

Münstergasse 2  
Postfach  
3000 Bern 8  
Telefon 031 633 76 76  
Fax 031 634 51 54

U/Zeichen : FIM / KÜB  
G.-Nr: 495 17 45

Bern, 14. Dezember 2018

## Richtplan Kanton Bern – Fortschreibung der Massnahme B\_04 Beschluss der Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion

Gemäss Art. 117 Abs. 1 BauV (BSG 721.1) werden Fortschreibungen des kantonalen Richtplans durch die Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion nachgetragen.



### 1 Vorhaben «Bätterkinden, Depot Leimgrube RBS»

Das Vorhaben «Bätterkinden, neue Abstellanlagen RBS» wurde im Rahmen der Richtplananpassungen `16 mit dem Koordinationsstand Zwischenergebnis in den Richtplan Kanton Bern aufgenommen. Dabei wurden im Erläuterungsbericht die Anforderungen festgelegt, um den Koordinationsstand Festsetzung zu erlangen.

Mit Schreiben vom 20. September 2018 (inklusive Nachweise zur Abstimmung raumwirksamer Tätigkeiten) beantragt der RBS die Festsetzung. Gestützt auf die Fachberichte der kantonalen Fachstellen hat das AGR festgestellt, dass die geforderten räumlichen Nachweise für eine Festsetzung des Vorhabens im kantonalen Richtplan erbracht worden sind.

**Beschluss:** Das Vorhaben «Bätterkinden, Depot Leimgrube RBS» in der Massnahme B\_04 wird vom Koordinationsstand Zwischenergebnis zum Koordinationsstand Festsetzung fortgeschrieben.

### 2 Vorhaben «BLS-Werkstätte Chliforst Nord»

Das Vorhaben «Raum Bern: Neue Abstellanlagen und Werkstätte für Eisenbahnverkehrsunternehmen-Personenverkehr» wurde im Rahmen der Gesamtüberprüfung des Richtplans («Richtplan 2030») 2015 mit dem Koordinationsstand Zwischenergebnis in den Richtplan Kanton Bern aufgenommen. Mit Beschluss vom 7. Dezember 2018 hat der Bundesrat den Standort Chliforst Nord für die Werkstätte der BLS in das Objektblatt 4.1 des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene mit dem Koordinationsstand Festsetzung aufgenommen.

Gemäss Art. 23 Abs. 2 RPV werden Anpassungen eines kantonalen Richtplans als Fortschreibung zur Kenntnis genommen, soweit sie auf Anordnungen eines Sachplans beruht. Dies ist vorliegend der Fall.

**Beschluss:** Das Vorhaben «BLS-Werkstätte Chliforst Nord» wird in der Massnahme B\_04 festgesetzt.

Diese Fortschreibungen sind durch das AGR in geeigneter Weise zu veröffentlichen sowie dem Bund zur Kenntnis zu bringen.

**Justiz-, Gemeinde- und  
Kirchendirektion**



Evi Allemann  
Regierungsrätin

Fortgeschriebenes Massnahmenblatt

## Im öffentlichen Regional-, Agglomerations- und Ortsverkehr Prioritäten setzen

### Zielsetzung

Künftige Mobilitätsbedürfnisse im nachfragestarken Agglomerations- und Regionalverkehr werden weitgehend mit dem öffentlichen Verkehr abgedeckt. Der Kanton sorgt in Zusammenarbeit mit seinen Partnern dafür, dass sowohl die nötigen finanziellen Mittel wie auch die notwendigen Infrastrukturen bereitgestellt werden können.

