewusst betriebliche und wirtschaftliche Nachteile in Kauf zu nehmen:

- Geringere Wirtschaftlichkeit bei längeren Zufahrtswegen und den damit reduzierten Zeiten, in denen der Zug instandgehalten werden kann,
- stärkere Reduktion / knappere Auslegung der Puffergleise mit erhöhtem Planungsaufwand für die BLS und komplizierteren Betriebsabläufen (z.B. Flucht- und Leerfahrten, mehr Manöver),
- Betriebliche Kompromisse auf dem Areal (z.B. blockieren gewisse Arbeiten das Anschlussgleis der Armasuisse, analoge Kompromisse bei der Aussenreinigung),
- Nutzung von zwei Annahme- und Puffergleisen im Bahnhof Oberburg.

Weiter konnten mit der fortgeschrittenen Planung von Chliforst Nord neue Erkenntnisse bezüglich Flächenoptimierung gewonnen werden:

- Optimierung der Anzahl der Hallengleise,
- kompakte Anordnung des Anlagenlayouts.

Diese Entscheide und Optimierungen haben zu erneut veränderten Rahmenbedingungen für die Überprüfung im Jahr 2021 / 2022 wie folgt geführt:

Anforderungen Evaluation BLS 2014	Anforderungen Evaluation BG 2016	Anforderungen Überprüfung BLS 2021 / 2022
Zwei-Standort-Strategie	Auch 3-Standort-Strategie möglich (mit Ausbau Werkstatt Bönigen)	3-Standort-Strategie
Grösse des Areals: 13 bis 20 ha	Ab 9.5 ha möglich (Erweiterbarkeit und Integration Fernverkehrsanlage SBB nicht zwingend)	Ab ca. 6 ha möglich (Flächenbedarf für Werkstätte und Streckenanbindung, unter Inkaufnahme von betrieblichen Nachteilen)
Standorte innerhalb eines Distanzkreises von 30 km ab Knoten Bern	Distanzkreis auf 35 km ab Knoten Bern erweitert	Distanzkreis auf 35 km ab Knoten Bern gilt nach wie vor
Wald soll nicht tangiert werden	Areale teilweise im Wald werden nicht ausgeschlossen	Naturschutzgebiete sollen nicht tangiert und bestehende Waldflächen nicht dauerhaft gerodet werden
Standorte in bestehenden Bauzonen sind bereits abgeklärt	Bekannte und zusätzliche Industrieareale werden nochmals geprüft	Bestehende Werkstätte Oberburg und mögliche Alternativen werden nochmals geprüft (redimensionierte Anlage)

5.3.2 Überprüfung Standort Oberburg und allfälliger Alternativen

Eine gesamtheitliche Überprüfung der Standortevaluation aus den Jahren 2014 bis 2016 ist nicht erforderlich. Aus wirtschaftlicher und betrieblicher Sicht wäre der Standort Chliforst Nord von den damals geprüften Standorten nach wie vor die beste Lösung. Erneut geprüft wurden deshalb nur der Standort in Oberburg sowie allfällige Alternativen mit einer geringeren Beanspruchung von nicht-versiegelten Flächen und geringeren negativen Auswirkungen auf Landschaft und Umwelt. Es kommen infolgedessen:

- 1 nur Standorte infrage mit Möglichkeiten zur Erweiterung von bestehenden Werkstätten der BLS
- 2 oder zur Nutzung bekannter Industrie-, Bahn- und Militärareale aus der Evaluation 2014 – 2016

- 3 sowie Umstrukturierungsgebiete und Arbeitszonenreserven, welche den veränderten Rahmenbedingungen und herabgesetzten Anforderungen entsprechen.

Bestehende BLS-Werkstätten

Auf Basis der veränderten Rahmenbedingungen hat die BLS im Jahr 2021 untersucht, ob die benötigten Werkstattfunktionalitäten an einem bestehenden Standort realisiert werden können. Die Standorte Spiez und Bönigen sind, bzw. werden bereits – soweit betrieblich sinnvoll und flächenmässig möglich – ausgebaut. Zusätzliche Erweiterungen, als von der BLS bereits vorgesehen, sind an diesen Standorten nicht möglich (Spiez), respektive wegen der geografischen Lage – peripher am Rand des BLS-Netzes – für die leichte Instandhaltung nicht interessant (Bönigen).

Für den Standort in Oberburg hat die BLS 2022 eine Machbarkeitsanalyse durchgeführt und festgestellt, dass die Funktionalitäten realisierbar sind. In der Standortevaluation der Begleitgruppe 2016 wurde Oberburg bereits im ersten Schritt von der weiteren Prüfung ausgeschlossen. Die damaligen Gründe können gestützt auf die neuen Rahmenbedingungen und die Ergebnisse der Machbarkeitsanalyse heute wie folgt relativiert werden:

Ausschlussgründe der Begleitgruppe 2016	Relativierung der BLS 2022
Areal ist zu klein für eine leichte Instandhaltung	Im Laufe der Planung zu Chliforst Nord konnte die Anlage, verbunden mit betrieblichen Einschränkungen, deutlich kleiner konzipiert werden. Für die kleinere Anlage und mit Inkaufnahme von weiteren, betrieblichen und wirtschaftlichen Nachteilen (siehe 5.3.1) sind in Oberburg die notwendigen Instandhaltungskapazitäten vorhanden, um das bislang bekannte Angebotswachstum AS25 und AS35 der BLS sicherzustellen.
Ungenügende Trassenverfügbarkeit auf den Anfahrtswegen im Raum Bern	Die BLS nimmt längere Anfahrtswege, beispielsweise über Konolfingen oder Langnau in Kauf, um die knappe Trassensituation im Raum Bern und im Knoten Burgdorf zu entschärfen.
Fehlende Ausbaumöglichkeiten: Erweiterung in geschütztem Wald- und Auengebiet sind nicht möglich.	Mit den zwischenzeitlichen Anlagenoptimierungen kann das Areal das bekannte Angebotswachstum aufnehmen, ohne dass eine Erweiterung in die geschützten Gebiete nötig ist.
Aufteilen der Anlage auf zwei Seiten des Streckengleises stellt eine unzulässige betriebliche Einschränkung und Konfliktpotenzial mit der Umfahrung von Oberburg dar.	Die Aufteilung der Anlage auf zwei Seiten ist mit den erfolgten Optimierungen und mit dem Verzicht auf die schwere Instandhaltung nicht mehr nötig.

Bekannte Industrie- oder Bahnareale, Umstrukturierungsgebiete sowie Arbeitszonenreserven

Aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen und herabgesetzten Anforderungen der BLS wurde die Eignung von bekannten Industrie- oder Bahnarealen aus der Standortevaluation 2016 nochmals überprüft. Ebenfalls wurden Umstrukturierungsgebiete und Arbeitszonenreserven in einem Umkreis von 35 km vom Knoten Bern, am Streckennetz der BLS und mit einer Mindestgrösse von ca. 6 ha überprüft. Die Ergebnisse sind im Anhang detailliert aufgeführt. Es kann kein bekanntes oder weiteres Areal erkannt werden, welches für das Vorhaben der BLS besser geeignet oder verfügbar wäre.

Fazit

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.

5.3.3 Standort- und Anlagenentscheid 2022

Auf der Grundlage der Machbarkeitsanalyse zum Standort Oberburg und der nochmals überprüften, bekannten Industrie- und Bahnarealen hat der Verwaltungsrat der BLS am 10. Februar 2022 entschieden, den Standort Chlifford Nord zurückzuziehen und die 3-Standortstrategie vollumfänglich an den bereits bestehenden Standorten Bönigen, Spiez sowie Oberburg umzusetzen. Bönigen wird für die schwere Instandhaltung, Spiez und Oberburg für die leichte Instandhaltung genutzt.

6 Betroffene, raumwirksame Interessen

6.1 Abstimmung mit anderen raumwirksamen Tätigkeiten

Im näheren Umfeld sind verschiedene Nachbarprojekte in der Ausarbeitung. Die einzelnen Projekte werden nachfolgend beschrieben. Nebst den nachfolgenden inhaltlichen Abhängigkeiten werden die Projekte insbesondere in Bezug auf die Bauphasen und den damit verbundenen Baustellenverkehr aufeinander abgestimmt.

6.1.1 Sachplan Veloverkehr Kanton Bern

Der Kanton Bern sieht im Bereich des Projektperimeters eine Alltagsroute mit kantonaler Netzfunktion vor. Die Netzlücke des Radwegs «Oberburg – Hasle b.B.» soll geschlossen und der Korridor im Hinblick auf Velo-Vorrangrouten geprüft werden. Die Realisierung des Velowegs ist von entsprechend hoher Bedeutung. Der Kanton Bern (Tiefbauamt, TBA) hat die Projektierung des Abschnittes bereits abgeschlossen. Ein rechtsgültiger Strassenplan liegt vor. Der Baustart war für das Jahr 2023 vorgesehen. Nachdem die BLS ihre Planung in Oberburg öffentlich kommuniziert hat, hat das TBA die Planung vorläufig unterbrochen.

Erwartete Projektauswirkungen und Abstimmung

Das kantonale Projekt und die Planung der BLS müssen aufeinander abgestimmt werden. Die von der BLS benötigten Flächen für die Erweiterung stehen im räumlichen Konflikt zum kantonale projektierten Veloweg. Eine Veloverbindung über den Projektperimeter ist aber auch mit dem Vorhaben der BLS möglich. Die Abstimmung zwischen den beiden Projekten ist bereits angelaufen. Die BLS wird dem TBA im Rahmen ihrer Planung zum Plangenehmigungsgesuch alternative Linienführungen vorschlagen und eine gemeinsame Lösung suchen⁴. Das Tiefbauamt ist mit dem vorgesehen Vorgehen einverstanden. Ob ein geändertes Projekt zu etwas mehr Flächenverbrauch von Fruchtfolgeflächen führt, kann erst mit dem konkreten Projekt geklärt werden.

