

Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS

EVALUATION MÖGLICHER NEUER DEPOTSTANDORTE



22. August 2016

INHALT

ZUSAMMENFASSUNG	3
TEIL 1 STANDORTBEURTEILUNG	5
1. AUSGANGSLAGE, AUFTRAG	5
2. VORGEHEN, METHODE	7
2.1 Ziel der Beurteilung	7
2.2 Zieldimensionen, Beurteilungskriterien	7
2.3 Vorgehen, Grundlagen	9
2.4 Beurteilungskennzeichen	11
3. STANDORTE	12
4. ERGEBNISSE DER STANDORTBEURTEILUNG	13
4.1 Ergebnisse in der Übersicht	13
4.2 Fazit	14
4.3 Empfehlungen	15
TEIL 2 PRIORISIERUNG DER GEEIGNETEN STANDORTE	17
1. VORGEHEN, STANDORTE	17
2. ERGEBNISSE	18
2.1 Ergebnisse in der Übersicht	18
2.2 Fazit, Empfehlungen	21
ANHANG	22
A1 STANDORTBLÄTTER	22

AUFTRAGGEBER

Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS

Ulrich Reinert, Daniel Spring, Mathias Widmer

BEARBEITUNG

IC Infraconsult AG

Nicole Schiltknecht, Thomas Röthlisberger, Thomas Bernhard, Daniel Studer, Estelle Berset-Foiada

Bild Titelseite: IC Infraconsult AG

ZUSAMMENFASSUNG

Ausgangslage	Für die in den nächsten Jahren zu erwartende Angebotserweiterung und dem damit verbundenen Flottenzuwachs benötigt der RBS ein zusätzliches Depot. Auf der Suche nach einem geeigneten Standort hat der RBS verschiedene Vorprüfungen durchgeführt, wobei bahnbetriebliche und finanzielle Erwägungen im Vordergrund standen. Als Ergebnis dieser Vorprüfungen lagen 24 Standorte vor, die von einem externen Expertenteam im Rahmen einer Standortevaluation insbesondere auch hinsichtlich Raumplanungs-, Landschafts- und Umweltaspekten zu beurteilen waren.
Vorgehen	Im Rahmen der vorliegenden Standortevaluation wird in einem ersten Teil eine Standortbeurteilung dieser 24 Standorte vorgenommen, wobei sämtliche Standorte anhand von 28 Kriterien aus den fünf Dimensionen Betrieb, Finanzen, Raumplanung, Landschaft und Umwelt beurteilt werden. Die Ergebnisse der Beurteilung sind für jeden einzelnen Standort in Standortblättern dokumentiert (vgl. Anhang). Im Anschluss an die Standortbeurteilung werden in einem zweiten Teil die als (bedingt) geeignet beurteilten Standorte anhand einer verfeinerten Beurteilung priorisiert.
Teil 1: Ergebnis der Standortbeurteilung	Mit der Standortbeurteilung in Teil 1 wurden 5 Standorte ermittelt, die sich im Vergleich zu den anderen besser als Depotstandort eignen: - Die Standorte S11a und S11b liegen in Bätterkinden in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof und angrenzend an die Kartoffelzentrale der Landi. Sie zeichnen sich in den Dimensionen Betrieb, Finanzen, Raumplanung und Landschaft als geeignet, in der Dimension Umwelt als bedingt geeignet aus. - Die Standorte S19 und S20 liegen in Jegenstorf und schliessen direkt an das Siedlungsgebiet (Arbeitszone/Wohnzone) an. In der Dimension Finanzen werden sie wegen den hohen Betriebskosten (Leerfahrten) als bedingt geeignet beurteilt, in den übrigen Dimensionen als geeignet. - Als weiter zu verfolgenden Standort wurde zudem der als bedingt geeignete Standort S10 empfohlen. Der Standort liegt in Bätterkinden und wird hinsichtlich Betrieb, Finanzen und Umwelt positiv beurteilt. Diese Beurteilung wird aber aufgrund raumplanerischer und landschaftlicher Gründe deutlich geschmälert. Dabei fällt insbesondere die isolierte Lage („freies Feld“) ins Gewicht. In einer gesamtheitlichen Betrachtung wird der Standort deshalb nur als bedingt geeignet eingestuft.
Teil 2: Ergebnis der Priorisierung der geeigneten Standorte	Die Priorisierung in Teil 2 führte zu folgendem Ergebnis: Die Standorte S11a und S11b in Bätterkinden liegen hinsichtlich unternehmerischer Grundsätze in der Langfristbetrachtung gleich auf. Werden die raumplanerischen, landschaftlichen und Umweltauswirkungen in die Beurteilung einbezogen, so weist der Standort S11a deutliche Vorteile gegenüber S11b auf, insbesondere ist S11a besser in die bestehende Siedlungsstruktur (direkt angrenzend an Landi-Gebäude) integriert und tritt damit landschaftlich weniger in Erscheinung.

- Der beim RBS anfänglich im Fokus gestandene **Standort S10** in Bätterkinden stellt zwar aus rein unternehmerischer Sicht eine valable Alternative dar. Den unternehmerischen Vorteilen stehen aber vergleichsweise starke raumplanerische und landschaftliche Nachteile gegenüber.
- Die **Standorte S19 und S20** in Jeginstorf weisen insbesondere bei den unternehmerischen Aspekten Nachteile auf, welche durch die leichten Vorteile gegenüber den Standorten S11a und S11b in den Dimensionen Raumplanung, Landschaft und Umwelt nicht kompensiert werden.

Empfehlung
IC Infraconsult

Das Fachteam von IC Infraconsult empfiehlt dem RBS den **Standort S11a als RBS-Depotstandort in den Richtplan einzutragen**, sofern die technische Machbarkeit nachgewiesen werden kann.

TEIL 1 STANDORTBEURTEILUNG

1. AUSGANGSLAGE, AUFTRAG

Angebotsausbau/
Flottenzuwachs RBS

Der RBS rechnet in den nächsten Jahren mit einer starken Angebotserweiterung und einem entsprechenden Flottenzuwachs:

- S8: Verlängerung nach Bätterkinden (2020)
- Regionalexpress: Verlängerung Züge von 120 auf 180 m (2025)
- S7: Verlängerung Verstärkungszüge auf 120 m (2025)
- Flottenzuwachs von heute 39 auf 47 Kompositionen (2025)
- ab 2030: Weitere Ausbauten (Taktverdichtungen, längere Züge) und entsprechend grössere Flotte (bis 60 Kompositionen) absehbar.

Heutige Depots/
Werkstätten der RBS

Mit den heutigen Depots in Worblaufen, Worb und Solothurn kann der künftig notwendige Bedarf an Abstellflächen und Reinigungs-/Unterhaltseinrichtungen (betriebsnaher Unterhalt) nicht mehr abgedeckt werden. Die Endbahnhöfe in Bern, Solothurn und Worb dienen heute wie auch zukünftig in der Nacht als zusätzliche Abstellfläche und sind in die Bedarfsplanung eingeflossen. Eine Kapazitätserweiterung im erforderlichen Umfang ist in den Depots von Worblaufen und Solothurn nach entsprechenden Abklärungen des RBS aus betrieblichen und unzureichenden Flächenverhältnissen nicht machbar. Durch den Ausbau des Bahnhofs Solothurn (Ausbau auf 180m-Perron) kann zudem das Depot Solothurn nur noch zu einem kleinen Teil genutzt werden. Lediglich die RBS-Werkstätte Worboden genügt weiterhin als Standort für alle umfassenden Revisions-, Reparatur- und Umbau-/Modernisierungsarbeiten.

Gesucht: Neuer
Depotstandort

Der RBS ist deshalb auf der Suche nach einem neuen Depotstandort. Da der Angebotsausbau vor allem auf der Strecke Bern-Solothurn erfolgen wird und die Strecke durchs Worblental bereits an ihre Kapazitätsgrenzen stösst, erfolgt die Suche nach einem neuen Depotstandort ausschliesslich entlang der Linie Bern-Solothurn. Der RBS hat die betrieblichen und flächenmässigen Anforderungen an einen neuen Depotstandort definiert. Gesucht wird eine streckennahe Parzelle von 3-4 ha mit einer Mindest(teil)länge von 300 m. Zudem müssen der Bau eines Depotgebäudes von 7-10 Meter Höhe möglich sowie die rückwärtige Erschliessung (Anlieferungen, Personal) und die Geländeeignung (flaches Terrain) gewährleistet sein.

Vorprüfung möglicher
Standorte durch RBS

Eine erste Prüfung der Industrie- und Gewerbezone (bis 500 m ab Streckengleis) zwischen Worblaufen und Solothurn hat ergeben, dass zurzeit keine geeigneten Flächen in Industrie- und Gewerbezone verfügbar sind. Eine weitere Prüfung zeigte, dass der bisherige – bis voraussichtlich 2025 durch einen Neubau ersetzte – RBS-Bahnhof Bern als möglicher Depotstandort zu klein sowie aus betrieblicher Sicht nicht geeignet ist. Somit befinden sich alle potenziell möglichen Standorte in der Landwirtschaftszone und beanspruchen teilweise Fruchtfolgeflächen.