**Hauptziele:** B Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen

### Beteiligte Stellen

Kanton Bern	AGR AÖV TBA
Bund	Bundesamt für Verkehr
Gemeinden	Alle Gemeinden
Dritte	Regionale Verkehrskonferenzen RVK Transportunternehmungen

**Federführung:** AÖV

### Realisierung

<input type="checkbox"/> Kurzfristig	bis 2020
<input type="checkbox"/> Mittelfristig	2021 bis 2024
<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	

### Stand der Koordination der Gesamtmassnahme

Festsetzung

### Massnahme

Der Kanton setzt zur Bewältigung des Regional-, Agglomerations- und Ortsverkehrs klare Prioritäten für die Infrastruktur (vgl. Rückseite) und sorgt für deren Umsetzung.

### Vorgehen

- Betriebliche Anpassungen und Fahrplanänderungen werden im Angebotsbeschluss und in den Leistungsvereinbarungen aufgenommen.
- Infrastrukturelle Anpassungen: Kostenschätzungen vornehmen; räumliche und zeitliche Prioritäten setzen.
- Umsetzen der Agglomerationsprogramme in Abstimmung mit dem Bund.
- Finanzierungsvereinbarungen mit Transportunternehmungen und Bund.

### Abhängigkeiten/Zielkonflikte

Der regionale Schienenverkehr wird häufig auf dem gleichen Schienennetz abgewickelt wie der nationale/internationale Verkehr. In der Region Bern und am Jurasüdfuss bestehen Kapazitätsengpässe. Es besteht die Gefahr, dass der Regionalverkehr durch den übergeordneten nationalen Personen- und Güterverkehr verdrängt und die Qualität des Regionalverkehrs (Taktichte, Fahrplanstabilität) beeinträchtigt wird. Nationale Intercity- und Schnellzugverbindungen werden zwar immer schneller, der öffentliche Personentransport in den Agglomerationen und Regionen aber langsamer. Dies kann entgegen der Zielsetzung zu einer Veränderung des Modal Split zuungunsten des öffentlichen Verkehrs führen.

### Grundlagen

- Agglomerationsprogramme und Synthesebericht 2007
- Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) mit den Agglomerationsprogrammen 2. Generation
- Kantonaler Synthesebericht zu RGSK und Agglomerationsprogramme 2. Generation 2012
- Kantonales Angebotskonzept für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr 2018 – 2021

### Hinweise zum Controlling

Vollzug Prioritätensetzung

## Prioritäten im öffentlichen Regionalverkehr / S-Bahn

Koordinationsstand

### a) Betrieb

- Halten des Angebotes und gezielter, nachfrage- und potenzialorientierter Ausbau von Bahn und Bus; bestehendes Bahn-Netz optimieren
- Generelle Qualitätssteigerung: Zuverlässigkeit, rasche Verbindungen (gute Anschlüsse), Sicherheit.
- Weiterentwicklung der Durchmesserlinien
- Bedarfsgerechter Ausbau des S-Bahn-Angebots (2. Teilergänzung)
- Integraler Halbstundentakt auf dem ganzen S-Bahn-Netz
- Verdichtung zum ¼-Stundentakt auf dem zentralen Netz

