

Verein IG-Bätterkinden  
c/o Martin Ziehli, Präsident  
Winkelriedstr. 11  
3315 Bätterkinden  
info@ig-baetterkinden.ch

**Einschreiben/als E-Mail**  
Amt für Gemeinden und  
Raumordnung Kt. BE (AGR)  
Abteilung Kantonsplanung  
Nydegasse 11/13  
3011 Bern  
kpl.agr@jgk.be.ch

Bätterkinden, 8. März 2017

**Mitwirkung/Vernehmlassung zu den Richtplananpassungen `16.  
RBS-Depot „Leimgrube“.**

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Amtsblatt vom 14. Dezember 2016 eröffnete die Justiz-, Gemeinde- und Kirchendi-  
rektio n des Kantons Bern ein Mitwirkungs- und Vernehmlassungsverfahren zu den  
Richtplananpassungen ´16 (nachfolgend: Richtplananpassungen 16) bis zum 8. März  
2017. Gegenstand dieser Anpassungen und nachfolgend zu behandeln ist das ge-  
plante Bahndepot des Regionalverkehrs Bern Solothurn (RBS) in Bätterkinden am  
Standort „Leimgrube“.

Gerne nutzt der Verein IG-Bätterkinden bzw. nutzen deren Mitglieder diese Möglichkeit  
zur Mitwirkung. Die IG-Bätterkinden umfasst mittlerweile 665 Personen, die meisten  
davon sind Einwohner Bätterkindens. Zahlreiche IG-Mitglieder sind selbst direktbe-  
troffene Einwohnerinnen und Einwohner, welche auch in einem allfälligen Plangeneh-  
mungsverfahren einspracheberechtigt wären bzw. Enteignungsansprüche geltend  
machen könnten. Die Berechtigung zur Einreichung einer Stellungnahme von künftig

einspracheberechtigten und ebenso von nicht einspracheberechtigten Unterzeichnenden ergibt sich aus Art. 17a VMV.

Die vorliegende Mitwirkungseingabe mit Postaufgabe am heutigen Tag sowie auf elektronischem Weg erfolgt form- und fristgerecht.

Die Eingabe thematisiert in einem ersten Schritt das Verfahren, wobei die Unterzeichnenden ein vorsorgliches Ausstandsbegehren stellen (nachfolgend Ziff. 1). Sodann wird näher auf die Problematik der Anbindung eingegangen (nachfolgend Ziff. 2). In Ziff. 3 werden Lücken in der Interessenabwägung der Infraconsult-Studie bzw. in den Erläuterungen zur Richtplananpassungen `16 (nachfolgend: Erläuterungen) thematisiert. Weiter wird auf besser geeignete Alternativstandorte hingewiesen bzw. eine unvollständige Standortprüfung kritisiert (Ziff. 4). Am Schluss folgt ein Fazit mit konkreten Forderungen und Anträgen.

## **1. Kritik am und Anträge zum Verfahren**

### **1.1 Sachplan**

Mit einiger Verwunderung nehmen die Unterzeichnenden zur Kenntnis, dass der RBS kein Sachplanverfahren eingeleitet hat. Gemäss Art. 18 Abs. 5 EBG setzen Plangenehmigungen für Vorhaben, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken, grundsätzlich einen Sachplan nach RPG voraus. Vorliegend sollen z.B. mehrere Hektaren FFF beansprucht werden, ein eingedoltes Gewässer, ein Wanderweg und ein Schulweg werden tangiert. Zudem ist von Emissionen auszugehen, die nicht auf ein erträgliches Ausmass begrenzt werden können, ferner stellen sich Fragen in Bezug auf den Ortsbildschutz. Dies sind allesamt bundesrechtlich geschützte öffentliche Interessen, welche vorliegend tangiert werden. Der Bau von Eisenbahnanlagen ist zudem eine Bundesaufgabe i.S.v. Art. 2 Abs. 1 Bst. b NHG.

Vor diesem Hintergrund wäre der RBS gehalten gewesen, beim Bundesamt für Verkehr zumindest eine Vorabklärung zur Sachplanrelevanz zu verlangen. Dies ist nicht erfolgt, offenbar fürchtet der RBS eine Alternativstandortprüfung durch die Bundesbehörden. Umso weniger besteht Anlass für den Regierungsrat, trotz diesem unbefriedigenden Verfahren den Standort „Leimgrube“ als Zwischenergebnis im Richtplan festzusetzen. Im Mindesten ist – falls die Prüfung entgegen dem Gesagten im Richtplanverfahren erfolgen soll – zu verlangen, dass eine allfällige Richtplananpassung dem Bundesrat zur Genehmigung zu unterbreiten ist, so dass wenigstens auf diesem Weg ein Einfluss der Bundesbehörden sichergestellt ist. Unabhängig von der Frage, ob ein Sach- oder Richtplanverfahren durchzuführen ist, wird zu gegebener Zeit eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich sein.

### **1.2 Vorsorgliches Ausstandsbegehren**

Bei der Festsetzung eines Zwischenergebnisses besteht zwar ein planerisches Ermessen, nichtsdestoweniger ist immer noch von einem Rechtsanwendungsakt

auszugehen. Das Mitwirkungsverfahren ist durch das übergeordnete Recht vorgegeben (vgl. Art. 4 Abs. 2 RPG), der Richtplaneintrag bildet zudem Grundlage für ein späteres Plangenehmigungsverfahren. Aus diesem Grund gelten bereits für das Verfahren auf Festsetzung als Zwischenergebnis im Richtplan die rechtsstaatlichen Garantien gemäss Art. 29 BV.

In diesem Zusammenhang sind die Beratungen im Grossen Rat zur Motion „RBS-Depot Bätterkinden: Betroffene und Verbände endlich ernst nehmen“ (Motion Nr. 225-2016) von Bedeutung. Die Motion wurde vom Grossen Rat in der Januarsession 2017 knapp abgelehnt. Bereits die regierungsrätliche Antwort zur Motion ergreift – notabene vor Evaluierung der Mitwirkung – recht eindeutig Partei für den Standort „Leimgrube“ (abrufbar unter [http://www.gr.be.ch/gr/de/index/sessionen/sessionen/sessionen-2017/januarsession\\_2017/sessionsprogramm.html](http://www.gr.be.ch/gr/de/index/sessionen/sessionen/sessionen-2017/januarsession_2017/sessionsprogramm.html), Geschäft Nr. 20, GR-Wortlautdokument, S. 2 ff.). Besonders ausgeprägt Partei ergriffen hat Regierungsrätin Egger, Vorsteherin der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion, die den regierungsrätlichen Antrag auf Ablehnung seinerzeit vertreten hat. Sie beschränkte sich nämlich nicht darauf, den regierungsrätlichen Ablehnungsantrag zur Einsetzung einer Begleitgruppe und damit verbunden zur Sistierung des Richtplanfestsetzungsverfahrens zu begründen. Sie legte sich vielmehr unwiderruflich und abschliessend auf den Standort „Leimgrube“ fest. Wörtlich führte sie aus:

„Zweitens haben die RBS mit dem Standort Leimgrube in Bätterkinden bereits den richtigen Platz für ein neues Depot gefunden. Es handelt sich um ein Areal, das heute bereits teilweise Industrieland ist. Es geht nur relativ wenig Landwirtschaftsland verloren. Der Standort führt zu keiner Insellösung und grenzt nahtlos an das bestehende Siedlungsgebiet. Es gibt also keine Konflikte mit dem Waldgesetz und dem Natur- und Landschaftsschutz. Verschiedene von Ihnen hatten in den letzten Wochen die Gelegenheit, das Areal zu besichtigen. Ich bin überzeugt: Diejenigen, die es gesehen haben, pflichten mir bei, dass der Standort für dieses Vorhaben ideal ist“ (abrufbar unter [http://www.gr.be.ch/gr/de/index/sessionen/sessionen/sessionen-2017/januarsession\\_2017/sessionsprogramm.html](http://www.gr.be.ch/gr/de/index/sessionen/sessionen/sessionen-2017/januarsession_2017/sessionsprogramm.html), Geschäft Nr. 20, GR-Wortlautdokument, S. 15).

