

Riedbach, 2. Februar 2018

Amt für Gemeinden und Raumordnung
Abteilung Kantonsplanung
Nydeggasse 11/13
3001 Bern

Sachplan Verkehr — Teil Infrastruktur Schiene (SIS); Anpassungen 2018: Anpassung des Objektblattes 4.1 — Anhörung nach Art. 19 RPV

Richtplan Kanton Bern; Anpassung der Massnahme B_04 Öffentliche Mitwirkung und Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, uns im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu einer möglichen Sach- und Richtplanänderung im Zusammenhang mit einer BLS-Werkstätte äussern zu können, und nehmen wie folgt Stellung.

Vorab verweisen wir auf das Gutachten von Dr. phil. biol. und Dr. h.c. iur. Raimund Rodewald der Stiftung Landschaftsschutz (SL) im Auftrag der Gemeinde Frauenkapellen. Dieses würdigt die Arbeit der BLS-Begleitgruppe aus kritischer Distanz und legt dar, weshalb jedenfalls bzgl. des Standorts Chliforst die Voraussetzungen für eine BLS-Werkstätte nicht gegeben sind. Dieses Gutachten wird bei der Standortprüfung und Interessenabwägung zu berücksichtigen sein. Die nachfolgenden Äusserungen sind ergänzend zum beigelegten Gutachten Rodewald zu verstehen.

1. Ausgangslage

Im Dezember 2013 entschied sich der BLS-Verwaltungsrat für den Neubau einer Werkstätte im Raum Bern. Im April 2015 bezeichnete die BLS den Standort „Buch“ im Riedbach, Bern, als beste Lösung. Nach heftigem öffentlichen Protest setzte die BLS eine Begleitgruppe ein, welche unter 44 geprüften Standorten denjenigen im „Chliforst“ im Westen von Bern empfahl. Grundlage der Evaluation war dabei die Annahme, dass die Bedürfnisse der BLS nicht in bestehenden Infrastrukturen (allenfalls in Zusammenarbeit mit der SBB) und ebenso wenig in einer Bauzone verwirklicht werden können. In der Schlussabstimmung favorisierte eine Mehrheit der Abstimmenden diesen Standort vor dem Standort „Niederbottigen“.

Da das Bauvorhaben erhebliche Auswirkungen auf Raum und Umwelt hat, ist ein Verfahren zur Anpassung nicht nur des kantonalen Richtplans, sondern auch des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, erforderlich (Art. 18 Abs. 5 EBG). Hierbei wird der Standort Chliforst demjenigen in Niederbottigen gegenübergestellt.

2. Mängel in der Arbeit der Begleitgruppe

Die Einsetzung einer Begleitgruppe mit Vertretern aus Wirtschaft, Politik, mit Anwohnern und Umweltvertretern hätte durchaus eine Chance sein können, das Vorhaben unter Einbezug sämtlicher relevanter Gesichtspunkte und nicht nur aus einer engen betriebswirtschaftlichen Perspektive zu betrachten. Die konkrete Ausgestaltung der Begleitgruppe und deren Arbeitsweise zerschlugen die anfängliche Hoffnung jedoch umgehend. Die Begleitgruppe wurde unter der Leitung der BLS geführt und bezahlt und eine Werkstätte im Westen von Bern war rückblickend betrachtet von Anfang an ihr Ziel. Je länger je mehr mussten die Teilnehmenden feststellen, dass es der Begleitgruppe an der nötigen Unabhängigkeit fehlt. Die Prüfung der möglichen Alternativstandorte fiel entspre-

chend oberflächlich aus. Die Einseitigkeit der Begleitgruppe schlug sich beispielsweise darin nieder, dass in der Standortevaluation politische Kriterien ohne juristische Relevanz wie die „Opfersymmetrie“ (Verlust Landwirtschaftsfläche / Waldfläche) mitgewichtet worden sind. Ebenso ist die Weigerung, zu Handen der BLS mehrere Standorte zu benennen, eine planerisch nicht zu rechtfertigende Beschränkung, welche den nun prüfenden Behörden unnötig die Arbeit erschwert. Die Begleitgruppe funktionierte in ihrer Arbeitsweise ohnehin stets mehr wie ein politisches als ein fachliches Gremium. Es müssen nun im Verfahren zur Sach- und Richtplananpassung, nachdem die Begleitgruppe ihre Arbeit nicht gemacht hat, Sachverhalte vervollständigt und Abwägungen nachgeholt werden. Vor allem verlief die von der BLS aus Gründen betriebswirtschaftlicher Konkurrenzstellung nicht angenehme Koordination mit der SBB völlig unbefriedigend (dazu weiterführend Gutachten Rodewald. S. 4 f.). Die enge Koordination mit der SBB war gar nicht erst Gegenstand der Standortprüfung der Begleitgruppe. Erst recht nachdem sich die Begleitgruppe inhaltlich auf den Standort Chliforst festgelegt hat, kann sie nicht mehr als unabhängiges Gremium verstanden werden. Die Einseitigkeit der Begleitgruppe und der mangelnde Respekt gegenüber Direktbetroffenen war nicht zuletzt auch der Grund, weshalb die Anwohner im Mai 2017 in corpore aus der Begleitgruppe austraten (vgl. Berner Zeitung vom 5.5.2017, <https://www.bernerzeitung.ch/region/bern/BLSWerkstaette-Anwohner-treten-in-corpore-aus/story/31970638>). Diese Feststellungen sind von besonderer Bedeutung angesichts der Tatsache, dass besagte Begleitgruppe wiederum mit der Prüfung einer Unterbringung der BLS-Werkstätte in Infrastrukturen der SBB beauftragt ist (dazu hinten Ziff. 3.3). Nicht gewürdigt wurde in der Begleitgruppe auch, dass der Wartungsbedarf ab 2022 abnehmen wird, da modernere Züge einfacher zu warten sind (nicht zuletzt deshalb hat die SBB auch freiwerdende Kapazitäten in Biel). Die Prognosen der BLS und mit ihr der Grundlagen für das Mitwirkungsverfahren fassen insoweit auf einer überholten Perspektive. Es wird beantragt, im Sach- und Richtplanverfahren nähere Untersuchungen anzustel-

len, inwieweit durch moderneres Rollmaterial weniger Bedarf nach Räumlichkeiten zur Wartung besteht.