Vorprüfung mögliche Standorte	Der RBS hat im Anschluss daran auf der gesamten Strecke und in allen betroffenen Gemeinden sämtliche Standorte eruiert, die von ihrer Grösse her für einen Depotstandort theoretisch in Frage kommen könnten. Im Rahmen einer Vorprüfung hat der RBS verschiedene Standorte „grob beurteilt“, wobei der Fokus insbesondere auf der betrieblichen Eignung lag. Die Vorprüfung hat gezeigt, dass einige Standorte (in Worblaufen, Moosseedorf und Solothurn) aufgrund mangelnder Arealgrösse ungeeignet sind und nicht weiter verfolgt werden sollen.
Ziel der Evaluation	Insgesamt hat der RBS anhand dieser Vorprüfung nun 24 Standorte (zwei davon an gleicher Lage mit unterschiedlichen Varianten) bestimmt, die im Rahmen der vorliegenden Standortevaluation hinsichtlich der Auswirkungen eines dortigen Depotbaus und -betriebes auf die jeweilige Landschaft, Umwelt und Raumordnung in einem ersten Teil weiter untersucht und beurteilt und in einem zweiten Teil priorisiert werden sollen.
Vollständige Dokumentation	In Interesse der Übersichtlichkeit sollen bei der Standortevaluation, nebst den Raumplanungs-, Landschafts- und Umweltaspekten, auch bahnbetriebliche und finanzielle Erwägungen zu den einzelnen Varianten berücksichtigt werden. Die entsprechenden Informationen und Beurteilungen zu Betrieb und Finanzen stammen vom RBS, diejenigen zu Landschaft, Umwelt und Raumordnung hat IC Infraconsult beigetragen.
Fachlich solides und pragmatisches Vorgehen	Bezüglich Bearbeitungstiefe ist die vorliegende Evaluation als fachlich solide und gleichsam pragmatische Beurteilung von Standortvarianten mit dem für breitfächerige Variantensets üblichen Detaillierungsgrad zu verstehen. Dies schliesst nicht aus, dass später bei Bedarf für eine oder mehrere Bestvarianten spezifische vertiefende Abklärungen vorgenommen werden. Danach können die betroffenen Varianten unter Umständen angepasst und konkretisiert werden, z. B. durch eine veränderte oder genauere Positionierung der Anlage im Gelände.

2. VORGEHEN, METHODE

2.1 ZIEL DER BEURTEILUNG

Beurteilung von 24 Standorten	Im Rahmen der Standortbeurteilung werden alle 24 Standorte anhand von 28 Kriterien aus den 5 Dimensionen Betrieb, Finanzen, Raumplanung, Landschaft und Umwelt auf ihre Eignung als Depotstandort bewertet und die massgeblichen Vor- und Nachteile der Standorte im Vergleich aufgezeigt.
Ziel der Beurteilung	Die Beurteilung hat zum Ziel, die 24 Standorte aufgrund der Ergebnisse auf rund 3-6 Standorte zu reduzieren. Die 3-6 Standorte sollen im Vergleich zu den anderen Standorten über alle Zieldimensionen hinweg möglichst gut geeignet sein und in den einzelnen Beurteilungskriterien keine ausserordentlichen Nachteile für die Erstellung oder den Betrieb eines Depots aufzuweisen. Im Nachgang an die Beurteilung sollen die geeigneten Standorte anhand einer verfeinerten Beurteilung priorisiert werden (vgl. Teil 2). Eine abschliessend integrale Standortbewertung von politischer Natur bzw. die eigentliche Festlegung des Standorts obliegt dem Auftraggeber.

2.2 ZIELDIMENSIONEN, BEURTEILUNGSKRITERIEN

Ziele und Kriterien	In Zusammenarbeit mit dem RBS erarbeitete IC Infraconsult ein Multikriterien-Set mit 28 Kriterien, das nebst den zwei Dimensionen Betrieb und Finanzen auch die drei Dimensionen Raumplanung, Landschaft und Umwelt umfasst. Anhand folgender Dimensionen und Kriterien erfolgt im Rahmen der vorliegenden Evaluation die Beurteilung der 24 Standorte hinsichtlich ihrer jeweiligen Zielerreichung:
---------------------	--

Dimensionen	Ziele und Kriterien		
Betrieb	Ziel:	Optimale Voraussetzungen für den Betrieb schaffen	
	Kriterien:	B1	Günstigkeit Lage im Streckennetz
		B2	Günstigkeit Erschliessung Schiene
		B3	Günstigkeit Erschliessung Strasse
		B4	Günstigkeit Depotbetrieb/Gleisfeld
		B5	Erweiterungspotenzial
Finanzen	Ziel:	Finanzieller Mitteleinsatz minimieren	
	Kriterien:	F1	Investitionskosten
		F2	Betriebskosten Leerfahrten
		F3	Betriebskosten Ablöse-/Dienststandort
		F4	Kosten Dritte
Raumplanung	Ziel:	Räumliche Entwicklung optimieren	
	Kriterien:	R1	Vereinbarkeit Nutzungsplanung
		R2	Vereinbarkeit Richtplanung (RGSK)
		R3	Beeinträchtigung Landwirtschaft
		R4	öV-Erschliessung
		R5	Innenentwicklungspotenzial
		R6	Günstigkeit Eigentumsverhältnisse
		R7	Naturgefahren
		R8	Beeinträchtigung Schulwege/Langsamverkehr
Landschaft	Ziel:	Beeinträchtigung der Landschaft minimieren	
	Kriterien:	L1	Grundsätzliche Eignung
		L2	Beeinträchtigung Landschaftsleistungen
		L3	Beeinträchtigung Ortsbild
		L4	Einsehbarkeit
		L5	Beeinträchtigung hist. Verkehrswege/Kulturgüter
Umwelt	Ziel:	Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch minimieren	
	Kriterien:	U1	Beeinträchtigung Wald
		U2	Beeinträchtigung Gewässer
		U3	Beeinträchtigung Grundwasser
		U4	Beeinträchtigung Flora/Fauna/Naturschutz
		U5	Belastung Lärm/Licht/Erschütterung
		U6	Schadstoffbelastung Boden

2.3 VORGEHEN, GRUNDLAGEN

Vorgehen	Im Rahmen der Standortbeurteilung werden alle 24 Standorte anhand von 28 Kriterien beurteilt. Dabei wird sowohl auf quantitative (z.B. Waldabstand, innerhalb/ausserhalb Perimeter) wie auch auf qualitative Indikatoren (z.B. planerisch, Feldbegehung) abgestellt. Bei einigen Kriterien erfolgt die Bewertung anhand mehrerer Indikatoren (z.B. Naturschutzzone und Wildtierkorridor).
Vergleichende Beurteilung	Die Standortbeurteilung ist eine vergleichende, d.h. allfällige Vor- oder Nachteile einer bestimmten Variante werden pro Kriterium jeweils nicht absolut, sondern stets im direkten Vergleich mit den übrigen Standorten verortet und ausgewiesen (Beurteilungskennzeichen vgl. Kap. 2.4). Wenn in Bezug auf ein bestimmtes Kriterium die Wirkung aller Standorte als nicht allzu stark eingeschätzt wird, dann wird bei der Beurteilung auf die Verwendung der Kennzeichen für einen gewichtigen Vor- oder Nachteil bewusst verzichtet. Erweisen sich alle Standorte bezüglich eines bestimmten Kriteriums in der Gesamtbetrachtung als gleichwertig, wird unabhängig vom jeweiligen Grad der Kriteriumserfüllung das Beurteilungsergebnis mit dem neutralen Kennzeichen ausgedrückt.
Keine Gewichtung der Kriterien...	Die Beurteilung der Standorte erfolgt auf Basis eines einheitlichen Multikriterien-Sets mit insgesamt 28 Kriterien. Die Beurteilung wird grundsätzlich ohne vorgängige Gewichtung der einzelnen Kriterien oder abschliessender Aufsummierung der Einzelergebnisse vorgenommen, da dies zu Doppelzählungen oder Neutralisierungen und letztlich zu falschen Schlüssen führen kann.
... aber implizite Priorisierung	Bei der zusammenfassenden Beurteilung der 5 Dimensionen und der Gesamtbeurteilung der Standorte floss allerdings eine gewisse Priorisierung der einzelnen Kriterien implizit mit ein. So wurden z.B. Nachteile, deren negative Auswirkungen relativ einfach kompensiert oder gar in einen Mehrwert umgewandelt werden können (z.B. Renaturierung eines eingedolten Bachs), bei der Beurteilung als weniger relevant eingestuft als Nachteile, die langfristig wirken (z.B. Verlust von Wald oder Fruchtfolgeflächen). ¹
Arbeitsteilung IC Infraconsult und RBS	Die Beurteilung der 24 Standorte erfolgte durch interdisziplinäre Teams von IC Infraconsult und RBS anhand der detaillierten Kriterien-Beurteilung für die einzelnen Standorte. Für die drei Dimensionen Raumplanung, Landschaft und Umwelt erfolgte die Standortbeurteilung durch IC Infraconsult, für die zwei Dimensionen Betrieb und Finanzen sowie die öV-Erschliessung (Kriterium der Dimension Raumplanung) durch den RBS. Die Beurteilung erfolgte jeweils

¹ Bei der zusammenfassenden Beurteilung wurden insbesondere folgende Punkte berücksichtigt:

- Die Kriterien B1, B2, B5, F1, F2, R1, R7, L2, L3, U1, U2, U4 wurden bei der Beurteilung als relevantere Kriterien betrachtet.
- Bei der dimensionsspezifischen Beurteilung wurde nach folgenden Regeln vorgegangen:
 - a) Standort ungeeignet, wenn eines der relevanteren Kriterien einen gewichtigen Nachteil aufweist
 - b) Standort geeignet, wenn eines der relevanteren Kriterien einen gewichtigen Vorteil und keines einen gewichtigen Nachteil aufweist und/oder wenn der Standort über alle Kriterien einer Dimension hinweg zu den vergleichbar besten (25-30 %) Standorten zählt.
 - c) Standort nur bedingt geeignet, wenn Beurteilung weder „geeignet“ noch „ungeeignet“
- Bei der Gesamtbeurteilung wurde nach folgenden Regeln vorgegangen:
 - a) Standort geeignet, wenn keine Dimension als ungeeignet und min. 4 Dimensionen als geeignet beurteilt sind.
 - b) Standort nur bedingt geeignet, wenn keine Dimension als ungeeignet und max. 3 Dimensionen als geeignet beurteilt sind.