Unter diesen Umständen kann nicht mehr davon ausgegangen werden, dass die Baudirektorin die Ergebnisse der Mitwirkung unbefangen beurteilen kann. Sie ist vorbefasst und hat für den regierungsrätlichen Entscheid über die Standortfestsetzung als Zwischenergebnis in den Ausstand zu treten.

## **2. Problematik Anbindung**

### **2.1 Schienenanbindung**

Die Infraconsult-Studie (und mit ihr der RBS) hebt als Vorteil des Standorts „Leimgrube“ besonders die tiefe Anzahl an Leerfahrten und die Betriebskosten direkt beim Bahnhof Bätterkinden hervor (vgl. Standortblatt S11a, F2 und F3). Die Züge starten und enden demnach bei Realisierung des beabsichtigten Depots immer im Bahnhof Bätterkinden. Sie kommen nicht leer aus Solothurn oder Bern ins Depot bzw. verlassen den Depotstandort nicht leer, sondern verkehren immer

über den Bahnhof Bätterkinden. Das Depotgebäude käme parallel zur bestehenden Landihalle/Kartoffelzentrale zu stehen, was RBS und Infraconsult ebenfalls als Vorteil des Standorts 11a hervorheben. Die Anbindung ans bestehende Schienennetz scheint hier von der Habsburgstrasse aus zu erfolgen.

## Standorte

**S11a**

Gemeinde

**Bätterkinden**



Abbildung 1: Favorisierte Variante aus Infraconsult Studie (Standortblatt S11a).

Anmerkung zu Abbildung 1: der Eibenweg fehlt, dieser erschliesst 6 EFH. Im Gebiet «Bim Bahnhof» ist eine grosse Überbauung mit einem Alterszentrum und 6 MFH geplant (Überbauung Ahornpark).

Es ist eine 90-Grad-Anbindung des Depots an die bestehende Linie geplant. Das bedingt einen mehrmaligen Wechsel des Führerstandes für den Lokführer. Zudem soll die Anbindung – wie Infraconsult selbst festhält – nur einseitig erfolgen (Standortblatt S11a, B2, d.h. die Züge müssen immer hin und her rangiert werden). Wie der RBS vor diesem Hintergrund just den Standort aufgrund tiefer Betriebskosten favorisieren will, bleibt sein Geheimnis. Vorliegend ins Gewicht fällt vor allem, dass die gewählte Anbindung in mehrfacher Hinsicht öffentliche Interessen empfindlich tangiert. Die RBS-eigene Studie von Infraconsult und ebenso die Erläuterungen haben dies kaum gewürdigt.

Nachträglich lieferte der RBS eine zusätzliche Grafik mit vier möglichen Anbindungsvarianten ab. Von den Unterzeichnenden der vorliegenden Eingabe eingezeichnet ist auf dieser Grafik die vom RBS jeweils erwähnte Hektare Industrieland, welche an diesem Standort verwendet werden kann:



Abbildung 2: 4 Zufahrtsvarianten gemäss RBS (ergänzt durch Beschriftungen Bahnhübergänge, 1 Hektare Industrieland und Varianten 1-4 zur besseren Verständlichkeit)

Bei Analyse der Zufahrtmöglichkeiten zeigt sich nun aber, dass eine Anbindung des Depots an die bestehenden Geleise beim Bahnhof Bätterkinden bei dieser Standortwahl mit keiner der vier Varianten sinnvoll möglich ist. Vernünftigerweise kann auch nicht von vergleichsweise tiefen Kosten ausgegangen werden, wenn die Varianten zu Ende gedacht werden. Es scheint sehr fragwürdig, sich auf den Standort Leimgrube festzulegen, wenn die Machbarkeit der Zu- und Wegfahrten nicht annähernd geklärt sind, respektive die aufwändigen Erschliessungskosten mitten in einem Siedlungsgebiet (Strassen-Führungen, Anpassungsumbauten am Bahnhof und den Perrons etc.) beim Standort Leimgrube nicht mitberücksichtigt wurden. Eine Depot-Standortwahl ohne direkte Bahnhofanbindung, ausserhalb des Siedlungsgebietes würde wahrscheinlich finanziell wesentlich günstiger ausfallen. Leimgrube ist finanziell deshalb rot und nicht grün zu bewerten.

a) **Variante 1**

(Zufahrt von Schalunen her über den Bahnhübergang an der Bahnhofstrasse, in der RBS-Grafik «dunkelrot»): Würde diese Anbindungsvariante gewählt, müssten aus dem Depot kommende Züge stets

1. den Bahnhübergang bei der Bahnhofstrasse queren,
2. ca. 200 Meter Richtung Schalunen fahren,
3. danach dort das eine der beiden Geleise blockieren, währenddem der Lokomotivführer zu Fuss die 180 Meter in den entgegengesetzten Führerstand geht (geschätzte Dauer: ca. 3 Minuten),
4. wiederum den Bahnhübergang Bahnhofstrasse queren,
5. danach im Bahnhof Bätterkinden einfahren, um Personen zu laden.

Schliesslich, wenn Richtung Bern weitergefahren werden soll, muss der Lokomotivführer erneut 180 Meter zu Fuss in den entgegengesetzten Führerstand gehen (geschätzte Dauer: wiederum ca. 3 Minuten).

Der Bahnübergang Bahnhofstrasse würde also bei jeder Einfahrt bzw. Ausfahrt eines Zuges ins Depot zusätzlich 1-2 Mal geschlossen. Bei dieser Ausgangslage müsste (auch in Anbetracht der künftig im 15-Min-Takt verkehrenden Züge der RE, plus 30-Min-Takt der S8, jeweils in beide Richtungen, Kreuzungspunkt Bätterkinden) eine Unterführung gebaut werden. Dies scheint aber wiederum aufgrund der bestehenden Zufahrten in die Bahnhofstrasse (Bubenbergstrasse, Waldeckstrasse/Föhrenweg, Eibenweg), Anlieger Bahnhofstrasse und den räumlichen Gegebenheiten (Fischereigewässer) an dieser Stelle unmöglich.

Zusammenfassend wäre bei Variante 1 die Hauptstrasse Richtung Limpach nur noch in erheblich reduzierter Weise nutzbar. Diese Strasse wird auch vom Linienebus nach Messen benutzt. Eine Unterführung kann aber nicht gebaut werden. Variante 1 ist damit untauglich. Abgesehen davon müssten hier auch bestehende Gebäude der Landi abgerissen werden, was bei den Investitionskosten kaum berücksichtigt wird.