### b) Infrastruktur

#### Bern Mittelland

- Entflechtung Holligen	Festsetzung
- Doppelspur Liebefeld – Köniz	Festsetzung
- Durchgehende Doppelspur Bern – Belp	Festsetzung
- Doppelspur Jegenstorf – Grafenried	Festsetzung
- Umfahrungslinie Sinneringen (inkl. Verlegung Station Boll-Utzigen)	Festsetzung
- Bern Weyermannshaus – Bümpliz Süd: Drittes Gleis	Festsetzung
- Ausbauten Bätterkinden Süd - Büren z.H	Festsetzung
- Perronverlängerungen RBS im Korridor Bern – Solothurn	Festsetzung
- Doppelspur Mauss - Gümmenen	Zwischenergebnis
- Bern – Wylerfeld inkl. Lorrainebrücke: Ausbau auf 6 Gleisachsen	Zwischenergebnis
- Seitliche Erweiterung Bahnhof Bern (Normalspur)	Zwischenergebnis
- Entflechtung Gümligen und Umbau Bahnhof Münsingen	Zwischenergebnis
- Entflechtung Wankdorf Süd	Zwischenergebnis
- Doppelspur Fischermätteli – Liebefeld	Vororientierung
- Wankdorf Löchligut – Rütli: Ausbau auf 6 Streckengleise	Vororientierung
- Rütli – Zollikofen: Ausbau auf 4 Streckengleise mit Entflechtungsbauwerk in Zollikofen	Vororientierung
- Ostermundigen – Thun: Ausbau auf 4 Gleisachsen mit Entflechtungsbauwerk im Bereich Wankdorf	Vororientierung
- Bern Bümpliz Süd – Flamatt: 3. Gleis	Vororientierung
- Ausbau Publikumsanlagen SBB Bahnhof Bern	Festsetzung
- Neuer Tiefbahnhof Bern RBS inkl. Zufahrt	Festsetzung
- Wendegleis Brünnen	Festsetzung
- S-Bahn-Station Kleinwabern	Festsetzung
- ÖV Knotenpunkt Laupen und Verkehrssanierung Laupen	Festsetzung
- Neue Haltestelle Köniz Waldegg	Zwischenergebnis
- Bahnhof Jegenstorf (Verlegung oder Ausbau)	Zwischenergebnis
- Ausbau Station Wankdorf Nord auf 4 Gleise	Vororientierung
- Ausbau Bahnhof Ittigen	Festsetzung
- Doppelspur Deisswil – Bolligen	Vororientierung
- Doppelspur Boll-Utzigen – Stettlen (inkl. Verlegung Bahnhof Stettlen)	Vororientierung
- Bern Weyermannshaus Güterbahnhof: Ergänzung Freiverlad mit KV-Terminal	Vororientierung
- <u>BLS-Werkstätte Chliforst Nord</u>	Festsetzung
- Ausbau Westkopf Bahnhof Bern	Festsetzung
- Konolfingen: Verlängerung Perronnutzlänge auf 320 m	Vororientierung
- Bern – Thun und Bern – Fribourg: Verlängerung Perronnutzlänge auf 320 m	Vororientierung
- RBS-Wendegleis Zollikofen	Vororientierung

**Gelöscht:** Raum Bern: Neue Abstellanlagen und Werkstätte für Eisenbahnverkehrsunternehmen-Personenverkehr

**Gelöscht:** Vororientierung

#### Thun-Oberland West

- Doppelspur Uetendorf – Lerchenfeld	Festsetzung
- Neue Haltestelle Thun Nord	Vororientierung
- Thun: Anlagenanpassungen (Anzahl Perronkanten, Perronbreiten und Perronlängen 420 m, Abstellgleise für S-Bahn)	Vororientierung
- Thun: Neue Personenunterführung Süd	Vororientierung
- Bern – Thun: Verlängerung Perronnutzlänge auf 320 m	Vororientierung

#### Oberland Ost

- Neue Haltestelle Grindelwald Rotheneegg (s. auch Massnahme R_07)	Festsetzung
- Neue Haltestelle ehemaliger Flugplatz Interlaken	Vororientierung
- Grimselbahn (s. auch Massnahme R_10)	Zwischenergebnis

#### Oberaargau

- Langenthal, Herzogenbuchsee: Verlängerung Perronnutzlänge auf 320 m	Vororientierung
---	-----------------

**Emmental**

- Ausbau Bahnhof Bätterkinden (Perronverlängerungen, Wendegleis)
- Bätterkinden, ~~RBS-Depot Leimgrube~~
- Perronverlängerungen RBS im Korridor Bern-Solothurn
- Bahnhof Burgdorf: Raumsicherung für Anlagenanpassungen
- Burgdorf, Langnau, Wynigen: Verlängerung Perronnutzlänge auf 320 m

Festsetzung  
~~Festsetzung~~  
 Festsetzung  
 Vororientierung  
 Vororientierung

