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

Einschreiben/als E-Mail
Bundesamt für Verkehr
Sektion Planung
3003 Bern
sachplan.verkehr@bav.admin.ch

Bätterkinden, 19. November 2022

Anpassungen und Ergänzungen 2022 des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS), Anpassung SIS6.1. Mitwirkung der Bevölkerung.
Eingabe zur geplanten Werkstätte Bätterkinden (Kanton Bern, OB 4.2),

Sehr geehrte Damen und Herren

Die IG-Bätterkinden ist ein Verein und besteht seit 2017, er umfasst gemäss seiner Homepage rund 680 Unterstützer/Sympathisanten und weist 24 Mitglieder auf, die meisten davon sind Einwohner Bätterkindens. Der Verein wehrt sich gegen den geplanten Bau einer RBS-Werkstätte am Standort Leimgrube in Bätterkinden. Zahlreiche IG-Mitglieder sind selbst direktbetroffene Personen und damit auch Einwohnerinnen und Einwohner, welche in einem allfälligen Plangenehmigungsverfahren einspracheberechtigt wären bzw. welche sogar Enteignungsansprüche geltend machen könnten. Die vorliegende Eingabe wird entsprechend auch von Privatpersonen mitunterzeichnet, welche in der Nähe der geplanten Werkstätte wohnen und leben.

Mit Brief vom 4. Juni 2022 (publiziert in BBl 2022-1858) gewähren Sie der Bevölkerung im Rahmen einer öffentlichen Mitwirkung Gelegenheit, um zur Aufnahme dreier Werkstätten in die Objektblätter (OB) des SIS Stellung zu nehmen, darunter der Werkstätte Bätterkinden (Kanton Bern, OB 4.2). Die vorliegende Mitwirkungseingabe beschränkt sich auf die geplante Werkstätte Bätterkinden und erfolgt mit Postaufgabe am heutigen Tag sowie auf elektronischem Weg form- und fristgerecht.

1. Antrag

Dem gemäss Entwurf OB 4.2 Bern-Solothurn vom 4. Juli 2022 vorgesehenen Standort «Leimgrube» in Bätterkinden für eine Werkstätte sei die Aufnahme in den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS) zu verweigern.

2. Vorbemerkung

Die IG Bätterkinden begrüsst die Durchführung eines Sachplanverfahrens. Gemäss Art. 18 Abs. 5 EBG setzt die Plangenehmigung für Vorhaben, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken, grundsätzlich einen Sachplan nach RPG voraus. Bereits in der Eingabe zur Richtplananpassung auf Stufe Kanton Bern im Jahr 2017 wies die IG deshalb auf die gegebene Sachplanrelevanz des Vorhabens hin und blieb damit ungehört. Nun muss der RBS den Sachplaneintrag nachholen zur Abstimmung mit dem Sachplan Fruchtfolgeflächen und Umweltgesichtspunkten. Die IG Bätterkinden sieht sich nachträglich bestätigt. Einigermassen irritierend ist freilich, soweit der Sachplaneintrag dann trotzdem mit dem nun unstrittig unzureichenden Richtplaneintrag begründet wird.

Der Entwurf OB 4.2 Bern-Solothurn vom 4. Juli 2022 (nachfolgend Entwurf OB) hält zur Begründung des vorgesehenen Eintrags fest: *«Die Standortwahl für einen neuen Depotstandort lief in einem mehrstufigen Prozess ab. Da der kommende Angebotsausbau vor allem auf der Stecke Bern-Solothurn erfolgen wird und die Strecke durchs Worblental bereits an ihre Kapazitätsgrenzen stösst, erfolgte die Suche nach einem neuen Depotstandort ausschliesslich entlang der Linie Bern-Solothurn. Eine erste Prüfung der Industrie- und Gewerbezonen (bis 500 m ab Streckengleis) zwischen Worblaufen und Solothurn hat ergeben, dass keine geeigneten Flächen in Industrie- und Gewerbezonen entlang der Strecke verfügbar sind. Der RBS hat im Anschluss daran auf der gesamten Strecke und in allen betroffenen Gemeinden sämtliche Standorte eruiert, die von ihrer Grösse her für einen Depotstandort theoretisch in Frage kommen könnten. Insgesamt wurden 24 Standorte bestimmt, welche anhand von 28 Kriterien aus den fünf Dimensionen Betrieb, Finanzen, Raumplanung, Landschaft und Umwelt beurteilt wurden. Für den letzten Schritt der Entscheidungsfindung wurde eine Priorisierung der besten fünf Standorte unter dem Aspekt der langfristigen Betrachtung der Auswirkungen durchgeführt. Der Standort Leimgrube Bätterkinden erwies sich in der detaillierten Beurteilung sowie der Betrachtung über*

alle Kriterien hinweg als geeignetster Depotstandort. Der Depotstandort Leimgrube Bätterkinden wurde im Jahr 2018 mit dem Koordinationsstand Festsetzung in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Die Dokumente des kantonalen Richtplans Bern von 2018 hatten eine geringere Nutzung als 5ha FFF vorgesehen. Die weitere Planung für das Bauprojekt im Jahr 2021 hat dann auch die Ausdolung des Entebachs vorgesehen und damit 5ha betroffener FFF überschritten. Aus diesem Grund wird das Projekt jetzt im SIS koordiniert. Die Standortevaluation und Interessenabwägung sind im Erläuternden Bericht hingewiesen.»