**b) Variante 2**

(Zufahrt von Solothurn durch den Bahnhof parallel zu den Landi-Hallen, in der RBS-Grafik «violett»): Gemäss RBS verkehren in Zukunft 180 Meter lange Züge. In der nachfolgenden Grafik ist die Stelle mit einem roten Punkt markiert, ab welcher ein Zug vom Bahnhof gemäss dieser Variante abbiegen müsste, um noch parallel zur Landihalle einzufahren zu können (der Kurvenradius wäre dann aber so eng, dass ein lautes Kurvenkreischen unvermeidbar würde). Ab diesem Punkt ist 180 Meter gegen Norden abgemessen. Man landet beinahe beim Bahnübergang Kyburgstrasse (zur Problematik des Querens des Bahnübergangs vgl. Ausführungen zu Variante 4). Wie die «1 Hektare Industrieland» bei dieser Variante genutzt werden kann, ist nicht nachvollziehbar. Gewicht hat der Hinweis, dass bei dieser Variante der Verkehrsweg der Züge besonders nah an bewohntem Gebiet wäre und der Kurvenradius besonders eng wäre. Die Lärmbelastung wäre demnach besonders hoch.

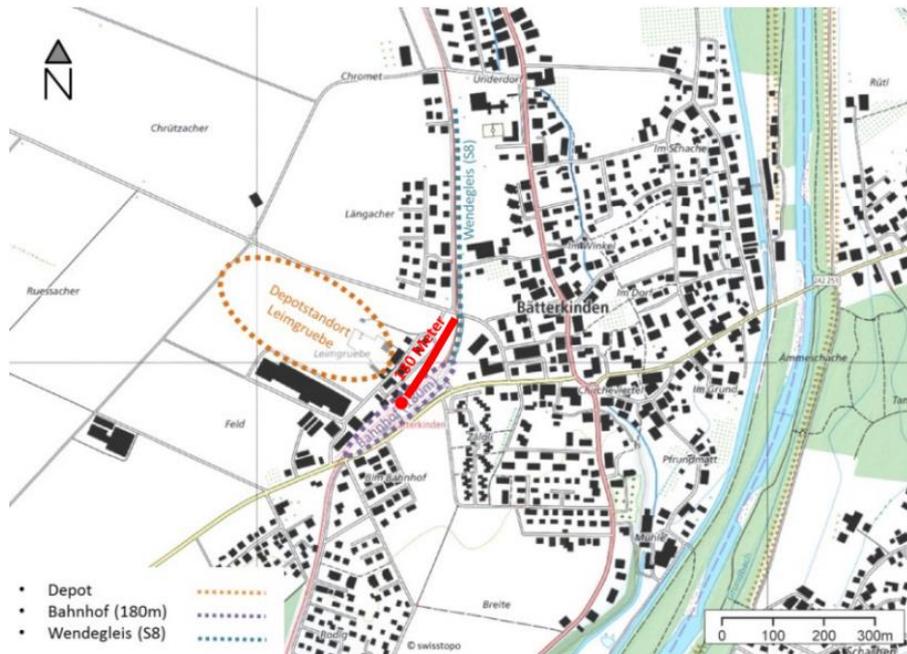


Abbildung 3 (aus Erläuterungen, S. 2)

Anmerkung zu Abbildung 3: der Eibenweg fehlt, dieser erschliesst 6 EFH. Im Gebiet «Bim Bahnhof» ist eine grosse Überbauung mit einem Alterszentrum und 6 MFH geplant (Überbauung Ahornpark).

Fazit Variante 2: Der ganze Bahnhof müsste 100 Meter gegen Nordosten verschoben werden. Der Zufahrtsradius ins Depot ist viel zu eng. Ein lautes Kurvenkreischen ist unvermeidlich. Die «1 Hektare Industrieland» kann gar nicht miteinbezogen werden. Diese Variante steht ausser Frage, wenn den RBS-eigenen Aussagen Gewicht beigemessen werden soll.

c) **Variante 3**

(Zufahrt aus Richtung Bern durch den Bahnhof parallel zur Kyburgstrasse, in der RBS-Grafik «orange»):

Wenn das Depotgebäude, wie in der Infraconsult Studie als grosser Vorteil erwähnt, wirklich parallel zum Landigebäude stehen soll, ist nicht ersichtlich, wie die Züge bei dieser Variante überhaupt einmal in das «parallele» Depotgebäude einfahren sollen. Auch die «1 Hektare Industrieland» kann bei dieser Zufahrtsvariante nicht sinnvoll genutzt werden.

Ein Blick auf die Grafik zeigt zudem, dass hier (ebenso wie in Variante 2) die Züge besonders nah an bewohntem Gebiet verkehren würden und der Kurvenradius besonders eng wäre.

Fazit: Ein Depotgebäude parallel zur und im Windschatten der Landihalle kann zwar gebaut werden, Züge werden dort aber nie sinnvoll einfahren können. Diese Variante kommt nicht in Frage, wenn die Annahmen aus der Infraconsult-Studie stimmen. Stimmen sie nicht, wäre der Standort «Leimgrube» gar nie der Favorit unter den 24 Standorten geworden.

d) **Variante 4**

(Zufahrt von Solothurn über den Bahnübergang an der Kyburgstrasse, in der RBS-Grafik «blau»)

Würde diese Anbindungsvariante gewählt, müssten aus dem Depot stammende Züge immer

1. den Bahnübergang Kyburgstrasse queren,
2. ca. 200 Meter Richtung Solothurn fahren,
3. danach dort das Geleise blockieren, währenddem der Lokomotivführer zu Fuss die 180 Meter in den entgegengesetzten Führerstand geht (geschätzte Dauer: ca. 3 Minuten),
4. den Bahnübergang Kyburgstrasse queren,
5. im Bahnhof Bätterkinden einfahren, um Personen zu laden.

Schliesslich, wenn der Zug Richtung Solothurn fährt, müsste der Lokführer wieder 180 Meter zu Fuss gehen, um den Führerstand zu wechseln.

Für den Bahnübergang Kyburgstrasse gilt dasselbe wie für den Bahnübergang Bahnhofstrasse in Variante 1. Die Kyburgstrasse wäre faktisch nicht mehr richtig nutzbar. Das Postauto von bzw. nach Kyburg könnte die Anschlüsse nicht mehr gewährleisten, auch in Anbetracht des ebenfalls geplanten dichteren Fahrplans. Hier könnte man ggf. Abhilfe schaffen, indem man – mit grossem Aufwand – eine Unterführung baut. Das ist in den Investitionskosten der Infraconsult-Studie aber kaum berücksichtigt.