**Gelöscht:** neue Abstellanlagen  
**Gelöscht:** Zwischenergebnis

**Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois**

- Doppelspur Schafis - Twann (Ligerztunnel)
- Doppelspurausbauten ASm zwischen Biel und Täuffelen
- Doppelspur Fanelwald – Marin
- Doppelspur Kerzers – Ins
- Kerzers doppelspurige Einbindung
- Neue Haltestelle St-Imier La Clef
- Verschiebung Haltestelle Villeret
- Neue Haltestelle Bévillard
- Biel Bahnhof: Anpassungen Perron- und Gleisanlagen sowie Bahnzugang
- Biel Rangierbahnhof: Entflechtungsbauwerke beidseits des heutigen Rangierbahnhofs
- Entflechtung Lengnau
- Biel und Moutier: Verlängerung Perronnutzlänge auf 420 m
- Lyss: Verlängerung Perronnutzlänge auf 320 m

Festsetzung  
 Zwischenergebnis  
 Vororientierung  
 Vororientierung  
 Vororientierung  
 Festsetzung  
 Vororientierung  
 Vororientierung  
 Vororientierung  
 Vororientierung  
 Vororientierung  
 Vororientierung

**Prioritäten im öffentlichen Orts- und Agglomerationsverkehr**

Koordinationsstand

Mit der Auslagerung der Arbeitsplätze von den Zentren in die anderen Kerngemeinden der Agglomeration, dem Strukturwandel im Detailhandel (Fachmärkte am Agglomerationsrand) und der Neuausrichtung im Spitalwesen und in der Alterspflege, gewinnen die tangentialen Bewegungen in den Agglomerationen vermehrt an Bedeutung.

- a) Betrieb
- Überprüfung bestehender und möglicher neuer tangentialer Verbindungen
  - Abstimmung der Busanschlüsse auf die S-Bahn
  - Priorisierung Busse auf Strassen
  - Vermehrtes Inbetrachtziehen von Durchmesserlinien

b) Infrastruktur

**Bern Mittelland**

- Kapazitätssteigerung Bern – Ostermundigen
- Kapazitätssteigerung Bern – Köniz
- Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern
- ÖV Knotenpunkt Ostermundigen
- Doppelspurausbau Tram 6 Thunstrasse Muri
- Entwicklung Tramnetz Innenstadt Bern
- Doppelspurausbau Tram 6 Melchenbühl-Gümligen

Festsetzung  
 Festsetzung  
 Festsetzung  
 Festsetzung  
 Festsetzung  
 Zwischenergebnis  
 Vororientierung

**Oberaargau**

- Bushaltestellen und Bahnhofplatz Langenthal

Vororientierung

**Emmental**

- Neuer Bushof und Bahnhofplatz Burgdorf

Festsetzung

**Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois**

- Regiotram Agglomeration Biel/Bienne

Vororientierung

## **Massnahme B\_04 «Im öffentlichen Regional-, Agglomerations- und Ortsverkehr Prioritäten setzen»: Bätterkinden, RBS-Depot Leimgrube Erläuterungen**

### **Ausgangslage**

Der Regionalverkehr Bern-Solothurn AG (RBS) benötigt für die zu erwartenden Angebotsweiterungen und dem damit verbundenen Flottenzuwachs ein zusätzliches Depot. Eine umfangreiche Variantenstudie mit 24 potenziellen Standorten hat im Jahre 2016 als beste Variante den Standort Leimgrube beim Bahnhof Bätterkinden ergeben.

Im Rahmen des Richtplancontrollings 2016 wurde das Vorhaben „Bätterkinden, neue Abstellanlagen RBS“ mit Koordinationsstand Zwischenergebnis in das Massnahmenblatt B\_04 „Im öffentlichen Regional-, Agglomerations- und Ortsverkehr Prioritäten setzen“ aufgenommen. Dies gestützt auf die Ergebnisse der Vorkonsultation bei den betroffenen kantonalen Fachstellen und Fachämtern sowie der bis zum 8. März 2017 dauernden öffentlichen Mitwirkung. Mit dem Erläuterungsbericht vom 4. Juli 2017 hat das federführende Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) offengelegt, welche räumlichen Konflikte durch den RBS noch zu bereinigen sind, damit das Vorhaben mit Koordinationsstand Festsetzung im kantonalen Richtplan aufgenommen werden kann.

