



Einschreiben

Amt für Gemeinden und Raumordnung
Abteilung Kantonsplanung
Nydegggasse 11 | 13
3011 Bern

Frauenkappelen, 29. Januar 2018 | rh

Ansprechperson: Ramona Hämmerli T 031 926 63 60

Stellungnahme der Einwohnergemeinde Frauenkappelen zu folgenden Planungen:

- **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 Richtplananpassung im Zusammenhang mit einer BLS-Werkstätte zu äussern, und nehmen wie folgt Stellung.

I. Prämissen

1. Vorab verweisen wir auf das **Gutachten der Stiftung Landschaftsschutz vom 18. September 2017** (nachfolgend: Gutachten SLS) von Dr. phil. biol. und Dr. h.c. iur. Raimund Rodewald im Auftrag der Gemeinde Frauenkappelen. Dieses würdigt die Arbeit der BLS-Begleitgruppe aus kritischer Distanz und legt dar, weshalb jedenfalls bezüglich des Standorts Chliforst-Nord (nachfolgend: Chliforst) die Voraussetzungen für eine BLS-Werkstätte nicht gegeben sind. Das Gutachten SLS kommt in einer objektiven und sachlich fundierten Analyse namentlich zu folgenden Schlussfolgerungen:
 - Eine Werkstätte im Chliforst kollidiert mit wesentlichen Zielen der Bundesgesetzgebung (raumplanerisches Verbot einer Insellösung, Verletzung des Grundsatzes der Trennung von Bau- und Nichtbauzonen, Schutz des Waldes, Schutz von Fruchtfolgeflächen, Natur- und Landschaftsschutz).
 - Der Standort Chliforst widerspricht den Planungsgrundlagen auf allen vier Stufen von Bund, Kanton, Region und Gemeinden. Ebenso steht er im Widerspruch mit den allgemeinen Bundeszielen, die mit dem Landschaftskonzept Schweiz sowie dem Sachplan Infrastruktur Schiene verfolgt werden.

- Eine Werkstätte im Chliforst käme einer schweren Beeinträchtigung des Landschafts- und Lebensraumes Gäbelbach | Riedbach gleich, der in der Richtplanung als regionaler Erholungsraum für die Naherholung ausgeschieden ist.
 - Zusammenfassend kommt das Gutachten SLS zum Schluss, dass der Standort Chliforst nicht bewilligungsfähig ist. Entsprechend lässt er sich nicht in den Sachplan Infrastruktur Schiene und in die kantonale Richtplanung aufnehmen.
Die Erkenntnisse des Gutachtens SLS werden bei der Standortprüfung und Interessenabwägung vom Bundesamt für Verkehr (BAV) und von den kantonalen Behörden zu berücksichtigen sein. Die nachstehenden Ausführungen sind insofern nur ergänzender Natur.
2. Die Einwohnergemeinde Frauenkappelen hat ebenso bei der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung das Kurzgutachten vom 3. Juli 2017 zur Sachplanpflicht und zum Verfahren eingeholt (nachfolgend: Kurzgutachten VLP). Als massgebende Aussagen des Kurzgutachtens sind hervorzuheben:
- Die (vom BAV zwischenzeitlich anerkannte) Sachplanrelevanz ergibt sich nicht allein aus der flächenmässigen Ausdehnung des Vorhabens (14,5 ha), sondern auch wegen der schwierigen und bis heute nicht gelösten verkehrsmässigen Erschliessung. Weiter verlangt der Umstand, dass mit einer Werkstätte im Chliforst eine siedlungsplanerische In-sellösung geschaffen würde, eine umfassende Interessenabwägung im Sachplanverfahren.
 - Die spätere Plangenehmigung setzt eine materiell rechtskonforme Sachplanung voraus. Ein fehlerhafter Sachplan kann nicht Grundlage für einen Plangenehmigungsentscheid sein. Nach Art. 3 Abs. 2 RPV müssen die Planungsbehörden die Interessenabwägung in der Begründung ihrer Beschlüsse darlegen. Für die BLS-Werkstätte bedeutet dies, dass das BAV in den Erläuterungen zum Sachplan Aufschluss über die Art und Weise geben muss, wie den verschiedenen Interessen Rechnung getragen wurde. Mit andern Worten ist eine umfassende Interessensabwägung vorzunehmen, wozu auch die sorgfältige Prüfung anderer für das Vorhaben geeigneter Standorte gehört. Die Standortwahl der Begleitgruppe BLS-Werkstätte ersetzt die Entscheidungsfindung auf Sachplanebene nicht.
 - Bevor eine Interessenabwägung vorgenommen wird, ist zu prüfen, ob der Bedarf für das geplante Vorhaben überhaupt gegeben ist und das Vorhaben nicht an bestehenden Standorten realisiert werden kann. Zur Klärung der Bedarfsfrage gehört auch ein Blick in die nahe Zukunft. Es stellt sich mithin auch die Frage, was eine allfällige Übernahme von Fernverkehrsstrecken durch die BLS für den Unterhalt des Rollmaterials bedeutet. Wird diesen verfahrensrechtlichen Vorgaben ernsthaft nachgelebt und behördenseitig eine eigene, umfassende Interessenabwägung – unter Einbezug allfälliger konzessionsrechtlicher Veränderungen – kann der Standort Chliforst nicht in den Sachplan Infrastruktur Schiene und in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden. Dies zeigt allein die Tatsache, dass dieser Standort selbst in der Begleitgruppe BLS-Werkstätte nur an 4. Stelle figurierte und aus rein politischen Gründen als «beste aller schlechten Lösungen» als Realisierungsstandort gewählt wurde.

II. Stellungnahme

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 ca. 40 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. Keine Massgeblichkeit der Arbeiten und Unterlagen der Begleitgruppe

a. Die Ankündigung einer Begleitgruppe mit Vertretern aus Wirtschaft, Politik, mit Anwohnern und Umweltvertretern war zu Beginn an sich ein Grund zur Freude. Es bestand die Hoffnung, dass das Vorhaben nicht nur aus einer betriebswirtschaftlichen Perspektive betrachtet wird, sondern unter Einbezug sämtlicher relevanter Gesichtspunkte. Die konkrete Ausgestaltung der Begleitgruppe und deren Arbeitsweise trübten die anfängliche Hoffnung jedoch.