⁴ In Abbildung 2-2 ist bereits eine mögliche Linienführung des Radwegs Oberburg – Hasle dargestellt. Die Linienführung wie dort abgebildet wird in Zusammenarbeit mit der BLS noch optimiert.

6.1.2 Projekt «Emmentalwärts» Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle

Das Projekt «Emmentalwärts» wird die Verkehrssituation im unteren Emmental dauerhaft verbessern. Es beinhaltet die Kombination von Ortsumfahrungen für Hasle b. B. und Oberburg mit Verbesserungen auf dem bestehenden Strassennetz von Burgdorf und dem Gemeindegebiet von Lyssach. Das Gesamtprojekt umfasst folgende Massnahmen:

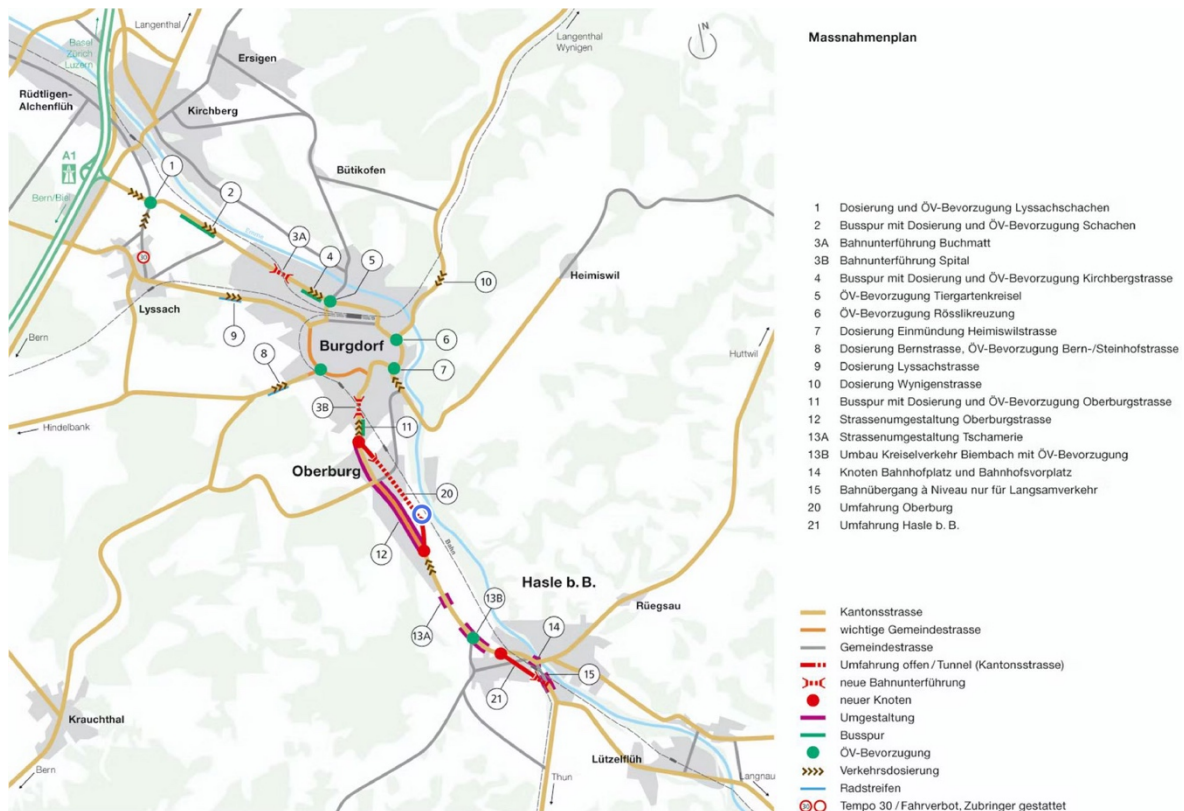


Abbildung 6-1: Massnahmenplan Gesamtprojekt «Emmentalwärts: Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle» mit Projekt Erweiterung BLS-Werkstätte (blauer Kreis), (Quelle: Tiefbauamt Kanton Bern)

Erwartete Projektauswirkungen und Abstimmung

Die Umfahrung verläuft grösstenteils in einem Tunnel, führt westlich der Bahnlinie durch und tangiert den Werkstatt-Projektperimeter nicht. Die Bauphase startet frühestens ab 2023 mit der Ausführungsprojektierung und der anschliessenden Ausschreibung der Ausführungsarbeiten. Der effektive Bau startet vorbehaltlich rechtlicher Verzögerungen ab 2027. Der Tunnel als Bauwerk liegt im Grundwasserstrom im Umfeld des Werkstatt-Projekts. Während der weiteren Projektierung der BLS-Werkstätte sind die Auswirkungen genauer zu untersuchen und die Projekte (z.B. bauliche Vorgänge und Baustellenverkehr) aufeinander abzustimmen und zu koordinieren.

6.1.3 Armasuisse Logistikinfrastruktur Burgdorf

Der Standort Burgdorf ist eine Aussenstelle des Armeelogistikcenters (ALC) Thun. Sie dient dem Bereitstellen von Material und Fahrzeugen und befindet sich nordöstlich der bestehenden BLS-Werkstätte. Gemäss Festsetzung im Programmteil des Sachplans Militär (SPM) 2017 soll der Standort unbefristet weiterbetrieben werden. Die ALC Aussenstelle am Standort Bern hingegen (aktuell in einem Provisorium), soll in naher geografischer Lage ersetzt werden. Gemäss SPM Objektblatt Nr. 02.502 soll die ALC Aussenstelle Burgdorf sämtliche Funktionen der Aussenstelle in Bern übernehmen. Die armasuisse plant deshalb eine umfassende Sanierung und einen Gesamtausbau der Logistik-Anlage Burgdorf. Die Realisierung ist zwischen 2023 bis 2028 vorgesehen. Der bestehende Gleisanschluss über die Lochbach-Brücke (Emme) bleibt weiterhin bestehen.

Erwartete Projektauswirkungen und Abstimmung

Es ist mit grossem Baustellenverkehr auf den angrenzenden Strassen zu rechnen. Ansonsten tangieren sich die beiden Projekte nicht. Die Auswirkungen auf die Strasseninfrastruktur und den Strassenverkehr während der Bauphase der Projekte der armasuisse und der BLS sind mit der weiteren Projektierung zu koordinieren.

6.1.4 Arealentwicklung Bahnhof Oberburg

Die Gemeinde Burgdorf beabsichtigt, das Areal um den Bahnhof Oberburg im Rahmen einer Arealentwicklung neu zu beplanen. Dabei sollen die heutigen Grundeigentümer und die BLS eine wichtige Rolle spielen.

Erwartete Projektauswirkungen und Abstimmung

Mit der Arealentwicklung könnten sich Optimierungen im Bereich des Bahnhofs und des Bahnübergangs Lochbachstrasse mit positiven Synergien für das Werkstattprojekt der BLS ergeben (siehe 6.10.1). Die Überlegungen sind jedoch noch in einer sehr frühen Phase.

6.2 Auswirkungen auf die Umwelt im Allgemeinen

Von der Werkstätte werden während der Bau- und Betriebsphase relevante Auswirkungen auf Umweltbereiche erwartet. Diese müssen im Rahmen der erforderlichen Umweltverträglichkeitsprüfung⁵ im Plangenehmigungsverfahren (PGV) beurteilt werden. Nachfolgend ist eine provisorische Zusammenfassung der von der BLS erwarteten Auswirkungen dargestellt. Die Auswirkungen sind mit der Weiterbearbeitung des Projekts zu verifizieren.

Thema	Bauphase	Betriebsphase
Luftreinhaltung		–
Grundwasser		
Oberflächengewässer (Ökomorphologie)		
Entwässerung		
Boden		
Altlasten		–
Abfälle, umweltgefährdende Stoffe		
Wald		
Flora, Fauna, Lebensräume		
Landschaft und Ortsbild (inkl. Lichtimmissionen)		
Kulturdenkmäler, archäologische Stätten		
Lärm		
Erschütterungen/ abgestrahlter Körperschall		
Nicht ionisierende Strahlung (NIS)	–	
Störfallvorsorge	–	–

Legende:

- Keine / vernachlässigbare Auswirkungen, Umweltbereich ist nicht / wenig relevant
- Geringe Auswirkungen
- Relevante Auswirkungen

Tabelle 1: Auswirkungen auf die Umwelt (Quelle: Machbarkeits- und Potentialstudie BLS AG, 2022)

⁵ nach Anhang Ziff. 12.2 der Verordnung vom 19. Oktober 1988 über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV; SR 814.011)

6.3 Schutz des Kulturlandes und der Fruchtfolgeflächen

Das Vorhaben beansprucht voraussichtlich Kulturland im Umfang von ca. 2.0 ha. Es handelt sich um kantonal inventarisierte Fruchtfolgeflächen (FFF) im gleichen Umfang.