Mit der Aufnahme des Depots in den kantonalen Richtplan werden die Anforderungen gemäss Art. 8 Abs. 2 RPG erfüllt, wonach Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt einer Grundlage im Richtplan bedürfen. Der Bund macht in seinem Vorprüfungsbericht vom 22. Mai 2017, respektive im Genehmigungsbericht vom 12. Juni 2018 zu den Richtplananpassungen '16 keine Bemerkungen zur Standortwahl.

Am 20. September 2018 hat der RBS beim AGR den Antrag zur Festsetzung des Vorhabens im kantonalen Richtplan eingereicht. Die Nachweise zur Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten werden im Erläuterungsbericht von Infraconsult AG vom 20. September 2018 dargelegt.

### **Elemente der Interessenabwägung**

#### **Geprüfte Varianten**

Im Rahmen des Prozesses wurden vier Gleisanbindungsvarianten untersucht. Es hat sich gezeigt, dass nur zwei technisch umsetzbar sind. Für diese beiden Anbindungsvarianten wurden mit der Projektbegleitgruppe mehrere Depotlayoutmöglichkeiten diskutiert und drei favorisierte Varianten erarbeitet. Im Prozess hat sich gezeigt, dass die Positionierung des Depots nahe der bestehenden Kartoffelzentrale sowie des Bahndienstes möglichst weit im Nordwesten gewünscht ist. Dies hatte u.a. zur Folge, dass die Variante „Orange 1A“ aufgrund der unmittelbaren Auswirkungen auf die Anwohnerschaft ausgeschlossen wurde. Der RBS hat sich schliesslich für die Bestvariante „Orange 2A“ entschieden. Diese wird, im Gegensatz zur Variante „Blau 2“, direkt aus dem Bahnhof Bätterkinden erschlossen.

#### **Verkehrliche Erschliessung**

Gemäss Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) ist der Bedarf nach einem neuen RBS-Depot nach wie vor ausgewiesen. Das Depot muss aus betrieblichen und verkehrlichen Gründen an der Strecke Solothurn-Bern liegen.

Mit der Variante „Orange 2A“ erfolgt die Anbindung an das Schienennetz direkt aus dem Bahnhof Bätterkinden. Dadurch können die Züge ohne zusätzliche Rangierfahrten (Spitzkehre) ein- und ausgesetzt werden. Der für die ortsinternen Verbindungen wichtige Bahnübergang Kyburgstrasse wird mit dieser Gleisanbindung nicht tangiert. Der Bahnübergang Bahnhofstrasse ist ohnehin nicht betroffen. Aus Sicht AÖV liegen damit die geforderten Nachweise in Bezug auf die Klärung der technischen Machbarkeit und Anbindung an das Schienennetz ebenso vor, wie die Minimierung der Auswirkungen auf die Bahnübergänge Bahnhofstrasse und Kyburgstrasse.

Aus Sicht Tiefbauamt (OIK III) steht einer Festsetzung im kantonalen Richtplan aus Sicht der geprüften Themen (Strassenverkehr, Erschliessung, Velo, Strassenlärm, Fuss- und Wanderwege, historische Verkehrswege) nichts im Wege.

### **Siedlung / Bevölkerung**

Das Gebiet Leimgrube westlich des Bahnhofs ist geprägt durch die grosse, quer liegende Kartoffelzentrale mit Agrarmarkt und das Gewerbegebiet inklusive Silo der Landi. Entlang der Bubenbergstrasse gibt es mehrere Ein- und Mehrfamilienhäuser sowie Gewerbe sowie die teilweise unüberbaute Arbeitszonenreserve inklusive dem denkmalgeschützten Energiegebäude. Bei den übrigen Flächen handelt es sich um Landwirtschaftszone.