In der Begleitgruppe der BLS wurden zwar in quantitativer Hinsicht zahlreiche Interessenvertreter einbezogen. Umso erstaunlicher ist, dass eine Interessenvertretung speziell des Waldschutzes nicht vorhanden war. Auch die Einwohnergemeinde Frauenkappelen wurde nicht einbezogen, selbst dann nicht, als sich im Rahmen der immer engeren Auswahl ein Standort im Westen von Bern im Chliforst und in Niederbottigen abzeichnete. Dieses Vorgehen ist umso stossender, als die Einwohnergemeinde Frauenkappelen durch den Standort Chliforst ebenso sehr betroffen ist, wie die Stadt Bern, auf deren Boden die Werkstätte zu stehen käme. Denn die Stadt Bern und die Einwohnergemeinde Frauenkappelen teilen sich im fraglichen Bereich das Naherholungsgebiet Gäbelbachtal. Grenze bildet der Gäbelbach. Das Mass der Betroffenheit kann nicht allein deswegen grundsätzlich anders beurteilt werden, weil der Bau südlich des Gäbelbachs und nicht nördlich desselben zu stehen kommen soll. Das weitgehend grüne Gäbelbachtal wird unabhängig des Verlaufes der Gemeindegrenzen als Ganzes massiv in Mitleidenschaft gezogen. Aufgrund der zu erwartenden Lärm- und Lichtemissionen dürften zudem die Liegenschaften an der Spilstrasse in der Einwohnergemeinde Frauenkappelen und die beiden Einzelbauten weiter westlich im Tal betroffen sein. Obwohl eine Erschliessungsplanung bis heute vollständig fehlt, kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Einwohnergemeinde Frauenkappelen auch diesbezüglich direkt betroffen wird. Ihre Nichtberücksichtigung in der Begleitgruppe ist unter diesen Umständen schlicht unverständlich. Auf der andern Seite hatten

die Gemeindepräsidenten von Allmendingen und Konolfingen die Möglichkeit, vor der Schlussabstimmung gegen einen Standort in ihren Gemeinden zu plädieren und mit ihren 4 Stimmen dagegen zu votieren ebenso wie sich der Stadtplaner der Stadt Bern gegen einen Standort Niederbottigen aussprechen und für einen Standort Chliforst Diskussionsbereitschaft signalisieren und entsprechend abstimmen konnte (cf. Gutachten SLS, Ziff. 2.5). Auf der anderen Seite konnten die beigezogenen Experten keine eigene Fachempfehlung gestützt auf die einschlägigen Bewertungskriterien abgeben. Wenig überraschend fiel die Schlussabstimmung entsprechend den politischen Mehrheitsverhältnissen aus. Die Standorte Allmendingen und Konolfingen wurden nicht weiter favorisiert und innerhalb der Stadt Bern schied nach intensivem Lobbying auch der Standort Niederbottigen aus. Solcher Art fiel die Wahl auf den Standort Chliforst. Die Einwohnergemeinde Frauenkappelen wurde damit ohne jegliches Mitspracherecht vor vollendete Tatsachen gestellt.

Anzufügen bleibt, dass die Schlussabstimmung auch durch die spontane Idee des Präsidenten der Begleitgruppe beeinflusst wurde, wonach sich der Standort Chliforst mit einer unterirdischen Schiessanlage kombinieren liesse, so dass das bisherige Schiessareal wieder aufgeforstet werden könnte. Diese spontane Idee war zweifelsohne stimmbeeinflussend, aber inhaltlich völlig aus der Luft gegriffen, da hierzu keinerlei Abklärungen getroffen worden waren (cf. Gutachten SLS, Ziff. 2.6). Die BLS haben eine entsprechende Umsetzung des Projektes an der Sitzung der Dialoggruppe vom 23. August 2017 denn auch klar verworfen.

Vor diesem Hintergrund muss bereits die Rechtmässigkeit der Zusammensetzung und des Vorgehens der Begleitgruppe in Abrede gestellt werden. Letztlich handelt es sich um ein im Auftrag der BLS willkürlich gebildetes Gremium, das sich auf keine rechtlichen Grundlagen stützen und eine entsprechende Legitimität beanspruchen kann. Die Begleitgruppe ist vielmehr als Dienerin oder als Speerspitze der BLS als Bauherrin zu verstehen und verfolgt letztlich Eigeninteressen. Ebenso unhaltbar ist die Vorselektion und Beschränkung der BLS und der Begleitgruppe auf einzig zwei Standorte, die im Mitwirkungsverfahren angesprochen werden. In diesem Zusammenhang ist hervorzuheben, dass die Arbeiten und Beschlüsse der Begleitgruppe eine umfassende Abklärung und Interessenabwägung durch das BAV nicht ersetzen können. Gemäss Art. 13 Abs. 1 RPG ist es der Bund, der die nötigen Konzepte und Sachpläne erstellt und aufeinander abstimmt.

- b. Die obigen Feststellungen gelten heute umso mehr, als sich die Begleitgruppe inhaltlich festgelegt hat. Sie stellt kein unabhängiges Gremium dar. Misstrauen ist umso mehr angezeigt, als eine enge Koordination mit der SBB vor dem Entscheid der Begleitgruppe zugunsten des Standortes Chliforst gar nicht erst Gegenstand der Standortprüfung war. So wurde die Möglichkeit eines Standortes in Biel auf dem Serviceareal der SBB gestützt auf einen Briefwechsel mit der SBB nicht weiterverfolgt. Offenbar soll die SBB dabei jedoch die Möglichkeit der Unterbringung einer Werkstatt für die leichte Instandhaltung offengelassen haben (cf. Gutachten SLS, Ziff. 2.6, Bst. c). Nachdem die SBB im August 2017 das Angebot einer gemeinsamen Werkstätte in Biel publik machte, fühlte sich die Begleit-

gruppe vor den Kopf gestossen. Gewisse Mitglieder gaben ihre Tätigkeit mit der Begründung auf, die Begleitgruppe sei von der SBB vorgeführt worden. Bekanntermassen ist die Begleitgruppe zwischenzeitlich vom Regierungsrat des Kantons Bern mit der Prüfung einer Unterbringung der BLS-Werkstätte auf dem Serviceareal der SBB in Biel beauftragt worden. Es erscheint zweifelhaft, ob die Begleitgruppe mit Rücksicht auf den von ihr bereits getroffenen Entscheid und angesichts ihrer Desavouierung durch die SBB im bisherigen Prozess zu einer unvoreingenommenen, rechtlich und bahntechnisch korrekten Beurteilung fähig ist.

So oder anders wird auch weiteren Berichten und Ergebnissen der Begleitgruppe keine Verbindlichkeit resp. Massgeblichkeit zugebilligt werden können. Das BAV wird nicht davon entbunden, im Rahmen einer Gesamtschau eine eigenständige, umfassende behördliche Interessensabwägung vorzunehmen.

3. Rechtlich unhaltbarer Entscheid der Begleitgruppe für den Standort Chliforst

Unabhängig der willkürlichen Zusammensetzung der Begleitgruppe ist auch ihr Entscheid für den Standort Chliforst als rechtlich unhaltbar zurückzuweisen.

Die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz hat sich in der Person und mit der Vertretung durch Herrn Rodewald bemüht, für die Nutzwertanalyse sachlich korrekte und gewichtete Beurteilungskriterien in den Prozess der Begleitgruppe einzubringen (cf. Kriterienset Grobbewertung; Kriterienset Feinbewertung; Gutachten SLS, Ziff. 2.4). In einer ersten Grobanalyse fiel der Standort Chliforst mit dem Hinweis auf das No-Go-Kriterium «Wald» aus der Bewertung. Nach einer «Optimierung» resultierte im Rahmen der Feinanalyse der 4. Rang, wobei der Standort beim Kriterium «Zielkonformität» am schlechtesten und beim Kriterium «Eingriff in die Landschaft» am zweitschlechtesten abschnitt. Wie bei anderen Standorten auch, fiel die Bewertung unter dem Kriterium «Verlust von Landwirtschaftsland und Wald» schlecht aus. Einzig bei den Kriterien «Lärm und Sicht» und «Betroffenheit, Eigentümer» figurierte der Standort Chliforst im Mittelfeld.