Grundlagen für Beurteilung

fachlich solide und gleichsam pragmatisch mit einem für ein breitfächeriges Varianten- und Standortset angemessenen Detaillierungsgrad.

Die Beurteilung mittels Indikatoren beruht auf einer Vielzahl verschiedener Grundlagen, wie Daten, Richt-/Sachpläne, Kataster, Konzepte, Aggloprogramm, Inventare, Karten, Luftbilder sowie eigener Erhebung mit Feldbegehung. Insbesondere wurde auf folgende (wichtigsten) Grundlagen abgestellt:

Dimensionen Betrieb und Finanzen:

Skizzen, Plangrundlagen, Businessplan, Erfahrungswerte (alle RBS).

Dimension Raumplanung:

Einzugsbereiche und öV-Güteklassen, Bauzonen (AöV, AFR), Fruchtfolgeflächen (AGR, AFL), Naturgefahren (KAWA, AFU); Nutzungsmöglichkeiten Boden (AFL), Beschäftigten- und Bevölkerungsdichte (BFS); Fuss- und Wanderwege (TBA, AFR), Velowege (TBA, AVT), Parzellengrenzen (AGI), Schulwege (TBA, Gemeinden); Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungsprogramm 1. Generation (RKBM, RKEM), Agglomerationsprogramm Solothurn 2. Generation (AFR).

Dimension Landschaft:

Katalog der charakteristischen Kulturlandschaften der Schweiz (Stiftung Landschaftsschutz), Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (ASTRA), Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (BAK), Fotos/Augenschein (IC Infraconsult/RBS), Luftbilder (swisstopo, Google Earth), Topografisches Landschaftsmodell (swisstopo, Google Earth), Landschaftstypologie der Schweiz (BAFU), Regionale Landschaftsschutz- und Schongebiete (RKBM, RKEM, AFR).

Dimension Umwelt:

Waldinventar (KAWA, AWJF), Naturschutzgebiete/-zonen (ANF, ARP, Gemeinden), Wildtierkorridore überregional (BAFU), Lärmempfindlichkeitsstufen ES (Gemeinden), Gewässernetz (swisstopo), Gewässerökomorphologie (AWA, AFU), Gewässerschutz (AWA, AFU), Grundwasserschutz (AWA, AWW), Nationales ökologisches Netzwerk REN (BAFU), Landwirtschaftliche Kulturen (LANAT, Orthofotos), Kataster belastete Standorte (AWA, AFU).

2.4 BEURTEILUNGSKENNZEICHEN

24 Standortblätter

Die detaillierten Ergebnisse der kriteriengestützten sowie der zusammenfassenden dimensionsspezifischen Beurteilung für jeden der 24 Standorte sind in Standortblättern dokumentiert (vgl. Anhang A-3). Diese enthalten ausserdem einen Kartenausschnitt und ein Luftbild des Standorts sowie eine zusammenfassende Grobbeurteilung und allfällige besondere Hinweise, die unter den einzelnen Kriterien nicht abgebildet wurden.

Unterschiedliche Beurteilungskennzeichen

Die Beurteilung erfolgt einerseits kriteriengestützt, d.h. für jedes der 28 Kriterien einzeln und andererseits dimensionsspezifisch, das heisst zusammenfassend für die fünf Dimensionen sowie für den Standort insgesamt. Bei der Beurteilung werden unterschiedliche Beurteilungskennzeichen verwendet.

Kriteriengestützte Standortbeurteilung

Bei der Beurteilung der 28 Kriterien wird das Ergebnis für die 24 Standorte jeweils mit folgenden Kennzeichen (Pfeilen) wiedergegeben:

				
gewichtiger Vorteil im Vergleich	gewisser Vorteil im Vergleich	weder vorteilhaft noch nachteilig	Gewisser Nachteil im Vergleich	Gewichtiger Nachteil im Vergleich

Die jeweilige Bedeutung der Pfeile für die einzelnen Kriterien ist im Anhang A-2 dokumentiert.

Zusammenfassende Standortbeurteilung

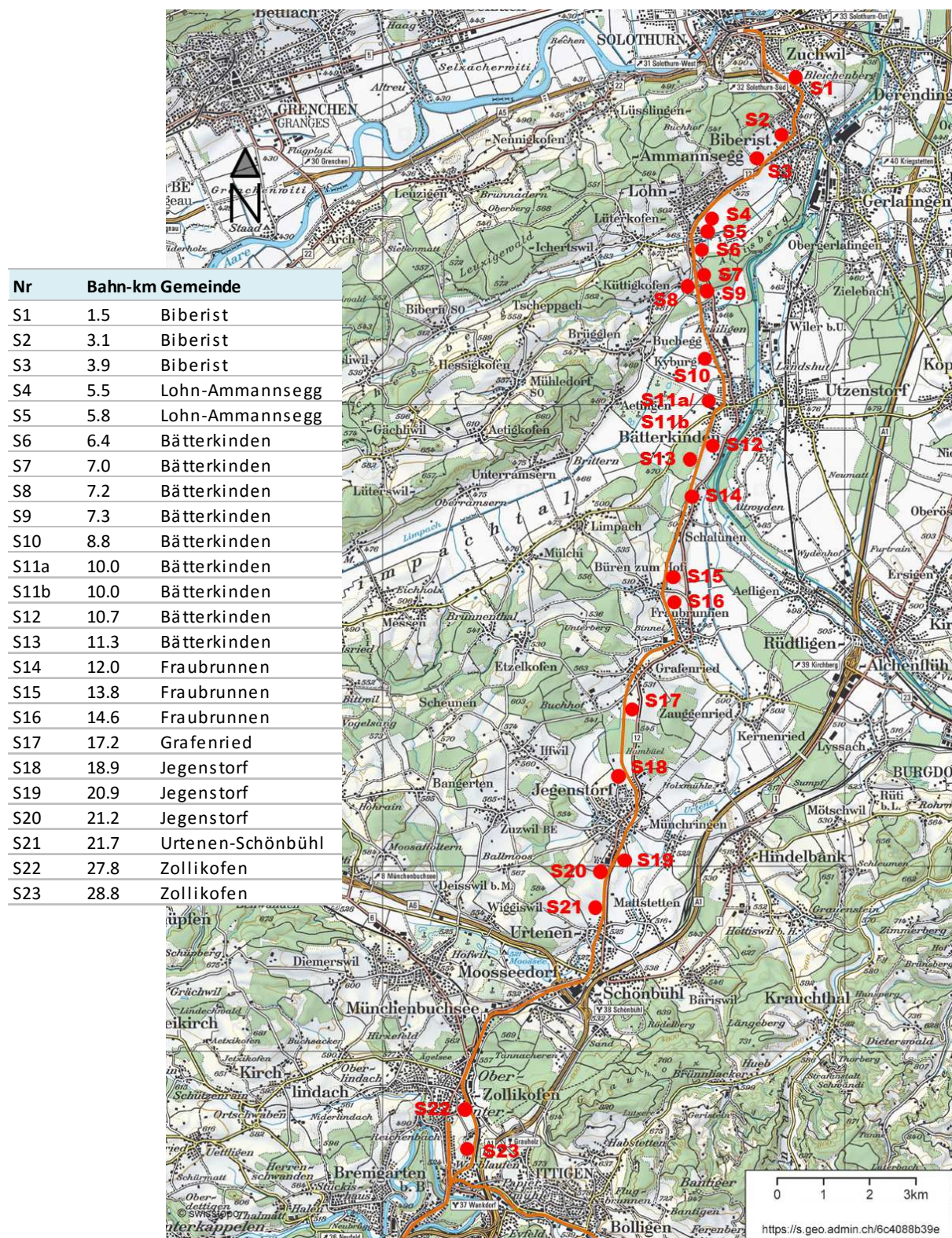
Die Ergebnisse der zusammenfassenden Beurteilung für die fünf Dimensionen sowie die Gesamtbeurteilung der Standorte werden anhand der drei Ampelfarben dargestellt:

		
Standort geeignet	Standort nur bedingt geeignet	Standort ungeeignet

3. STANDORTE

24 Standorte

Folgende 24 Standorte werden im Rahmen der vorliegenden Standortevaluation beurteilt:



4. ERGEBNISSE DER STANDORTBEURTEILUNG

4.1 ERGEBNISSE IN DER ÜBERSICHT

Übersichtstabelle Standortbeurteilung

Folgende Tabelle gibt einen Überblick über die zusammenfassende Beurteilung der 24 Standorte hinsichtlich ihrer Eignung als Depotstandort.