Mit der Variante „Orange 2A“ kommt das Depotgebäude direkt neben die bestehende Kartoffelzentrale zu liegen. Die Bahndienstanlagen und das Abstellgleisfeld werden im Nordwesten der Anlage positioniert. Die negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung und Anwohnerschaft nördlich der Anlage sowie in unmittelbarer Nähe zum geplanten Depot sind mit der Variante „Orange 2A“ soweit möglich minimiert.

Die bestehende Energiezentrale (Umformerstation) wird bei der Konzeption des Depotneubaus miteinbezogen, da ein Teil des Raumprogrammes in das Bauwerk integriert werden kann. Die bestehende, teilweise unüberbaute Arbeitszonenreserve wird gemäss Variante „Orange 2A“ nur marginal (randlich) tangiert und soll für anderweitige Nutzungen zur Verfügung stehen.

### **Fruchtfolgeflächen**

Das LANAT stellt fest, dass das Grundstück Bätterkinden Gbbl. Nr. 455 eine Fläche von rund 48'100 m<sup>2</sup> dauerhaft beansprucht, welche sich im Inventar Fruchtfolgeflächen (FFF) des Kantons Bern befindet. Der Umgang mit Kulturland beziehungsweise mit FFF ist im Kanton Bern seit dem 1. April 2017 im Baugesetz (BSG 721.0), respektive der Bauverordnung (BSG 721.1) geregelt. Der Standortnachweis für die Beanspruchung von FFF zur Realisierung des RBS-Depots ist aus Sicht LANAT erfüllt. Bereits im Rahmen der Voranfrage (siehe Erläuterungsbericht vom 4.7.2017) wurde der Standortnachweis bestätigt. Das LANAT stimmt der Verankerung des RBS-Depots im kantonalen Richtplan mit Koordinationsstand Festsetzung zu.

Das LANAT weist darauf hin,

- dass in den Projektunterlagen die definitive Beanspruchung der FFF noch nicht abschliessend geklärt ist. Ziel ist es, unter einer Beanspruchung von 5 ha zu bleiben. Das definitive Projekt ist so auszugestalten, dass möglichst wenig FFF beansprucht werden;
- dass die Möglichkeiten der Verwertung des fruchtbaren Bodenmaterials auszuschöpfen sind. Die nur vorübergehend beanspruchten FFF während der Realisierung des Bauvorhabens sind vollumfänglich und fachgerecht wieder herzustellen.

### **Landschaft**

Es wird festgestellt, dass die Auseinandersetzung mit dem Thema „offener Landschaftsraum im Bätterchindfeld“ ausführlich und nachvollziehbar stattgefunden hat. Durch das Depotvorhaben gibt es eine markante Verkleinerung des regionalen Landschaftsschongebietes. Die Auswirkungen können aber mit gestalterischen Massnahmen minimiert werden. Der Standort kommt in einem Bereich des offenen Feldes zu liegen, der bereits durch landwirtschaftliche Bauten sowie dem bestehenden Golfplatz auf der westlichen Seite stark tangiert ist. Der übrigbleibende Korridor ist unter allen Umständen offen zu halten, um eine spätere Riegelbildung zu verhindern. Aus diesem Grunde ist eine allfällige Erweiterung des RBS-Depots inklusive der Gleisanlagen in Richtung Westen zu einem späteren Zeitpunkt ausgeschlossen.

### **Wasserbau / Naturgefahren**

Es wird festgestellt, dass das Thema „Umgang offene Bachführung“ ausreichend behandelt wurde. Der OIK III weist darauf hin, dass die Gemeinde Bätterkinden heute noch nicht über eine bundesrechtskonforme Ausschei-

dung des Gewässerraums verfügt. Bis diese vorliegt, gilt für den Gewässerraum die Übergangsbestimmung gemäss GSchV.