Wenn der Standort Chliforst bei dieser sachlichen und objektiven Bewertung gestützt auf gewichtete Kriterien in einer höchst fragwürdigen Schlussabstimmung plötzlich zum einzigen Standort im 1. Rang gewählt wird, kann in einem Sachplanverfahren nicht darauf abgestellt werden. Eine entsprechende Beurteilung wird keine Grundlage für einen Plangenehmigungsentscheid sein können, die in den zu erwartenden Beschwerdeverfahren wird bestehen können. Vielmehr ist festzustellen, dass die Begleitgruppe einen politischen Entscheid gefällt hat, der sich über die massgeblichen rechtlichen Kriterien hinweg setzt.

4. Aktuell fehlende Beurteilungsvoraussetzungen

- a. Bekanntermassen stehen die BLS und die SBB im Rahmen der Konzessionserneuerung in einem Streit, indem die BLS gewisse Fernverkehrslinien der SBB beansprucht, während die SBB lediglich bereit ist, gewisse Regionalverkehrslinien abzutreten. Das BAV hat den Entscheid gemäss Mitteilung vom 23.10.2017 auf Sommer 2018 verschoben und hat der

SBB eine zweijährige Übergangskonzession bis Ende 2019 eingeräumt. Der definitive Entscheid wird auch Auswirkungen auf das vorliegende Sachplanverfahren haben. Je nach Konzessionsverteilung werden sich neue betriebliche Voraussetzungen ergeben, die sich auch auf die Organisation des Unterhaltes auswirken. Mit andern Worten werden sich unter Umständen neue Nutzungsknotenpunkte und Synergien im Unterhalt ergeben. Ohne diese zu kennen, wird keine umfassende Interessenabwägung vorgenommen werden können, die sich gemäss Art. 2 Abs. 1 Bst. b RPV auch mit Alternativen und Varianten auseinander zu setzen hat. Als Aufsichtsbehörde über den Bau und Betrieb der Eisenbahnanlagen wird das BAV von der BLS und der SBB gleichermassen eine auf nationaler Ebene koordinierte Lösung zu verlangen haben, welche maximale Synergien nutzt und im Einklang mit der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs einerseits und der Respektierung raum- und umweltrechtlicher Vorgaben andererseits steht. Das Sach- und Richtplanverfahren kann daher bis zum Vorliegen rechtskräftiger Entscheide bezüglich der künftigen Konzessionen von BLS und SBB nicht zu einem Abschluss gebracht werden.

- b. Nebst der offenen Situation betreffend Konzessionen ist festzustellen, dass die Begleitgruppe auch die Entwicklung betreffend den künftigen Wartungsbedarf nicht abgeklärt hat. Es ist davon auszugehen, 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 die Unterlagen des Mitwirkungsverfahrens fassen insoweit auf einer überholten Perspektive. Wie u.a. dem «Bund» vom 15.01.2018 zu entnehmen war, haben die BLS 52 neue Züge der jüngsten Generation gekauft. Wie sie selbst hervorheben, soll damit u.a. ein schnellerer und sparsamerer Unterhalt erreicht werden. Die ersten Züge werden 2019 und die letzten bis 2021 ausgeliefert. Diese Fakten zeigen, dass der Wartungsbedarf und damit der Bedarf für eine neue Werkstätte einer vertieften Abklärung unterzogen werden müssen.

Beweisanträge

1. Das Sach- und Richtplanverfahren ist zu sistieren, bis das BAV die neuen Konzessionen an BLS und SBB vergeben hat und diesbezüglich rechtskräftige Entscheide vorliegen. Alsdann ist die konzessionsrechtliche Ausgangslage in die umfassende Interessenabwägung nach Bedarf und Standort einer neuen Unterhaltswerkstätte der BLS miteinzubeziehen.
2. Es sind von Amtes wegen nähere Untersuchungen anzustellen, inwieweit sich durch die laufende und in naher Zukunft vorgesehene Modernisierung des Rollmaterials durch die BLS und die SBB der Bedarf nach Räumlichkeiten zur Wartung reduziert und entsprechende Synergien genutzt werden können.

5. Rügen betreffend das Verfahren der öffentlichen Mitwirkung

a. Kritik an der Parallelität der Mitwirkung zum Sachplan und zum kantonalen Richtplan

Das angesetzte Mitwirkungsverfahren umfasst sowohl die Anpassung des Sachplans Infrastruktur Schiene als auch eine mögliche Anpassung des kantonalen Richtplans. Diese Zusammenfassung ist unüblich und dürfte letztlich vor allem der BLS zu Gute kommen.

Im Interesse der Sache liegt sie 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.

Die Gleichzeitigkeit der Richtplananpassung, die ausserhalb des üblichen Rhythmus des Kantons stattfindet, dokumentiert eine Verlegenheit in der Sache und unterstreicht die rechtliche Unmöglichkeit des Entscheides der Begleitgruppe. Eine entsprechende Werkstätte bzw. Infrastrukturanlage im Grünen, weit ausserhalb der Bauzone, war und ist in keinem Richtplan vorgesehen. Insbesondere enthält das von der Regionalkonferenz Bern-Mittelland erst im Herbst 2017 verabschiedete, behördenverbindliche Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK II) keine solchen Infrastrukturbauten. Mit der eilig und parallel eingeleiteten Mitwirkung zur Änderung des kantonalen Richtplanes soll offensichtlich nachträglich die Grundlage für eine Legitimation des Entscheides der Begleitgruppe geschaffen werden. Ein solches Vorgehen ist in aller Schärfe zurückzuweisen. Stattdessen ist zur Kenntnis zu nehmen, dass die Regionalkonferenz Bern-Mittelland mit ihrem erst vor kurzer Zeit verabschiedeten RGSK II raumplanerisch keine solchen Auswüchse in die Richtplanung aufnehmen wollte, für die sie zuständig ist.

Die ungewöhnliche, parallele Mitwirkung zur Anpassung der kantonalen Richtplanung erscheint umso fragwürdiger, als sie in einem Zeitpunkt erfolgt, da mit Rücksicht auf die offene neue Konzessionserteilung durch das BAV, die pendenten weiteren Abklärungen der Begleitgruppe zum Standort Biel und der laufenden Modernisierung der BLS-Flotte nicht mehr gesagt werden kann, dass die BLS zwingend auf einen neuen Standort ausserhalb der Bauzone angewiesen ist.

b. Keine Prüfungsbeschränkung auf die eingereichten Standorte – umfassende Prüfung zwingend

Die Unterlagen, die als Grundlagen für das Mitwirkungsverfahren im Sach- und Richtplanverfahren (Beurteilungsgrundlagen) dienen, analysieren einzig die Standorte «Chlifforst» und «Niederbottigen». Der Grund liegt nach dem Gesagten darin, dass die beiden Standorte jeweils am meisten Stimmen in der Begleitgruppe erhalten hatten. Die Mitwirkungsunterlagen erwecken den Eindruck, die Standortwahl müsse sich auf eine Interessenabwägung zwischen diesen beiden Standorten beschränken. Dies ist absolut unzutreffend. Die Behörden, welche den angebotenen Sachplan bzw. die Richtplanung anzupassen haben, müssen vielmehr sämtliche möglichen und geeigneten Alternativstandorte prüfen und in die Interessenabwägung miteinbeziehen. 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 von gegebenenfalls besser geeigneten Alternativstandorten. Eine Beschränkung auf zwei Standorte, die notabene den Präferenzen des bauwilligen Eisenbahnunternehmens bzw. der von ihm eingesetzten Begleitgruppe entspricht, wird den Vorgaben der Art. 17-20 RPV nicht gerecht. Ebenso wenig kann eine den Anforderungen von Art. 2 Abs. 1 Bst. b und Art. 3

RPV genügende Prüfung von Alternativstandorten und eine ausreichende Interessenabwägung geltend gemacht werden. 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 möglich 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, entspricht auch der Auffassung des Bundesrates. In der Antwort auf eine im Zusammenhang mit dem hier interessierenden Vorhaben 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/geschaefft?AffairId=20153665>).