Nr	Bahn-km Gemeinde		Dimensionsspezifische Beurteilung					Gesamtbeurteilung
			Betrieb	Finanzen	Raumplanung	Landschaft	Umwelt	
S1	1.5	Biberist	●	●	●	●	●	●
S2	3.1	Biberist	●	●	●	●	●	●
S3	3.9	Biberist	●	●	●	●	●	●
S4	5.5	Lohn-Ammannsegg	●	●	●	●	●	●
S5	5.8	Lohn-Ammannsegg	●	●	●	●	●	●
S6	6.4	Bätterkinden	●	●	●	●	●	●
S7	7.0	Bätterkinden	●	●	●	●	●	●
S8	7.2	Bätterkinden	●	●	●	●	●	●
S9	7.3	Bätterkinden	●	●	●	●	●	●
S10	8.8	Bätterkinden	●	●	●	●	●	●
S11a	10.0	Bätterkinden	●	●	●	●	●	●
S11b	10.0	Bätterkinden	●	●	●	●	●	●
S12	10.7	Bätterkinden	●	●	●	●	●	●
S13	11.3	Bätterkinden	●	●	●	●	●	●
S14	12.0	Fraubrunnen	●	●	●	●	●	●
S15	13.8	Fraubrunnen	●	●	●	●	●	●
S16	14.6	Fraubrunnen	●	●	●	●	●	●
S17	17.2	Grafenried	●	●	●	●	●	●
S18	18.9	Jegenstorf	●	●	●	●	●	●
S19	20.9	Jegenstorf	●	●	●	●	●	●
S20	21.2	Jegenstorf	●	●	●	●	●	●
S21	21.7	Urtenen-Schönbühl	●	●	●	●	●	●
S22	27.8	Zollikofen	●	●	●	●	●	●
S23	28.8	Zollikofen	●	●	●	●	●	●

Legende



Standort
geeignet



Standort
nur bedingt geeignet



Standort
ungeeignet

Hinweise zur Beurteilung:

- Wald

In der Dimension Umwelt wurde der Aspekt Wald sehr restriktiv beurteilt. Waren Waldflächen betroffen, so wurde dies als gewichtiger Nachteil festgehalten. Eine telefonische Abklärung beim Kantonalen Amt für Wald (KAWA) ergab, dass bei Nachweis des übergeordneten Interesses und der Standortgebundenheit allenfalls auch ein Standort im Wald bewilligungsfähig wäre. Wir erachten jedoch sowohl den Nachweis der Standortgebundenheit bei acht geeigneten bzw. bedingt geeigneten Standorten ausserhalb des Waldes als schwierig. Auch die Suche nach rund 3 ha Ersatzaufforstungsfläche stellt nach unserer Einschätzung eine grosse Hürde dar. Zudem zeichnet sich aus Sicht der übrigen Dimensionen kein Standort im Wald ab, der zwingend weiter betrachtet werden sollte.

- Landschaftliche Beurteilung

Die Beurteilung des Landschaftsaspekts erfolgte in Anlehnung an den von der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz (sl-fp) entwickelten Katalog der charakteristischen Kulturlandschaften der Schweiz. Die Vorgehensweise sowie die angewandten Kriterien wurden deshalb R. Rodewald des sl-fp zur generellen Beurteilung unterbreitet und von ihm als plausibel beurteilt.

4.2 FAZIT

In der zusammenfassenden Beurteilung zeichnen sich vier Standorte ab, deren Eignung als Depotstandort als „geeignet“ (S11a, S11b, S19, S20) und vier Standorte, die als „nur bedingt geeignet“ (S10, S14, S18 und S21) eingestuft werden. Für die übrigen 16 Standorte wurde in mind. einer der fünf Dimensionen Betrieb, Finanzen, Raumplanung, Landschaft und Umwelt eine schlechte Eignung festgestellt.

Geeignete Standorte

Die Standorte **S11a und S11b** liegen in Bätterkinden in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Bätterkinden und angrenzend an die Kartoffelzentrale der Landi. Die beiden Standorte zeichnen sich in den Dimensionen Betrieb, Finanzen, Raumplanung und Landschaft als geeignet ab. Einzig in der Dimension Umwelt fällt die Beurteilung als bedingt geeignet aus.

Die beiden Standorte **S19 und S20** liegen in Jegenstorf. Sie schliessen direkt an das Siedlungsgebiet (Arbeitszone/Wohnzone) an. Die Dimension Finanzen wird als bedingt geeignet beurteilt. Dies ist auf die hohen Betriebskosten (Leerfahrten) zurückzuführen. Die übrigen Dimensionen weisen eine gute Eignung aus.

Bedingt geeignete Standorte

Der Standort **S10** liegt in Bätterkinden und ist aus raumplanerischen und landschaftlichen Gründen nur bedingt geeignet. Dabei fällt insbesondere die isolierte Lage („freies Feld“) besonders ins Gewicht. Dadurch wird die hinsichtlich Betrieb, Finanzen und Umwelt positive Beurteilung deutlich geschmälert. Der Standort wird in einer gesamtheitlichen Betrachtung deshalb nur als bedingt geeignet eingestuft.

In der Gemeinde Fraubrunnen liegt der Standort **S14**. Dieser Standort wird in der Dimension Landschaft als geeignet eingestuft. Die übrigen Dimensionen weisen hingegen nur eine bedingte Eignung auf. Dieser Standort ist gegenüber den anderen „bedingt geeigneten“ Standorten deutlich schlechter einzustufen.

Der Standort **S18** in Jeginstorf zeichnet sich durch eine gute Eignung in den Dimensionen Betrieb und Umwelt aus. Die übrigen Dimensionen weisen nur eine bedingte Eignung auf. Sowohl die nachteilig eingestuften Betriebskosten (Leerfahrten und Ablösestandort) als auch die neutrale Einstufung in den Dimensionen Raumplanung und Landschaft führen nur zu einer bedingt geeigneten Einstufung.

Standort S21 liegt in der Gemeinde Urtenen-Schönbühl und stellt in der betrieblichen Beurteilung einen geeigneten Standort dar. In den übrigen Dimensionen ist dieser Standort durchschnittlich und wird durchwegs als bedingt geeignet beurteilt.

4.3 EMPFEHLUNGEN

Im Rahmen der Standortbeurteilung konnte eine deutliche Unterscheidung der Standorte herbeigeführt werden. Acht Standorte erwiesen sich als gut bzw. bedingt geeignet als Depotstandort. Diese Standorte wurden in keiner der fünf Dimensionen Betrieb, Finanzen, Raumplanung, Landschaft und Umwelt als „ungeeignet“ eingestuft.

Weiter zu verfolgende Standorte:

Aus dieser umfassenden Betrachtung zeichnet sich ab, dass sowohl die Standorte **S11a/S11b** in Bätterkinden als auch die Standorte **S19/S20** in Jeginstorf als Depotstandort gut geeignet sind. Diese Standorte erfüllen die Anforderungen an einen geeigneten Standort über alle fünf betrachteten Dimensionen. Hervorzuheben ist dabei, dass sowohl die Standorte S11a/S11b als auch S19/S20 räumlich sehr nahe beieinander liegen und sich hinsichtlich ihrer Lage wenig unterscheiden.

Deshalb sind diese Standorte aus unserer Sicht weiter zu verfolgen und vertiefte Abklärungen zu treffen.

Zudem erachten wir es als sinnvoll den Standort **S10** in Bätterkinden als besten der bedingt geeigneten Standorte in die weiteren Betrachtungen einzubeziehen. Dies insbesondere, weil der Standort hinsichtlich Betrieb und Finanzen als einer der besten Standort aus der Beurteilung hervorgeht. Dies jedoch mit dem Vorbehalt, dass dieser Standort hinsichtlich Raumplanung und Landschaft beträchtliche Nachteile gegenüber den geeigneten Standorten aufweist und deshalb in der Gesamtbeurteilung nur ein „bedingt geeignet“ erhielt.

Nicht weiter zu verfol-
gende Standorte

Sowohl die gemäss Beurteilung als ungeeignet eingestuften Standorte als auch die bedingt geeigneten Standorte S14, S18 und S21 empfehlen wir nicht weiter zu vertiefen. Dies weil sie in keiner oder nur einer der fünf Dimensionen besonders gute Eignung aufweisen.

Weiteres Vorgehen

Für die nächsten Schritte der Entscheidungsfindung, welcher Standorte hinsichtlich der Realisierung weiterverfolgt werden soll, empfehlen wir insbesondere die folgenden Schritte anzugehen:

- Vertiefte Betrachtung der empfohlenen Standorte unter dem
 - Aspekt der Langfristigkeit
 - Aspekt „Unternehmerische Sicht RBS“
 - Aspekt „Akzeptanz und Genehmigungsfähigkeit“
- Prüfung der technischen Machbarkeit der Standorte, falls diesbezüglich noch Unsicherheiten bestehen.