In der Begleitgruppe der BLS wurden zwar in quantitativer Hinsicht zahlreiche Interessenvertreter einbezogen. Bei näherem Hinsehen zeigt sich aber, dass vor allem die Vertreter politischer Parteien, die nicht (zwingend) Ortskenntnisse hatten, gut vertreten waren, Grundeigentümer und Direktbetroffene hatten dagegen nur wenig gewichtete Stimmen. Erstaunlich ist sodann, dass eine Interessenvertretung speziell des Waldschutzes nicht vorhanden war. Selbst unmittelbar betroffene Gemeinden wie Frauenkappelen und Mühleberg wurden nicht einbezogen, obwohl sie durch die beiden Standorte Chliforst und Niederbottigen erheblich intensiver als andere Gemeinde betroffen wären. Im Fall des Standorts Chliforst würde die Erschliessung sogar direkt über Gebiet dieser Gemeinde führen. Umso prominenter waren Gemeinden wie Allmendingen und Konolfingen vertreten, welche nun bezeichnenderweise trotz vielversprechender Ausgangslage von der Standortplanung entlastet sind. Der favorisierte Standort Chliforst war im Übrigen auch nicht derjenige, welcher in der angestellten Nutzwertanalyse obsiegte. Durch die Favorisierung des Standorts Chliforst hat sich die Begleitgruppe insoweit in Widerspruch zu ihren eigenen Bewertungen begeben.

Die Schlussabstimmung fiel entsprechend den politischen Mehrheitsverhältnissen aus. Die beigezogenen Experten konnten keine eigene Fachempfehlung aufgrund der einschlägigen Bewertungskriterien abgeben. Namentlich Gemeinden wie Konolfingen oder Allmendingen konnten so ihre Position erfolgreich geltend machen. Es ist vor diesem Hintergrund nicht erstaunlich, dass die Standorte Allmendingen und Konolfingen nicht favorisiert wurden und dass innerhalb der Stadt Bern – nach intensivem Lobbying der Stadt (hier immerhin in der Sache richtig) – auch der Standort Niederbottigen ausschied.

3. Zum Verfahren der öffentlichen Mitwirkung

Das Mitwirkungsverfahren, namentlich das gewählte Vorgehen, gibt Anlass zu Kritik. Folgende Punkte werden gerügt:

3.1 Zusammenlegung Sachplan / Richtplan, gleichzeitige Eingabe mehrerer Standorte – Kritik am Vorgehen

Das angesetzte Mitwirkungsverfahren umfasst sowohl die mögliche Änderung des Sachplans als auch diejenige des kantonalen Richtplans. Diese Zusammenfassung verletzt die Eigenständigkeit der zwei Verfahren. Die kantonalbernerischen Behörden müssen sich den Vorwurf gefallen lassen, durch diese Zusammenfassend einseitig die Interessen der BLS zu begünstigen. Im Interesse der Sache liegt die Zusammenfassung nicht: Die Richtplananpassung sollte vor dem Hintergrund der Ergebnisse des Sachplans erfolgen, umso mehr als es jedenfalls im Sachplanverfahren keine rechtliche oder faktische Prüfungsbeschränkung auf die von der BLS-Begleitgruppe favorisierten beiden Standorte gibt. Noch fragwürdiger erscheint das Vorgehen des Kantons, die Mitwirkung zu beiden Plananpassungen just in dem Moment zu machen, als nicht mehr gesagt werden kann, dass die BLS zwingend auf einen neuen Standort ausserhalb der Bauzone angewiesen ist. Die SBB hat mit Ihrem Angebot, dass die BLS die SBB-Werkstatt in Biel übernehmen kann, bewiesen, dass gesamtschweizerisch genügend Kapazität vorhanden ist und eine neue Werkstätte eine Verschwendung von Steuergeldern in beträchtlicher Höhe ist.

3.2 Keine Beschränkung auf eingereichte Standorte – umfassende Prüfung zwingend

Die Grundlage des Mitwirkungsverfahrens bilden Unterlagen im Sach- und Richtplanverfahren (Beurteilungsgrundlagen [sofern nachfolgend im Zusammenhang mit den Beurteilungsgrundlagen Seitenzahlen erwähnt werden, betreffen diese das 12-seitige Erläuterungsdokument]); diese analysieren einzig

die Standorte „Chliforst“ und „Niederbottigen“ vertieft. Der Grund liegt nach dem Gesagten darin, dass diese beiden jeweils am meisten Stimmen in der Begleitgruppe erhielten. Die Beurteilungsgrundlagen erwecken den Eindruck, die Festlegung des Standorts beschränke sich auf eine Interessenabwägung zwischen diesen beiden Standorten. Dies ist unzutreffend. Die Behörden, welche die angebotenen Richt- und Sachplananpassungen vornehmen, haben vielmehr sämtliche möglichen und geeigneten Alternativstandorte zu prüfen und in die Interessenabwägung miteinzubeziehen. Das gilt insbesondere für das Sachplanverfahren: Das in Art. 18 Abs. 5 EBG angesprochene Sachplanerfordernis bei Vorhaben, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken, bedingt die Prüfung aller ggf. besser geeigneten Alternativstandorten. Eine Beschränkung auf zwei Standorte, die notabene den Präferenzen des bauwilligen Eisenbahnunternehmens bzw. der von ihm eingesetzten Begleitgruppe entspricht, kann nicht den Vorgaben der Art. 17-20 RPV gerecht werden. Ebenso wenig kann eine den Anforderungen von Art. 2 Abs. 1 Bst. b und Art. 3 RPV genügende Prüfung von Alternativstandorten und eine rechtsgenügende Interessenabwägung erfolgen. Eine derart kleinräumige Sichtweise widerspricht dem Sachplanverfahren (vgl. BGer 1C_550/2012 vom 9.12.2014, E. 7). Die Behörde wird deshalb eingehend zu prüfen haben, ob andere, Landschaft bzw. Wald und Umwelt schonendere Standorte bzw. Streckenführungen vorhanden sind. Alle ernsthaft in Betracht fallenden Varianten sind näher zu prüfen, die übrigen nur – aber immerhin – summarisch (vgl. BGer 1C_648/2013 vom 4.2.2013, E. 4.1 mit Hinweisen). Dass sich die Prüfung nicht auf die vom Transportunternehmen selbst vorgeschlagenen bzw. beantragten Standorte beschränken kann, hält offenkundig auch der Bundesrat für richtig. In der Antwort auf eine anlässlich des hier interessierenden Vorhabens der BLS gestellten Interpellation von Nationalrätin Regula Rytz (Geschäft Nr. 15.3665) hielt er fest, dass die Bundesbehörden formell nicht an die Anträge der Transportunternehmen gebunden sind (Antwort 2; einsehbar unter <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20153665>).