Nach Art. 30 Abs. 1^{bis} der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (RPV; SR 700.1) dürfen FFF nur eingezont werden, wenn ein auch aus der Sicht des Kantons wichtiges Ziel ohne die Beanspruchung von FFF nicht sinnvoll erreicht werden kann (Bst. a) und wenn sichergestellt wird, dass die beanspruchten Flächen nach dem Stand der Erkenntnisse optimal genutzt werden (Bst. b). Die Kantone müssen sicherstellen, dass ihr Anteil am Mindestumfang gemäss Sachplan FFF dauernd erhalten bleibt (Art. 30 Abs. 2 RPV).

Der Kanton Bern hat diese Anforderungen über den kantonalen Richtplan (Massnahmenblatt A_06) umgesetzt. Mit dem revidierten Baugesetz (vom Grossen Rat am 16. März 2016 beschlossen) erhalten sie grundeigentümergebundene Wirkung. FFF können nur in Anspruch genommen werden, wenn:

- ein überwiegendes Eingriffsinteresse und
- der Nachweis der Standortgebundenheit vorliegt;
- die FFF optimal genutzt, d.h. mit einer gewissen Dichte überbaut werden;
- der flächengleiche Realersatz (Kompensation) der FFF erfolgt.

6.3.1 Überwiegendes Interesse

Mit dem Wegfall der von der SBB gemieteten Werkstätte in Bern-Aebimatte 2019 ist die BLS gezwungen, einen Ersatz zu schaffen, damit der Transportauftrag von der BLS mit gewartetem, funktionstüchtigem Rollmaterial erfüllt werden kann. Weiter erfordert das bekannte Angebotswachstum der BLS gemäss Ausbauschritte 2025 und 2035 der Bahninfrastruktur und das Angebotskonzept 2035 des Bundes eine Erweiterung der Werkstattkapazitäten der BLS. Die vorgesehene Angebotsentwicklung ist im kantonalen Richtplan festgehalten und die für diese Angebotsausbauten nötigen Infrastrukturen als Festsetzung im Richtplan des Kantons Bern enthalten. Der Bund verfolgt in der Hauptstadtregion Bern die Stossrichtung (UVEK 2021: Sachplan Verkehr, Teil Programm), den öffentlichen Verkehr gegenüber der Strasse zu priorisieren und ein verstärktes ÖV-Angebot für den Tourismus zu fördern. Um dem bekannten und angestrebten Wachstum des Personenverkehrs via Bahn gerecht zu werden, erneuert und vergrössert die BLS ihre Fahrzeugflotte. Die Wartung dieser Flotte ist Voraussetzung, dass die BLS einen effizienten und leistungsfähigen Betrieb sicherstellen und ihren Grundauftrag des Kantons erfüllen kann.

Wenn kein Standort für eine neue Werkstätte ohne Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen evaluiert werden kann, überwiegt das öffentliche Interesse an einem gut funktionierenden Bahnbetrieb das Interesse am Erhalt der Fruchtfolgeflächen, sofern die weiteren Voraussetzungen am vorgesehenen Standort nachgewiesen werden können.

6.3.2 Standortgebundenheit / Alternativen prüfen

Im Rahmen der Standortevaluation 2016 wurden über 40 Standorte geprüft. Darunter wurden auch bestehende Industrie- und Bahnareale, die auf ihre Eignung in Bezug auf Arealgrösse und Verfügbarkeit abgeklärt. Keiner dieser Standorte, welcher die Beanspruchung von FFF hätte reduzieren oder gar verhindern können, erwies sich auch nach einer erneuten Überprüfung im Jahr 2022 (vgl. Anhang) als realisierbar.

Alle anderen 2016 bereits geprüften Standorte und mit der Überprüfung 2022 neu geprüften Areale (vgl. Anhang) stellen zum Standort Oberburg keine Alternative dar, weil:

- 1 sie mehr FFF beanspruchen, da sie hauptsächlich ausserhalb der Bauzone im Kulturland liegen und nicht von Flächen-Synergien mit der bestehenden BLS-Werkstätte bzw. Bauzonen profitieren könnten oder
- 2 an Stelle der Beanspruchung von FFF stattdessen zu grösseren Teilen bundesrechtlich geschützter Wald gerodet werden müsste (z.B. Standort 33 «Wiler b. Utzensdorf») oder
- 3 sie aus Gründen gemäss Anhang als Alternative nicht infrage kommen oder nicht zur Verfügung stehen.

6.3.3 Optimale Nutzung der Fläche

Die erforderliche optimale Nutzung der Fläche kann auf zwei Ebenen nachgewiesen werden. Einerseits konnte bereits 2016 mit dem Wechsel von der ursprünglich favorisierten 2-Standort- zu einer 3-Standortstrategie sowie mit der Weiterbenutzung und dem Ausbau des Standorts Bönigen (Beanspruchung von rund 1.8 ha FFF zusätzlich) eine Reduktion der gesamthaft beanspruchten FFF für die BLS Werkstätten erreicht werden. Andererseits werden am Standort Oberburg mit der maximal 5.7 ha grossen Anlage noch ca. 2 ha FFF beansprucht.

Mit der Planung zu Chliforst Nord hatte die BLS die Anlagen und ihr Layout deutlich optimieren und flächensparender konzipieren können. Diese Fortschritte können auch am Standort Oberburg angewendet werden.

Aufgrund der begrenzten Erweiterungsmöglichkeiten am Standort Oberburg kann die BLS ihren Bedarf an Puffergleisen zukünftig auf dem Werkstattareal nicht ganz decken. Zwei weitere Annahme- und Puffergleise sind im Bahnhof Oberburg – ohne Beanspruchung von Kulturland – vorgesehen. Weitere Möglichkeiten zur Optimierung der Nutzung, bspw. die flächenschonende und in die Anlage integrierte Parkierung (evtl. unterirdisch oder integriert in das Werkstattgebäude) werden mit der Planung im PGV geprüft.

6.3.4 Kompensation

Mit der Überarbeitung des Sachplans FFF vom 8. Mai 2020 wurde der Vollzug schweizweit einheitlicher geregelt. Neu wurden Anforderungen betreffend Kompensation bei einer Beanspruchung durch Bundesvorhaben festgehalten. Nach Grundsatz G14 des Sachplans sind «grundsätzlich alle beanspruchten FFF, die in den kantonalen Inventaren verzeichnet sind, im gleichen Umfang und unter Berücksichtigung der Qualität mit Unterstützung der betroffenen Kantone zu kompensieren». Gemäss Art. 8b Abs. 5 BauG erfolgt eine Kompensation entweder durch Auszonung, Erhebung von nicht inventarisierten FFF oder Bodenaufwertung gleichwertiger Flächen. Ein entsprechendes Kompensationsprojekt muss Teil der Plangenehmigungsunterlagen sein.

Mögliche Kompensationsflächen

Die BLS hat im Rahmen eines BLS Fruchtfolgeflächen-Pools bereits für die Projekte Bönigen und Chliforst Nord potenzielle Ersatzflächen identifiziert, auf welche sie auch für das Kompensationsprojekt in Oberburg zurückgreifen und diese vertiefen kann. Die Kompensation ist mit dem Plangenehmigungsgesuch nachzuweisen.

6.3.5 Fazit

Es kann nachgewiesen werden, dass die Voraussetzungen für die Beanspruchung von FFF am Standort Oberburg auf Stufe des Sachplanverfahrens erfüllt werden:

- Die Werkstätte für die leichte Instandhaltung kann nicht vollständig innerhalb einer bestehenden Bauzone realisiert werden.
- Andere Standorte, wo der Anteil der beanspruchten FFF geringer wäre, sind gestützt auf die Evaluation 2014 bzw. 2016 und 2021/22 nicht bekannt.

6.4 Schutz des Waldes

Angrenzend an den Perimeter des Vorhabens liegt ein Waldstück, welches Objekt des kantonalen Waldinventars ist («Schachen»). Weiter handelt es sich um einen Gerinneschutzwald. Das Vorhaben der BLS beansprucht keinen Wald. Es sind keine Rodungen erforderlich.

Für alle bewilligungspflichtigen Vorhaben gilt nach Art. 25 Art. 1 KWaG grundsätzlich ein gesetzlicher Waldabstand von 30 m. Bauten, die nicht für den Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, Lagergebäude und ähnliche Anlagen sowie unterirdische Bauten können bewilligt werden, sofern ein Abstand von 15 m eingehalten wird und die Zustimmung des Waldeigentümers vorliegt (Art. 34 Abs. 1 Bst. e KWaV). Da das betroffene Waldstück nicht an die Bauzone grenzt und bisher keine verbindliche Waldgrenze nach Art. 10 Abs. 2 WaG vorliegt und weil die exakte Verortung der Anlagenteile erst mit den Arbeiten zum Plangenehmigungsgesuch festgelegt wird, kann der genaue Abstand noch variieren. Nach aktuellem Projektstand wird der gesetzlich geltende Waldabstand jedoch voraussichtlich unterschritten, da das Werkstattgebäude teilweise innerhalb des geltenden Abstands von 30 m liegt.