TEIL 2 PRIORISIERUNG DER GEEIGNETEN STANDORTE

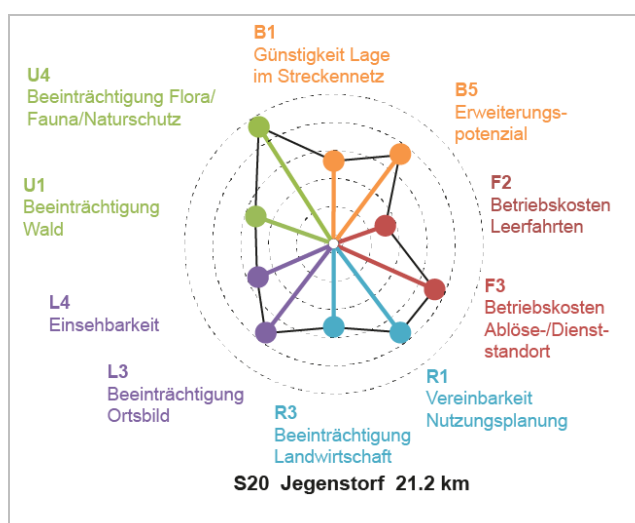
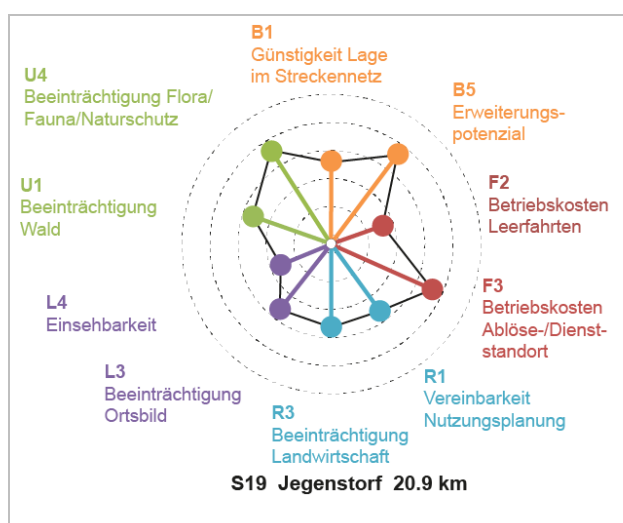
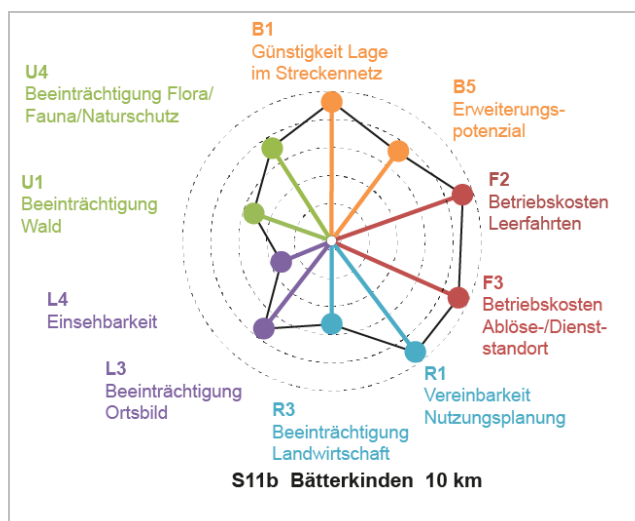
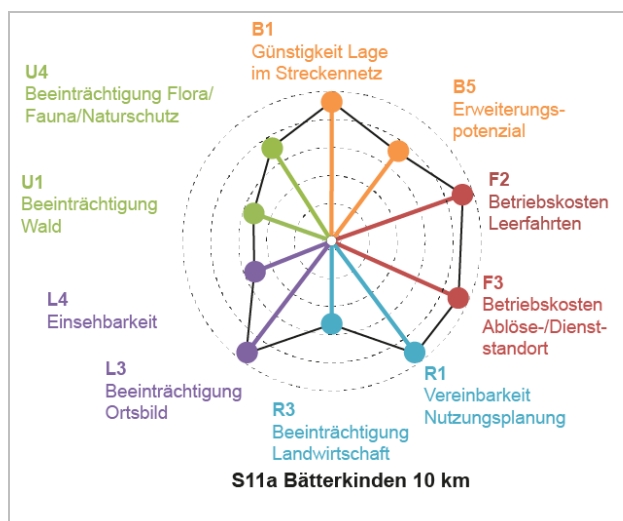
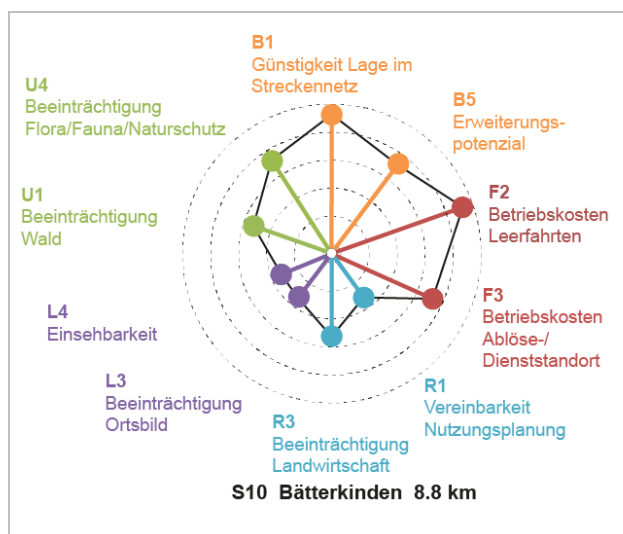
1. VORGEHEN, STANDORTE

Vorgehen	Im Anschluss an die Standortbeurteilung (Teil 1) werden die als „weiter zu verfolgen“ empfohlenen Standorte anhand einer verfeinerten Beurteilung priorisiert. Eine abschliessend integrale Standortbewertung politischer Natur bzw. die eigentliche Festlegung des Standorts obliegt dem Auftraggeber.		
Beurteilungskriterien	Bei der Priorisierung der Standorte wird der Fokus auf diejenigen Beurteilungskriterien gelegt, welche sich insbesondere hinsichtlich einer langfristigen Betrachtung der Auswirkungen als besonders relevant erweisen. Gemeinsam mit dem RBS wurden von den 28 Kriterien aus Teil 1 folgende 10 langfristig wirkende Kriterien bestimmt: Betrieb B1 Günstigkeit Lage im Streckennetz B5 Erweiterungspotenzial Finanzen F2 Betriebskosten Leerfahrten F3 Betriebskosten Ablöse-/Dienststandort Raumplanung R1 Vereinbarkeit Nutzungsplanung R3 Beeinträchtigung Landwirtschaft Landschaft L3 Beeinträchtigung Ortsbild L4 Einsehbarkeit Umwelt U1 Beeinträchtigung Wald U4 Beeinträchtigung Flora/Fauna/Naturschutz		
Standorte	Im Rahmen der verfeinerten Beurteilung werden folgende 5 Standorte untereinander priorisiert. Die vier in der Standortbeurteilung (Teil 1) als geeignet beurteilten Standorte - S11a Bätterkinden Bahn-km 10.0 - S11b Bätterkinden Bahn-km 10.0 - S19 Jeginstorf Bahn-km 20.9 - S20 Jeginstorf Bahn-km 21.2 sowie der gesamthaft nur „bedingt geeignete“, aus unternehmerischer Sicht (Betrieb/Finanzen) jedoch gut geeignete - S10 Bätterkinden Bahn-km 8.8.		

2. ERGEBNISSE

2.1 ERGEBNISSE IN DER ÜBERSICHT

Übersicht Beurteilung nach Standorten	Nachfolgend werden die Ergebnisse dieser langfristigen Betrachtung grafisch dargestellt. Die Spider-Abbildungen geben dabei einen guten Überblick, wie die 5 Standorte hinsichtlich der 10 langfristig wirkenden Kriterien in Teil 1 beurteilt werden.	
Lesebeispiel Spider	Standort S10 weist bei Kriterium B1 (Günstigkeit Lage im Streckennetz) im Vergleich zu den 24 in Teil 1 beurteilten Standorte einen gewichtigen Vorteil auf, bei Kriterium L3 (Beeinträchtigung Ortsbild) weist er einen gewissen Nachteil auf und bei Kriterium U1 (Beeinträchtigung Wald) ist er weder vor- noch nachteilig.	
Legende Spider	Äusserster Ring Zweitäusserster Ring Mittlerer Ring Zweitinnerster Ring Innerster Ring	= gewichtiger Vorteil im Vergleich = gewisser Vorteil im Vergleich = weder vorteilhaft noch nachteilig = gewisser Nachteil im Vergleich = gewichtiger Nachteil im Vergleich
Die Kennzeichnung entspricht der Kennzeichnung bei der kriteriengestützten Standortbeurteilung in Teil 1 (vgl. Kap. 2.4).		



Übersicht Bestvarianten nach Dimension

Folgende Tabelle gibt für einen Überblick, welche Standorte in den 5 Dimensionen Betrieb, Finanzen, Raumplanung, Landschaft und Umwelt hinsichtlich der langfristig wirkenden Kriterien (Beurteilung vgl. Teil 1) jeweils die Bestvarianten sind.