Die IG Bätterkinden bestreitet den grundsätzlichen Bedarf des RBS nach einem neuen Depot als Abstellanlage sowie für den leichten Unterhalt seiner Fahrzeugflotte nicht. Auch für die IG ist der Bedarf aufgrund der geplanten Ausbauten von Bahnstrecken und des dafür zusätzlich erforderlichen Rollmaterials nachvollziehbar. Nicht nachvollziehbar ist dagegen die Wahl des Standorts Leimgrube in Bätterkinden. Das Vorgehen bei der Standortevaluation ist intransparent und ungenügend (nachfolgend Ziff. 3) die Ausführungen zum Standort Leimgrube sind teilweise sachlich falsch (Ziff. 4).

3. Intransparente und ungenügende Evaluation

3.1 Evaluationsverfahren

Der Entwurf OB sowie der Erläuterungsbericht betr. RBS-Depot Bätterkinden zum Eintrag in den SIS vom Mai 2022 (nachfolgend Erläuterungsbericht) heben hervor, dass 24 Standorte mit 28 Kriterien durch die Firma Infraconsult geprüft worden seien. Die 28 Kriterien sind dabei in fünf Dimensionen zusammengefasst: Betrieb, Finanzen, Raumplanung, Landschaft, Umwelt. Die Bewertung für die 28 Kriterien erfolgte anhand von Pfeilen mit insgesamt fünf Abstufungen, die fünf Dimensionen wiederum wurden anhand eines «Ampel-Schemas» (rot, gelb, grün) bewertet. Dieses holzschnittartige Verfahren wird den Anforderungen an einen Eintrag im Sachplan und für die notwendige Abstimmung mit anderen öffentlichen Interessen aus mehrfachen Gründen nicht gerecht:

1. Die 28 Kriterien stecken einen weiten Rahmen der im Rahmen einer Abwägung zu beurteilenden Faktoren ab. Letztlich massgebend für eine Bewertung sind aber nicht direkt diese Kriterien, sondern die fünf Dimensionen. Diese werden mit lediglich drei Abstufungen (rot – gelb – grün) bewertet, was nicht den gebotenen Raum für Nuancen schafft. Durch die Aufteilung der Kriterien auf die fünf Dimensionen entsteht aber eine starke Akzentverschiebung in der Bewertung zu Gunsten RBS-eigener Interessen. Zwei von fünf Kriterien (Betrieb und Finanzen) und 40 % der Bewertung eines Standorts wird durch RBS-eigene Interessen bestimmt, währenddem sich die übrigen – öffentlichen – Interessen auf die anderen drei Kriterien aufteilen. Namentlich ökologische Anliegen und Interessen der Anwohnerschaft erhalten damit relativ weniger Gewicht.

2. Das Kriterium Umwelt wurde durch das Design der Evaluation zu einem Sammelsurium unterschiedlichster Belange degradiert: Es umfasst rein umweltrechtliche Themen (z.B. Wald, Naturschutz, Gewässer), aber auch private Interessen mit umweltrechtlichem Bezug (Wohnqualität, Emissionen). All diese Interessen werden dabei unter dem gleichen Titel zusammengepfercht und gelten durchschnittlich nur 20 %.

3. Hinzu kommt Folgendes. Gemäss der Infraconsult-Studie seien nicht alle der 28 Kriterien gleichwertig. Besonders relevant für die zusammenfassende Beurteilung sind demnach die Kriterien B1, B2, B5, F1, F2, R1, R7, L2, L3, U1, U2, U4 (vgl. Studie, S. 9 Fn. 1). Fünf der 12 Kriterien und damit mehr als 40 % sind rein RBS-interne Interessen. Demgegenüber werden bspw. nachbarliche Aspekte mit Umweltbelang (Belastung Lärm, Licht, Erschütterung) als weniger relevant erachtet (Kriterium U5), obwohl nicht gesagt werden kann, dass diese Beeinträchtigungen leicht zu vermeiden seien – umso mehr als das umweltrechtliche Vorsorgeprinzip selbst bei Einhaltung der Grenzwerte gilt. In der Folge nimmt die Studie bei der Priorisierung der geeigneten Standorte dann wiederum als langfristig wirkende Kriterien eine teilweise abweichende Gewichtung vor (S. 18). Es leuchtet nicht ein, weshalb ein Kriterium, dem zuvor der Status eines relevanteren Kriterium aberkannt worden ist, jetzt bei der Priorisierung der geeigneten Standorte plötzlich massgebliches Gewicht haben soll. Entsprechend seltsam mutet die Zusammenfassung der Ergebnisse in der Studie an. So steht auf: «*Werden die Standorte ausschliesslich in Bezug auf ihre Auswirkungen in den Dimensionen Raumplanung, Landschaft und Umwelt integral beurteilt, so sind die Standorte S11a und S20 aus langfristiger Sichtweise als die optimalen Standorte zu bezeichnen*.» Die Aussage verkennt, dass nach der Infraconsult-eigenen Bewertung die Standorte S19 und S20 in den Kriterien Raumplanung, Landschaft und Umwelt mit grün bewertet werden, wohingegen die Standorte S11a und S11b lediglich mit gelb bewertet werden.