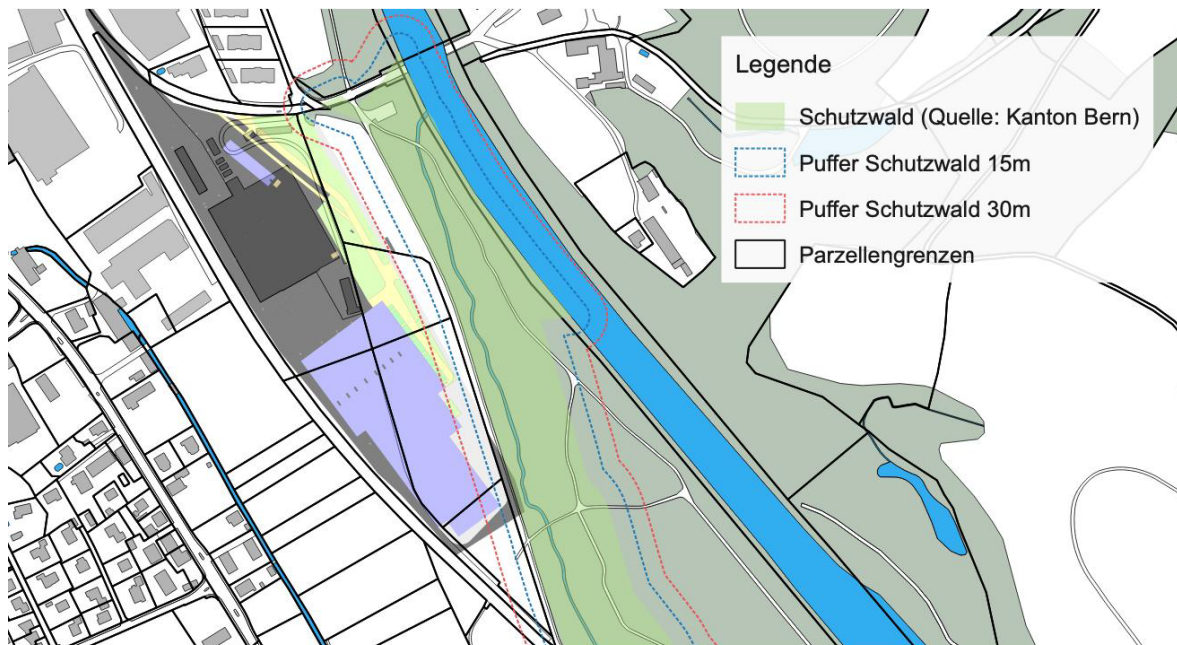


Abbildung 6-2: Projektstand BLS-Werkstätte, überlagert von gesetzlich geltenden Waldabständen (Quelle: ecoptima ag, 2022, Kartengrundlage: Amtliche Vermessung, Kanton Bern)

Unterschreitungen des Waldabstandes können nach Art. 17 WaG und Art. 26 kWaG ausnahmsweise bewilligt werden, wenn:

- die Erhaltung, Pflege und Nutzung des Waldes nicht beeinträchtigt wird;
- wichtige Gründe / besondere Verhältnisse für die Unterschreitung gegeben sind.

Falls nötig ist mit dem Plangenehmigungsgesuch für die Unterschreitung des Waldabstandes von der BLS ein Ausnahmegesuch einzureichen.

6.4.1 Wichtige Gründe / besondere Verhältnisse

Die Fläche für eine Erweiterung der bestehenden Werkstätte zwischen der Stammstrecke und dem Damm, respektive dem Wald ist beschränkt. Die Form des Grundstückes und die benötigten Gleislängen vor und in der Halle definieren die Lage der Instandhaltungsgleise. Diese müssen in der Halle Platz finden. Stirnseitig und seitlich zu den Instandhaltungsgleisen werden zudem Flächen in der Halle für Materiallager und Logistikwege benötigt. Auf ein Verschieben der Stammgleise wird verzichtet, um das Kulturland zu schonen. Weiter kann aufgrund des Grundwassers nicht in die Tiefe gebaut werden. Eine Unterschreitung des Waldabstandes von 30 m lässt sich aus diesen Gründen nicht vermeiden. Die gemäss Art. 17 Abs. 3 WaG wichtigen Gründe und gemäss Art. 26 Abs. 1 kWaG besonderen Verhältnisse für die Unterschreitung des vorgegebenen Mindestabstands können – wie hier dargelegt – im PGV begründet werden.

6.4.2 Sicherstellung Erhaltung, Pflege und Nutzung des Waldes

Durch das Vorhaben der BLS sind keine wesentlichen Einschränkungen der Erhaltung, Pflege und Nutzung des angrenzenden Waldes zu erwarten. Der Zugang zum Wald für die forstwirtschaftlichen Fahrzeuge ist über die öffentliche Lochbachstrasse und die Forstwege im Eigentum der Burgergemeinde Burgdorf weiterhin gewährleistet. Das Vorhaben der BLS hat keine grundsätzlichen negativen Auswirkungen auf die heutige Zugangssituation. Sollten Mehrkosten beim Unterhalt infolge der Nähe der Werkstätte zum Wald entstehen, werden diese verursacherbezogen dem Bewirtschafter abgegolten.

6.5 Landschafts- und Ortsbildschutz

Das Planungsareal befindet sich im Talboden der Emme, am südlichen Ende der Siedlungsgebiete von Burgdorf und Oberburg. Es grenzt gegen Norden und Westen an das baulich zu Oberburg gehörende Bahnhofquartier mit Gewerbezone an. Das Areal bildet den baulichen Abschluss eines Gebietes, das früher von den Anstössergemeinden Burgdorf, Oberburg und Hasle bei Burgdorf gemeinsam

als Allmend genutzt wurde. Die Allmend und Gebiete östlich der Bahnlinie wurden ab den 1970er Jahren bebaut, dies vor allem mit Industrie-, Gewerbe- (z.B. Werkstätte BLS) und militärischen Bauten (Kasernenareal östlich der Emme).

Heute ist das Areal Teil des Siedlungsraumes von Burgdorf und Oberburg – wenn auch am Siedlungsrand lokalisiert – und entsprechend in eine vom Menschen deutlich überformte Siedlungslandschaft eingebettet. Die Landschaft ist dominiert von anthropogenen Elementen, welche am Siedlungsrand im Kerngebiet, respektive im Gürtel einer Agglomeration, typisch sind, wie bspw. Erschliessungsinfrastrukturen oder gewerblich genutzte Gebäude aber auch Anlagen für Sport und Freizeit wie z.B. Schrebergärten oder Sportplätze. Im Osten und Süden grenzt das Areal an die Flusslandschaft der Emme mit einem typischen Auenabschnitt und die offene Agrarlandschaft mit einem Nebeneinander von Siedlung, Landwirtschaft, Natur sowie Erholung.

Oberburg wird als verstädtertes Strassendorf in der Ebene mit zahlreichen Industriebetrieben aus dem 19. und frühen 20. Jahrhundert beschrieben, wobei auch die industrielle Prägung des Bahnhofbereichs genannt wird. Die im Objektblatt noch festgehaltene «unverbaute Ebene gegen Emme» ist mittlerweile mehrheitlich überbaut.

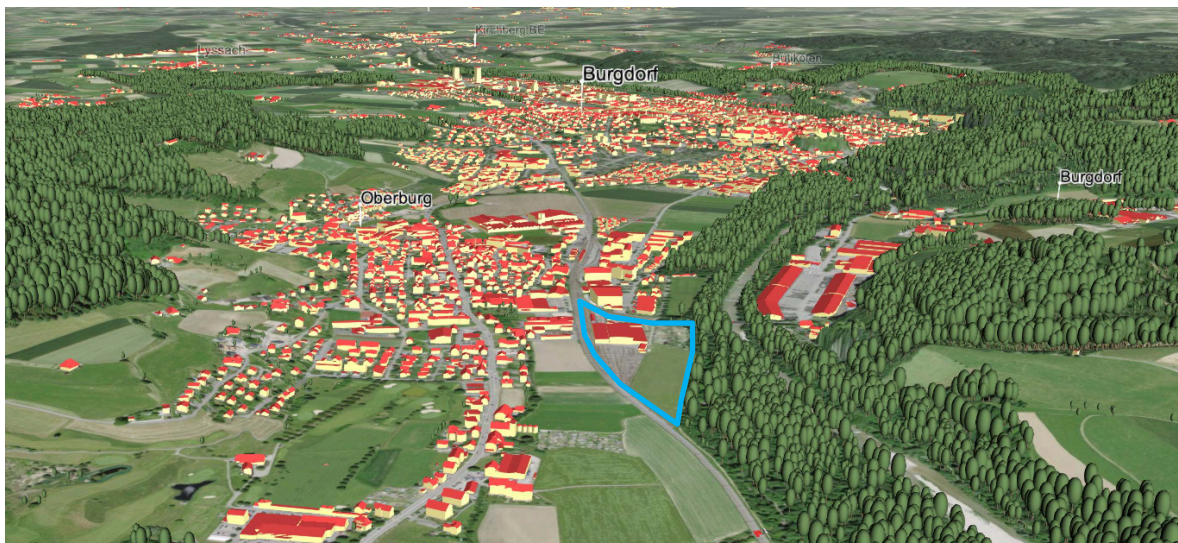


Abbildung 6-3: Vogelperspektive auf das hellblau umrahmte Planungsareal (Quelle: swisstopo)

Projektauswirkungen und Abstimmung

Die Verletzlichkeit und der Eingriff in das Landschafts- und Ortsbild im Umfeld des Planungsareals wird als gering bis mittel eingestuft. Bei der Erweiterung der BLS-Werkstätte handelt es sich um ein typisches Element in der siedlungsgeprägten Landschaft und eines bereits deutlich beeinträchtigten Raumes. Westlich angrenzend an die BLS-Werkstätte sind auf dem Oberburgerfeld noch weitere Arbeitszonenreserven vorhanden, welche einer baulichen Nutzung zugeführt werden sollen und zusammen mit der Werkstätte und dem Ort Oberburg langfristig einen kompakten Siedlungskörper bilden werden. Gegen Süden bildet die Werkstätte künftig den Siedlungsabschluss gegenüber der offenen Agrarlandschaft.