Im Verfahren zur Sachplananpassung werden damit namentlich auch die aus hier vertretener Sicht durch die Begleitgruppe vorschnell verneinten Standorte im Kanton Freiburg (Givisiez und Flamatt) zu prüfen sein. Vertreter des Kantons Freiburg haben öffentlich ihr Interesse an einem Standort bekundet und deziert den Einwand verworfen, die Platzverhältnisse seien zu knapp (vgl. Berner Zeitung vom 22.9.2016; <https://www.bernerzeitung.ch/region/bern/sensler-wollen-werkstaette-an-land-ziehen/story/29985299>). Dem Vernehmen nach wäre auch der Kanton Freiburg selbst an dem Vorhaben interessiert. Die Begleitgruppe hat die Standorte aufgrund einer nur oberflächlich abgefassten Prüfung von Basler & Hoffmann vom 2. Juni 2016 verworfen. Ausschlaggebend waren offenbar Kostenüberlegungen, was aber gerade bei der Schwere der betroffenen öffentlichen Interessen der Standorte Chliforst und Niederbottigen nicht ausreichen kann. Leider hat auch der Kanton Bern nicht das Gespräch mit dem Nachbarkanton gesucht, sondern sich ohne nähere eigene Prüfung auf die summarischen Angaben der Begleitgruppe abgestützt. Der Vorteil des Standorts Flamatt z.B. wäre namentlich, dass hier Autobahn und Eisenbahn parallel verlaufen und die Züge weiter oben fahren als die Autos, sie könnten ohne grosse Steigung zur Werkstätte gelangen. Die Bundesbehörden werden bei der Sachplanprüfung die Möglichkeit eines Werkstättenbaus im Kanton Freiburg nochmals fundiert und unabhängig zu prüfen haben. Es wird diesbezüglich der Beweisanspruch gestellt, einerseits bei den zuständigen Behörden des Kantons Freiburg eine Meinungsäusserung bzgl. eines Werkstättenbaus in Givisiez und Flamatt einzuholen, wobei insbesondere auch die Frage der angeblich zu engen Platzverhältnissen aufzuwerfen ist. Gleichzeitig wird beantragt, die Standorte im Kanton Freiburg (Givisiez und Flamatt) einer unabhängigen externen Prüfung im Auftrag des Bundesamts für Verkehr zu unterziehen.

3.3 Chance SBB-Standort

Erst recht wird im Sach- und Richtplananpassungsverfahren besonderes Augenmerk auf die Möglichkeit einer Unterbringung der BLS in Räumlichkeiten der SBB in Biel zu legen sein. Die SBB selbst hat ein solches Angebot gemacht. Angesichts dieser Bereitschaft zur Zusammenarbeit muss auch (alternativ oder kumulativ) eine Weiterführung des BLS-Werkstattbetriebs in Bern-Aebimatt nochmals vertieft geprüft werden. Damit könnten die Bedürfnisse der BLS ohne Neubau und Kulturland- bzw. Waldverschleiss und sogar – raumplanerisch sehr erwünscht – in einer Bauzone befriedigt werden. Der Standort Biel (und ebenso derjenige in Bern-Aebimatt) käme unter den gegebenen Umständen einer Ideal-lösung gleich. Die IG Riedbach erachtet eine Prüfung des Standorts Biel durch die Begleitgruppe, die bereits ihre Abhängigkeit von der BLS und deren Wünschen bewiesen hat, als ungeeignet. Die Empfehlung der Begleitgruppe, das Angebot der SBB in Biel anzunehmen, käme u.U. gar einem politischen Ge-sichtsverlust der Begleitgruppe gleich, nachdem diese bis anhin von der Prä-misse ausging, eine Befriedigung der Bedürfnisse der BLS in bestehenden Räumlichkeiten innerhalb der Bauzone stehe gar nicht erst zur Diskussion. Es ist bereits zum heutigen Zeitpunkt praktisch klar, dass die BLS angesichts der bestehenden Rivalität hinsichtlich Fernverkehrskonzession eine Infrastrukturlö-sung in Zusammenarbeit mit ihrer Konkurrentin bzw. in deren Räumlichkeiten künftig als wenig komfortabel erachtet und lieber eigene Räumlichkeiten bauen möchte. Nur eine echt neutrale, von SBB und BLS organisatorisch und finanziell unabhängige Instanz kann die Unterbringung der BLS im SBB-Standort Biel mit der nötigen Ernsthaftigkeit und Unvoreingenommenheit prüfen, zumal die Koor-dination von SBB und BLS von Beginn weg unbefriedigend verlief. Eine solche Behörde stellt das BAV dar.