4. Die Akzentverschiebung zu Gunsten des RBS und zulasten der Umwelt und Anwohnerschaft wird noch deutlicher, wenn man sich vor Augen führt, wie die einzelnen der 28 Kriterien auf die Dimensionen aufgeteilt werden. Teil der Dimension Raumplanung sind 8 Kriterien, Teil der Dimension Umwelt sind 6 Kriterien. In der Dimension Finanzen sind dagegen nur 4 Kriterien enthalten, in der Dimension Betrieb deren fünf. Obwohl die Dimensionen Betrieb und Finanzen weniger Kriterien umfassend, rangieren sie am Schluss gleichwertig nebst den anderen Dimensionen.

5. Nicht ohne weiteres nachvollziehbar – und Folge der holzschnittartigen Bewertungsweise – ist die Zusammenfassung der einzelnen Kriterienbeurteilungen: Die Standorte S11a und S11b weisen trotz je eines gewissen Nachteils im Kriterium Betrieb (je 1 Pfeil seitlich nach unten) in der Gesamtwertung die Kategorie «grün» auf. Standort S11a hat bei der Dimension Raumplanung die Qualifikation «grün», obwohl in dem als relevanteres Kriterium taxierten R7 (Naturgefahren) ein gewisser Nachteil im Vergleich ausgemacht wurde. Der Standort in Jegenstorf S20 wiederum weist im Kriterium

Finanzen dagegen nur ein «gelb» auf, trotz zwei gewissen Vorteilen (zwei Pfeile seitlich nach oben) und nur einem gewissen Nachteil (1 Pfeil seitlich nach unten) und damit einer insgesamt immer noch positiven Beurteilung. Wäre das Kriterium Finanzen in diesem Fall beim Standort S20 ebenfalls grün, hätte er – als einziger Standort – 5x grün und damit das beste Ergebnis. Der Standort S20 hat zudem in Bezug auf die Beeinträchtigung Flora/Fauna/Naturschutz die Bestnote innerhalb der Dimension.

6. Das gewählte Ampel-Schema und dessen Ausgestaltung stellt demnach eine letztlich gröbliche und nicht mehr zulässige Verkürzung des Sachverhalts dar mit einer Bewertungsmatrix, welche zudem betrieblichen Interessen des RBS ein relativ deutlich höheres und letztlich zu hohes Gewicht beimisst. Das holzschnittartige Vorgehen in der vom RBS finanzierten Studie lieferte dann wenig überraschend auch das gewünschte Ergebnis: Die Standorte S11a und S11b mit den in betrieblicher und finanzieller Hinsicht besten Bewertungen kamen in die Endausmarchung

7. In allen Teilen ungenügend ist zudem die Priorisierung des Standorts S11a gegenüber den anderen Standorten in der Endausmarchung, namentlich gegenüber den Standorten S19 und S20 in Jegenstorf (dazu Ziff. 3.2 sogleich).

8. Die IG Bätterkinden hat im Übrigen mehrmals den RBS darauf hingewiesen, dass es sogar innerhalb der Gemeinde Bätterkinden durchaus weitere, aussichtsreiche Standort gäbe, die zu berücksichtigen wären. Leider blieben diese Anregungen stets unbeantwortet und fanden bedauerlicherweise gar nicht erst Eingang in das Evaluationsverfahren.

3.2 Interessenabwägung

Trotz der aus Umweltsicht ungünstigen Bewertungsmatrix konnten die beiden Standorte in Jegenstorf (S19 und S20) dasselbe Ergebnis wie die Standorte in Bätterkinden S11a und S11b erzielen (4x grün und 1x gelb).

Nr	Bahn-km	Gemeinde	Dimensionsspezifische Beurteilung					Gesamt-beurteilung
			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	🟢	🟡	🟡	🟡	🟡	🟡

(s. Erläuterungsbericht SIS, S. 10)

Im Rahmen einer seriösen Standortevaluation wäre nun eine vertiefte Interessenabwägung zwischen den infrage kommenden vier resp. fünf Standorten zu erwarten gewesen. Die Infraconsult-Studie begnügt sich dagegen mit folgendem Satz (S. 21): *«Die Standorte in Jegenstorf fallen insbesondere unter den unternehmerischen Aspekten zurück und können diesen Rückstand nicht durch Vorteile gegenüber den Standorten S11a/b in den übrigen Dimensionen wettmachen.»* Dies stellt keine Interessenabwägung, sondern eine simple Priorisierung RBS-eigener Interessen dar.