Im Sachplanverfahren müssen daher aus Sicht der Einwohnergemeinde Frauenkappelen auch die von der Begleitgruppe vorschnell verneinten Standorte im Kanton Freiburg (Flamatt und Givisiez) wie auch die Standorte Konolfingen und Thun Nord vertieft geprüft werden. Gemeinde- und Bezirksvertreter haben öffentlich ihr Interesse an einem Standort in Flamatt mit einer Überdeckung der Autobahn bekundet und dezidiert 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 diesen Standort aufgrund einer diesbezüglich 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, um den Standort Flamatt auszuschliessen. 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 wäre namentlich, dass die Züge ohne grosse Steigung zu einer Werkstätte gelangen könnten, die auf der überdachten Autobahn erstellt werden könnte. Eine weitere Option besteht in der Benützung der Anlagen der TPF (Transport public fribourgeois) in Givisiez. Die TPF wäre offenbar bereit, die bestehende Zusammenarbeit mit der BLS zu verlängern. Auch diese Variante im Sinne von Art. 2 Abs. 1 Bst. b RPV ist nicht mit der nötigen Ernsthaftigkeit abgeklärt worden. Das Gleiche gilt für den Standort Konolfingen und insbesondere den Standort Thun Nord, wo eingezontes Baugebiet zur Verfügung stehen würde. Die diesbezüglichen Abklärungen mit der armasuisse wurden vorschnell als nicht zielführend beendet, so dass dieser raumplanerisch und betrieblich ausserordentlich interessante Standort einer Interessenabwägung fälschlicherweise entzogen blieb.

Die Bundesbehörden werden im Rahmen des Sachplans Infrastruktur Schiene die Möglichkeit eines Werkstättenbaus im Kanton Freiburg, in Konolfingen und insbesondere in

Thun Nord nochmals fundiert und unabhängig zu prüfen haben. Es werden diesbezügliche Beweisanträge gestellt.

Beweisanträge

1. Bei den zuständigen Behörden des Kantons Freiburg ist eine Meinungsäusserung bezüglich eines Werkstättenbaus in Flamatt und J oder einer Unterbringung auf dem Areal der TPF in Givisiez einzuholen, wobei insbesondere auch die Frage der angeblich zu engen Platzverhältnisse in Flamatt aufzuwerfen ist. Gleichzeitig wird beantragt, die genannten Standorte im Kanton Freiburg einer unabhängigen externen Prüfung im Auftrag des Bundesamts für Verkehr zu unterziehen.
2. Ebenso sind die Standorte Konolfingen und Thun Nord einer umfassenden, unabhängigen externen Prüfung im Auftrag des Bundesamts für Verkehr zu unterziehen.

c. Chance Standort Biel

Besondere Aufmerksamkeit wird im Sach- und Richtplanverfahren auf die Möglichkeit einer Unterbringung der BLS in Räumlichkeiten der SBB in Biel zu legen sein. Die SBB selbst hat ein solches Angebot gemacht. Damit könnten die Bedürfnisse der BLS ohne Neubau und Kulturland- bzw. Waldverschleiss und sogar – raumplanerisch korrekt – in einer Bauzone befriedigt werden. Der Standort Biel käme unter den gegebenen Umständen einer Ideallösung gleich. Allerdings besteht die Befürchtung, dass die BLS und die vom Regierungsrat des Kantons Bern reaktivierte Begleitgruppe den Standort Biel nicht mit der nötigen Ernsthaftigkeit und Unvoreingenommenheit prüfen. Die Koordination von SBB und BLS verlief von Beginn weg unbefriedigend. Eine plötzliche Empfehlung der Begleitgruppe, das nachträgliche Angebot der SBB in Biel anzunehmen, käme zudem womöglich einem politischen Gesichtverlust der Begleitgruppe gleich, nachdem diese bis anhin von der Prämisse ausging, eine Befriedigung der Bedürfnisse der BLS in bestehenden Räumlichkeiten innerhalb der Bauzone stehe gar nicht erst zur Diskussion. Es besteht ferner die Befürchtung, dass die BLS eine Infrastrukturlösung in Zusammenarbeit mit ihrer Konkurrentin bzw. in deren Räumlichkeiten als wenig komfortabel erachtet und lieber eigene Räumlichkeiten bauen möchte. Entsprechend dürfte das Interesse der BLS und der Begleitgruppe nicht allzu hoch sein, das Angebot der SBB vertieft und ernsthaft zu prüfen.

Einer allfälligen Stellungnahme der BLS bzw. der Begleitgruppe, wonach eine Nutzung der Räumlichkeiten der SBB in Biel nicht infrage komme, kann nach dem Gesagten von Beginn weg kein entscheidendes Gewicht zukommen. Das BAV wird sowohl in aufsichtsrechtlicher Hinsicht als auch unter raumplanerischen Gesichtspunkten die Verhältnisse in aller Strenge und Objektivität zu prüfen haben. Dabei wird der Standort auch im Rahmen eines Gesamtkonzeptes, d.h. in Berücksichtigung der zur Zeit offenen konzessionsrechtlichen Entscheide zu beurteilen sein. Ein allfälliger Unwille der BLS zur Zusammenarbeit mit der SBB kann nicht rechtfertigen, anstelle einer raumplanerisch sinnvollen und umweltschonenden Lösung im Rahmen bestehender Bauten mehrere Hektaren Wald und

Fruchtfolgeflächen (FFF) zu opfern. Animositäten der involvierten Bahnen bzw. ihrer Exponenten dürfen nicht zu einer Insellösung im Chliforst, mitten im Grünen, in einer intakten Kulturlandschaft und in einem Naherholungsgebiet führen.

Beweisantrag

Die Möglichkeit der Unterbringung der beabsichtigten BLS-Werkstätte am Standort der SBB in Biel ist durch unabhängige, externe Experten im Auftrage des Bundesamtes für Verkehr zu prüfen.