Einer (leider absehbaren) Stellungnahme der BLS bzw. ihrer Begleitgruppe, wonach eine Nutzung der Räumlichkeiten der SBB in Biel nicht infrage komme, kann deshalb von Beginn weg nicht entscheidendes Gewicht zukommen, ein solcher Inhalt wird von der IG Riedbach bereits vorsorglich bestritten. Eine

mangelnde Bereitschaft seitens BLS zur Zusammenarbeit mit der SBB kann nicht dazu führen, dass dadurch ein Neubau auf Waldfläche und/oder FFF anstelle einer Realisierung in bisherigen Infrastrukturen gerechtfertigt wird. Diese Thematik wäre bei entsprechender Stellungnahme der Begleitgruppe vielmehr erneut und ohne Zurückhaltung durch die Bundesbehörden vertieft zu prüfen sein. Es wird bereits an dieser Stelle vorsorglich der Beweisantrag gestellt, durch unabhängige Experten im Auftrag des BAV eine Unterbringung der für die beabsichtigte BLS-Werkstätte vorgesehenen Nutzung am bestehenden Standort der SBB in Biel zu prüfen. Zumal die SBB selbst Räumlichkeiten zur Verfügung stellt, wird ebenfalls nochmals die Möglichkeit einer Fortführung des Standorts Aebimatt zu prüfen sein.

4. Kritik an den Standorten Chliforst und Niederbottigen

Eine BLS-Werkstätte an den Standorten Chliforst und Niederbottigen würde sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken. Dabei ist in Erinnerung zu rufen, dass die Werkstätte im Chliforst während 24 Stunden betrieben werden soll. Auswirkungen, insb. auch in Form von Lärm und Licht, sind damit nicht vergleichbar mit den Immissionen, welche heute aufgrund bestehender Wege auf den Perimeter einwirken.

Die IG Riedbach setzt sich gemäss ihren Statuten ein für die Erhaltung des bestehenden Gebiets Bern-West mit seiner wertvollen Natur – insbesondere Wald, (Kultur)-Landschaft und anderweitig geschützte Standorte bzw. Objekte – , dem Naherholungsgebiet, dem Gäbelbach und den geschützten Ortsbildern. Sowohl der Standort Chliforst als auch der Standort Niederbottigen fallen in das Gebiet Bern-West, für das zu schützen sich die IG Riedbach konstituiert hat. Die IG Riedbach benennt insbesondere nachfolgende Bedenken, die einer Eintragung im Sach- und Richtplan entgegenstehen.

4.1 Standort Chliforst

a. Wald

Dass der Standort Chliforst in erheblichem Umfang (4.1 ha) Wald beansprucht, wurde im Gutachten Rodewald einlässlich dargelegt (vgl. dort, insbes. S. 12, 17). Das kleinere Waldstück „Chliforst“ würde vollständig verschwinden, in der grösseren Waldfläche „chline Forst“ müssten Teile gerodet werden. Die Beanspruchung von Wald erfordert einen Nachweis der Standortgebundenheit, wobei namentlich finanzielle Interessen keine solche Standortgebundenheit zu begründen vermögen (Art. 5 Abs. 2 WAG). Vorliegend sind nach Auffassung der IG Riedbach andere geeignete Standorte denkbar und umsetzbar, welche Wald nicht beanspruchen. Das Gesagte wird letztlich auch durch die Beurteilungsgrundlagen selbst unterstrichen, die bereits von sich aus eine Alternative zum Standort Chliforst (nämlich den Standort Niederbottigen) nennen. Waldrechtlich und – weil die Interessen des Waldschutzes bundesrechtlich geschützt und selbständiger Natur sind – bei gesamthafter Betrachtung ist der Standort Chliforst nicht zu rechtfertigen. Zur Waldbeanspruchung bleibt zu ergänzen, dass unmittelbar südlich angrenzend an die geplante Werkstätte ein Perimeter als Waldnaturinventar gekennzeichnet wird (vgl. dazu Gutachten Rodewald, S. 14). Ein solcher Perimeter kennzeichnet aus Sicht der Waldbiodiversität bedeutende naturnahe Waldbiotope und Waldbestände. Dass dieser bedeutende Lebensraum durch eine unmittelbar angrenzende BLS-Werkstätte empfindlich gestört wird, erscheint offensichtlich. In den Beurteilungsgrundlagen liegt kein Hinweis auf das Waldnaturinventar vor. In den Beurteilungsgrundlagen ebenfalls mit keinem Wort erwähnt wird schliesslich die Idee einer Aufforstung der ehemaligen Schiessanlage bei Kombination derselben mit der Werkstätte; welche die Favorisierung dieses Standorts in der BLS-Begleitgruppe begünstigt haben dürfte, allerdings nie näher abgeklärt worden ist. Entweder sind also Aufforstungsmassnahmen (nach wie vor) nicht näher substantiiert (insbesondere besteht kein Beleg für eine Machbarkeit der Unterbringung der Schiessanlage

in der Werkstätte) oder aber es soll hierauf verzichtet werden, womit die dem Standort entgegenstehenden Waldinteressen noch gewichtiger wiegen.

b. Verstoss gegen RPG-Grundsätze

Der Standort Chliforst stellt eine Insellösung dar, auch im Vergleich mit anderen Standorten ausserhalb der Bauzone. Ein solches Szenario galt in der Begleitgruppe an sich als ausgeschlossen. Der Standort Chliforst widerspricht damit dem Konzentrationsprinzip, das durch die jüngste RPG-Revision nochmals gestärkt worden ist (Art. 15 RPG; vgl. Urteil Verwaltungsgericht Bern, VGE 100 2016 169 vom 1.2.2017, E. 4.3.1) und letztlich die haushälterische Nutzung des Bodens zum Ziel hat (Art. 75 Abs. 1 BV). Die raumplanerische Signalwirkung einer Standortfestsetzung im Chliforst wäre gravierend.

c. Fruchtfolgefläche (FFF)