### **Archäologie / Denkmalpflege**

Gemäss dem Archäologischen Dienst wurden die Belange der Archäologie behandelt. Es sind keine archäologischen Fundstellen im Bereich Leimgrube bekannt.

Die kantonale Denkmalpflege weist darauf hin, dass in unmittelbarer Umgebung des RBS-Depots das schützenswerte K-Objekt Energiezentrale (Umformerstation) liegt. Sie stellt fest, dass die gewählte Variante „Orange 2A“ mit dem grossflächigen Depotgebäude neben dem Landi-Gebäude die schützenswerte Energiezentrale weniger bedrängt als bei den anderen Varianten. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass eine Machbarkeitsstudie unter Einbezug der Denkmalpflege aufgezeigt hat, dass das Gebäude umgenutzt werden kann. Im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) ist Bätterkinden als Dorf von regionaler Bedeutung bewertet. Das Gebiet liegt in der Umgebungszone VII „ausgedehnte Neubaubereiche“, welche jedoch über keine herausragenden Ortsbildqualitäten besitzt.

### **Weitere räumliche Belange**

In der Vorkonsultation im Jahre 2017 wurden weitere kantonale Fachstellen zu den Themen Grundwasserschutz, Bodenschutz, Abwasserentsorgung, Immissionsschutz miteinbezogen. Dabei hat sich gezeigt, dass der Planung keine übergeordneten Vorgaben und Rahmenbedingungen entgegenstehen. Einzelne Themen werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) des Plangenehmigungsverfahrens detailliert beurteilt.

### **Fazit der Interessenabwägung**

Gestützt auf die Fachberichte der kantonalen Fachstellen wird festgestellt, dass die geforderten räumlichen Nachweise für eine Festsetzung des Vorhabens im kantonalen Richtplan erbracht worden sind.

Das AÖV bestätigt erneut den Bedarf nach einem neuen Depot für den RBS, welches aus betrieblichen und verkehrlichen Gründen an der Linie Bern-Solothurn liegen muss, um den vom Kanton geplanten Angebotsausbau 2025 realisieren zu können. Der Standort in der Nähe des Bahnhofs Bätterkinden ist geeignet und die Begründung der Bestvariante „Orange 2A“ ist aus Sicht AÖV nachvollziehbar und plausibel. Das gewählte Layout stellt die direkte Anbindung aus dem Bahnhof Bätterkinden ohne zusätzliche Rangierfahrten sicher. Zudem wird der für die ortsinternen Verbindungen wichtige Bahnübergang Kyburgstrasse mit dieser Gleisanbindung nicht tangiert.

Das Gebiet Leimgrube wird durch den markanten Bau der Kartoffelzentrale der Landi geprägt, welcher quer zum Bahnhof und zur Mischzone mit den bestehenden Wohn- und Gewerbebauten entlang der Bubenbergstrasse steht. Die Anordnung des Depotgebäudes unmittelbar neben und parallel zur bestehenden Kartoffelzentrale (in deren Schatten) ist gut begründet, plausibel und nachvollziehbar.

Zur Minimierung der Auswirkungen auf die Anwohnerschaft in den Quartieren nördlich des Depots sowie der Wohn- und Gewerbebauten entlang der Bubenbergstrasse werden der Baudienst und die Gleisanlagen soweit möglich in den Nordwesten der Anlage verschoben. Mit geeigneten Massnahmen können so die Auswirkungen auf die Anwohnerschaft und Bevölkerung minimiert werden.

Die Kombination vom Anbindungslayout mit der direkten Erschliessung aus dem Bahnhof Bätterkinden sowie der Lage des Depotneubaus in unmittelbarer Nähe zur bestehenden Kartoffelzentrale und des Abstellgleisfeldes inklusive der Flächen für den Bahnunterhalt in den Nordwesten der Anlage hat zur Folge, dass der Platzbedarf für die gesamte Anlage im Endzustand auf rund 5 ha anwächst und somit grösser ist als bei den beiden anderen Varianten.