6. Kritik am Standort Chliforst

Eine BLS-Werkstätte am Standort Chliforst würde sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken. Nachfolgend sollen die wesentlichsten Gründe, die einer Eintragung im Sach- und Richtplan entgegenstehen, aufgezeigt werden. Dabei ist in Erinnerung zu rufen, dass die Werkstätte im Chliforst in 3 Schichten während 24 Stunden betrieben werden soll. Nebst dem massiven Eingriff in die intakte Kulturlandschaft und das bedeutungsvolle Naherholungsgebiet wird mit Immissionen in Form von Lärm, Licht und erheblichem Mehrverkehr gerechnet werden müssen. Allein für das Personal ist von der BLS ein Parkplatzbedarf von 200 Autoabstellplätzen genannt worden. Zudem muss das Areal von Lastwagen (40 t) erreicht werden können, was entsprechend ausgebaute Zufahrtsstrassen bedingt, die heute in keiner Weise bestehen.

a. Rechtlich absolut unzulässige Waldrodung

Wie die Mitwirkungsunterlagen bestätigen, würde der Standort Chliforst zu einem Verlust von Wald im Umfang von 4.1 ha (ohne Waldbedarf für die Erschliessungsanlagen) führen. Das Waldstück «Chliforst» würde vollständig verschwinden, in der grösseren Waldfläche «Chlyne Forst» müssten zusätzliche Teile gerodet werden, um eine Durchfahrtsanlage realisieren zu können. Wie das Gutachten SLS hervorhebt, wiegt der vollständige Verlust des «Chliforst» schwer. Denn solche kleinen Waldflächen erfüllen in besonderem Masse Wohlfahrtsfunktionen im Sinne von Art. 1 Abs. 2 Waldverordnung (Gutachten SLS, Ziff. 4.3.). Der Schutz des Waldes ist bundesrechtlich geregelt. Gemäss Art. 5 Abs. 1 Waldgesetz (WAG) gilt grundsätzlich ein Rodungsverbot. Eingriffe in das Waldareal erfordern eine qualifizierte Standortgebundenheit. Eine Ausnahmegewilligung darf gemäss Art. 5 Abs. 2 WAG nur erteilt werden, wenn nachgewiesen wird, dass für die Rodung wichtige Gründe bestehen, die das Interesse an der Walderhaltung überwiegen. Zudem muss das Werk, für das gerodet werden soll, auf den vorgesehenen Standort angewiesen sein. Mit Rücksicht auf die qualifizierte Standortgebundenheit vermögen namentlich finanzielle Interessen keine Standortgebundenheit zu begründen.

Selbst wenn allein auf die zu enge Auswahl der beiden Standorte des Mitwirkungsverfahrens abgestellt wird, zeigt sich, dass es Standorte gibt, welche keinen Wald beanspruchen. Diese Voraussetzung wäre auch bei einer Vielzahl weiterer möglicher Standorte wie Biel, Flamatt, Givisiez, Konolfingen und Thun Nord erfüllt. Allein diese Feststellung dokumentiert in unumstösslicher Weise, dass für den Standort Chliforst keine qualifizierte Standortgebundenheit besteht. Ein Standort Chliforst muss somit rechtlich zum vornherein ausgeschlossen werden.

Nur am Rande sei erwähnt, dass die Mitwirkungsunterlagen jegliche Interessenabwägung und Auseinandersetzung mit andern Standorten unter dem Gesichtspunkt «Wald» vermischen lassen, obwohl diese von Art. 2 Abs. 1 Bst. b RPV zwingend verlangt wird.

Zur Waldbeanspruchung bleibt zu ergänzen, dass unmittelbar südlich angrenzend an die geplante Werkstätte ein Perimeter als Waldnaturinventar gekennzeichnet wird. Ein solcher Perimeter kennzeichnet aus Sicht der Waldbiodiversität bedeutende naturnahe Waldbiotop und Waldbestände. Dass dieser bedeutende Lebensraum durch eine unmittelbar angrenzende BLS-Werkstätte empfindlich gestört wird, ist offensichtlich und kann nicht hingegenommen werden. In den Beurteilungsgrundlagen findet sich kein Hinweis auf das Waldnaturinventar.

b. Keine entscheidfähigen Erschliessungsgrundlagen trotz Sachplanrelevanz

Gemäss Art. 18 Abs. 6 EBG gehören zur Eisenbahnanlage auch die mit dem Bau und dem Betrieb zusammenhängenden Erschliessungsanlagen und Installationsplätze. Obwohl also auch die Erschliessungsanlagen Sachplan- und gleichzeitig auch Richtplanrelevanz haben, präsentiert sich die Situation hier völlig offen und diffus. Wie auch die Ausführungen der BLS im Rahmen der «Dialoggruppen-Sitzungen» verdeutlicht haben, besteht noch keine klare Vorstellung darüber, wie die Erschliessung realisiert werden soll. Tatsache ist jedoch, dass den bisher von der BLS bloss skizzierten Erschliessungsideen von allen Seiten Widerstand entgegen gebracht worden sind und ihnen gewichtige rechtliche wie praktische Einwände entgegenstehen.

In den Mitwirkungsunterlagen wird ausgeführt, dass die Zufahrt für Lastwagen von der Autobahnausfahrt Mühleberg aus via Spilwald und Rosshäusernstrasse erfolgen soll, wobei die Strasse durch den Wald ausgebaut werden muss. Dabei sind bauliche und zeitliche Synergien mit dem geplanten Abbau- und Deponiestandort Stossesbode (Gemeinde Neueneegg) zu prüfen. Die Mitarbeitenden erreichen den Standort mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) ebenfalls über diese Strasse oder von Bern aus via Oberbottigen-Riedbach über die Erschliessungsstrasse, die zur Schiessanlage führt. Mehr als eine blossе Erschliessungsskizze stellt dies nicht dar. Weder sind die Routen in den Karten der Mitwirkungsunterlagen erfasst, noch wird etwas über den benötigten Ausbaustandard und die Benützungsfrequenz gesagt. Diese Grundlagen genügen in keiner Art und Weise, um auch unter dem Gesichtspunkt der Erschliessung eine sachplanrelevante Interessensabwägung gemäss Art. 2 Abs. 1 Bst. b RPV vornehmen zu können.

Aus Sicht der Einwohnergemeinde Frauenkappelen sind die Erschliessungsideen der BLS ohnehin rechtlich und praktisch nicht umsetzbar.

Sollte der Lastwagenverkehr tatsächlich über die Autobahnausfahrt Mühleberg via Spilwald und Rosshäusernstrasse geführt werden, wäre dies mit massiven, weiteren Waldrodungen auf einer Streckenlänge von ca. 2 km verbunden. Nachdem bereits für den Standort der Werkstätte keine qualifizierte Standortgebundenheit nachgewiesen und damit keine ausnahmsweise Rodungsbewilligung erteilt werden kann, muss dies noch viel mehr für einen weiteren – und bisher umfangmässig nicht definierten – Rodungsbedarf gelten. Der Wald-

bedarf beträgt jedenfalls nicht allein 4,1 ha, wie in den Mitwirkungsunterlagen erwähnt wird, sondern deutlich mehr. Es kommt hinzu, dass die BLS die erhebliche Steigung zwischen Heggidorn und Michelsforst offensichtlich nicht in Rechnung hat. Für Lastwagen mit bis zu 40 Tonnen wird eine Streckenführung auf dem aktuellen Trasse eine Herausforderung werden und dies nicht allein im Winter. Es steht deshalb zu erwarten, dass eine neue Linienführung gewählt werden müsste, die mit zusätzlichen Waldrodungen und | oder Kulturlandverlust verbunden wäre. In jedem Fall müsste ein massiver Ausbau vorgenommen werden, da die heutige Strecke Heggidorn bis und mit Taldurchquerung zur Rosshäusernstrasse bloss eine einspurige Naturstrasse ist. Die Rosshäusernstrasse ihrerseits ist eng, so dass zwei Personenwagen nur vorsichtig kreuzen können.