Das Sachplanerfordernis will sicherstellen, dass die gebotene Interessenabwägung auf Stufe Bundesrat erfolgt, der über die erforderliche Distanz verfügt und befähigt ist, die Interessen auf übergeordneter Stufe in einer Gesamtschau abzuwägen, während die Fachbehörden dazu neigen, ihre fachspezifischen Interessen in den Vordergrund zu stellen (BGE 139 II 499 E. 4.2). Die Rechtsprechung stellt dabei gewisse qualitative Anforderungen an die im Sachplanverfahren durchzuführende Interessenabwägung. Die Behörde hat zu prüfen, ob andere, Landschaft bzw. Wald und Umwelt schonendere Standorte bzw. Streckenführungen vorhanden sind. Die ernsthaft in Betracht fallenden Varianten sind näher zu prüfen, die übrigen immerhin summarisch (vgl. BGer 1C_648/2013 vom 4.2.2014, E. 4.1 mit Hinweisen). Ein Beispiel dafür, wie eine solche Abwägung durch die Behörden (und nicht etwa lediglich durch das Eisenbahnunternehmen) vorzunehmen ist, liefert die Standortevaluation für ein neues BLS-Depot mit den vorgeschlagenen und eingehend geprüften Varianten „Chliforst

Nord“ und „Niederbottigen“. Die Infraconsult-Studie, welche unreflektiert einfach betriebliche RBS-Interessen höher gewichtet, wird diesen Ansprüchen in keinster Weise gerecht und auch im Entwurf OB bzw. im Erläuterungsbericht wird die Interessenabwägung nicht nachgeholt. Zwar enthält der Erläuterungsbericht Ausführungen unter dem Titel Interessenabwägung. Aber abgesehen davon, dass die Ausführungen teilweise falsch sind (dazu Ziff. 4 sogleich), erfolgte die Interessenabwägung ohne Einbezug und Gegenüberstellung von Varianten. Das ist unzureichend. Die fehlende Gegenüberstellung und damit Einordnung führt im Erläuterungsbericht nicht unerwartet letztlich dazu, dass unter dem Kapitel Interessenabwägung einfach ausschmückend dargestellt wird, weshalb der gewünschte Standort in den Sachplan aufzunehmen sei.

Zusammenfassend liegt mangels eingehend geprüfter Alternativen keine taugliche Interessenabwägung vor. Der Werkstätte Leimgrube ist damit die Aufnahme ins OB 4.2 des Sachplans zu verweigern

4 Falsche Einschätzungen

4.1 Unvollständige Grundlagen, FFF-Verbrauch, Emissionen

Zum Zeitpunkt der Studie war die Anbindung der geplanten Werkstätte an die Gleise noch nicht geklärt. Nachdem die Anbindungsfrage dann geklärt war, zeigt sich, dass der FFF-Verbrauch höher war als zunächst angenommen. Das ist mit ein Grund für die erst jetzt nachgeholte Abstimmung mit dem Sachplan FFF.

Noch im Rahmen der Richtplananpassungen ´16 (Massnahme B_04 «Im öffentlichen Regional-, Agglomerations- und Ortsverkehr Prioritäten setzen»: Bätterkinden, RBS-Depot Leimgrube. Erläuterungen; genehmigt vom Regierungsrat des Kantons Bern am 5.7.2017) war festgehalten: *„Das Grundstück Bätterkinden Gbbl. Nr. 455 befindet sich im Inventar der Fruchtfolgeflächen (FFF) des Kantons Bern. Das Vorhaben führt zu einer irreversiblen Beanspruchung von FFF (ca. 3 ha).“* Nun beträgt der FFF-Verbrauch aber plötzlich 6,6 ha.

Unterschiede in Bezug auf die Gleisanbindung konnten damit auch nicht in die Bewertung der Standorte einfliessen, ein weiterer Mangel der Evaluation. Namentlich der jetzt gewählte Standort S11a scheidet hier schlecht ab. Die Anbindung der Depotgleise soll im 90-, respektive bis zu 180-Gradwinkel erfolgen: Die Zufahrt zweigt vorerst in einem engen Zufahrtsradius (90 Gradwinkel) vom Linienbahngleis in das Abstellgleise-Gelände und von dort nochmals in einem weiteren fast 90 Gradwinkel bis zur Einfahrt ins Depotgebäude. Insgesamt müssen die Zugkompositionen fast um 180 Grad gewendet werden, bis sie ins Depotgebäude einfahren können. Dieses umständliche Verfahren provoziert Materialverschleiss, bedingt langsames, zeitaufwändiges Fahren, verkompliziert den gesamten Betriebsablauf und verursacht sehr viel Kurven- und Rangierlärm.