Soweit der Standort Chliforst nicht Wald beansprucht, käme er im Umfang von ca. 10 ha auf FFF zu liegen. Das Gebiet im Chliforst verfügt über eine sehr geringe und damit sehr gute Hangneigung (Bodeneignungskarte, Bodeneignung Kulturland, sehr gute Produktion). Die Fläche dient für Futter- und Ackerbau (Bodeneignungskarte, Bodeneignung Kulturtyp). Nachdem vorliegend eine Realisierung der Werkstattbedürfnisse der BLS in bestehenden Infrastrukturen in Biel (ggf. auch Bern-Aebimatt) möglich erscheint, kann die Beanspruchung von FFF auch nicht mehr mit der Feststellung gerechtfertigt werden, jeder der Standorte würde FFF beanspruchen.

d. Ortsbild

In der Nähe des Standorts Chliforst liegt das im ISOS eingetragene Ortsbild Riedbach, dieses wird durch Strassenverlegungen im Zusammenhang mit dem Werkstattbau tangiert (dort Erhaltungsziel A, d.h.: Alle Bauten, Anlageteile und Freiräume integral erhalten, störende Eingriffe beseitigen). Da eine Bundesauf-

gabe i.S.v. Art. 2 NHG vorliegt und auch insoweit ein Interesse i.S.v. Art. 5 NHG tangiert ist, wird die ENHK frühzeitig miteinzubeziehen sein.

e. Erschliessung

Dem für die Erschliessung vorgeschlagenen Zufahrtsweg über Oberbottigen/Riedbach stehen erhebliche Bedenken entgegen, führt diese Strasse doch mitten durch Wohnzonen mit Schulanlagen. Die Erschliessungsanlagen sind nicht geeignet, entsprechenden Mehrverkehr aufzunehmen. Auch der damit einhergehenden Lärmmehrbelastung wird in den Beurteilungsgrundlagen zu wenig Beachtung geschenkt (S. 9 fokussiert sich auf das Gleisfeld). Eine ÖV-Erschliessung fällt insoweit ausser Betracht, als der Standort Chliforst aufgrund seines Charakters als Insellösung ausserhalb der ÖV-Güteklassen A-F liegt und damit insoweit schlecht erschlossen ist.

Die Erschliessung für Lastwagen kann aufgrund obgenannter Bedenken ohnehin nicht über die Strasse Oberbottigen/Riedbach führen. Die Beurteilungsgrundlagen (S. 6, auch zum Folgenden) schlagen eine Erschliessung durch Waldgebiet vor (Spilwald), womit die Intensität des Eingriffs an diesem Standort insoweit nochmals erhöht ist. Die Zufahrt sollen Synergien mit dem geplanten ADT-Standort Stossesbode bzw. der hierfür benötigten Erschliessung bestehen. Die entsprechende Erschliessung für den geplanten Standort ist indes noch nicht realisiert und würde zudem beschränkt auf die Bedürfnisse des ADT-Standorts gebaut. Für die Erschliessung musste nur schon bei der Festsetzung des ADT-Standorts ein Vorbehalt für eine waldschonende Umsetzung angebracht werden (vgl. Regionaler Richtplan ADT, Behördenverbindliche Festlegungen mit Koordinationsblättern, Richtplantext, Juni 2017, ad Standort Nr. 121). Es ist zu befürchten, dass eine waldschonende Nutzung derselben Erschliessungsstrasse nicht mehr möglich ist, wenn diese dann auch noch zum 24h-Betrieb einer BLS-Werkstätte dienen sollte. Ob die beabsichtigten Erschliessungen also die im Zusammenhang mit dem BLS-Standort bestehenden

Bedürfnisse erfüllen können, wird in Abrede gestellt und muss im Sach- bzw. Richtplanverfahren näher untersucht werden. Bei Erschliessung durch den Spilwald müsste im Übrigen der Tatsache Rechnung getragen werden, dass sich dort in der Nähe ein überregionaler Wildtierkorridor mit nationaler Verbindungsachse sowie ein Massnahmenperimeter Wildtiere befindet. In den Beurteilungsgrundlagen wird auf diese Problematik nicht eingegangen (vgl. auch Gutachten Rodewald, S. 15, 18).

Zum Schluss fällt auf, dass das Areal gemäss Plangrundlagen direkt auf die Rosshäusernstrasse zu liegen kommt. Kann diese Strasse für die Öffentlichkeit nicht mehr genutzt werden, entsteht Mehrverkehr auf anderen Strassen.

f. Landschaftsschutz

Das Gebiet Chliforst liegt im Gäbelbachtal. Welche beachtlichen Qualitäten dieses Gebiet aufweist, verdeutlicht beiliegende Studie „Naturpotenziale im Gäbelbachtal“ (zum Perimeter S. 9). Aufschlussreich ist insbesondere der Beschrieb auf S. 5 im Vorwort: „Der Gäbelbach fliesst von seiner Quelle im Forst bis zu seiner Mündung in den Wohlensee in einer weitgehend intakten Landschaft. Seine Ufer sind kaum verbaut, so dass wir über weite Strecken einen natürlich mäandrierenden Bach vorfinden, wie er im Schweizer Mittelland so nahe einer grossen Agglomeration kaum mehr anzutreffen ist. Er stellt damit ein einzigartiges Bijou im Westen von Bern dar, das es auch für die kommenden Generationen zu erhalten gilt.“