Eine gute Einpassung in das Landschaftsbild, ein guter Siedlungsabschluss und die Wahrung der Auenlandschaft kann mit geeigneten Massnahmen sichergestellt werden. Die BLS beabsichtigt, die richtigen Massnahmen und ein guter Übergang vom Areal zur Landschaft mit einem qualitätssichernden Verfahren nachzuweisen. Ein interdisziplinär zusammengesetztes Planerteam soll verschiedene Lösungsansätze aufzeigen, welche von einem externen Expertengremium beurteilt und vom Team weiterbearbeitet werden – diskursives Verfahren.



Abbildung 6-4: Sicht auf Planungsareal in Richtung Nord-Westen (Quelle: BLS AG)



Abbildung 6-5: Sicht auf das Planungsareal in Richtung Süd-Osten (Quelle: BLS AG)

6.6 Gewässerschutz

6.6.1 Oberflächengewässer

In rund 20 Metern Entfernung zum Projektperimeter liegt der «Grundbach». Er ist ein Nebengewässer der «Emme». Beide Fließgewässer sind im Bereich des Perimeters hauptsächlich oberirdisch geführt. Das revidierte Gewässerschutzgesetz verlangt von den Kantonen die Ausscheidung von Gewässerräumen entlang aller oberirdischen Gewässer. Bei Flüssen und Bächen umfasst der Gewässerraum das Gerinne und die Uferbereiche. Im Gewässerraum dürfen nur standortgebundene, im öffentlichen Interesse liegende Anlagen wie Fuss- und Wanderwege, Flusskraftwerke oder Brücken erstellt werden. Sofern keine überwiegenden Interessen entgegenstehen, lässt die GSchV in Art. 41c Abs. 1 weitere Ausnahmen zu. Im Kanton Bern sind die Gemeinden für die Festlegung des Gewässerraumes zuständig.

Die Gewässerräume in der Gemeinde Burgdorf befinden sich im Planerlassverfahren und sind noch nicht genehmigt und rechtskräftig. Es kommt daher die Regelung der Übergangsbestimmungen zu den Änderungen der GSchV zur Anwendung. Hiernach gelten die Baubeschränkungen im Fall der Emme ab dem Gerinne in einer einseitigen Uferstreifenbreite von 20.0 m. Der voraussichtlich grundeigentümerverbindliche Gewässerraum gemäss Ortsplanungsrevision (Zonenplan Nr. 3) der Gemeinde Burgdorf integriert das Auenschutzgebiet und endet voraussichtlich beim bestehenden Damm.

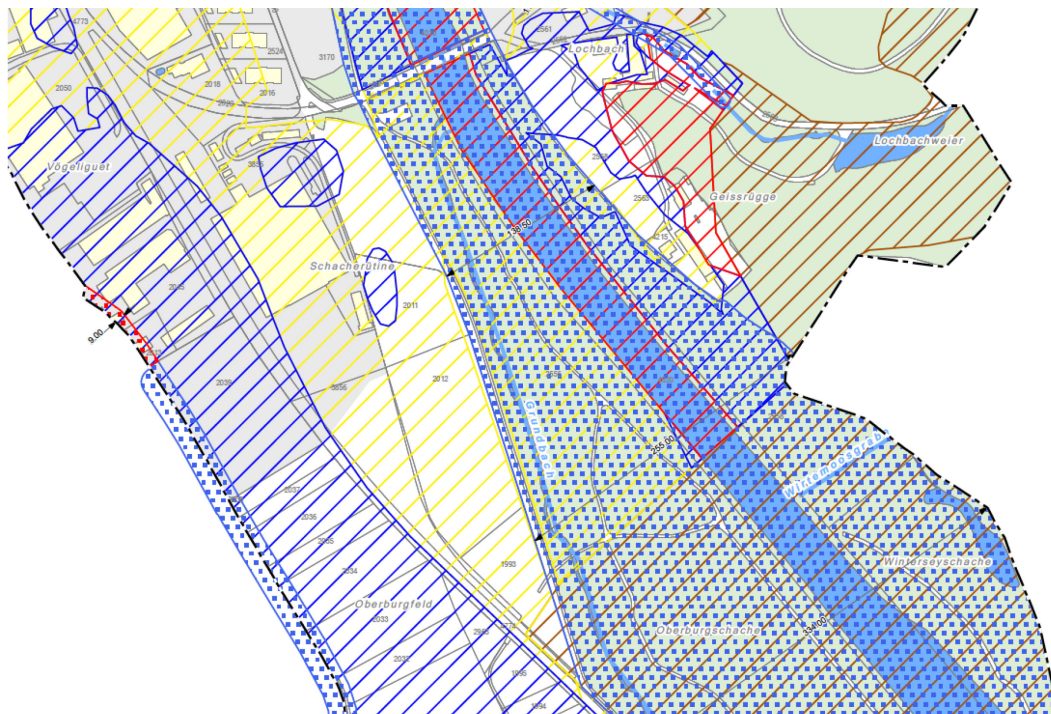


Abbildung 6-6: Voraussichtliche Festlegung des Gewässerraums (blau gepunktet) im Bereich des Planungsperimeters (Quelle: Gemeinde Burgdorf, Ausschnitt aus dem Zonenplan 3, Stand öffentliche Auflage)

Projektauswirkungen und Abstimmung

Das Vorhaben der BLS liegt ausserhalb des Uferstreifens nach den Übergangsbestimmungen und voraussichtlich auch ausserhalb des von der Gemeinde Burgdorf vorgesehenen Gewässerraums. Es sind keine negativen Auswirkungen auf die Oberflächengewässer und die Ufervegetation zu erwarten.

6.6.2 Grundwasser

Der Projektperimeter liegt im Bereich eines Grundwasservorkommens in Lockergesteinen mit sehr grosser Mächtigkeit. Gemäss Grundwasserkarte des Kantons Bern liegt der Grundwasserspiegel zwischen 547 bis 550 m ü. M., d.h. zwischen 2.4 bis 4 Meter unter dem bestehenden Terrain. Das Gebiet ist als Gewässerschutzbereich Au ausgewiesen. Gemäss Anhang 4 Ziffer 211 Abs. 2 GSchV dürfen in diesem Schutzbereich keine Anlagen erstellt werden, die unter dem mittleren Grundwasserspiegel liegen. Ausnahmen können bewilligt werden, soweit die Durchflusskapazität des Grundwassers gegenüber dem unbeeinflussten Zustand um höchstens 10 Prozent vermindert wird. Im Rahmen des Ausführungsprojektes ist für die Ausnahmegewilligung 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 Ausnahmegewilligung 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).

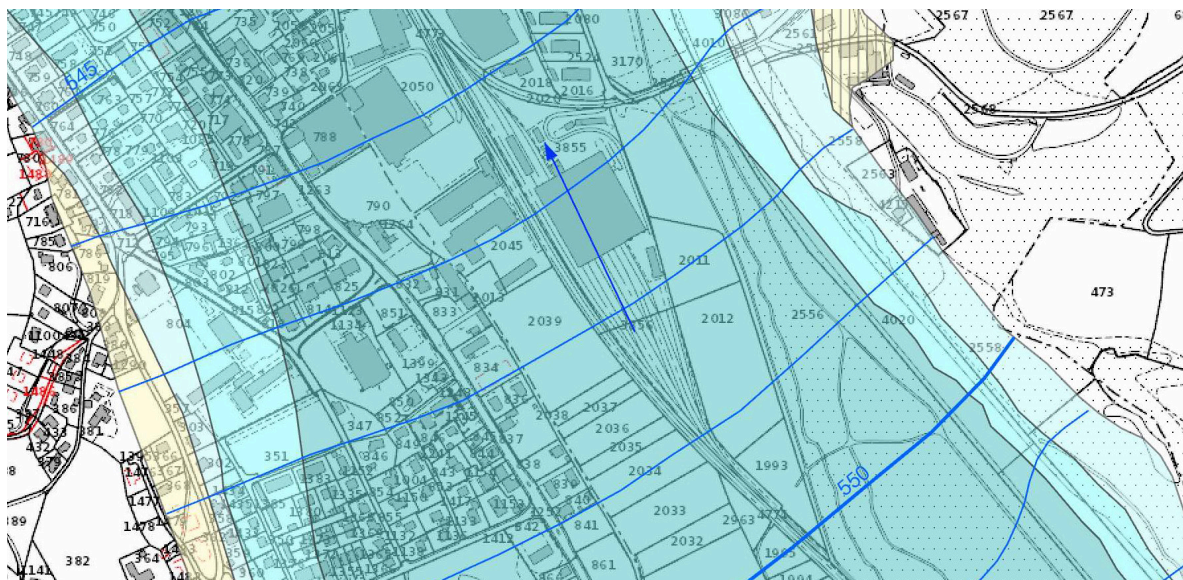


Abbildung 6-7: Ausschnitt aus der Grundwasserkarte des Kantons Bern (Quelle: Geoportal Kanton Bern, 2022)
dunkelblau: Grundwasservorkommen Hauptgebiet mit sehr grosser Mächtigkeit, blauer Pfeil: Grundwasserfliessrichtung, blaue Linien: Grundwasserspiegel-Isohypsen.