Zwar ist offenbar eine Kompensation geplant, doch – einmal abgesehen davon, dass Werthaltigkeit und Umfang der Kompensation völlig offen sind – gilt im SP

FFF gemäss Grundsatz 1, dass der Verbrauch von FFF für Zwecke jeglicher Art zu minimieren ist. Auch Grundsatz 14 stellt Anforderungen und hält ungeachtet einer Kompensation fest, dass ein Verbrauch von FFF, die in den kantonalen Inventaren verzeichnet sind, erst nach einer Interessenabwägung und einem Variantenstudium möglich ist, in denen die FFF gebührend gewichtet und Alternativen geprüft wurden. Genau eine solche Abwägung ist nicht erfolgt. Insbesondere die Tatsache eines FFF-Verbrauchs wurde in der Infraconsult-Studie lediglich neutral behandelt aufgrund der lapidaren Feststellung, dass in jedem der geprüften Standorte FFF verbraucht würden (vgl. Infraconsult-Studie, S. 5). Bereits eine positivere Beurteilung erhält ein Standort, der „nur“ teilweise auf potentiellen Fruchtfolgeflächen liegt. Demnach bleibt in Bezug auf die FFF unberücksichtigt, wieviele FFF die Anlage am jeweiligen Standort verbraucht und wie wertvoll der betreffende Boden ist. An einem geeigneten Standort – wo eine gerade Gleisanbindung (anstatt der Zufahrt mit bis zu 180 Grad-Wendung wie beim Standort Leimgrube) möglich wäre - würde sich der FFF-Verschleiss minimieren. Gerade der Standort Leimgrube stellt zudem wertvollstes FFF-Land dar, was unberücksichtigt blieb. Im Bestreitungsfall ist die Qualität der FFF am Standort S11a näher zu untersuchen und mit jener an den Standorten S19 und S20 in Jegenstorf zu vergleichen (Beweisantrag).

Zusammenfassend wurde in Bezug auf die FFF keine taugliche Interessenabwägung mit Varianten durchgeführt. Der zunächst noch erwähnte FFF-Verbrauch von nur 3 ha ist viel zu tief. In Bezug auf die Belastung mit Lärm und anderen Emissionen ist aufgrund der Gleisanbindung mit einer höheren Belastung als noch im Richtplanfestsetzungsverfahren zu rechnen (vgl. zu den Emissionen zudem sogleich Ziff. 4.3). Damit ist auch der immer wieder bemühte Bundesgerichtsentscheid vom 7. Oktober 2019 (BGer 1C_19/2019), der auf den veralteten Grundlagen beruhte, nicht mehr einschlägig.

Massgebliches Gewicht im Zeitpunkt der Richtplanfestsetzung hatte zudem das Argument, dass ein privater Grundeigentümer dem RBS das Land angeboten habe. Nach Kenntnis der IG besteht diese konsensuale Situation heute nicht mehr.

4.2 Verkehr, Schulweg

Eine detaillierte Verkehrsplanung in den durch den Depotbau und Bahnhofumbau betroffenen Quartieren fehlt bis heute und müsste bereits auf Stufe Sachplanverfahren vorliegen, um die gebotene Interessenabwägung fundiert genug durchführen zu können. Insbesondere die ausstehenden, konkreten Aufzeichnungen der zukünftigen Schulwege der Kinder stösst auf Unverständnis und Besorgnis.

4.3 Umgebung, Lärm

4.3.1 Ausgangslage

Auch bei der Beurteilung der Umgebung des Standorts Leimgrube wurde von falschen Voraussetzungen ausgegangen. Die direkt an das Depot angrenzende Mischzone an der Bubenbergstrasse ist seit über 60 Jahren eine reine Wohnsiedlung mit sehr ruhigen Charakter. Das gleiche gilt für die Mischzone entlang der Bahnhofstrasse. In der Nähe des Standorts Leimgrube befinden sich mehrere Wohnzonen, welche von den Lärmemissionen entsprechend erheblich betroffen wären. Auf Parzelle Bätterkinden Gbbl. Nr. 1559, entlang der Kyburgstrasse, wurden ebenfalls EFH realisiert, die vom Lärm der benachbarten Gleise- und Rangierfläche direkt betroffen wären.

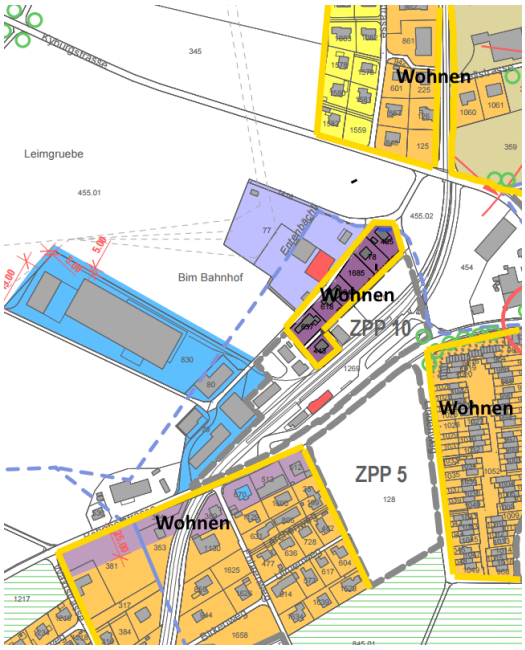

Abbildung *1* (Auszug Zonenplan); Anmerkung zu Abbildung 4: auf Parzelle 381 stehen heute 6 EFH. In ZPP 5 ist eine grosse Überbauung mit einem Alterszentrum und 6 MFH geplant gebaut worden.