Bei der Gesamtabwägung der verschiedenen oben aufgeführten räumlichen Interessen überwiegen aber die Vor-

teile der Variante „Orange 2A“: In Bezug auf den Flächenbedarf und auf die Nutzung von Fruchtfolgeflächen sind im weiteren Projektverlauf (beim Stand vom 20. September 2018 handelt es sich erst um ein grobes Anlage-Layout) die Anforderungen gemäss Bundes- und kantonalem Recht zu erfüllen. So sind beispielsweise gemäss Art. 8a Abs. 2 Bst. b BauG in Verbindung mit Art. 11c Abs. 6 BauV die flächensparende Anordnung der Bauten und Anlagen sowie die besonders hohe Nutzungsdichte nachzuweisen. Dazu gilt beispielsweise festzuhalten, dass oberirdische Parkplätze auf FFF (wie im groben Anlage-Layout der Variante „Orange 2A“ vermerkt), der optimalen Nutzung, respektive der besonders hohen Nutzungsdichte widersprechen. Auch die Parkierung ist deshalb bezüglich minimaler Beanspruchung der FFF zu optimieren. Das LANAT weist zudem darauf hin, dass die weiteren Grundsätze im Umgang mit FFF in den späteren Verfahrensschritten der UVP, respektive des Plangenehmigungsverfahrens geprüft und beurteilt werden.

Von Seiten Bund sowie den einbezogenen kantonalen Fachstellen wurden keine Vorbehalte gegen die Festsetzung des Vorhabens im kantonalen Richtplan eingebracht. Die vorgenommene räumliche Interessenabwägung hat ergeben, dass die räumlichen Konflikte bereinigt werden konnten. Entsprechend wird das Vorhaben mit Koordinationsstand **Festsetzung** in den Richtplan aufgenommen. Die Fortschreibung der Massnahme B\_04 obliegt gemäss Art. 117 Abs. 1 BauV der Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion.

In den weiteren Planungsschritten ist die kantonale Denkmalpflege bezüglich dem schützenswerten Gebäude miteinzubeziehen. Das OIK III weist darauf hin, dass weitere Details zur Strassenerschliessung angegangen werden müssen: Insbesondere ist ein Verkehrskonzept für die Bauphase zu erarbeiten und dem OIK III rechtzeitig einzureichen. Aus Landschaftssicht wird der Gemeinde empfohlen, den verbleibenden offenen Landschaftsraum des „Bätterchindfelds“ als kommunales Landschaftsschongebiet umzusetzen (Verhinderung einer Riegelbildung).

### Weiterführende Informationen

1. Infraconsult AG (20. September 2018): Nachweise zur Abstimmung raumwirksamer Tätigkeiten – Grundlage für den Antrag zur Änderung des Koordinationsstands im Richtplan des Kantons Bern, Massnahmenblatt B\_04; im Auftrag des RBS.
2. IG Bätterkinder – für eine gesunde Dorfentwicklung (23. August 2018): Stand RBS Depot Bätterkinder ([www.ig-baetterkinder.ch](http://www.ig-baetterkinder.ch))
3. Fachberichte der verwaltungsinternen Konsultation:
  - Fachbericht Amt für Landwirtschaft und Natur (LANAT) vom 12. Oktober 2018
  - Fachbericht Immissionsschutz beco vom 23. Oktober 2018
  - Fachbericht Archäologischer Dienst vom 29. Oktober 2018
  - Fachbericht kantonale Denkmalpflege vom 7. November 2018
  - Fachbericht Amt für Öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) vom 8. November 2018
  - Fachbericht kantonales Tiefbauamt, Oberingenieurkreis III vom 28. November 2018