Projektauswirkung und Abstimmung

Die Grundwasserproblematik vor Ort ist bekannt, da bereits das bestehende Gebäude über eine Unterkellerung verfügt. Die Lage der zukünftigen Bauten und die möglichen Untergeschosse sind zum heutigen Stand der Planung noch nicht festgelegt. Die BLS geht aber davon aus, dass die Gebäude am Standort Oberburg weniger unterkellert werden können als noch bei der Planung zu Chliforst Nord. Aus wirtschaftlicher und betrieblicher Sicht strebt die BLS an, dass mindestens die Gruben zur Wartung der Züge nicht in den Grundwasserkörper zu liegen kommen. Sofern nötig, wird mit dem Plangenehmigungsgesuch eine Ausnahmegewilligung zu beantragen sein (inkl. der erforderlichen Gutachten und Nachweise). Gegebenenfalls muss auf eine weitere Unterkellerung verzichtet und die erforderlichen Nutzungen wie z.B. die Logistik und die Parkierung stattdessen oberirdisch angeordnet werden. Eine oberirdische Anordnung der benötigten Bauten wäre möglich, ohne dass der Planungsperimeter (siehe 4.1) erweitert werden muss. Eine solche Anordnung würde aber zu zusätzlich versiegelten Flächen (siehe 4.3) führen.

6.7 Naturschutz

6.7.1 Auengebiet «Oberburger Schachen»

Angrenzend an den Planungsperimeter liegt das Auengebiet «Oberburger Schachen». Es handelt sich um ein inventarisiertes Objekt von nationaler Bedeutung. Nach Art. 1 und Art. 4 der Auenverordnung gilt es als Schutzgebiet und ist ungeschmälert zu erhalten. Das gleiche Gebiet ist ebenfalls als kantonales Naturschutzgebiet «Oberburger Schachen» ausgewiesen. Gemäss Schutzbeschluss vom 18. Dezember 2002 des Regierungsrates sind die Lebensräume ungeschmälert zu erhalten und aufzuwerten, die Tier- und Pflanzenwelt zu erhalten und zu fördern und die natürliche Dynamik des Gewässer- und Geschiebehaushaltes zu erhalten, respektive soweit möglich und sinnvoll zu fördern.

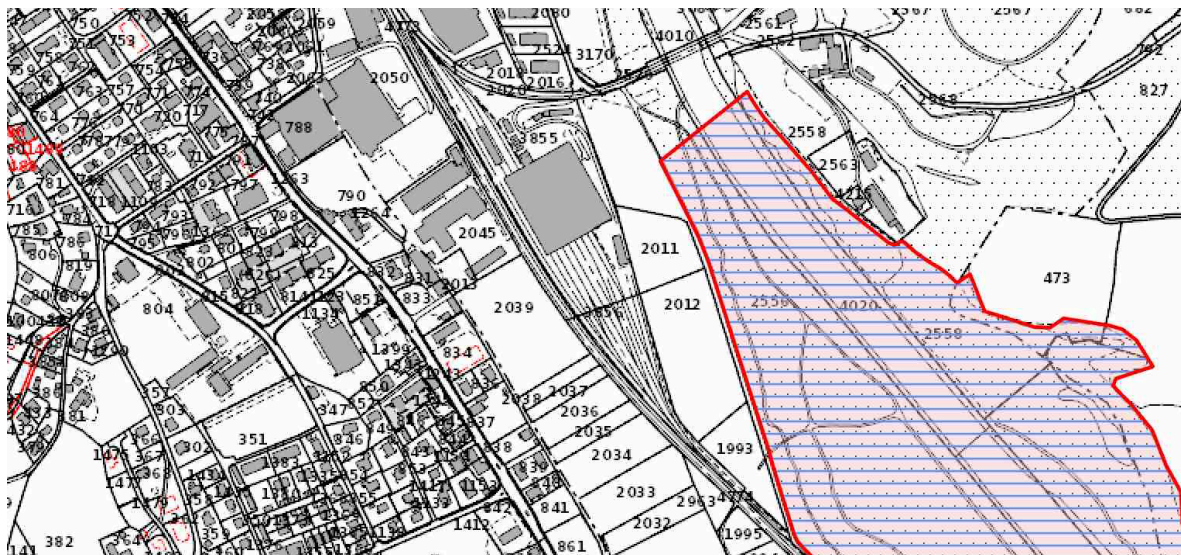


Abbildung 6-8: Auszug aus der Naturschutzkarte des Kantons Bern (Quelle: Geoportal Kanton Bern, 2022)
blau schraffiert: Objekt Bundesinventar der Auengebiete von nationaler Bedeutung, rot umrahmt: kantonales Naturschutzgebiet.

Projektauswirkung und Abstimmung

Auen liegen an Bächen und Flüssen, wo sich flussarme und isolierte Tümpel mit trockenen Sandinseln, Kiesbänken, Fluren, Gebüschern oder Wäldern abwechseln. Sie werden durch periodische Überflutungen bei Hochwasser und durch natürliche Änderungen des Grundwasserspiegels gestaltet. Bauvorhaben, mit welchem der Grundwasserspiegel dauerhaft gesenkt wird, können beispielsweise zu einem Vertrocknen der Auenvegetation führen.

Das Vorhaben der BLS liegt ausserhalb des Auenschutzgebietes, an seinem nördlichen Ende. Aufgrund seiner Lage zum Auenschutzgebiet und unter Berücksichtigung, dass der Anlagenperimeter nicht im Grundwasserzuströmbereich des Auengebiets liegt, rechnet die BLS nicht mit grossen negativen Auswirkungen auf das Schutzgebiet. Im Rahmen des PGV und des Umweltverträglichkeitsberichtes (UVB) sind die Auswirkungen des Projekts auf die Dynamiken des Auengebietes «Oberburger Schachen» sowie die darin vorkommenden Arten näher zu untersuchen und der Schutz der Aue falls nötig mit geeigneten Massnahmen sicherzustellen.

6.8 Schutz vor Naturgefahren

Der Planungsperimeter liegt in einem Gefahreng Gebiet mit geringer sowie punktuell mittlerer Gefährdung. Diese geht durch die Wasserprozesse hervor.

Projektauswirkungen und Abstimmung

Es wird keine Intensivierung der Wassergefahr durch das Vorhaben der BLS erwartet. Im Rahmen der Projektierung und den Abklärungen zum UVB wird die BLS vorsorgliche Massnahmen zum Objektschutz prüfen.

6.9 Auswirkungen auf weitere Umweltthemen

Die nachfolgend dargestellten Themen sind relevant für die weiteren Projektierungsarbeiten. Gestützt auf den heutigen Kenntnisstand sind die beiden Themen Altlasten/Boden in der Bauphase und Lärm während des Betriebes umweltrelevant und sind im UVB zu behandeln. Für die Standortwahl sind diese Themen wie nachfolgend erläutert nicht standortentscheidend oder bestimmend auf die Perimeterabgrenzung der Werkstätte Oberburg.

6.9.1 Altlasten / Boden

Im Altlastenkataster des Kantons Bern ist am Standort der zukünftigen Werkstätte Oberburg kein Eintrag bezüglich einer Verdachtsfläche vorhanden. Mit dem Neubau der Werkstätte müssen die bestehenden Gleisanlagen versetzt bzw. umgebaut werden. Das anfallende Aushubmaterial muss entsprechend einer allfälligen Belastung entsorgt werden.

6.9.2 Lärm

Im Rahmen des UVB ist zu prüfen, wie relevant die erwarteten Lärmimmissionen infolge des Werkstattbetriebs, der abgestellten Züge und der Rangiertätigkeiten sind. Die in Oberburg vorgesehenen Wartungs- und Reparaturarbeiten sind wenig lärmintensiv und erfolgen in der Halle bei geschlossenen Toren.

6.10 Auswirkungen auf andere Infrastrukturen

6.10.1 Strasseninfrastruktur und -verkehr

Die Erschliessung der erweiterten Werkstätte für Lastwagen erfolgt voraussichtlich vom Autobahnanschluss Kirchberg aus via Burgdorf über die Bahnhofstrasse und die Lochbachstrasse oder von Hasle-Rüegsau her.

Projektauswirkungen und Abstimmung

Es ist davon auszugehen, dass während des Baus und des parallel stattfindenden Werkstattbetriebes vorübergehend eine Zunahme des Strassenverkehrs (Logistik) erfolgt. Die Anbindung an das übergeordnete Strassennetz und dessen Kapazitäten sind aber ausreichend und können den Logistik-Mehrverkehr aufnehmen. Es sind keine Anpassungen der Strasseninfrastruktur erforderlich, der Baustellenverkehr ist jedoch gut mit anderen laufenden Planungen (siehe 6.1) abzustimmen.

Nach Abschluss der Bauarbeiten – im Betrieb – wird gegenüber der heutigen Anlieferungssituation keine Steigerung an zusätzlichen Logistik-Fahrten pro Tag erwartet.

Wie weit sich der Wechsel vom Zweischicht- zum Dreischichtbetrieb auf den Individualverkehr auswirken wird, kann aus heutiger Sicht noch nicht abgeschätzt werden. Gegenüber der heutigen Situation sind bei 40 zusätzlichen Mitarbeiter/-innen und unter Berücksichtigung der guten ÖV-Erschliessung aber nur wenige zusätzliche Fahrten, zeitlich über den Schichtbetrieb verteilt, zu erwarten. Es ist keine Anpassung an der Strasseninfrastruktur absehbar.

Mit der Erweiterung der Werkstätte werden auf dem Bahntrasse zusätzliche Leerfahrten generiert. Diese verursachen eine Zunahme der Schliessungen der Bahnübergänge. Für die Kantonsstrasse beim Spital in Burgdorf ist im Rahmen des Nachbarprojektes «Emmentalwärts» (siehe 6.1.2) eine Unterführung für den Strassenverkehr geplant. Bei der Lochbachstrasse direkt beim Bahnhof Oberburg besteht bereits eine Unterführung für den Langsamverkehr. Dieser Bahnübergang wird überproportional betroffen sein, da die Leerfahrten von der Werkstätte Oberburg aus nach Hasle-Rüegsau diesen jeweils zweimal befahren müssen. Mit einer Neukonzeption des Bahnhofs Oberburg (siehe 6.1.4) bietet sich die Chance, dass der Bahnübergang zukünftig entlastet wird, indem die Leerfahrten der BLS von und nach Hasle-Rüegsau vor dem Bahnübergang wenden und als Manöver in die Werkstatt geführt werden könnten.