Die hohe Schutzwürdigkeit des Gebiets schlägt sich in Inventaren und Nutzungsplanungen nieder. Das Gäbelbachtal ist als Vorranggebiet Naturlandschaft im RGSK II der Regionalkonferenz Bern-Mittelland erwähnt mit dem Vermerk „Gewässerraum von regionaler Bedeutung“ (NL Nr. 21). Das Gebiet Chliforst liegt überdies gemäss RGSK II in einem Vorranggebiet Kulturlandschutz (KL Nr. 16 Forst – Riedbach). Auf Ebene der Stadt Bern wiederum liegt das Gebiet Chliforst in einer Schutzzone A gemäss kommunalem Nutzungszo-

nenplan. Schutzzonen umfassen Gebiete von besonderer landschaftlicher, städtebaulicher oder ökologischer Bedeutung (Art. 25 Abs. 1 Bauordnung Bern). In der Zone SZ A (Landschafts- und Ortsbildschutzareal) gilt sogar ein Bauverbot für nicht standortgebundene Bauten (Art. 25 Abs. 2 Bauordnung Bern). Die besondere Schutzwürdigkeit des Gäbelbachtals, zu welchem das Gebiet Chliforst gehört, ist sodann auch auf städtischer Ebene anerkannt. Im Bericht des Stadtplanungsamts Bern vom Januar 2005 zum Teilrichtplan Landschaft Stadtteil VI Bottigen-Riedbach-Riedern steht geschrieben: „Der Landschaftsraum Gäbelbach (siehe Plan Teilgebiete) hat eine beachtliche Bedeutung als Naherholungsgebiet, als vom Fliessgewässer bestimmter Lebensraum für Tiere und Pflanzen und als ökologischer Vernetzungskorridor“ (S. 9).

Die Beurteilungsgrundlagen sprechen zu Recht davon, dass eine sehr grosse Landschaftsbeeinträchtigung gegeben wäre (S. 11). Dennoch ist der Sachverhalt nach hier vertretener Auffassung nicht vollständig erhoben: Es wird der Beweisantrag gestellt, im Sachplanverfahren die Schutzwürdigkeit des Gebiets näher zu untersuchen. Insbesondere besteht Grund zur Annahme, dass sich geschützte Amphibien dort aufhalten (Feuersalamander, vgl. beiliegender Bericht UNA Atelier für Naturschutz und Umweltfragen, auch zum Folgenden). Es bleibt der Hinweis, dass ein naturnahes Fliessgewässer eingedolt bzw. verlegt werden müsste. Abzuklären ist auch die Auswirkung des Bauvorhabens auf den Biberbestand.

g. Weiteres

Die Darstellung der involvierten Interessen in den Beurteilungsgrundlagen ist auch in anderer Hinsicht nicht vollständig:

- Die Beurteilungsgrundlagen sprechen zwar auf S. 12 von den Folgen für Anwohner. Nicht erwähnt ist jedoch, dass es sich bei den betroffenen Grundstücken und Gebäuden um denkmalgeschützte Objekte handelt (vgl. Bauinventar der Stadt Bern). Betroffen wären namentlich die Baugruppe C, ferner

auch D und K, alle mit jeweils erhaltenswerten Gebäuden. Westlich in der Nähe des geplanten Werkstättenstandortes befindet sich zudem eine archäologische Fundstelle (Geoportal des Kantons Bern, archäologisches Inventar). Es wird der Beweisantrag gestellt, dass die denkmalschutzrechtlichen und archäologischen Auswirkungen beim Standort Chliforst näher abzuklären sind.

- Wegverbindungen (vgl. Sachplan Wanderroutennetz, Bern 2012; Sachplan Veloverkehr, Bern 2014; www.map.geo.admin.ch vgl. auch Gutachten Rodewald, S. 14, 17 f.):

Die Werkstätte käme auf einen bestehenden Wanderweg und einen historischen Verkehrsweg (Rosshäusernstrasse, Verlauf) von regionaler Bedeutung zu liegen. Insbesondere die Rücksichtnahme auf Wanderwege sowie die Ersatzpflicht bei Aufhebung entsprechender Wege ist ein bundesverfassungsrechtlich statuiertes öffentliches Interesse und für die vorzunehmende Interessenabwägung von besonderer Bedeutung (Art. 88 Abs. 3 BV). Betroffen wären ferner eine Veloroute (Mannenriedstrasse, bestehende Velolandroute Nr. 34 und ebenso Veloroute mit regionaler Netzfunktion) und ein historischer Verkehrsweg von immerhin lokaler Bedeutung (Mannenriedstrasse, Verlauf). All diese Punkte sucht man ebenfalls vergeblich in den Beurteilungsgrundlagen. Es wird der Beweisantrag gestellt, bei zuständigen Amts- und Fachstellen, insbesondere dem Verein Berner Wanderwege und dem Tiefbauamt des Kantons Bern, Auskünfte zur Bedeutung der tangierten Verbindungen einzuholen, insbesondere zur Möglichkeit, ob bei Aufhebung der Verbindungen gleichwertige Ersatzmöglichkeiten geschaffen werden können.

- Weitere Schutzgebiete und –objekte (vgl. Geoportal des Kanton Bern, Naturschutzkarte; Gutachten Rodewald, S. 14, 17 f.)

Bei Betrachtung beiliegender Karten zeigt sich, dass der Werkstattstandort potentielle Biotope (Biotop trocken) und einen Trockenstandort von regiona-

ler Bedeutung (gleichzeitig REN Trockenstandort, Ausbreitungsgebiet und Kontinuum) tangieren würde. Welche Auswirkungen konkret zu befürchten wären, kann an dieser Stelle nicht abschliessend beurteilt werden, nachdem sich die Beurteilungsgrundlagen mit keinem Wort hierzu äussern. Es wird der Beweisantrag gestellt, die Schutzwürdigkeit obgenannter Gebiete und Objekte näher abklären zu lassen und in die Interessenabwägung miteinzubeziehen.

- Altlasten

Im Gebiet Chliforst wurde während des 2. Weltkriegs nach Kenntnis der IG Riedbach ein Tanklager errichtet. Dieses wurde bis in die 70er Jahre betrieben. Es besteht die Befürchtung, dass Material abtransportiert werden muss. Es wird deshalb der Beweisantrag gestellt, im Sach- und Richtplanverfahren die Altlastensituation näher abzuklären.