Standorte			Betrieb		Finanzen		Raumplanung		Landschaft		Umwelt	
Nr	Bahn-kf	Gemeinde	B1	B5	F2	F3	R1	R3	L3	L4	U1	U4
S10	8.8	Bätterkinden	↑	↗	↑	↗	↘	→	↘	↘	→	↗
S11a	10	Bätterkinden	↑	↗	↑	↑	↑	→	↑	→	→	↗
S11b	10	Bätterkinden	↑	↗	↑	↑	↑	→	↗	↘	→	↗
S19	20.9	Jegenstorf	→	↗	↘	↗	→	→	→	↘	→	↗
S20	21.2	Jegenstorf	→	↗	↘	↗	↗	→	↗	→	→	↑

Legende:



Bestvarianten innerhalb einer Dimension



Gewichtiger Vorteil im Vergleich



Gewisser Vorteil im Vergleich



weder vorteilhaft noch nachteilig



Gewisser Nachteil im Vergleich



Gewichtiger Nachteil im Vergleich

Betrachtung je Dimension

Werden die Standorte in den einzelnen Dimensionen hinsichtlich ihrer langfristigen Auswirkungen betrachtet, zeichnen sich die folgenden Bestvarianten je Dimension ab:

- Betrieb: S10, S11a, S11b
- Finanzen: S11a, S11b
- Raumplanung: S11a, S11b
- Landschaft: S11a
- Umwelt: S20

Unternehmerische Betrachtung im engeren Sinne

Aus unternehmerischer Sicht stehen die Dimensionen Betrieb und Finanzen im Vordergrund. Dabei liegen die beiden Standorte in Bätterkinden S11a und S11b an erster Stelle. Gefolgt vom Standort S10, der jedoch in der Dimension Finanzen gegenüber den Standorten S11a/b leicht abfällt. Die beiden Standorte in Jegenstorf fallen aus unternehmerischer Sicht (Betrieb/Finanzen) deutlich ab.

Betrachtung aus Sicht Raumplanung, Landschaft Umwelt

Werden die Standorte ausschliesslich in Bezug auf ihre Auswirkungen in den Dimensionen Raumplanung, Landschaft und Umwelt integral beurteilt, so sind die Standorte S11a und S20 aus langfristiger Sichtweise als die optimalen Standorte zu bezeichnen.

Der Standort S10 fällt in dieser Betrachtung deutlich ab. Insbesondere in den Dimensionen Raumplanung und Landschaft weist der Standort gegenüber den übrigen Varianten erhebliche Nachteile auf.

2.2 FAZIT, EMPFEHLUNGEN

Fazit

Der beim RBS anfänglich im Fokus gestandene S10 stellt zwar aus rein unternehmerischer Sicht eine valable Alternative zu den beiden anderen Standorten in Bätterkinden dar. Jedoch stehen den unternehmerischen Vorteilen vergleichsweise starke raumplanerische und landschaftliche Nachteile gegenüber. Deshalb muss in einer Gesamtbetrachtung der Standort S10 als nicht prioritär bezeichnet werden.

Die Standorte S11a und S11b liegen hinsichtlich unternehmerischer Grundsätze in der Langfristbetrachtung gleich auf. Werden die raumplanerischen, landschaftlichen und Umwelt-Auswirkungen in die Beurteilung einbezogen, so weist der Standort S11a deutliche Vorteile gegenüber S11b auf. Dies ist insbesondere auf die landschaftliche Dimension zurückzuführen. Dies kann damit begründet werden, dass das Depotgebäude bei Standort S11a vor allem besser in die bestehende Siedlungsstruktur (direkt angrenzend an Landi-Gebäude) integriert wird und damit landschaftlich weniger in Erscheinung tritt.

Werden die Beurteilungen im Teil 1 beigezogen und die fünf hier vertieft geprüften Standorte über alle Kriterien hinweg betrachtet, kann dieses Resultat bestätigt werden. Standort S11a weist auch in der umfassenden Betrachtung in den Dimensionen Finanzen, Raumplanung und Landschaft die beste Beurteilung auf. Die Dimensionen Betrieb und Umwelt fallen gegenüber den anderen Standorten nicht stark ab.

Die Standorte in Jegenstorf fallen insbesondere unter den unternehmerischen Aspekten zurück und können diesen Rückstand nicht durch Vorteile gegenüber den Standorten S11a/b in den übrigen Dimensionen wettmachen.

Empfehlung

Das Fachteam von IC Infraconsult empfiehlt dem RBS für den **Richtplan-Eintrag** Depotstandort den **Standort S11a**, sofern die technische Machbarkeit nachgewiesen werden kann.

ANHANG

A1 STANDORTBLÄTTER

24 Standortblätter

Der Anhang beinhaltet die in der Standortbeurteilung (Teil 1) vorgenommene vergleichende Beurteilung aller 24 Standorte auf jeweils zweiseitigen Standortblättern. Die Standorte werden jeweils auf einem Kartenausschnitt und einem Luftbild dargestellt und enthalten eine zusammenfassende Grobbeurteilung sowie allfällige besondere Hinweise, die unter den einzelnen Kriterien nicht abgebildet wurden.

Legende Standortblätter

Kriteriengestützte Standortbeurteilung

				
gewichtiger Vorteil im Vergleich	gewisser Vorteil im Vergleich	weder vorteilhaft noch nachteilig	Gewisser Nachteil im Vergleich	gewichtiger Nachteil im Vergleich

Die jeweilige Bedeutung der Pfeile für die einzelnen Kriterien wird auf den ersten drei Seiten des Anhangs dokumentiert.

Zusammenfassende Standortbeurteilung

		
Standort geeignet	Standort nur bedingt geeignet	Standort ungeeignet

Dimension/Kriterium		Kennzeichen für Beurteilung				
						
		gewichtiger Nachteil im Vergleich	gewisser Nachteil im Vergleich	weder vorteilhaft noch nachteilig	gewisser Vorteil im Vergleich	gewichtiger Vorteil im Vergleich
B Betrieb						
B1	Günstigkeit Lage im Streckennetz	nicht geeignet (nahe Streckenende, Zufahrt weitgehend über Einspur resp. stark ausgelastet)	schlecht geeignet (exzentrische Lage, Zufahrt weitgehend über Einspur)	mässig geeignet (zentrische Lage, Zufahrt über Einspur)	gut geeignet (zentrische Lage, leistungsfähige Zufahrt)	sehr gut geeignet (zentrische Lage, leistungsfähige, wenig ausgelastete Zufahrt)
B2	Günstigkeit Erschliessung Schiene	Erschliessung und/oder Auszugsgleis nicht möglich	schwierige Erschliessung (nur einseitig und zusätzliche Hürden)	Erschliessung möglich (nur einseitig oder zusätzlichen Hürden, wie z.B. längere Zufahrtsstrecken)	Erschliessung gut möglich	-
B3	Günstigkeit Erschliessung Strasse	-	Erschliessung über siedlungsorientierte Strasse (Wohnquartier, T30, enge Platzverhältnisse, etc.)	Erschliessung über verkehrsorientierte Strasse mit Erschwerissen (best. oder neue Erschliessung ab Haupt-, Verbindungs- oder Erschliessungsstrasse, enge Platzverhältnisse, anspruchsvolle Geometrie, etc.)	Erschliessung über verkehrsorientierte Strasse (best. oder neue Erschliessung ab Haupt- oder Verbindungsstrasse, gute Platzverhältnisse)	-
B4	Günstigkeit Depotbetrieb/Gleisfeld	-	erschwerter Depotbetrieb (vermehrt Rangierbewegungen, mässige Flexibilität)	funktionierender Depotbetrieb (durchschnittliche Rangierbewegungen, Flexibilität vorhanden)	effizienter und flexibler Depotbetrieb (wenig Rangierbewegungen, gute Flexibilität)	-
B5	Erweiterungspotenzial	Kein Erweiterungspotential	Erweiterungspotenzial mit wesentlichen Erschwernissen (umfassende Gleisfeldanpassungen, betriebliche Einschränkungen)	Erweiterungspotenzial mit geringen Erschwernissen (punktuelle Gleisfeldanpassungen oder leichte betriebliche Einschränkungen)	Erweiterungspotenzial gut, ohne wesentliche Erschwernisse	-
F Finanzen						
F1	Investitionskosten	sehr hohe Investitionskosten	hohe Investitionskosten	mittlere Investitionskosten	tiefe Investitionskosten	-
F2	Betriebskosten Leerfahrten	sehr hohe Betriebskosten (zusätzlicher Dienstort erforderlich resp. sehr hoher Anteil Leerfahrten)	hohe Betriebskosten (zusätzlicher Dienstort erforderlich resp. hoher Anteil Leerfahrten)	mittlere Betriebskosten (mittlerer Anteil Leerfahrten)	tiefe Betriebskosten (geringer Anteil Leerfahrten)	sehr tiefe Betriebskosten (sehr geringer Anteil Leerfahrten)
F3	Betriebskosten Ablöse-/ Dienststandort	-	hohe Betriebskosten (isolierte Lage, weiter Weg zu Ablöse-Bahnhof)	mittlere Betriebskosten (in Bahnhofnähe, Ablösestandort für eine Linie)	tiefe Betriebskosten (in Bahnhofnähe, Ablösestandort für mehrere Linien)	sehr tiefe Betriebskosten (direkt am Bahnhof, Ablösestandort für mehrere Linien)