Um die Auswirkungen auf den Strassenverkehr zu erheben, wird die BLS in Absprache mit der Stadt Burgdorf und der Gemeinde Oberburg im 2. Quartal 2022 eine Verkehrs- und Stauanalyse für den Bahnübergang Lochbachstrasse erstellen. Die Erkenntnisse sollen mit den Standortgemeinden Oberburg und Burgdorf diskutiert und mögliche Lösungsoptionen gemeinsam geprüft werden.

6.10.2 Bahninfrastruktur und -verkehr

Im Rahmen der Standortevaluation im Jahr 2016 wurden vertiefte Untersuchungen zur Trassenverfügbarkeit für alle in Betracht kommenden Werkstattstandorte durchgeführt. Sie bilden die Grundlage für die erneuten Überlegungen zum Standort Oberburg. Aktuelle Planungen gehen davon aus, dass etwa 60% der Fahrzeuge von Burgdorf nach Oberburg gelangen. Die übrigen 40% verkehren via Hasle-Rüegsau.

Von Bern kommende Fahrzeuge machen in Burgdorf eine Spitzkehre. Dies ist eine betriebliche Herausforderung. Nach heutiger Einschätzung ist dies sowohl mit dem aktuellen Layout des Bahnhof Burgdorf als auch nach Umsetzung des «Masterplans Burgdorf» der SBB möglich. In letzterem wird für den Güterverkehr ein zusätzliches Wendegleis vorgesehen. Hier könnten auch Dienstzüge nach und von Oberburg wenden.

Projektauswirkungen und Abstimmung

Der Standort Oberburg führt dazu, dass zusätzliche Leerfahrten erfolgen. Diese werden sich auf die Schliesszeiten der Bahnübergänge auswirken. Für die Kantonsstrasse beim Spital in Burgdorf ist im Rahmen des Projektes «Emmentalwärts» eine Unterführung geplant. Bei der Lochbachstrasse direkt beim Bahnhof Oberburg besteht bereits eine Unterführung für den Langsamverkehr. Dieser Übergang ist besonders kritisch, weil er auch von einem Teil der Rangierfahrten betroffen ist. Mögliche Lösungen ergeben sich im Kontext von Nachbarprojekten (siehe Kap. 5.1).

Im weiteren Projektverlauf wird parallel durch die BLS Netz AG geprüft, die Strecken Burgdorf – Oberburg und Thun – Oberburg auf das Lichtraumprofil für Doppelstockzüge (EBV 02) auszubauen.

6.11 Auswirkungen auf bestehende Nutzungen

Ein kleinerer Teil der benachbarten Parzelle Nr. 2556 im Eigentum der Burgergemeinde Burgdorf wird heute als Schrebergärten genutzt. Diese Fläche wird von der BLS zukünftig teilweise beansprucht. Eine Verschiebung oder gar Schliessung der Schrebergärten wäre für die betroffenen Personen von grosser Tragweite. Es ist deshalb das Ziel der BLS, im weiteren Projektverlauf Ersatzflächen für die Schrebergärten zu finden. Geprüft werden beispielsweise Möglichkeiten auf den durch das Projekt nicht genutzten Flächen, z.B. entlang des Waldrandes oder im Spickel der Parzelle Nr. 1993.

7 Fazit

Die erfolgten Abklärungen zu den betroffenen Interessen und Auswirkungen auf Raum und Umwelt zeigen, dass der Standort Oberburg in wichtigen Bereichen gegenüber Chliforst Nord eine deutlich optimierte Lösung ist. Die Lage im bebauten Raum mit bestehenden Industriebetrieben ermöglicht einen reduzierten Eingriff in die Landschaft, ohne massgebend negative Auswirkungen auf die Bevölkerung und die Umwelt. Für die damit einhergehenden, deutlich grösseren Realisierungschancen für die Werkstätte nimmt die BLS, die wirtschaftlichen und betrieblichen Nachteile dieses Standorts in Kauf.

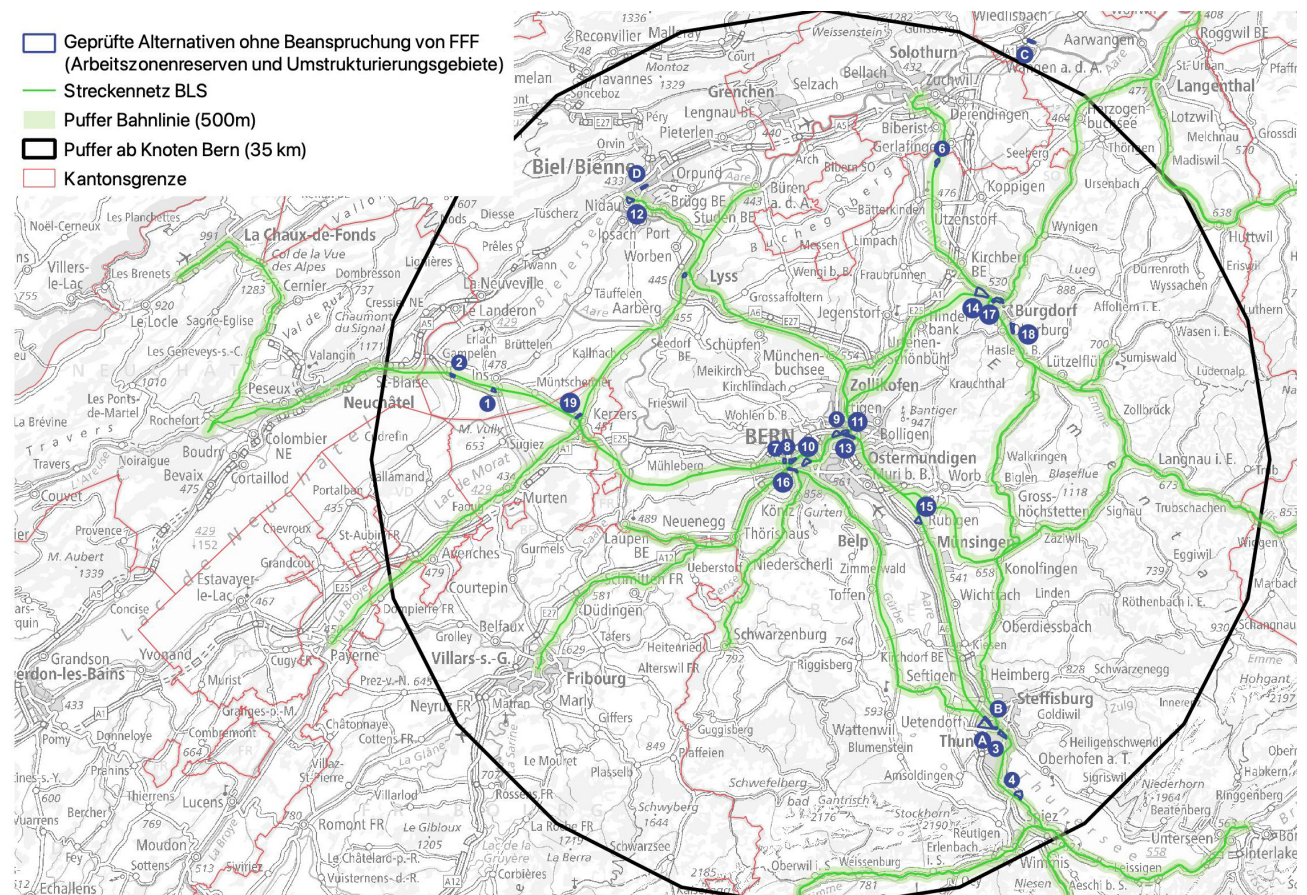
Das Vorhaben der Erweiterung der BLS-Werkstätte in Oberburg weist eine hohe Aktualität auf und ist nötig, um einen effizienten und leistungsfähigen S-Bahnbetrieb in der Region Bern langfristig gewährleisten zu können. Die Erweiterung entspricht somit auch den Zielen der eidgenössischen Verkehrsinfrastrukturpolitik.

8 Anhang

8.1 Details Alternativenprüfung

Im Sinne einer Prüfung von Alternativen zum Standort Oberburg im Zusammenhang mit den Anforderungen an die häusliche Bodennutzung wurden folgende Areale einer Beurteilung unterzogen:

- Bst. A-D: Die aus der Standortevaluation 2016 bereits bekannten Bahn- und Industrieareale
- Nrn. 1-20: Die Arbeitszonenreserven und Umstrukturierungsgebiete gemäss kantonalen Daten, welche folgende Anforderungen erfüllen:
 - im Umkreis von 35 km vom Knoten Bern;
 - mit einer Mindestfläche von ca. 6 ha;
 - einem maximalen Abstand von der Bahnlinie von 500m;
 - Lage am Streckennetz der BLS (von BLS betriebene Linien, keine Meterspur).