- Sichtweise der Stadt Bern

In den Beurteilungsgrundlagen wird einzig beim Standort Niederbottigen – dort zu Recht – auf die Interessen der Stadt Bern hingewiesen, welche diesem Standort entgegenstehen (S. 8 mit Hinweis auf STEK und hinten Ziff. 4.2/e). Leider unterlassen es die Beurteilungsgrundlagen zu erwähnen, dass das Berner Stadtparlament am 2. November 2017 eine Motion (Geschäftsnr. 2017.SR.000179) mit dem Titel „Nein zum BLS-Standort Chliforst“ erheblich erklärt hat. Der Gemeinderat wird darin u.a. aufgefordert, im Rahmen der Mitwirkung zum Sachplan Stellung zu nehmen und sich in seiner Stellungnahme zu Handen des BAV dezidiert gegen den Standort Chliforst zu äussern (vgl. Beilage).

h. Zwischenfazit

Der Standort Chliforst ist namentlich aus raumplanerischen (Insellösung) und naturschutzrechtlichen (Wald, Landschaftsschutz) Gründen nicht genehmi-

gungsfähig, im Übrigen sind die Beurteilungsgrundlagen unvollständig. Dass die hiervor erwähnten öffentlichen Interessen – teilweise – auch kantonalrechtlicher Natur sind, lässt sie nicht unbeachtlich werden. Vielmehr sind alle relevanten öffentlichen Interessen zu benennen, deren Rangordnung ist erst alsdann für die Abwägung relevant. Abgesehen davon werden auch in einem allfälligen Plan-genehmigungsverfahren öffentliche Interessen von Kanton und Gemeinde zu berücksichtigen sein (Art. 18 Abs. 4 EBG).

4.2 Kritik am Standort Niederbottigen

a. Keine haushälterische Bodennutzung (FFF)

Im Rahmen der RPG-Revision vom 15. Juni 2012 wurde die Forderung nach Erhalt der FFF nochmals gesetzlich gestärkt (Art. 3 Abs. 2 Bst. a und Art. 15 Abs. 3 RPG; ebenso Art. 30 Abs. 1 und 1^{bis} RPV; im Kanton Bern ebenso neu Art. 8b BauG). Es sind also besondere Gründe anzuführen, weshalb gerade ein Standort mit FFF beansprucht wird. Der Standort Niederbottigen würde rund 13 ha FFF beanspruchen. Es ist davon auszugehen, dass es sich hierbei um besonders hochwertige FFF handelt (vgl. auch hier die gemäss Bodeneignungskarte sehr gute Hangneigung sowie der hochwertige Kulturtyp [Nutzung für Futter- und Ackerbau]). Es wird der Beweisantrag gestellt, die Qualität der FFF am Standort Niederbottigen – auch im Vergleich mit anderen evaluierten Standorten – agronomisch näher abzuklären. Die Beanspruchung von FFF ist damit in quantitativer und (mutmasslich) auch qualitativer Hinsicht ausgeprägter als an anderen Standorten. Dies wurde in den Beurteilungsgrundlagen zu wenig gewürdigt. Es wird zudem angesichts der besonderen Schutzwürdigkeit der FFF erst recht nicht angehen, aus einer engen finanziell-betriebswirtschaftlichen BLS-Optik oder mit nur oberflächlicher Begründung auf den Standort Biel oder Aebimatt zu verzichten.

b. Massiver Eingriff in die Landschaft

Wie aus den Beurteilungsgrundlagen hervorgeht (S. 11), würde das Bauvorhaben im Standort Niederbottigen zufolge des unebenen Geländes einen tiefen Einschnitt bewirken, Abgrabungen und Stützmauern von bis zu 28 m Höhe wären erforderlich. Der Eingriff ist damit gerade auch topographisch betrachtet massiv, das Gebiet wird in seinen bisherigen Charakteristiken entstellt. Ein ausreichendes Deponievolumen ist nicht vorhanden. Mit der Schaffung von Zwischendeponien (so die Beurteilungsgrundlagen, S. 12) wären noch weitergehende Eingriffe in die Landschaft und Natur sowie zusätzlicher Mehrverkehr verbunden. In unmittelbarer Nähe des Standorts Niederbottigen befindet sich das ISOS-geschützte Ortsbild Niederbottigen. Betroffen wären neben der Hauptsiedlung ganz besonders die Höfe beidseits der Zufahrtsstrasse am Nordhang aus dem 19. und 20. Jahrhundert. Der Standort Niederbottigen liegt zudem im Betrachtungs- und Bearbeitungsperimeter der vorerwähnten Studie „Naturpotenziale im Gäbelbachtal“ (S. 9). Vor diesem Hintergrund leuchtet nicht ein, weshalb die Beurteilungsgrundlagen nur von einer grossen, nicht aber sehr grossen Beeinträchtigung der Landschaft ausgehen (S. 11).

c. Erschliessung (vgl. Sachplan Veloverkehr, Bern 2014):

Der Standort Niederbottigen liegt, wie die Beurteilungsgrundlagen verdeutlichen (S. 7), ca. 1,3 km von einer ÖV-Haltestelle entfernt. Eine ÖV-Erschliessung der Werkstätte für Mitarbeitende fällt damit realistischweise ausser Betracht. Die Erschliessung müsste mit dem MIV erfolgen. PW und ebenso Lastwagen hätten gemäss den Beurteilungsgrundlagen (S. 7) die Niederbottigenstrasse und den Buchfeldweg zu nutzen. Diese Wege führen durch Wohnviertel. Betroffen wäre namentlich auch die über die Niederbottigenstrasse verlaufende Velohauptverbindungsroute (Route für den Alltagsverkehr). Eine erhebliche erschliessungsbedingte Mehrbelastung würde bereits in der Bauphase entstehen, da aufgrund des massiven Eingriffs in die Landschaft Aushub abtransportiert werden muss-

te. Die gleichzeitige schwerpunktmässige Nutzung als Lastwagenschliessung und Veloroute macht Gefährdungen für die Verkehrssicherheit absehbar. Die Beurteilungsgrundlagen äussern sich mit keinem Wort dazu. Es wird beantragt, beim Tiefbauamt des Kantons Bern zu möglichen Gefährdungen der Verkehrssicherheit ein Gutachten einzuholen.