Schliesslich sprechen auch praktische Gründe entschieden gegen eine entsprechende Erschliessung. Es kann nicht ernsthaft erwartet und auch nicht durchgesetzt werden, dass sich die Lastwagenchauffeure an eine solche Route halten werden. Realistischerweise wird niemand einen derart langen Umweg in Kauf nehmen. Denn wer von Bern oder generell von Osten kommt, müsste zuerst auf der Autobahn bis zur Ausfahrt Mühleberg auf die Höhe von Frauenkappelen hochfahren, alsdann müsste der lange Weg entlang dem Spilwald bis Heggidorn zurückgelegt werden, dort müsste die eben erst erklommene Höhe wieder ins Gäbelbachtal hinuntergefahren werden, ehe auf der gegenüberliegenden Talseite der Weg zurück nach Riedbach zur Werkstätte zurückgelegt werden müsste.

Wer von Westen, bspw. aus dem Seeland auf der Autobahn zur Werkstätte gelangen will, müsste die Autobahn in Bern-Brünnen verlassen, um sie umgehend in der Gegenfahrtrichtung wieder bis auf Höhe der Ausfahrt Mühleberg zu befahren, um dann von dort den beschriebenen Umweg zu fahren. Es handelt sich hierbei um Konsequenzen, die sich aus dem Umstand ergeben, dass Frauenkappelen nur über einen Halbanschluss an die Autobahn verfügt.

Dieses Rauf und Runter mit dem Umweg in östlicher Richtung, um dann wieder in westlicher Richtung zurückzufahren widerspricht jeder Betriebswirtschaftlichkeit und Ökologie. Realistischerweise wird der Schwerverkehr aus Osten, Westen und Norden über den Knotenpunkt der Autobahnausfahrt Bern-Brünnen via Oberbottigen – Riedbach oder via Buch – Riedbach zur Werkstätte gelangen wollen. Dies gilt auch für den Verkehr aus Süden, der von Niederwagen über das Moos nach Oberbottigen gelangen wird. Die entsprechenden Strassen sind jedoch nicht geeignet, diesen Mehr- und Schwerverkehr aufzunehmen. Ab Buch über den Weiler Riedbach bis hin zur Werkstätte ist die Strasse nur für Personenwagen ausgebaut, dies sowohl in der Breite als auch in der Höhe. Die Strecke über Oberbottigen nach Riedbach entspricht dem Schulweg der Kinder aus Riedbach, den diese mehrheitlich mit dem Fahrrad zurücklegen. Sie führt mitten durch Wohnzonen mit Schulanlagen. Hier käme es mit dem Schwerverkehr zu einer nicht zu verantwortenden Akzentuierung der Gefahrensituation. Es kommt hinzu, dass die Strasse in Oberbottigen wegen des dortigen Bachlaufes zusätzlich verengt ist. Ein Kreuzen der Lastwagen mit dem Bus des ÖV wäre auf diesem Streckenabschnitt kaum möglich. Entsprechend ist die ganze Strecke durch Oberbottigen bereits heute mit Tempo 40 signalisiert.

Allenfalls wird der Schwerverkehr einen Umweg bis nach Heggidorn damit umgehen, als von Bern-Brünnen über die Kantonsstrasse ins Zentrum von Frauenkappelen hoch gefahren wird, um dort über die Riedbachstrasse nach Riedbach und alsdann zur Werkstätte zu gelangen. Entsprechend würde sich der gefährliche Mehrverkehr mitten durch das Dorf von Frauenkappelen ergiessen. Bei der Talfahrt nach Riedbach käme es insbesondere im Bereich «Riedbachbrüggli» aufgrund der dortigen Strassenverengung zu ausserordentlich kritischen Kreuzungsmanövern. Weil die Riedbachstrasse ab Höhe Mühleweg bis zum Bahnhof Riedbach keinen Fussweg | Trottoir aufweist, wären die Fussgänger mit dem zusätzlichen Schwerverkehr noch höheren Gefahren ausgesetzt, als sie dies schon heute sind.

Im Resultat wird also auch der Schwerverkehr die Route wählen, welche die BLS für den motorisierten Individualverkehr (MIV) angedacht hat, nämlich über Oberbottigen-Riedbach. Wie dargelegt, ist die betreffende Strecke für solche Zwecke nicht geeignet. Entsprechend wird die betreffende Erschliessung von der dortigen Bevölkerung vehement abgelehnt.

Soweit die BLS im Zusammenhang mit der Erschliessung durch den Spilwald (Heggidorn – Rosshäusernstrasse) die Prüfung von baulichen und zeitlichen Synergien mit dem geplanten Abbau- und Deponiestandort Stossesbode (Gemeinde Neueneegg) erwähnt, ist festzustellen, dass die betreffende Erschliessung noch nicht realisiert ist und in keiner Weise mit den Bedürfnissen der BLS kompatibel sein wird. Sie muss auf die wesentlich geringeren Anforderungen des ADT-Standortes beschränkt bleiben. Für die Erschliessung wurde bereits bei der Festsetzung des ADT-Standortes ein Vorbehalt für eine waldschonende Umsetzung angebracht (cf. Regionaler Richtplan ADT, Behördenverbindliche Festlegungen mit Koordinationsblättern, Richtplantext, Juni 2017, ad Standort Nr. 121). Die betreffende Erschliessung wird nur unterstützt, wenn «die negativen Auswirkungen auf die Waldfunktionen im Rahmen der Nutzungsplanung durch planerische, technische und betriebliche Massnahmen möglichst minimiert werden». Ein weiterer Ausbau, um auch die Bedürfnisse der BLS abdecken zu können, ist weder von der Betreiberin der Kiesabbaustelle noch von anderer Seite beabsichtigt. Die zusätzlichen Bedürfnisse der BLS, um einen 24-Stundenbetrieb über 365 Tage gewährleisten zu können, würden zudem der Forderung bzw. dem Vorbehalt nach einer waldschonenden Nutzung der Erschliessungsstrasse widersprechen.

Der Ausbau der Erschliessungsstrasse nach den Bedürfnissen der BLS würde dazu führen, dass das Gäbelbachtal als Naherholungsgebiet zerschnitten würde. Statt weiterhin über durchgehende Wander-, Reit- und Velowege auf Naturboden zu verfügen, würde das Tal mit einer gross ausgebauten und geteerten Fahrpiste zweigeteilt.

Was schliesslich die ÖV-Erschliessung für Mitarbeitende betrifft, ist darauf hinzuweisen, dass eine solche ausser Betracht fällt. Denn der Standort Chliforst stellt eine Insellösung ausserhalb der ÖV-Güteklassen A-F dar. Eine Berücksichtigung im Rahmen der ÖV-Erschliessung kommt unter diesen Umständen nicht in Betracht. Sie wäre ohnehin nicht dienlich, da die Mitarbeiter ab dem Bahnhof Riedbach trotzdem noch einen Fussweg von ca. 1.2 km zurückzulegen hätten, um die Werkstätte zu erreichen. Es liegt daher auf der Hand, dass die

Mitarbeiter nahezu ausnahmslos mit dem eigenen Personenwagen zur Arbeit kommen werden, was zu erheblichem Mehrverkehr mit entsprechendem Lärm auch zur Nachtzeit führen wird.