Übersicht geprüfte Alternativen (Quelle: ecoptima ag, 2022)

Nr.	Gemeinde	Name	Typ	Fläche	Beurteilung
A	Thun	Kantonaler ESP Thun Nord Teil West	Umstrukturierungsgebiet	45.1 ha	Nicht verfügbar: Das Areal umfasst Grundeigentum von armasuisse und RUAG. Es musste bereits 2016 fallen gelassen werden, weil die benötigten Flächen wegen Eigenbedarf der armasuisse auf unabsehbare Zeit nicht zur Verfügung stehen. Gestützt auf die geführten Gespräche ist davon auszugehen, dass die armasuisse nach wie vor Eigenbedarf geltend macht, da der Waffenplatz in Thun strategisch gestärkt wird.
B	Thun	Kantonaler ESP Thun Nord Teil Ost	Umstrukturierungsgebiet	14.7 ha	Nicht geeignet: Der Kanton Bern und die Stadt Thun haben sich 2016 gegen eine BLS-Werkstätte auf dem Areal ausgesprochen. Weil ein Grossteil des ESP aufgrund der armasuisse noch längerfristig belegt ist, möchten die Behörden im Teil Ost eine hohe wirtschaftliche Dynamik und Wertschöpfung erreichen. Eine Werkstätte widerspricht diesen Absichten und wäre mit wirtschaftlichen, raumplanerischen, technischen und finanziellen Nachteilen für den Kanton Bern verbunden. Die Absichten des Kantons wurden mit dem Entscheid für die neue S-Bahn Haltestelle Thun-Nord (STEP 2035) bestätigt.
C	Wiedlisbach	Wiedlisbachermoos	Militärareal	9.4 ha	Nicht geeignet: Der Standort wurde 2016 aufgrund des Nadelöhrs Wankdorf ausgeschlossen. Die Trassenverfügbarkeit wurde für sämtliche Standorte nördlich von Bern Wankdorf als unzureichend beurteilt, da beim Wankdorf keine Leertrassen fahrbar sind. Der Standort liegt in deutlich weiterer Distanz (36 km) zum Knoten Bern als Oberburg und nicht mehr auf dem Streckennetz der BLS. Aus wirtschaftlicher und betrieblicher Sicht ist es für die BLS in dieser weiten Distanz zum Standort nicht mehr möglich, die längeren Anfahrtswege über Burgdorf-Solothurn oder Olten in Kauf nehmen zu können, um das Nadelöhr zu umfahren. Aufgrund der Lage im Netz ist dieser Standort nicht praktikabel.
D	Biel	Güterbahnhof (Bahnnareal)		8.5 ha	Der Standort wurde 2016 aufgrund des Nadelöhrs bei Wankdorf ausgeschieden. Dieses besteht nach wie vor. Im STEP AS 2035 sind keine Massnahmen vorgesehen. Die benötigte Trassenverfügbarkeit könnte entsprechend nicht zeitgerecht sichergestellt werden. Neben der fehlenden Trassenverfügbarkeit war auch die fehlende Verfügbarkeit des Areals ein Mitgrund für das Ausscheiden des Standorts. Die SBB (Eigentümerin) kann die benötigten Flächen wegen Eigenbedarf auch heute nicht zur Verfügung stellen.
1	Ins	Zbangmatte	Unüberbaute Arbeitszone	6.5 ha	Nicht verfügbar: Wird kantonal zur Realisierung von ein bis zwei Grossprojekten beplant (KUeO). Angestrebt werden produzierende Unternehmen mit hoher Wertschöpfung (z.B. Präzisionsindustrie, Medtech, Energie, Kommunikation)
2	Gampelen	Platanehof-Ost	Unüberbaute Arbeitszone	5.9 ha	Nicht geeignet: Nadelöhr Kerzers, nicht vorhandene Trassenverfügbarkeit (keine vollständige Doppelspur auf der Hauptzufuhrstrecke), keine vollständige Doppelstocktauglichkeit, Lage des Standortes im Netz BLS ungeeignet, keine Annahme- und Puffergleise im Bhf Gampelen vorhanden (es müsste eine ca. 600m lange zusätzliche An-

					lage ausserhalb der Arbeitszonenreserven gebaut werden), Form des Areals ungeeignet (da Strassen und Bahnlinie fixe Grenzen vorgeben).
3	Thun	Bahnhof West / Güterbahnhof	Umstrukturierungsgebiet	14.9 ha	Nicht geeignet: Güterbahnhof mittelfristig nicht verfügbar. Restliche Gebiete vorwiegend genutzt, jedoch teilweise mit Verdichtungspotential. Studie Machbarkeit Gleisverlegung durch SBB abgeschlossen, derzeit keine Entwicklung. Vorgesehen ist eine sukzessive Öffnung für zivile Nutzungen, Siedlungserneuerung und Verdichtung für Arbeits- und Freizeitnutzungen.
4	Spiez	Oberes Kandergrien	Umstrukturierungsgebiet	21.2 ha	Nicht verfügbar: Bis auf unabsehbare Zeit wird das Gebiet Vigier Beton für den Kiesabbau zur Verfügung stehen. Wird im RGSK TOW 2021 sistiert.
5	Lyss	Kasernen- und Zeughausareal	Umstrukturierungsgebiet	6.4 ha	Nicht geeignet / nicht verfügbar: Nadelöhr und fehlende Trassenverfügbarkeit bei Wankdorf und Kerzers; Die heutige Nutzung (Militärbetrieb) fällt voraussichtlich ab 2025 weg. Gemäss Sachplan Asyl soll das Areal für das Asylwesen umgenutzt werden (Koordinationsstand Zwischenergebnis); gemäss städtebaulichem Richtplan Zentrum Lyss möchte die Gemeinde ein städtisches Quartier mit vielfältigem Nutzungsmix erzielen.
6	Wiler bei Utzendorf	Cargo	Umstrukturierungsgebiet	10.9 ha	Nicht verfügbar: heutige industrielle Nutzung (Gewerbehalle, Lagerhalle und Werkstatt für Züge), Areal grösstenteils überbaut, nur einzelne kleine Baufelder sind noch unüberbaut.
7	Bern	Weyermannshaus West	Umstrukturierungsgebiet	6.8 ha	Nicht verfügbar: die Stadt beabsichtigt, das Areal gemäss STEK und Entwurf UeO zu einem urbanen Quartier umzustrukturieren und zu erneuern. Es sind keine industriellen Nutzungen mehr vorgesehen.
8	Bern	Weyermannshaus Ost	Umstrukturierungsgebiet	11.4 ha	Nicht verfügbar: Der Kanton beabsichtigt gemäss UeO eine Standortkonzentration der Berner Fachhochschule (Campus).
9	Bern	Wankdorf Nord I	Umstrukturierungsgebiet	10.7 ha	Nicht verfügbar: Gemäss UeO (2016) ist ein neues Stadt- und Dienstleistungsquartier vorgesehen. Es ist bereits die 2. Etappe in Realisierung (Wankdorf City III).
10	Bern	Inselspital	Umstrukturierungsgebiet	19.2 ha	Nicht geeignet / verfügbar: Geometrie, Lage und Topografie nicht geeignet für BLS Werkstätte; laufende Umstrukturierung und Ausbau der Arbeitsnutzung, erste Baubereiche in Realisierung, weitere Baubereiche bereits in Planung.
11	Bern	Wankdorf Süd	Umstrukturierungsgebiet	13.0 ha	Nicht geeignet / verfügbar: kantonaler Entwicklungsschwerpunkt, Geometrie und Lage nicht für BLS-Werkstätte geeignet.
12	Biel	Biel, Bahnhof Süd	Umstrukturierungsgebiet	14.8 ha	Nicht geeignet / verfügbar: fehlende Trassenverfügbarkeit (Nadelöhre Wankdorf und Kerzers), BLS-Nutzung entspricht nicht den planerischen Absichten des Kantons (kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Dienstleistung) und der Stadt Biel (Nutzungen durch den öffentlichen Sektor und Dienstleistungsanbieter).
13	Bern	Wankdorf Nord II	Umstrukturierungsgebiet	18.0 ha	Nicht geeignet / verfügbar: kantonaler Entwicklungsschwerpunkt, Umsetzung Masterplan läuft.
14	Burgdorf	Buchmatt	Umstrukturierungsgebiet	43.7 ha	Nicht geeignet / verfügbar: kantonaler Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten; weitgehend realisiert / grösstenteils entwickelt.

15	Rubigen	Arbeiten-Kie-sabbau	Umstrukturie-rungsgebiet	15.7 ha	Nicht geeignet / verfügbar: Areal für die Arbeiten zum Kie-sabbau vorgesehen. Restlicher Arealteil bereits von Ge-werbe genutzt. Geometrie ungeeignet.
16	Bern	Ausserholli-gen V /Fis-cher-mättelis-trasse	Umstrukturie-rungsgebiet	8.4 ha	Nicht geeignet / verfügbar: Teil eines kantonalen Entwick-lungsschwerpunkts, Planungsabsichten vorhanden. Real-i-sierung aufgrund von Geometrie und bestehenden Verkehrsinfrastrukturen nicht möglich.
17	Burgdorf	Bahnhof	Umstrukturie-rungsgebiet	20.0 ha	Nicht geeignet / verfügbar: kantonaler Entwick-lungsschwerpunkt Dienstleistungen, Areale bereits in Entwick-lung.
18	Burgdorf	AMP Areal	Umstrukturie-rungsgebiet	14.3 ha	Nicht geeignet / verfügbar: bestehendes Militärareal, nicht verfügbar (AMP Projekt).
19	Kerzers	Moosgärten	Arbeitszonenre-serve	5.7 ha	Nicht geeignet: Unzureichende Arealgrösse, da die beste-hende Kantonsstrasse das Areal zerschneidet.