d. Eigentumsгарantie

Gemäss den Beurteilungsgrundlagen würden 124 Personen eine deutliche lärmbedingte Störung wahrnehmen aufgrund des Werkstattbetriebs (Lr 45-50 dBA; Beurteilungsgrundlagen, S. 10, auch zum Folgenden). Sodann wären gemäss den Beurteilungsgrundlagen 7 Bauernbetriebe durch den Verlust von Flächen betroffen, drei Häuser müssten voraussichtlich aufgrund neuer Geleiseanlagen abgerissen werden. Absehbar sind demnach formelle und materielle Enteignungen. Gemäss Art. 26 BV ist die Eigentumsгарantie gewährleistet; die Grundrechte müssen in der ganzen Rechtsordnung zur Geltung kommen (Art. 35 Abs. 1 BV). Die Perspektive Privater, einerseits als Grundeigentümer und andererseits als Belastete von Lärmemissionen, fand aufgrund deren tiefer Stimmgewichtung in der Begleitgruppe zu wenig Eingang.

e. Stadtentwicklung

Für die Stadt Bern stellt der Standort Niederbottigen strategisch wichtiges Siedlungsentwicklungsgebiet dar (vgl. STEK 2016, S. 46 f., s. Beurteilungsgrundlagen, S. 8). In der Stadt Bern ist – im Gegensatz zu den meisten Gemeinden im Kanton – für die Zukunft ein weiteres Bevölkerungswachstum zu erwarten, womit weiterer Wohnraum erforderlich wird. Die Nähe eines Werkstattstandorts Niederbottigen zur Bauzone mag (anders als die Insellösung Chliforst) zwar planerisch grundsätzlich begrüssenswert sein; vorliegend aber würde dieser Standort just Land beanspruchen, das in Zukunft für das absehbare Bevölkerungswachstum eine planerisch sehr sinnvolle Ausweitung des Siedlungsgebiets darstellt. Die Nähe zur Bauzone kann im speziellen Fall des Standorts

Niederbottigen damit im Ergebnis nicht als Vorteil für eine BLS-Werkstätte genannt werden.

- f. Weiteres (vgl. Sachplan Veloverkehr, Bern 2014; Geoportal des Kanton Bern, Naturschutzkarte; www.map.geo.admin.ch):

Auch hinsichtlich des Standorts Niederbottigen sind die in den Beurteilungsgrundlagen erwähnten Interessen nicht vollständig wiedergegeben. Der Standort kommt direkt auf einen historischen Verkehrsweg von immerhin lokaler Bedeutung zu liegen (Buchfeldweg; Verlauf). Negative Auswirkungen dürften sich auch ergeben auf die bestehenden Velorouten (bestehende Hauptverbindungsroute auf der Niederbottigenstrasse, Velolandroute sowie Veloroute mit regionaler Netzfunktion auf der Riedbachstrasse) und auf die nahe östlich und westlich zum geplanten Standort liegenden potentiellen Biotope (Biotopfläche trocken).

- g. Zwischenfazit

Der Standort Niederbottigen ist namentlich aus Gründen des Raumplanungsrechts und Landschaftsschutz nicht genehmigungsfähig. Abgesehen vom grossen Umfang von (i.c. mutmasslich besonders) wertvollen FFF fällt ins Gewicht, dass durch die Eingriffe in das unebene Land faktisch eine Landschaft entsteht wird. Hinzu kommt, dass zahlreiche Private formell oder materiell enteignet würden. Im Übrigen sind die Beurteilungsgrundlagen auch hinsichtlich des Standorts Niederbottigen unvollständig. Dass die hiervor erwähnten öffentlichen Interessen – teilweise – auch kantonrechtlicher Natur sind, rechtfertigt nach dem Gesagten nicht, diese ausser Acht zu lassen.

5. Schluss

Die Behörden werden – insbesondere im Sachplanverfahren – eine umfassende Prüfung sämtlicher geeigneter Alternativstandorte vorzunehmen haben, die Beschränkung auf einzig zwei Standorte – notabene die vom Transportunter-

nehmen bzw. der Begleitgruppe bevorzugten – ist unhaltbar. Die Beurteilungsgrundlagen für die Mitwirkung sind zudem insoweit unvollständig, als die betroffenen Interessen nicht vollständig ermittelt sind. Eine umfassende Abwägung aller im Raum stehenden Interessen ist mit den vorliegenden Beurteilungsgrundlagen nicht möglich. Bereits aus diesen Gründen muss eine Aufnahme der vorgeschlagenen Standorte in den Sach- und Richtplan scheitern.

Zu den Standorten Chliforst und Niederbottigen kann zudem bereits aufgrund der ermittelten Interessen festgehalten werden, dass eine Aufnahme in den Sach- und Richtplan insbesondere aus Gründen des Raumplanungs-, Umweltschutz und Naturschutzrechts nicht in Frage kommen kann.

Es wird Sache der BLS sein, bei Nichtaufnahme der Standorte Chliforst und Niederbottigen über das weitere Vorgehen zu befinden. Insbesondere ist es Sache der BLS, ob und inwieweit sie ein allfälliges neues Projekt verwirklichen will an Alternativstandorten wie Biel oder ggf. Givisiez und Flamatt, die sich im Gegensatz zu den Standorten Chliforst und Niederbottigen im Rahmen der anzustellenden umfassenden Interessenabwägung als geeignet erweisen. Vorliegend kann es sein Bewenden damit haben, auf eine Anpassung des Sach- und Richtplans bzw. auf eine entsprechende Aufnahme der in den Beurteilungsgrundlagen genannten Standorte zu verzichten.

Die IG Riedbach stellt deshalb zusammenfassend den Antrag, dass auf die Aufnahme des Neubaus der BLS-Werkstätte an den Standorten Chliforst und Niederbottigen in den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS), sowie in den kantonalen Richtplan zu verzichten sei.