e) **Fazit zur Schienenanbindung**

Es ist unerklärlich, wie ein potentieller Depot-Standort die Infraconsult-Studie gewinnen konnte, der im 90 Grad Winkel zu den bestehenden Geleisen steht und dessen Anbindung bestehende Strassen, Bahnübergänge sowie Wohnquartiere empfindlich tangiert – mit entsprechenden Risiken in Bezug auf die Sicherheit sowie zusätzlichen Wartezeiten. Die Anbindung kann nur eingleisig erfolgen, viele Rangierbewegungen mit erheblichen Emissionsfolgen zufolge der Kurvenradien wären nötig. Es kann deshalb nicht sein, dass im Richtplan ein Standort aufgenommen wird, bei dem heute schon klar ist, dass dessen Anbindung in keiner Variante zufriedenstellend erfolgen kann (vgl. auch die Vorbehalte des Amtes für öffentlichen Verkehr in den Erläuterungen, S. 3). Schon heute verursachen die Züge des RBS im Streckenabschnitt zwischen dem Bahnhof Bätterkinden und Bahnübergang Kyburgstrasse störende Emissionen. Eine Beanstandung im Dezember 2004 wurde zur Kenntnis genommen. Am 4. April 2005 wurde zugesichert, weiter an den Ursachen für das „belästigende Quietschen in der Einfahrtskurve“ zu forschen – leider ohne Erfolg. Verursachen aber Züge bereits unter normalen Verhältnissen in einer Kurve mit flachem Radius störende Quietschgeräusche, gilt dies um ein Vielfaches für das geplante Depot mit einem 90-Grad-Winkel zur Fahrbahn.

Die dargestellte Problematik erhält noch einmal verstärkte Bedeutung in Anbetracht des ebenfalls geplanten 15-Minuten-Takts des RE und des 15-Minuten-Takts der S8. Hier kämen nochmals zahlreiche weitere Bahnübergangs-Schliessungen für die An- und Abfahrt ins Depot hinzu. Die Hauptstrasse nach Limpach wäre mit dieser Mehrfachbelastung (15-Minutentakt und Depot) regelmässig gesperrt, hier wäre auch die Postauto-Linie betroffen (ganz besonders mit Variante 1). Nämliches gilt für die Kyburgstrasse (ganz besonders mit Variante 4). Durch die Mehrbelastung der Schienennetze wäre auch die Nutzung des die Schiene kreuzenden Velo- und Wanderwegs (je im Sachplan Wanderroutennetz bzw. Sachplan Veloverkehr eingezeichnet) beeinträchtigt.

## 2.2 Weitere Probleme betr. Anbindung

Wie oben erläutert, ist die Anbindung an die bestehenden Schienen kaum sinnvoll möglich. Generell scheint ein Gesamtkonzept zu fehlen, in das neben der erwähnten Problematik der Schienenanbindung im Zusammenhang mit dem verdichteten Fahrplan auch die folgenden Punkte gehören würden bzw. folgende Fragestellungen abzuhandeln wären:

### a) Erschliessung Strasse:

- Wie wird das Depot bzgl. Strasse erschlossen?
- Welche Strassen sind gesperrt (da dort mit den Zügen rangiert werden muss) und welche müssen gebaut werden für die Zufahrt der Lastwagen (+ 40-50 Mitarbeiter)? Die Bubenbergstrasse ist kaum geeignet für diesen Erschliessungsbedarf.
- Wie wird mit den Bahnübergängen Bahnhofstrasse / Kyburgstrasse umgegangen, wenn die Anzahl der Zugdurchfahrten sich verdoppelt (wegen S8) und noch zusätzlich der Verkehr vom und ins Depot dazukommt? Ist eine Unterführung geplant (vgl. Ausführungen zu Varianten 1 und 4 hiervoor).

### b) Ausbau Bahnhof Bätterkinden, ...

...wenn die neue Linie S8 im 15-Minuten-Takt bis Bätterkinden verkehrt und die Züge neu 180 Meter lang sind anstatt nur 120 Meter:

- Die Anzahl der Züge durch den Bahnhof Bätterkinden würde mit der Linie S8 im geplanten 15-Minuten-Takt und den neuen Zügen aus dem beabsichtigten Depot Leimgrube vervielfacht. Wie wird der Bahnhof ausgebaut, um das verkraften zu können? Welchen Einfluss hat diese Problematik auf die Anbindung des Depots, welches im 90-Grad-Winkel direkt hinter dem Bahnhof zu liegen käme? In Erinnerung zu rufen ist hier, dass die Platzverhältnisse für eine Anbindung im 90-Grad-Winkel heute schon sehr eng wären und kaum vorstellbar ist, wie da der Bahnhof noch ausgebaut werden könnte.
- Wenn die Züge neu 180 Meter lang sind, dann könnten die Züge Richtung Solothurn und Richtung Bern nicht mehr versetzt halten. Die Passagiere könnten folglich auch die Geleise nicht mehr zu Fuss überqueren. Es würde damit auch in dieser Hinsicht eine Unterführung nötig. Dies bedingt mehr Platz für Perrons bzw. grössere Geleiseabstände. Es ist unklar, wie ein entsprechender Umbau im bestehenden Bahnhof Bätterkinden umgesetzt werden könnte. Die dortigen Verhältnisse lassen kein Wachsen in die Breite zu.

Zu betonen ist hier, dass diese Probleme weitgehend standortspezifisch sind und nicht bei jedem Standort ins Feld geführt werden können. Angesprochen sind über weite Strecken auch öffentliche Interessen, so dass sich die zuständigen Behörden damit zu befassen hätten und diese Fragen nicht als unternehmenseigene Herausforderung abtun können. Es reicht auch nicht, diese Fragestellungen im Rahmen der Umsetzung nach Festsetzung im Richtplan anzugehen. Zeigt die Behandlung dieser Punkte wie hier befürchtet, dass damit die Standortwahl an sich in Frage gestellt ist, müssen diese auch bei der Standortwahl thematisiert werden. Leider findet man weder in der Infraconsult-Studie noch in den Erläuterungen zur Richtplananpassung eine substantiierte Auseinandersetzung.

### **c) Weitere Ausbau-/Planungsmassnahmen**

Der Standort Bätterkinden wird namentlich auch damit gerechtfertigt, dass auf der Strecke Bern-Solothurn der grösste Teil des Angebotsausbaus des RBS liege und deshalb auf dieser Strecke ein Depot sinnvoll sei (Infraconsult-Studie, S. 5). Abgesehen davon, dass bekanntlich auch ein Angebotsausbau zwischen Bern und Köniz zur Diskussion steht, geht vorgenannte Überlegung implizit und ohne weitere Begründung davon aus, dass das Rollmaterial auf den Strecken Bern südwärts weiterhin in Worb bzw. Worblaufen unterhalten und gewartet wird. Eine entsprechende Zusicherung seitens RBS besteht indes nicht, auch in der Infraconsult-Studie wird diesbezüglich nichts Konkretes gesagt. Mit anderen Worten ist denkbar, dass künftig auch Rollmaterial auf den Strecken von Bern südwärts im neuen Depot Bätterkinden unterhalten würde. Die entsprechenden Vorteile einer Standortwahl basierend auf Rollmaterial für die Strecke Bern-Solothurn wären damit erheblich relativiert.