Fazit: Die Mitwirkungsunterlagen beinhalten keine Grundlagen, welche eine Beurteilung der Erschliessung im Rahmen des Sach- und Richtplanverfahrens und insbesondere eine Interessenabwägung mit anderen Standorten im Sinne von Alternativen oder Varianten zulassen würden, obwohl es sich dabei im Licht von Art. 18 Abs. 6 EBG um ein zwingendes Erfordernis handelt. Es liegt mithin ein unüberbrückbarer Verfahrensmangel vor. Die von der BLS bloss angedeuteten Erschliessungsideen lassen sich aus wald- und raumplanungsrechtlichen Gründen nicht in die Sach- und Richtplanung aufnehmen. Aus den dargelegten Gründen liesse sich eine entsprechende Erschliessung auch in der Praxis nie durchsetzen.

c. Elementare Verletzung von RPG-Grundsätzen | Keine Standortgebundenheit nach RPG

Der Standort «Chliforst» stellt eine raumplanungsrechtlich absolut verpönte Insellösung dar, auch im Vergleich mit anderen Standorten ausserhalb der Bauzone. Er widerspricht den Planungsgrundsätzen von Art. 3 RPG und verstösst insbesondere gegen das 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.

Wie das Waldrecht, das eine qualifizierte Standortgebundenheit voraussetzt, um ausnahmsweise eine Rodungsbewilligung erteilen zu können, verlangt auch Art. 24 RPG im Zusammenhang mit den Nutzungsplänen für Bauten und Anlagen ausserhalb der Bauzonen, dass der Zweck dieser Bauten und Anlagen einen Standort ausserhalb der Bauzonen erfordert und dass keine überwiegenden Interessen entgegenstehen. Mit andern Worten wird auch unter dem Gesichtspunkt des RPG eine Standortgebundenheit verlangt. Weil andere geeignete Standorte vorhanden sind, die kein Bauen ausserhalb der Bauzone bedingen (bspw. Givisiez, Biel, Thun Nord), lässt sich keine Standortgebundenheit nach RPG geltend machen. Unter diesen Umständen verbietet es sich, einen solchen Standort in die Sach- und Richtplanung aufzunehmen, da sie in der Nutzungsplanung nicht bewilligungsfähig wäre.

d. Verlust von Fruchtfolgeflächen

Soweit der Standort Chliforst nicht Wald beansprucht, käme er im Umfang von ca. 10 ha auf FFF zu liegen. 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 1bis RPV; im Kanton Bern ebenso neu Art. 8b BauG). Es sind also besondere Gründe anzuführen, weshalb gerade ein Standort mit FFF beansprucht wird. Allein deshalb kann sich das Sach- und Richtplanverfahren nicht allein auf nur zwei Standorte beschränken, in denen es zu Verlusten von FFF kommt. Vielmehr muss eine Gesamtschau vorgenommen werden, um andere Standorte zu evaluieren, wo keine FFF tangiert sind.

Diese Auseinandersetzung bzw. Interessensabwägung lassen die Mitwirkungsunterlagen vollständig vermissen. Die Mitwirkungsunterlagen zeigen ebenso wenig auf, wo entsprechende Kompensationen oder Aufwertungen vorgenommen werden.

Hervorzuheben ist vorliegend eine gute Qualität der FFF mit einer geringen Hangneigung im Gebiet Chliforst (Bodeneignungskarte, Bodeneignung Kulturtyp, sehr gute Produktion) sowie die Tatsache, dass die Fläche für Futter- und Ackerbau dient (Bodeneignungskarte, Bodeneignung Kulturtyp).

Auch unter dem Aspekt der FFF wird eine ernsthafte Auseinandersetzung mit dem möglichen Standort Biel vorgenommen werden müssen. Dabei könnte nicht hingegenommen werden, dass aus einer engen finanziell-betriebswirtschaftlichen Optik oder mit einer nur oberflächlichen Begründung auf den Standort Biel verzichtet würde. Gleiches gilt auch für die Standorte Flamatt, Givisiez und Thun-Nord.

e. Schutzgebiet

Das Landschaftsschutzgebiet Gäbelbachtal wird durch den Standort «Chliforst» massiv in Mitleidenschaft gezogen. Welche beachtlichen Qualitäten das Gebiet aufweist, verdeutlicht das Gutachten SLS. Dieses macht deutlich, dass der Standort Chliforst mit schweren Beeinträchtigungen von planerischen Schutz- und Entwicklungszielen auf nationaler, kantonaler, regionaler und kommunaler Ebene verbunden ist.

So wird das Gäbelbachtal im Richtplan RGSK der Regionalkonferenz Bern-Mittelland als regionaler Erholungsraum für die Naherholung aufgeführt. Zudem sind das Vorranggebiet Kulturland und das Vorranggebiet Wildtierkorridor WT_4 (Frauenkappelen, Mühleberg, Wohlen) von der Werkstätte im Chliforst direkt betroffen, wobei es sich um einen überregionalen Korridor handelt (Gutachten SLS, Ziffer. 6.1 Bst. c). Die vorhandenen Planunterlagen zeigen weiter auf, dass geschützte Amphibien wie der Feuersalamander tangiert würden, ebenso wie die Absicht, den Schallersbach beim Chliforst auszudolen, kompromittiert würde.

Der Standort Chliforst ist ferner auch in Sachen Landschaftsschutz mit einem hohen Konfliktpotenzial behaftet (Gutachten SLS, Ziffer. 6.2).

Spezielle Erwähnung bedarf auch der Umstand, dass die Einwohnergemeinde Frauenkappelen mit der Stadt Bern seit Jahren das Projekt «Renaturierung Gäbelbach» realisieren möchte. Mit dieser Planung wird u.a. die Absicht verfolgt, den heutigen Wanderweg entlang dem Spilwald auf der nördlichen Talseite entlang dem Spilwald neu am Ufer des Gäbelbachs zu führen, um solcher Art den Wanderweg und den Bachlauf gleichermassen aufzuwerten. Ein Standort der Werkstätte im Chliforst stünde in krassem Widerspruch zu diesen Plänen.

f. Ortsbild

In der Nähe des Standorts Chliforst liegen die im ISOS als schützenswert eingetragenen Ortsbilder Riedbach und Niederbottigen. Beide Ortsbilder sind durch die unklare Erschliessungssituation gefährdet. So hat die BLS im Rahmen der Dialoggruppe auch eine mögliche Erschliessung aufgezeigt, die beim Bahnhof Riedbach eine Strassenunterführung und eine neue Zufahrtsstrasse nördlich entlang der Bahngeleise beinhalten würde. Insbesondere eine Strassenunterführung scheint unausweichlich zu sein, um die Durchfahrten der normalen Züge sowie die Zu- und Wegfahrten der Zugskompositionen in | von der Werkstätte zu

ermöglichen, ohne dass die Bahnschranken beim heutigen Bahnübergang Riedbach nahezu permanent geschlossen bleiben müssen. Möglicherweise werden auch Änderungen und Anpassungen an der Strasse in Richtung Rosshäusern vorgenommen werden müssen. Die entsprechenden Pläne und die Zunahme des Verkehrs durch die Mitarbeiter der BLS und des Werkverkehrs mit Lastwagen werden das Ortsbild von Riedbach und Niederbottigen tangieren. Da eine Bundesaufgabe 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.