Dimension/Kriterium		Kennzeichen für Beurteilung				
						
		gewichtiger Nachteil im Vergleich	gewisser Nachteil im Vergleich	weder vorteilhaft noch nachteilig	gewisser Vorteil im Vergleich	gewichtiger Vorteil im Vergleich
F4	Kosten Dritte	sehr hohe Drittkosten (grosse Investitionen/Anpassungen an best. Infrastruktur Dritter z. Bsp. Kantonsstrasse)	hohe Drittkosten (lange Zuleitung Werkleitungen)	mittlere Drittkosten (mittlere Länge Zuleitung Werkleitungen)	tiefe Drittkosten (kurze Zuleitung Werkleitungen mit Bahnquerung)	sehr tiefe Drittkosten (kurze Zuleitung Werkleitungen)
R	Raumplanung					
R1	Vereinbarkeit Nutzungsplanung	schlechte Lage/Zersiedelung (nicht an Bauzone angrenzend/grüne Wiese)	nicht ideale Lage (knapp/an einer Ecke an Bauzone angrenzend)	mässige Lage (angrenzend an Bauzone, mind. einseitig, ohne Arbeiten, ohne Gleise dazwischen)	potentiell gute Lage (angrenzend an Arbeitszone, ein- und zweiseitig)	potentiell gute Lage (angrenzend an Arbeitszone (mindestens dreiseitig))
R2	Vereinbarkeit Richtplanung	-	-	potentiell aufwändigeres Verfahren (kein Entwicklungsschwerpunkt in Nähe)	schlankes Verfahren möglich (Reg. Entwicklungsschwerpunkt/Reg. Arbeitsplatzschwerpunkt)	sehr schlankes Verfahren möglich (Kant. Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten/Wirtschaft)
R3	Beeinträchtigung Landwirtschaft	-	-	(potentielle) Fruchtfolgeflächen betroffen (gute bis beste Bodeneigenschaften für landw. Nutzung)	(potentielle) Fruchtfolgeflächen teilweise betroffen (<50% gute bis beste Bodeneigenschaften für landw. Nutzung)	(potentielle) Fruchtfolgeflächen nicht betroffen (für landw. Nutzung weniger geeignet)
R4	öV-Erschliessung	Keine öV-Erschliessungsgüte	reduzierte/temporäre öV-Erschliessung (Erschliessungsgüteklasse F)	geringe öV-Erschliessung (Erschliessungsgüteklasse D/E; Einzönungsvoraussetzung Kt. BE)	mittlere öV-Erschliessung (Erschliessungsgüteklasse C)	gute bis sehr gute öV-Erschliessung (Erschliessungsgüteklasse A/B)
R5	Innenentwicklungspotenzial	sehr geringes Innenentwicklungspotential (sehr hohe Raumnutzerdichte)	geringes Innenentwicklungspotential (hohe Raumnutzerdichte)	mittleres Innenentwicklungspotential (mittlere Raumnutzerdichte)	hohes Innenentwicklungspotential (geringe Raumnutzerdichte)	sehr hohes Innenentwicklungspotential (sehr geringe Raumnutzerdichte)
R6	Günstigkeit Eigentumsverhältnisse	-	potentiell aufwändige Verhandlungen (mehr als 5 betroffene Parzellen)	potentiell mittlerer Verhandlungsaufwand (3-5 betroffene Parzellen)	potentiell wenig aufwändige Verhandlungen (lediglich 1-2 betroffene Parzellen)	-
R7	Naturgefahren	erhebliche Gefährdung (rote Zone)	mittlere und geringe Gefährdung (blaue/gelbe Zone)	Restgefährdung und keine Gefährdung (gelbweisse/weisse Zone)	-	-
R8	Beeinträchtigung Schulwege/Langsamverkehr	sehr aufwändige Planung/Organisation (drei od. vier Wege/Routen betroffen)	aufwändige Planung/Organisation (bis zwei Wege/Routen betroffen)	kein Zusatzaufwand bei Planung/Organisation (keine Wege/Routen betroffen)	-	-

Dimension/Kriterium		Kennzeichen für Beurteilung				
						
		gewichtiger Nachteil im Vergleich	gewisser Nachteil im Vergleich	weder vorteilhaft noch nachteilig	gewisser Vorteil im Vergleich	gewichtiger Vorteil im Vergleich
L Landschaft						
L1	Grundsätzliche Eignung	geringe landschaftstypische Eignung (Texturwert <2.5)	mittlere landschaftstypische Eignung (Texturwert 2.6-3.5)	gute landschaftstypische Eignung (Texturwert 3.6-4.5)	sehr gute landschaftstypische Eignung (Texturwert >4.5)	-
L2	Beeinträchtigung Landschaftsleistungen	sehr hohe Landschaftsqualität (Wert >= 12, Schutzgebiet)	hohe Landschaftsqualität (Wert = 10 und 11)	mittlere Landschaftsqualität (Wert = 6 bis 9)	wenig Landschaftsqualität (Wert <= 5)	-
L3	Beeinträchtigung Ortsbild	Neubau lässt sich nicht integrieren (freies Feld)	Neubau lässt sich schlecht integrieren (noch auf Feld oder an Waldrand; Gebäude in Nähe)	mittlere Integration möglich (angrenzend an EFH/MFH/kleinere Gewerbebauten)	gute Integration möglich (angrenzend an Industrie-/Gewerbezone mit ähnlicher Gebäudetypologie)	sehr gute Integration möglich (gleich neben Gebäude in Industrie-/Gewerbezone mit ähnlicher Typologie)
L4	Einsehbarkeit	-	Einsehbarkeit Makro (weite Sicht)	Einsehbarkeit Meso (mittlere Sicht)	Einsehbarkeit Mikro (nur kurze Sicht, lokal)	Wenig einsehbar, leicht versteckt (auf Meso-/Mikro- und Makroebene)
L5	Beeinträchtigung hist. Verkehrsweg/Kulturgüter	Inventar betroffen (kulturhistorisches Einzelobjekt kantonale Bedeutung)	Inventar möglicherweise betroffen (hist. Verlauf regionale/lokale Bedeutung in Nähe)	Inventare nicht betroffen	-	-
U Umwelt						
U1	Beeinträchtigung Wald	Wald tangiert (minimaler Abstand von 15 m nicht eingehalten)	Waldabstand 16 - 30 m (maximaler Abstand von 30 m nicht eingehalten)	Waldabstand eingehalten (>30 m)	-	-
U2	Beeinträchtigung Gewässer	Gewässerraum tangiert	Abstand zum Gewässerraum 0-50 m	Abstand zum Gewässerraum >50 m	-	-
U3	Beeinträchtigung Grundwasser	Grundwasserschutzgebiet S1, S2 oder S3 tangiert	Grundwasserschutzgebiet S1, S2 oder S3 randlich tangiert	Grundwasserschutzbereich Ausganz oder teilweise tangiert (ab 20%)	Grundwasserschutzgebiet/-bereich nicht betroffen (übrige Bereiche Grundwasser)	-
U4	Beeinträchtigung Flora/ Fauna/Naturschutz	sehr wertvolle Lebensräume (>8 Punkte, Wildtierkorridor überregional)	wertvolle Lebensräume (7 oder 8 Punkte)	mässig wertvolle Lebensräume (3-6 Punkte)	wenig wertvolle Lebensräume (1 oder 2 Punkte)	keine wertvolle Lebensräume (0 Punkte)
U5	Belastung Lärm/ Licht/Erschütterung	empfindliche Räume stark betroffen (ES II tangiert)	empfindliche Räume betroffen (1-20 m zu ES II)	empfindliche Räume mässig betroffen (>20 m zu ES II, umgeben von ES III)	empfindliche Räume wenig betroffen (>20 m zu ES II, an ES IV angrenzend)	-
U6	Schadstoffbelastung Boden	-	untersuchungsbedürftiger Standort / bereits untersucht und weder überwacht noch sanierungsbedürftig	kein Eintrag im Kataster	-	-

Standorte 			
S1	Gemeinde	Biberist	Bahn-km 1.5



Grob- beurteilung	Die betrieblichen Voraussetzungen sind aufgrund der ungünstigen Lage im Netz und dem fehlenden Erweiterungspotenzial nicht optimal. Der finanzielle Mitteleinsatz ist aufgrund des sehr hohen Anteils an Leerfahrten und der isolierten Lage hinsichtlich Ablösestandort hoch. Der Standort erfüllt die Ansprüche an eine nachhaltige Raumentwicklung. Die Landschaftsqualität wird aufgrund der Lage in einem Siedlungstrenngürtel und der grossen Einsehbarkeit beeinträchtigt. Die Umweltbelastungen sind mittel.
----------------------	---

Besondere
Hinweise

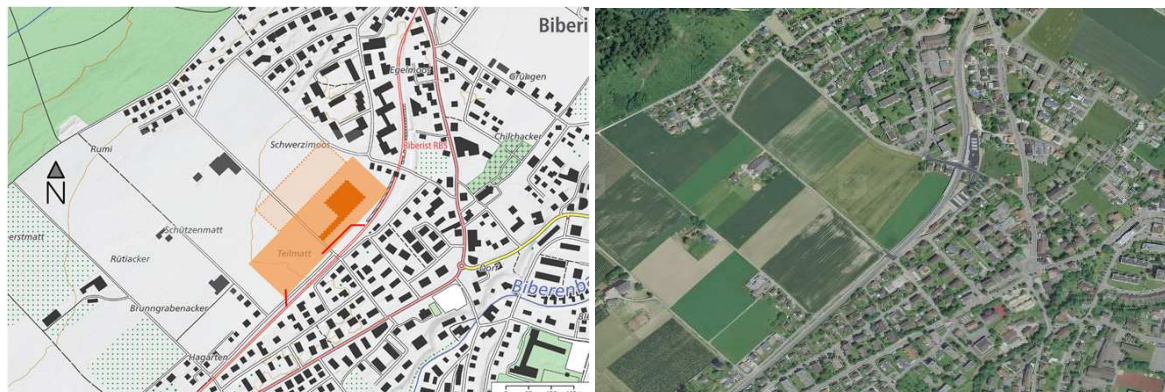
keine

Betrieb 		
B1	Günstigkeit Lage im Streckennetz	nahe Streckenende, Zufahrt weitgehend über Einspur mit 4 ZP/h 
B2	Günstigkeit Erschliessung Schiene	Anbindung redundant, beidseitig möglich; Auszugsgleis möglich (aber Kostenintensiv) aber wenig Spielraum vorhanden 
B3	Günstigkeit Erschliessung Strasse	möglich ab Bleichenbergstr. (Verbindungsstrasse) 
B4	Günstigkeit Depot-betrieb/Gleisfeld	durchschnittliche Rangierbewegungen, Flexibilität 
B5	Erweiterungspotenzial	Kein Erweiterungspotenzial 
Finanzen 		
F1	Investitionskosten	Auszugsgleis mit Kunstbaute, Terrain 
F2	Betriebskosten Leer-fahrten	sehr hoher Anteil Leerfahrten 
F3	Betriebskosten Ablöse-/ Dienststandort	Isolierte Lage 
F4	Kosten Dritte	kurze Zuleitung Werkleitungen 