## **3. Lückenhafte Interessenabwägung**

Die Erläuterungen zur Richtplananpassung 16 enthalten eine Interessenabwägung mit dem Ergebnis, dass der Standort „Leimgrube“ im Sinn eines Zwischenergebnisses im Richtplan eingetragen werden soll. Die Gewichtung einzelner Interessen stellt zwar (auch) eine Ermessensfrage dar. Nachfolgend wird gezeigt, dass einerseits die Gewichtung einzelner Punkte nicht nur unangemessen, sondern schlicht unhaltbar ist. Andererseits haben die Erläuterungen gewisse öffentliche Interessen schlicht gar nicht berücksichtigt. In genereller Weise sei zudem bemerkt, dass die Infraconsult-Studie als Grundlage für eine umfassende Interessenabwägung erhebliche Defizite aufweist. Es liegt keine Nutzwertanalyse vor, stattdessen wird mit vagen Kriterien (Pfeilen und Ampeln) gearbeitet. Es hätte erwartet werden dürfen, dass staatsnahe Bahngesellschaften, welche das Plangenehmigungsverfahren für ihre Vorhaben mit erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt nutzen wollen, entsprechende Analysen liefern.

### **3.1 Problematik Ortsbild**

In der Nähe des geplanten Depots befinden sich zwei schützenswerte Gebäude (Bubenbergstrasse 2, Bahnhofstrasse 12) und diverse Baugruppen. Dies wurde

in der Interessenabwägung immerhin erwähnt. Unerwähnt blieb dagegen das Ortsbild:

Das Ortsbild von Bätterkinden ist zwar nicht von nationaler Bedeutung, im ISOS aber nichtsdestoweniger als Ortsbild von regionaler Bedeutung erwähnt (verstärktes Dorf; vgl. Bundesamt für Kultur, Ortsbilder von nationaler Bedeutung Kanton Bern, Band 6: Unteres Emmental, 2012, S. 13 und 16). Da vorliegend eine Bundesaufgabe i.S.v. Art. 2 Abs. 1 Bst. b NHG zur Diskussion steht (vgl. auch BGE 139 II 271 E. 9.1 f. mit Hinweis auf die Bundeskompetenzen im Gewässerschutz sowie Art. 24 RPG, welche hier ebenfalls relevant sind), ist das NHG anwendbar. Der Bund, seine Anstalten und Betriebe sowie die Kantone sorgen bei der Erfüllung der Bundesaufgaben dafür, dass – unabhängig von einer Inventarisierung im ISOS – das heimatliche Landschafts- und Ortsbild, geschichtliche Stätten sowie Natur- und Kulturdenkmäler geschont werden und, wo das allgemeine Interesse an ihnen überwiegt, ungeschmälert erhalten bleiben (Art. 3 Abs. 1 NHG; vgl. zur Berücksichtigung nicht im ISOS erwähnter Ortsbilder auch BGE 124 II 146 E. 6b; Verwaltungsgericht Bern, VGE 100.2011.373 vom 15.2.2013, E. 3.2). Plangenehmigungen sind deshalb nur unter entsprechenden Auflagen zu erteilen oder zu verweigern (Art. 3 Abs. 2 Bst. b NHG). Der Vollständigkeit halber sei darauf hingewiesen, dass die Gemeinde Bätterkinden in ihrem Baureglement eine positive ästhetische Generalklausel statuiert hat (Art. 8 Abs. 1 BR). Der Standort Leimgrube umfasst – wenn auch geringfügig – einen Teil der Bauzone.

Der Dorfcharakter von Bätterkinden wird durch den Bau eines RBS-Depots empfindlich gestört. Von aussen her würde das Depot bei Sicht von Norden und Nordwesten aus das Ortsbild prägen. Eine beachtliche Fläche würde künftig mit Bahnschotter, Gleisen, leuchtorange Zügen, Fahrleitungsmasten, Fahrleitungen, Beleuchtungskörpern, Bahnfunkmasten, Zufahrtsstrassen und Abstellmaterial bedeckt sein. Der viel gerühmte und immer wieder gepriesene schöne Blick vom Zägli und Ahornpark ins Limpachtal ginge verloren. Die Dorfsilhouette mit der typischen Kontur unseres Dorfwarzeichens, der auf einer leichten Anhöhe erstellten alten Kirche, würde erheblich eingeschränkt.

Diese Problematik hätte zumindest geprüft werden müssen, umso mehr als sich ein RBS-Depot in Sachen Grösse und Dominanz nicht mit dem bestehenden Landgebäude vergleichen lässt. Eine solche Prüfung ist bisher soweit ersichtlich nicht erfolgt, namentlich äussern sich die Erläuterungen mit keinem Wort dazu. Die Infraconsult-Studie ihrerseits will zwar dem Kriterium der Ortsbildverträglichkeit besonderes Gewicht beimessen (Studie, S. 9 Fn. 1), will aber just bei dem an Siedlungsgebiet grenzenden Standort „Leimgrube“ bzgl. Ortsbild einen gewichtigen Vorteil erkennen.

Diese Unterlassung ist nachzuholen, eine Eintragung ist – auch in Form eines Zwischenergebnisses – zumindest verfrüht. Es wird aufgrund des Vorliegens einer Bundesaufgabe beantragt, bei der ENHK ein Gutachten zur Vereinbarkeit des Depots mit dem Ortsbild einzuholen bzw. die Kommission zumindest in die weitere Planung miteinzubeziehen (Art. 7 f. NHG, Art. 25 Abs. 1 NHV).

### **3.2 Problematik Weg**

In der Studie von Infraconsult noch erwähnt wurde die Kreuzung der Anschlussgeleise mit dem *Wanderweg* Büren-Bätterkinden. In den Erläuterungen ist davon

nichts mehr zu lesen (erwähnt werden nur, aber immerhin die möglichen Auswirkungen auf die Veloroute und den historischen Verkehrsweg, S. 3). Es sei daran erinnert, dass der Schutz der Fuss- und Wanderwege in der Schweiz Verfassungsrang hat (Art. 88 BV). Auch dieser Punkt hätte in die Interessenabwägung miteinbezogen werden sollen. Fachstellen müssten zudem in die weitere Erarbeitung (z.B. Ersatzplanung) miteinbezogen werden (Art. 7 f. FWG).

Auch die *Schulwegproblematik* wird in den Erläuterungen (und ebenso in der Infraconsult-Studie) ignoriert. Nicht nur die Kinder, welche direkt an der Bubenbergstrasse wohnen, sondern viele Kinder aus den (neuen) Quartieren im Westen der Gemeinde benützen heute die Bubenbergstrasse als Schulweg, um zum Dorfmattschulhaus zu gelangen. Es ist erstaunlich, dass die Beeinträchtigung der Schulwege zwar im Allgemeinen in die Beurteilung der Infraconsult-Studie miteinbezogen werden soll, bei der Prüfung des Standorts „Leimgrube“ aber mit keinem Wort erwähnt wird.