Dass das Depot nicht in der Wohnzone selbst steht, ist nur bedingt von Belang. Denn auch im Grenzbereich gegenüber Wohnzonen dürfen nur Betriebe angesiedelt oder erweitert werden, 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 „Grenzbereich“ 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).

4.3.2 Lärm

Bei diesen Gegebenheiten ist für die Anwohnerschaft mit erheblichen Lärmbelästigungen und sonstigen Emissionen zu rechnen. Lärm entsteht durch das Depot an unterschiedlichsten Quellen (vgl. auch Abbildung): Quietschen der Züge durch die enge Einfahrtskurve, Lärm der vielen im Gleisfeld verwendeten Weichen (Rangierlärm), Brummen der Klimaanlagen der abgestellten Züge. Beim Bahndienst entsteht Lärm durch das Umladen von Schotter, durch Fahr-

zeuge, Bewegungen von Mitarbeitern, allgemeine Arbeiten auf dem Areal (Bohren, Schleifen etc.) und die Dieselloks. Praktisch all diese Lärmquellen sind auch in der Nacht zu erwarten und würden somit den Nachtschlaf der Wohngebiete und Wohnräume stören, welche auf drei Seiten an das Depot grenzen. Selbst soweit die Emissionen noch innerhalb der massgebenden Werte liegen sollte, müsste mit Blick auf das Vorsorgeprinzip nach weiteren Reduktionsmöglichkeiten gesucht werden.

Abbildung: Grobe Übersicht der Lärmquellen (Quelle: Präsentation RBS)

Es ist in Erinnerung zu rufen, dass der Betrieb auf dem Depot sieben Tage in der Woche Tag und Nacht laufen soll (bei Gleisbau- und Unterhaltsarbeiten sogar 24h). Die Lärmbelastung wird hier besonders intensiv sein aufgrund der erwähnten Kurven-Anbindung sowie des Bahndienstes, zu wenig beachtet wurde bislang auch Lärm wegen der Aufheizung/Kühlung vor Inbetriebnahme (dazu sogleich). Hinzu kommen, wie diesbezüglich auch der Erläuterungsbericht festhält (S. 29), Emissionen aufgrund von Zu- und Wegfahrten von Autos und Lastwagen zum bzw. vom Depot. Es ist zusammenfassend notorisch, dass der Depotbetrieb mehr als nur geringfügige Störungen verursacht. Ebenfalls störend sind die nachts auftretenden Lichtemissionen.

Durch Lärmverminderungs-Massnahmen können die gebotenen Verbesserungen nicht bzw. nicht in genügender Weise erreicht werden, wie am Beispiel des heutigen Bahndienst-Betriebs zu sehen ist. Auch dieser erfüllt die Definition eines mässig störenden Betriebs eigentlich nicht und gehört somit eigentlich auch nicht an eine Mischzone angrenzend. Ebenfalls erkennen musste der RBS die Aussichtslosigkeit von versprochenen Lärmminderungsmassnahmen am heutigen Zugsbetrieb: die Züge quietschen oft ohrenbetäubend bei einer leichten Kurve oder sogar in der Geradeaus-Fahrt und werden in der engen Depot-Einfahrtskurve trotz allen Massnahmen auch Quietschen. Selbst wenn dieser Lärm über 24h gemittelt die Grenzwerte einhält, ist das für die Anwohne kein ausreichender Trost, da bereits eine sehr kurzzeitige Erhöhung des Lärmpegels reicht um Nachts eine Aufwachreaktion zu erzeugen.

4.3.3 Einfahrtskurve im Speziellen

Durch die engen Platzverhältnisse auf dem Grundstück ist eine Eingangskurve geplant, welche einen kleinen Radius aufweist. Dies wird zu Kurvenquietschen führen. Eine genaue Vorausberechnung dieser Lärmquelle ist nicht möglich, da 100% identische Kurven in gleicher Spurbereite und Rollmaterial nicht bestehen und als Vergleich nicht herangezogen werden können. Die ganzen Berechnungen basieren dazu auf theoretischen Parametern. Aber aus ähnlichen Verhältnissen muss mit einer sehr störenden Geräuschemission gerechnet werden. Es muss nach dem Gesagten von einer 24h-Lärmemission ausgegangen werden aus durch den Regelbetrieb und den nachtaktiven Bahndienst, wo zudem eine höhere Emission erwartet wird – dies durch weniger ausgefeilte Techniken an den Fahrgestellen der Unterhaltsfahrzeugen, welche auch noch mit Dieselmotoren betrieben werden, was zu weiteren Lärmemissionen führen wird. Im Weiteren führte der RBS ein Baubewilligungsverfahren durch für den Bau eines Testgleises bezüglich der Prüfung der Begrünung des Gleisunterbaus und zwar auf dem geplanten Grundstück der Werkstätte. Leider würde die Thematik des Quietschens in der Kurve in diesem Schritt nicht eingebunden und ist auch nicht geplant zukünftig physisch zu testen. Somit wird das ein undefinierter Zustand im Projekt bleiben.