Beweisantrag

Die Auswirkungen und die Verträglichkeit der Erschliessungspläne der BLS mit den geschützten Ortsbildern Riedbach und Niederbottigen sind mittels eines Gutachtens der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission näher abzuklären und in die Interessenabwägung einzubeziehen.

g. Unvollständige Beurteilungsgrundlagen wegen nicht berücksichtigter Interessen

Die Darstellung der durch das Bauvorhaben der BLS berührten Interessen in den Mitwirkungsunterlagen ist nicht vollständig. Dass diese Interessen – teilweise – kantonalrechtlicher Natur sind, führt nicht zu deren Unbeachtlichkeit. Vielmehr sind alle relevanten öffentlichen Interessen zu benennen. Deren Bedeutung ist erst im Rahmen der Interessenabwägung zu gewichten. Auch in einem allfälligen Plangenehmigungsverfahren werden öffentliche Interessen von Kanton und Gemeinde zu berücksichtigen sein (Art. 18 Abs. 4 EBG).

- **Denkmalgeschützte Objekte**

Die Mitwirkungsunterlagen sprechen zwar in Ziff. 7.11 von den Folgen für Anwohner. Nicht erwähnt ist jedoch, dass es sich bei den betroffenen Grundstücken und Gebäuden um denkmalgeschützte Objekte handelt. Betroffen wären namentlich die Baugruppe C, ferner auch D und K, alle mit jeweils erhaltenswerten Gebäuden.

Beweisantrag

Die denkmalschutzrechtlichen Auswirkungen einer Werkstätte beim Standort Chliforst sind im Rahmen eines Fachgutachtens näher abzuklären und in die Interessenabwägung einzubeziehen.

- **Wegverbindungen**

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 eine Veloroute mit regionaler Netzfunktion) und ein historischer Verkehrsweg (Mannenriedstrasse, Verlauf) von immerhin lokaler Bedeutung. All diese Punkte finden sich nicht in den Mitwirkungsunterlagen.

Beweisantrag

Bei den zuständigen Amts- und Fachstellen ist ein Gutachten zur Bedeutung der tangierten Verbindungen einzuholen und zu klären, ob bei Aufhebung der Verbindungen gleichwertige Ersatzmöglichkeiten geschaffen werden können.

- Weitere Schutzgebiete und -objekte:
Bei Betrachtung der Karten der Mitwirkungsunterlagen zeigt sich, dass der Standort Chliforst potentielle Biotope (Biotop trocken) und einen Trockenstandort von regionaler Bedeutung tangieren würde. Welche Auswirkungen konkret zu befürchten wären, kann an dieser Stelle nicht abschliessend beurteilt werden, weil sich die Mitwirkungsunterlagen mit keinem Wort dazu äussern.

Beweisantrag

Die Schutzwürdigkeit der durch den Standort Chliforst betroffenen Biotope und Trockenstandorte sind im Rahmen eines Fachgutachtens näher abzuklären und in die Interessenabwägung einzubeziehen.

- Altlasten
Im Gebiet Chliforst wurde während des 2. Weltkriegs ein Tanklager errichtet. Dieses wurde bis in die 80er Jahre als Dieseltanklager der Städtischen Verkehrsbetriebe genutzt und alsdann äusserlich zurück gebaut. Nach dem Wissensstand der Einwohnergemeinde Frauenkappelen erfolgte jedoch nie eine eigentliche Sanierung.

Beweisantrag

Es ist mittels eines Fachgutachtens die Altlastensituation im Wald Chliforst und die Sanierungsbedürftigkeit der ehemaligen Tankanlage näher abzuklären.

III. Fazit

Die Behörden werden gestützt auf Art. 2 RPV – insbesondere im Sachplanverfahren – eine umfassende Prüfung und Interessenabwägung zu sämtlichen geeigneten Alternativstandorten vorzunehmen haben. Die Beschränkung auf einzig zwei Standorte – notabene auf die von der BLS bzw. der von ihr mandatierten Begleitgruppe bevorzugten – ist unhaltbar. Denn wie das Bundesgericht festgestellt hat, wird mit dem Sachplanverfahren sichergestellt, dass wichtige Ermessensentscheide von einer Behörde getroffen werden, die über die erforderliche Distanz zum Vorhaben verfügt und die befähigt ist, auf übergeordneter Stufe in einer Gesamtschau die im Spiel stehenden Interessen abzuwägen. Damit wird die Gefahr reduziert, dass grosse und komplexe Vorhaben aus einem verengten, fachspezifischen Blickwinkel heraus beurteilt werden (BGE 128 II 1, E. 3d). Insofern wird sich das BAV nicht auf die Vorselektion der BLS bzw. der Begleitgruppe verlassen dürfen, die letztlich völlig willkürlich zusammengesetzt worden ist und in Verletzung elementarer planungs- und umweltrechtlicher Kriterien einen rein politischen Entscheid getroffen hat.

Wie aufgezeigt worden ist, sind die Mitwirkungsunterlagen unvollständig. Nebst dem fehlenden Einbezug weiterer Standorte wie Flamatt, Givisiez, Konolfingen und Thun-Nord sind die Ergebnisse der Standortabklärungen in Biel offen. Des Weiteren liegt für den Standort Chliforst keine Erschliessungsplanung vor, obwohl auch die Erschliessungsanlagen gemäss Art. 18 Abs 6 EBG zu den Eisenbahnanlagen gehören und Sachplanrelevanz haben. Eine Berücksichtigung der Erschliessungsverhältnisse und die auch unter diesem Punkt geforderte Interessenabwägung mit Alternativstandorten sind daher gar nicht erst möglich. Auch die konzessionsrechtlichen Aspekte, die sich auf die Organisation und die Kooperationsmöglichkeiten im Unterhaltsbereich von BLS und SBB auswirken können, sind im Moment offen. Im Übrigen fehlen weitere, in einer umfassenden Beurteilung ebenfalls zu berücksichtigende Interessen wie der Ortsbild- und Denkmalschutz in den Mitwirkungsunterlagen vollständig. Allein weil unter diesen Umständen eine umfassende Interessenabwägung unmöglich ist, muss eine Aufnahme des Standortes Chliforst in den Sach- und Richtplan scheitern.

Trotz dieser grundlegenden Mängel steht bezüglich des Standortes Chliforst bereits heute unumstösslich fest: Der Standort Chliforst ist aus raumplanerischer und ebenso umwelt-, heimat- und landschaftsschutzrechtlicher Sicht nicht realisierbar. Es fehlt an einer qualifizierten Standortgebundenheit im Sinne des Waldgesetzes, welche eine vollständige Rodung des Chliforst erlauben könnte. Ebenso lässt sich keine Standortgebundenheit für das Bauen ausserhalb der Bauzone begründen. Stattdessen stellt der Standort Chliforst eine raumplanungsrechtlich unzulässige Insellösung dar, die zum Verlust von geschützten Fruchtfolgeflächen führt und mit einem massiven Eingriff in den Landschaftsschutz und das Naherholungsgebiet Gäbelbachtal verbunden ist. Ein entsprechender Standort kann und darf keine Aufnahme in einem Sachplan und einem Richtplan finden.

IV. Antrag

Zusammenfassend stellt die Einwohnergemeinde Frauenkappelen den Antrag, dass von einer 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 abzusehen sei.

Freundliche Grüsse
Einwohnergemeinde Frauenkappelen
Namens des Gemeinderates

M. Kämpfer, Präsident

R. Hämmerli, Gemeindeschreiberin

Beilagen

- Gutachten Stiftung Landschaftsschutz Schweiz vom 18.9.2017
- Kurzgutachten Schweizerische Vereinigung für Landesplanung vom 3.7.2017