### 3.3 Problematik FFF

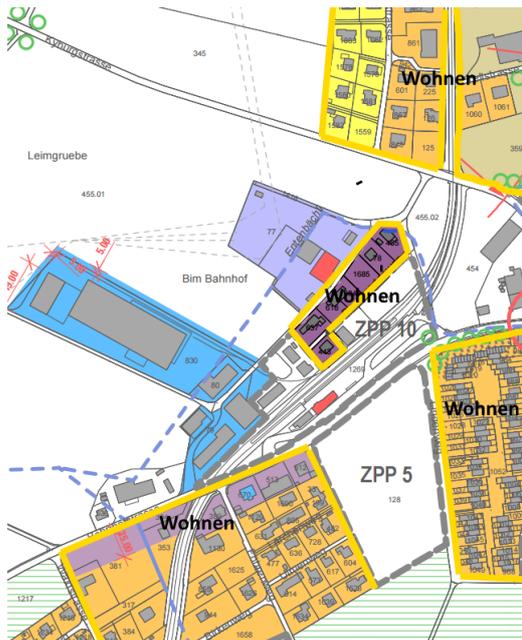
Mit Ausnahme eines kleinen Teils an Industrieland käme das Depot auf Fruchtfolgeflächen zu stehen. Das wird in der Infraconsult-Studie immerhin erwähnt, aber nicht gewichtet. Hier kommt ein generelles Defizit in der Studie zum Vorschein. Die Beanspruchung von FFF wird in keinem der 24 geprüften Standorte negativ vermerkt, höchstens neutral. Wo nur teilweise FFF beansprucht werden, wird dagegen bereits ein (gewisser) Vorteil gesehen. Diese Bewertungsmethode führt dazu, dass die Beanspruchung von FFF als Normalfall akzeptiert wird und deren Beanspruchung nicht mehr negativ ins Gewicht fällt. Dass alle geprüften Standorte in der LWZ sind, ändert am Gesagten nichts. Die Beanspruchung von FFF bleibt ungeachtet der Alternativstandorte ein Nachteil und steht im Widerspruch zum Erhaltungsgebot in Art. 3 Abs. 2 Bst. a RPG, umso mehr Alternativen in der Bauzone (wie z.B. im Areal Bahnhof Solothurn) i.c. nur ungenügend geprüft wurden. Werden FFF nur teilweise in Anspruch genommen, ist dies – anders als die Studie suggeriert – kein Vorteil, sondern nur (aber immerhin) ein weniger gewichtiger Nachteil. Auch die Unterschiede hinsichtlich der FFF-Qualität und daraus folgend die unterschiedliche Schwere eines Eingriffs kommen in den Bewertungsmustern der Studie nur ungenügend zum Ausdruck. Die Bewertung erfolgte damit in mehrfacher Hinsicht mangelhaft.

Gewicht hat im vorliegenden Fall sodann, dass die FFF in Bätterkinden zu den qualitativ hochwertigen Fruchtfolgeflächen zählt mit 100 Punkten bewertet (vgl. Votum Grossrat Ruchti in der Beratung zur Motion „RBS-Depot Bätterkinden: Betroffene und Verbände endlich ernst nehmen“, abrufbar unter [http://www.gr.be.ch/gr/de/index/sessionen/sessionen/sessionen-2017/januar-session\\_2017/sessionsprogramm.html](http://www.gr.be.ch/gr/de/index/sessionen/sessionen/sessionen-2017/januar-session_2017/sessionsprogramm.html), Geschäft Nr. 20, GR-Wortlautdokument, S. 24). Dessen Beanspruchung ist also besonders heikel. Weshalb Infraconsult in Bezug auf die FFF zum Ergebnis „weder vorteilhaft noch nachteilig“ kommt, ist deshalb umso weniger nachvollziehbar. Auch wenn für die Festsetzung des Zwischenergebnisses noch nicht alle Kriterien zum Umgang mit FFF geprüft werden müssen, so stellt die dargestellte Behandlung der FFF-Thematik eine unhaltbare Vorgehensweise dar.

### 3.4 Direkt angrenzend an Wohngebiet

In der Nähe des Standorts Leimgrube befinden sich mehrere Wohnzonen, welche von den Lärmemissionen entsprechend massiv betroffen wären. Es ist in Erinnerung zu rufen, dass der Betrieb auf dem Depot 7 Tage in der Woche Tag und Nacht laufen soll (Ruhezeit nur zwischen 01.30 und 04.30, bei Gleisbau- und Unterhaltsarbeiten u.U. sogar 24h). Die Lärmbelastung wird hier besonders intensiv sein aufgrund der erwähnten 90-Grad-Anbindung. Dass das Depot nicht in der Wohnzone selbst steht, ist nur bedingt von Belang. Denn auch im Grenzbe- reich gegenüber Wohnzonen dürfen nur Betriebe angesiedelt oder erweitert wer- den, die in der Wohnzone nicht zu stärkeren Einwirkungen führen, als sie in einer gemischten Wohn-/Gewerbezone geduldet werden müssen (Art. 91 Abs. 1 BauV). Der „Grenzbe- reich“ ist dabei aufgrund der Wahrnehmbarkeit des Betriebs zu definieren und umfasst damit die besagten Wohnzonen. In einer gemischten Wohn-/Gewerbezone sind nur mässig störende Betriebe zulässig (Art. 43 Abs. 1 Bst. c LSV). I.c. wurde hinreichend dargestellt, dass der Depotbetrieb mehr als nur geringfügige Störungen verursacht. Ebenfalls störend sind die nachts auftre- tenden Lichtemissionen zufolge des 21-Stundenbetriebs.

Bei Lichte besehen ist übrigens auch die direkt an das geplante Depot angren- zende Mischzone praktisch eine Wohnzone. Alle Häuser sind seit über 60 Jahren reine Wohnhäuser. Nur in einem Haus wohnt eine Architektin. Diese hat in einem Zimmer ihres Wohnhauses ihr «Ein-Frau-Architekturbüro» eingerichtet.



werts möglich ist. Das ist bisher nicht erfolgt. Im Fall von umfangreichen baulichen Massnahmen (z.B. Unterführungen etc.) müsste zudem die Frage der betrieblichen Vorteile neu gestellt werden.

### **3.5 Weitere nicht bzw. fehlerhaft geprüfte Punkte**

- Ein Parkplatz für Züge direkt beim Pendlerbahnhof widerspricht den Grundsätzen der Raumplanung des Kantons Bern und verbraucht unnötig Land. Das Argument der RBS, dass so ihre Mitarbeiter mit dem ÖV zur Arbeit kommen können, ist nicht stichhaltig. Wer den ÖV bereitstellt, ist aufs Auto angewiesen (erste Schicht, letzte Schicht der Lokführer, Reinigungspersonal, Unterhalt, etc.).
- Der Standort weist ein gewisses Naturgefahrenpotential auf. Die meisten geprüften Standorte weisen kein entsprechendes Gefahrenpotential auf (bzw. nur ein Restrisiko). Obwohl die Infraconsult-Studie just das Kriterium von Naturgefahren besonders berücksichtigen will (S. 9 Fn. 1), gilt der Standort in raumplanerischer Hinsicht als geeignet. Hinzu kommt, dass der Standort Leimgrube in einem Gebiet mit vergleichsweise erhöhtem Überschwemmungsrisiko liegt (Überschwemmung Aquaprotect 100). Ob mit einer offenen Bachführung am nördlichen Rand der Überbauung, welche der RBS noch nachzuweisen haben wird, dieses Risiko effektiv minimiert werden kann, ist bis dato nicht gesichert.
- Die Parzellen rund um den Bahnhof und das beabsichtigte RBS-Depot liegen in grundwasserreichem Gebiet mit vielen unterirdisch verlaufenden Wasserläufen. Jede bauliche Veränderung führt zu Umleitungen der bestehenden Quellströme, was vielfach in Vergangenheit zum Eindringen von Wasser in entferntere Gebäudehüllen führte.