4.3.4 Aufheizung /Kühlung der stehenden Zügen vor der Inbetriebnahme

Im Erläuterungsbericht nicht explizit angesprochen ist, dass der RBS jeden Tag vor der Ausfahrt aus der Abstellfläche die Kompositionen vorheizen oder kühlen wird. Die eingeschalteten Klimaanlagen und/oder die Heizung generieren Lärm. Die Klimageräte befinden sich bei einigen Fahrzeugtypen auf dem Dach, welches die Lärmemission in der Umgebung stärker übertragen wird. Die ist speziell störend in den frühen Morgenstunden, geschätzt ab 3.30 Uhr um die 1. Fahrzeuge in Bereitschaft zu versetzen. Durch die Zusammenlegung des Bahndienstes wird sodann nochmals eine zusätzliche relevante Lärmquelle geschaffen.

4.3.5 Bahndienst im Speziellen Der Bahndienst ist der Bereich beim RBS, welcher Wartungsarbeiten an der Gleis- und Leitungsanlage durchführt. Praktisch sämtliche dieser Arbeiten können nur nachts durchgeführt werden, wenn die Bahn nicht fährt. Während dem Planungsverfahren ist klar geworden, dass auch der Bahndienst der Region in Bätterkinden zentralisiert werden soll. Dies führt zu geschätzten 168 Einsätzen in der Nacht (Quelle: Präsentation RBS am Workshop der Projektbegleitgruppe am 19.6.2018) pro Jahr. Dabei führen neben den nächtlichen Fahrten mit den lauten Diesel-Loks namentlich der Umschlag von Schotter und weitere Manövervorgänge sowie die An-/Wegfahrt der Mitarbeitenden und das Hin-und Herfahren mit Autos innerhalb des Quartiers zu viel Lärm, welcher schon heute sehr oft das ganze Wohnquartier aufweckt (ein kleinerer Teil des Bahndienstes ist

schon heute in Bätterkinden stationiert). Bei der Analyse der Standorte und der Auswirkungen des Depots war die Verlagerung des Bahndienstes kein Thema. Sie steht auch im Widerspruch zu den Vorgaben im Mitwirkungsbericht des Kantons Bern zu den Richtplan-Anpassungen 2016 (die Unterlagen sollten Teil des Sachplandossiers sein, werden aber auf Verlangen gern nachgereicht):

1.4.5 Standort bei Wohngebiet		
In der Nähe des Standorts Leimgrube befinden sich mehrere Wohnzonen, welche von den Lärmemissionen (Ruhezeit nur 01.30 bis 04.30 Uhr) und den Lichtemissionen entsprechend massiv betroffen wären. Durch den Bau des Depots, den Viertelstundentakt und die Verlängerung der S8 nach Bätterkinden gibt es eine massive Zunahme der Lärmemissionen. Zu befürchten sind auch Fahrten von Bauzügen durch die ganze Nacht für den Unterhalt.	IG, Burgergemeinde, Privat 01, Privat 02, Privat 03, Privat 04, Privat 11, Dalic, Privat 14, Privat 16, Privat 17	Die gesetzlichen Grenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung müssen eingehalten werden. Die negativen Auswirkungen auf Raum, Umwelt und die bestehenden Siedlungen (Bevölkerung) sind auf ein Minimum zu reduzieren. Allfällige lärmintensive Arbeiten werden nur tagsüber durchgeführt. Der Unterhalt richtet sich nach dem Zustand der Gleisanlagen und ist unabhängig vom Standort des Depots. Nächtliche Dienstfahrzeuge verkehren bereits heute regelmässig in Bätterkinden, es wird nicht zu grösseren Veränderungen kommen. Lichtemissionen können mit technischen Mitteln und der räumlichen Gliederung der Gebäude auf ein Minimum reduziert werden.

4.4 Entwicklung Bätterkinden

Der Erläuterungsbericht weist zu Recht darauf hin, dass das Landi-Areal im RGSK als Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet festgelegt ist (so auch im RGSK 2021). Dieses Gebiet mit Arbeits- und Mischzonen weist demnach ein hohes Potential auf für die Entwicklung der Gemeinde. Durch die Errichtung der Werkstätte ginge dieses Potential verloren und die Gemeinde wäre gezwungen, nach Mobilisierung allfälliger Baulücken für die Siedlungsentwicklung auf die grüne Wiese auszuweichen. Damit würde – nebst dem durch den Bau der Anlage in Anspruch genommenen Kulturland – zusätzlich Kulturland und im Speziellen FFF verbraucht. Der Standort ist damit nicht nur für die Entwicklung der Gemeinde nachteilig, sondern provoziert einen sozusagen „doppelten“ Kulturlandverschleiss. Der immer wieder bemühte angebliche Vorteil des Standorts Leimgrube aufgrund des Baus am Siedlungsrand ist demnach bei Lichte betrachtet zumindest relativiert.

Die Nutzung auf Fläche einer bestehenden Arealzone betrifft im Übrigen einen verschwindend kleinen Teil des Projekts, wobei die Teile der Arbeitszone im Wesentlichen für Grünräume reserviert sind (Erläuterungsbericht, S. 21). Die Vereinbarkeit mit der Nutzungsplanung (Kriterium R1) mit Bestnote für den Standort Leimgrube ist aus all diesen Gründen reichlich übertrieben. Schliesslich darf darauf hingewiesen, dass der zu Unrecht verworfene und mit Blick auf die öffentlichen Interessen besser geeignete Alternativstandort S20 in Jegenstorf (auch) an eine Arbeitszone angrenzen würde (vgl. Infraconsult-Studie, dort aus nicht nachvollziehbaren Gründen aber nicht gleich vorteilhaft bewertet wie

bei Standort S11a). Die Vereinbarkeit mit der Nutzungsplanung resp. die Vermeidung von Insellösungen führt damit gerade nicht zur Bevorzugung des Standorts S11a. Aufgrund der fehlenden Variantenvergleichung bleibt auch dieser Aspekt im Erläuterungsbericht unberücksichtigt.

4.5 Orts- und Landschaftsbild

Das Ortsbild von Bätterkinden ist zwar nicht von nationaler Bedeutung, im ISOS aber nichtsdestoweniger als Ortsbild von regionaler Bedeutung erwähnt (verstädtertes 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 des Gemeindebaureglements vom 29.11.2010). In der Nähe des geplanten Depots befinden sich zudem zwei schützenswerte Gebäude (Bubenbergstrasse 2, Bahnhofstrasse 12).

Der Dorfcharakter von Bätterkinden wird entgegen den nicht weiter konkretisierten Ausführungen im Erläuterungsbericht durch den Bau eines RBS-Depots empfindlich gestört. Von aussen her würde die Werkstätte bei Sicht von Norden und Nordwesten das Ortsbild prägen. Eine beachtliche Fläche würde künftig mit Bahnschotter, Gleisen, leuchtorangen Zügen, Fahrleitungsmasten, Fahrleitungen, Beleuchtungskörpern, Bahnfunkmasten, Zufahrtsstrassen und Abstellmaterial bedeckt sein. Der viel gerühmte, schöne Blick vom Zälgli und Ahornpark ins Limpachtal ginge verloren. Die Dorfsilhouette mit der typischen Kontur des Dorfwahrzeichens, der auf einer leichten Anhöhe erstellten alten Kirche, würde empfindlich tangiert.

Die Infraconsult-Studie 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. Der Erläuterungsbericht selbst wiederum hat sich nur am Rand mit Fragen des Ortsbilds beschäftigt. Die vorschnelle Bejahung einer Vereinbarkeit mit dem Ortsbild und die gestützt auf diese fasche Annahme erfolgte Interessenabwägung sind demnach nicht zu halten.

4.6 Weiteres

Der Standort Leimgrube 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 trotzdem vorbehaltlos als geeignet. Das ist nicht nachvollziehbar. Hinzu kommt, dass der Standort Leimgrube in einem Gebiet mit vergleichsweise erhöhtem Überschwemmungsrisiko liegt (Überschwemmung Aquaprotect 100). Der Erläuterungsbericht verweist diesbezüglich auf die geplante Ausdolung des Entenbachs (S. 37). Damit dürfte aber die Problematik der bachbedingten Naturgefahr nicht gelöst sein, zumal die Bachführung auch nach der Ausdolung in unmittelbarer Nähe des Depots und der Gleise projektiert ist (vgl. auch Erläuterungsbericht, Bild auf S. 25).

Die Parzellen rund um den Bahnhof und das beabsichtigte RBS-Depot liegen in grundwasserreichem Gebiet mit vielen unterirdisch verlaufenden Wasserläufen. Der Erläuterungsbericht verweist auf diese Problematik (S. 35), zeigt dann aber nicht auf, wie der Konflikt entschärft werden könnte. Vielmehr wird auf die im Plangenehmigungsverfahren vorzunehmende Interessenabwägung verwiesen, obwohl die Thematik (auch) teil der Interessenabwägung im Sachplanverfahren sein sollte.

5. Fazit

Dem gemäss Entwurf OB 4.2 Bern-Solothurn vom 4. Juli 2022 vorgesehenen Standort «Leimgrube» in Bätterkinden für eine Werkstätte ist aus den erwähnten Gründen die Aufnahme in den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS) zu verweigern.

Wir bedanken uns für eine Berücksichtigung unserer Überlegungen und stehen bei Fragen gerne zur Verfügung

Freundliche Grüsse

Für die IG Bätterkinden

Jürg Reinhard Sonja Zaugg

Mitunterzeichnende Privatpersonen, inklusive Adressen

Jürg und Kathrin Reinhard

Sonja Zaugg

Ursula Schär

Ueli Niggli

Maik Knuchel

Klaus Leibundgut

Martin Ziehli (i.V. durch Sonja Zaugg)

Beilagen:

- Statuten Verein IG Bätterkinden