## **4. Besser geeignete Alternativstandorte**

Von Landbesitzern auf Gebiet der Gemeinde Bätterkinden wurde Land für den Bau einer Anlage dem RBS angeboten. Seitens RBS wurde auf kein Angebot eingetreten, weil Waldfläche tangiert sei. Somit sei ein Bau unmöglich. Nach hier vertretener Auffassung ist die kategorische Nichtberücksichtigung von Standorten, die teilweise auf Waldboden liegen, nicht haltbar. Eine Waldrodung ist bei Vorliegen entsprechend triftiger Gründe nicht ausgeschlossen. Bestes Beispiel ist die BLS-Werkstätte in Riedbach/Bern, deren Bau im Gebiet „Chlyforst“ Nord geplant ist und dort mehrere Hektaren Wald beanspruchen soll.

Merkwürdig scheint auch, weshalb nur wenige Standorte im Raum Solothurn geprüft worden sind. Die Unterzeichnenden erlauben sich, hier darauf hinzuweisen, dass der RBS-Präsident zugleich Stadtpräsident von Solothurn und Solothurner Nationalrat ist. Bedauerlich ist, wie schnell die Solothurner Standorte S2, S4 und S5 verworfen wurden. Aus natur-, umwelt- und heimatenschutzrechtlicher Sicht wären diese dem Standort «Leimgrube» gleichwertig oder gar überlegen (insbesondere Standort S5). Einzig betrieblich-finanzielle Gründe vermag der RBS geltend zu machen, um diese Standorte gleich wieder fallen zu lassen.

In Solothurn selbst wird die Bahnhofnutzung neu geplant (Lead bei SBB, zusammen mit BLS, RBS; Stadt und Kanton). Es dürften nicht alle bestehenden Hallen auch künftig gebraucht werden, entsprechend sind offenbar Überbauungen geplant. Hieraus ergäbe sich die Opportunität eines Depotstandorts auf dem Bahnhofareal Solothurn. In betrieblicher und finanzieller Sicht dürfte dieser Standort direkt am Bahnhof Solothurn die von Infraconsult abgehandelten Standorte in den Schatten stellen. Zudem müsste auch nicht wertvolles Kulturland geopfert werden. In der Infraconsult-Studie wurde dieser Überlegung kurzerhand abgetan mit Verweis auf nicht weiter begründete RBS-eigene Abklärungen (Studie, S. 5 f.).

Weiteres kommt hinzu: Zwei Standorte in Jegenstorf (S19 und S20) schnitten bei den Umweltkriterien besser als der Standort «Leimgrube» ab, letzterer erhielt aber aus betrieblichen und finanziellen Gründen den Vorzug. Eine solch einseitige Gewichtung zu Lasten der Umwelt ist nicht haltbar, umso mehr verschiedene öffentliche Interessen, die beim Standort «Leimgrube» nachteilig ins Gewicht fallen, gar nicht erst geprüft wurden (vgl. Ziffer 3 vorne). Aufgrund der hiervor dargestellten betrieblich-finanziellen Defizite beim Standort «Leimgrube» (insbesondere betreffend Anbindung, Ziffer 2) kann zudem kaum ernsthaft behauptet werden, die Standorte in Jegenstorf würden aus unternehmerischer Sicht deutlich abfallen (so aber Studie S. 20). Das gilt umso mehr, als die Standorte S19 und S20 sogar von Infraconsult in betrieblicher Sicht mit «grün» bewertet wurden (zum Ganzen Abbildung 5, folgt sogleich).

An dieser Stelle ist auch darauf hinzuweisen, dass Infraconsult z.B. das Erfordernis einer Überführung bisweilen praktisch als «Killer-Kriterium» erachtete (sowohl beim Standort S6, Kriterium F1), beim Standort «Leimgrube» aber ungeachtet liess, dass aufgrund der unvorteilhaften Situation betreffend Anbindung ggf. auch eine Unterführung gebaut werden müsste.

Insbesondere können geltend gemachte betrieblich-finanzielle Nachteile nicht sinnvoll überprüft werden. Es sind also z.B. blosse Behauptungen, welche die genannten umwelt- und landschaftsverträglichen Standorte in Jegenstorf aus dem Rennen fallen lassen. Bedauerlich ist die fehlende Nutzwertanalyse sodann besonders im Blick auf die verworfenen Standorte S2, S4 und S5. Aus natur-, umwelt- und heimschutzrechtlicher Sicht wären diese dem Standort «Leimgrube» teilweise weit überlegen. Einzig behauptete betrieblich-finanzielle Gründe vermag der RBS bzw. Infraconsult gegen diese Varianten geltend zu machen. Unklar bleibt dabei, wie stark kostentreibend die geltend gemachten Leerfahrten tatsächlich wirken, insbesondere auch im Vergleich mit den heute bestehenden Depots. Zweifel weckt ferner z.B. der nachteilige Hinweis «nahe Streckenende» beim Standort S4 angesichts der Tatsache, dass heute schon RBS-Depots am Streckenende liegen. Hier wäre eine vertiefte Nutzwertanalyse besonders wichtig, welche auch die Anbindungsproblematik beim Standort «Leimgrube» zu berücksichtigen hätte. Der Regierungsrat hat bei der Beurteilung der Standortwahl bis heute keine taugliche Möglichkeit, die Alternativstandortprüfung anhand objektiver, fassbarer Kriterien auf seine Richtigkeit zu prüfen.

Zusammenfassend ist die Prüfung von Alternativstandorten nicht zufriedenstellend erfolgt. Der RBS hat Potentiale und Opportunitäten teilweise nicht geprüft.

Das gilt es nachzuholen. Damit besteht keine hinreichende planerische Grundlage, um den Standort „Leimgrube“ mangels Alternativen als Zwischenergebnis festzusetzen.

## 5. Fazit

### 5.1 Fortsetzung der Prüfung, umfassende Interessenabwägung

Die Wahl und letztlich auch die Gewichtung der Kriterien in der Interessenabwägung der Studie und den Erläuterungen erscheinen nicht nachvollziehbar, ja teilweise willkürlich. Generell scheinen RBS-eigene Interessen höher als öffentliche Natur-, Umwelt- und Heimatschutzinteressen gewichtet worden zu sein. Das zeigt sich z.B. exemplarisch, dass die Standorte S11a und 11b in Bätterkinden besser abschneiden sollen als die Standorte S19, S20 in Jegenstorf:

Nr	Bahn-km	Gemeinde	Dimensionsspezifische Beurteilung					Gesamtbeurteilung
			Betrieb	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	●	●	●	●	●	●

Abbildung 5 (Zusammenfassung Einzelstandortbewertung aus Studie Infraconsult)

Die Infraconsult-Studie erwähnt denn auch einzig betriebliche und finanzielle Interessen für die Bevorzugung der Standorte in Bätterkinden (S. 20 f.). Dies obwohl die Standorte in Jegenstorf weder in betrieblicher noch finanzieller Hinsicht mit „rot“ bewertet wurden. Dass die Studie die betrieblichen und finanziellen Vorteile beim Standort „Leimgrube“ allzu optimistisch prognostiziert hat, wurde ebenfalls dargelegt.

Unter diesen Umständen ist der Standort S11a „Leimgrube“ nicht als Zwischenergebnis in den Richtplan festsetzen zu lassen. Eine umfassende Interessenabwägung und Prüfung von Alternativstandorten bestehen nicht. Das Verfahren ist deshalb fortzusetzen unter umfassender Prüfung von Alternativstandorten – auch im Kanton Solothurn. Danach ist eine erneute Interessenabwägung durchzuführen, dieses Mal unter Einbezug sämtlicher öffentlicher Interessen.

Nach Auffassung der Unterzeichnenden kommt im Übrigen einem Vorhaben zum Bau eines Depots am Standort S11a Sachplanrelevanz zu.

## **5.2 Zumindest Schutzmassnahmen**

Sollte der Standort „Leimgrube“ entgegen dem Gesagten dennoch als Zwischenergebnis im Richtplan festgesetzt werden, müsste für den folgenden Prozess dem Schutz der tangierten öffentlichen Interessen das gebührende Gewicht beigemessen werden. In den Erläuterungen wird immerhin teilweise eine Pflicht zum weiteren Einbezug von Fachstellen vermerkt (z.B. betr. Archäologie, S. 4). Die Bemerkungen sind aber unvollständig. Auch im Sinn einer Fairness gegenüber dem RBS sind relevante und kostenmässig folgenreiche Schutzmassnahmen bereits mit einer gewissen Verbindlichkeit im Rahmen der Richtplanfestsetzung zu erwähnen. Den Unterzeichnenden schweben dabei namentlich (und nicht abschliessend) folgende Schutzmassnahmen vor.

### **a) Zum Schutz des Ortsbilds**

- Im geplanten Depot sind keine Bahngleis- und Bahnbaumaschinen und auch nicht Bahnbaumaterial abzustellen, auch nicht zwischenzeitlich.
- Denkmalgeschützte Bauten bleiben als alleinstehende Gebäude erhalten. Nahbauten sind nicht erlaubt. Die bestehende, schöne Hochstamm-Hofstatt beim BKW-Gebäude bleibt erhalten.
- Für die Verlegung ins Erdreich und eine Überdeckung/Einkleidung mit Seitenwänden vergleiche Buchstabe b) sogleich.

### **b) Emissionsschutz / Schutz für Anwohner**

- Die Nachtruhe ist einzuhalten von 22.00 bis 06.00. Betriebszeiten von 04.30 bis 01.30 h sind inakzeptabel.
- Enge Ein- und Wegfahrtradien führen zu inakzeptablen Quietschlärm der Bahnräder. Die Einfahrts- und Wegfahrtradien sind gross zu wählen, um das Quietschen zu reduzieren. Allerdings würden diese grossen Radien den angekündigten Bedarf an Kulturland massiv erhöhen.
- Die Fahrleitungs- und Beleuchtungsmasten sind in der Anzahl zu limitieren und der Lichteinfall zu den Wohnbauten ist abzuschirmen.
- Die Beleuchtung ist ab 22.00 h bis 06.00 h werks- und sonntags zu reduzieren und mittels Bewegungsmelder zu regulieren: Bei keiner Bewegung kein Licht.
- Das Aufwirbeln von Feinstaub bei den Zu- und Wegfahrten und im Rangierbereich ist aus gesundheitsschädigenden Gründen zu vermeiden.
- Wenn die Emissionsbegrenzung auf ein zumutbares Ausmass durch andere Massnahmen anderweitig nicht gewährleistet werden kann, wird zu prüfen

sein, die Geleise im Zu-, Wegfahrts- und Rangierbereich ins Erdreich zu verlegen. Zumindest sind eine Überdeckung der Geleise sowie die Installation von Seitenwänden ins Auge zu fassen. Überdachungen und Seitenwände sind zu begrünen. Dies ist umso wichtiger, da der RBS mit einem Flottenzuwachs der Züge von heute 39 bis 2030 auf 60 Kompositionen rechnet.

- Die Strassenzufahrten zum Depot führen nicht durch bewohnte Gebiete. Die Wohnräume sind grossräumig zu umfahren und mit einem Tempolimit von 30 km/h zu begrenzen.
- Eine Expertise ist in Auftrag zu geben, wie sich die Erschütterungen der Umbauarbeiten und der täglichen Zu- und Wegfahrten auf naheliegende Gebäudehüllen und Parzellen auswirken, ob allenfalls dadurch Risse entstehen können. Entsprechende Schäden hat der RBS abzugelten.
- Der RBS trifft Massnahmen zur Gewährleistung der Schulwegsicherheit.

**c) Koordination mit anderen Bauvorhaben/Ausbauplänen**

- Zusätzliche Ausbauabsichten und Ausbaupläne des RBS, die direkt und indirekt Auswirkungen auf den RBS-Depotbau in Bätterkinden haben, werden frühzeitig und transparent offengelegt
- Der zusätzlich geplante Um- und Ausbau des bestehenden Bahnhofs Bätterkinden (zusätzliche Gleise, Perron-Vergrösserungen, Unterführung etc.) und seine Auswirkungen auf die umliegenden Parzellen werden vor der definitiven Richtplanfestsetzung offen und transparent kommuniziert sowie in die RBS-Depotplanung nachvollziehbar integriert.
- Allfällige Interessen und Ausbauwünsche der RBS in der Nähe von bereits bestehenden RBS-Depots werden frühzeitig offengelegt. Insbesondere ist zu kommunizieren, falls der RBS Absichten hat, die freiwerdenden SBB-Flächen beim Bahnhof in Solothurn für ihre Zwecke zu nutzen.
- Im RBS-Depot Bätterkinden werden ausschliesslich Zugskompositionen der Strecke Bern-Solothurn abgestellt. Züge der Strecke Bern-Worb und anderer nicht an der direkten Strecke Bern-Solothurn genutzten Züge dürfen nicht in Bätterkinden abgestellt und/oder gewartet/gereinigt werden.

**d) Raumplanung / Weiteres**

- Der Verlust der sehr wertvollen Fruchtfolgefläche muss örtlich nahe des Depotbaus kompensiert werden. Der RBS legt konkrete Massnahmen vor, wie dies realisiert werden kann.
- Es wird ein detailliertes hydrologisches Gutachten erstellt über die vorhandenen Quellströmungen in der Nähe des Bahnhofs und des zukünftigen RBS-Depots. Dabei wird im Speziellen aufgezeigt, welche hydrologischen Auswirkungen die zukünftigen Gleis- und Gebäudemassnahmen des RBS auf die umliegenden Gebäude und Parzellen haben.
- Der RBS zeigt auf, wie trotz vermehrter Sperrung der Bahnübergänge an der Bahnhof- und Kyburgstrasse eine intakte Strassennutzung (auch für die Buslinie) gewährleistet werden kann. Ggf. sind Alternativrouten zu planen. Zuzufolge Kreuzung mit dem Wanderweg und der Veloroute ist auch deren Nutzung tangiert. Der RBS zeigt mögliche Alternativstrecken auf.

## **Unterschriften**

Für den Verein IG-Bätterkinder:

Der Präsident

Die Kassierin

Martin Ziehli

Sonja Zaugg Vogel

Gesammelte Unterschriften der IG-Bätterkinder:

Siehe beiliegende Unterschriftenbögen (41 Bogen mit insgesamt 370 Unterschriften)