Standorte				
S1	Gemeinde	Biberist	Bahn-km	1.5
Raumplanung				
R1	Vereinbarkeit Nutzungsplanung	angrenzend an Wohnzone W2 (einseitig)		
R2	Vereinbarkeit Richtplanung	kein Entwicklungsschwerpunkt in Nähe		
R3	Beeinträchtigung Landwirtschaft	liegt auf potentiellen Fruchtfolgeflächen		
R4	öV-Erschliessung	Erschliessungsgütekategorie C		
R5	Innenentwicklungspotenzial	Kein Innenentwicklungspotential, da Standort ausserhalb Bauzone		
R6	Günstigkeit Eigentumsverhältnisse	3-5 betroffene Parzellen		
R7	Naturgefahren	Keine Gefährdung		
R8	Beeinträchtigung Schulwege/Langsamverkehr	nicht betroffen		
Landschaft				
L1	Grundsätzliche Eignung	periurbane Siedlungs- und Agrarlandschaft mit Anteil kulturellem Erbe (Texturwert: 3.9)		
L2	Beeinträchtigung Landschaftsleistungen	mittlere kultureller Ausdruck, Siedlungstrenngürtel von kant. Bedeutung (10 Punkte)		
L3	Beeinträchtigung Ortsbild	Standort auf freiem Feld und angrenzend an EFH/MFH		
L4	Einsehbarkeit	weite Sicht		
L5	Beeinträchtigung hist. Verkehrsweg/Kulturgüter	Historischer Strassenverlauf von lokaler Bedeutung in Nähe		
Umwelt				
U1	Beeinträchtigung Wald	>100 m zum Birchi		
U2	Beeinträchtigung Gewässer	>400 m zum Dubenmoosbach		
U3	Beeinträchtigung Grundwasser	75% (= Grundfläche) im Gewässerschutzbereich Au, 25% (= optionale Erweiterung) im übrigen Grundwasserbereich		
U4	Beeinträchtigung Flora/Fauna/Naturschutz	wenig intensiv bewirtschaftete Landwirtschaftsflächen tangiert (1 Punkt)		
U5	Belastung Lärm/Licht/Erschütterung	direkte Angrenzung an empfindlichem Raum durch Zufahrt und Auszugsgleis (1-20 m zu ES II)		
U6	Schadstoffbelastung Boden	belasteter, weder überwachungs- noch sanierungsbedürftiger Ablagerungsstandort nah bei der optionalen Erweiterung (~10 m)		

Standorte

S2 Gemeinde **Biberist** Bahn-km **3.1**



Grob-beurteilung

Die betrieblichen Voraussetzungen sind aufgrund der ungünstigen Lage im Netz und der ungünstigen Erschliessungsmöglichkeiten (Schiene) nicht optimal.
 Der finanzielle Mitteleinsatz ist aufgrund des sehr hohen Anteils an Leerfahrten hoch.
 Der Standort erfüllt die Ansprüche an eine nachhaltige Raumentwicklung.
 Die Landschaftsqualität wird wenig beeinträchtigt.
 Die Umweltbelastungen sind mittel; es wird ein eingedoltes Gewässer tangiert.

Besondere Hinweise keine

Betrieb

B1	Günstigkeit Lage im Streckennetz	nahe Streckenende, Zufahrt weitgehend über Einspur mit 4 ZP/h	↓
B2	Günstigkeit Erschliessung Schiene	Anbindung redundant, beidseitig möglich; Auszugsgleis infolge Platzverhältnisse nicht möglich	↓
B3	Günstigkeit Erschliessung Strasse	möglich ab Eigerstrasse (Erschliessungsstrasse)	→
B4	Günstigkeit Depot-betrieb/Gleisfeld	durchschnittliche Rangierbewegungen, Flexibilität	→
B5	Erweiterungspotenzial	Erweiterungspotenzial ausreichend, leichte Einschränkung Gleislängen	→

Finanzen

F1	Investitionskosten	Auszugs und Zufahrtsgleis mit Kunstbauten, Terrain, Handyantenne	→
F2	Betriebskosten Leer-fahrten	sehr hoher Anteil Leerfahrten	↓
F3	Betriebskosten Ablöse-/ Dienststandort	in Bahnhofnähe (nur RE (Biberist))	→
F4	Kosten Dritte	kurze Zuleitung Werkleitungen	↑

Standorte				
S2	Gemeinde	Biberist	Bahn-km	3.1
Raumplanung				
R1	Vereinbarkeit Nutzungsplanung	angrenzend an Wohnzone W2 (dreiseitig), teilweise Strasse/Gleis dazwischen		
R2	Vereinbarkeit Richtplanung	kein Entwicklungsschwerpunkt in Nähe		
R3	Beeinträchtigung Landwirtschaft	liegt auf potentiellen Fruchtfolgeflächen		
R4	öV-Erschliessung	Erschliessungsgütekategorie C		
R5	Innenentwicklungspotenzial	Kein Innenentwicklungspotential, da Standort ausserhalb Bauzone		
R6	Günstigkeit Eigentumsverhältnisse	3-5 betroffene Parzellen		
R7	Naturgefahren	Keine Gefährdung		
R8	Beeinträchtigung Schulwege/Langsamverkehr	nicht betroffen		
Landschaft				
L1	Grundsätzliche Eignung	vorwiegend periurbane Siedlungs- und Agrarlandschaft (Texturwert: 4.2)		
L2	Beeinträchtigung Landschaftsleistungen	wenig Qualitäten vorhanden (4 Punkte)		
L3	Beeinträchtigung Ortsbild	Standort angrenzend an EFH/MFH		
L4	Einsehbarkeit	mittlere Sicht		
L5	Beeinträchtigung hist. Verkehrsweg/Kulturgüter	Kein Inventar betroffen		
Umwelt				
U1	Beeinträchtigung Wald	>330 m zum Oberwald		
U2	Beeinträchtigung Gewässer	eingedoltes Gewässer im Norden tangiert		
U3	Beeinträchtigung Grundwasser	100% im Gewässerschutzbereich Au		
U4	Beeinträchtigung Flora/Fauna/Naturschutz	Freihaltezone tangiert (4 Punkte)		
U5	Belastung Lärm/Licht/Erschütterung	direkte Angrenzung an empfindlichem Raum durch Grundfläche (1-20 m zu ES II)		
U6	Schadstoffbelastung Boden	kein Eintrag im Kataster		

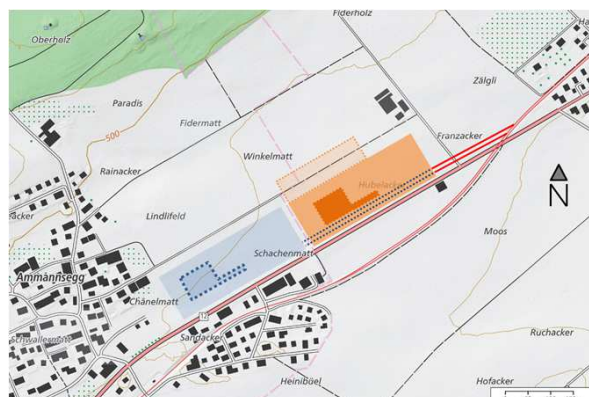
Standorte

S3

Gemeinde Biberist

Bahn-km

3.9



Grob- beurteilung

Die betrieblichen Voraussetzungen sind aufgrund der ungünstigen Lage im Netz nicht optimal.
Der finanzielle Mitteleinsatz ist aufgrund des sehr hohen Anteils an Leerfahrten und der isolierten Lage hinsichtlich Ablösestandort hoch.
Der Standort erfüllt die Ansprüche an eine nachhaltige Raumentwicklung teilweise (nur knapp angrenzend Gewerbezone).
Die Landschaftsqualität wird durch die Lage auf dem freien Feld und der grossen Einsehbarkeit stark beeinträchtigt.
Die Umweltbelastungen sind gross; ein Wildtierkorridor von überregionalem Interesse wird tangiert.

Besondere Hinweise

keine

Betrieb

B1	Günstigkeit Lage im Streckennetz	nahe Streckenende, Zufahrt weitgehend über Einspur mit 4 ZP/h	↓
B2	Günstigkeit Erschliessung Schiene	Anbindung redundant, nur einseitig möglich; Auszugsgleis möglich	→
B3	Günstigkeit Erschliessung Strasse	möglich ab Bernstrasse (Hauptverkehrsstrasse)	↗
B4	Günstigkeit Depot-betrieb/Gleisfeld	durchschnittliche Rangierbewegungen, Flexibilität	→
B5	Erweiterungspotenzial	Erweiterungspotenzial ausreichend, gute Gleisfeldlage	↗

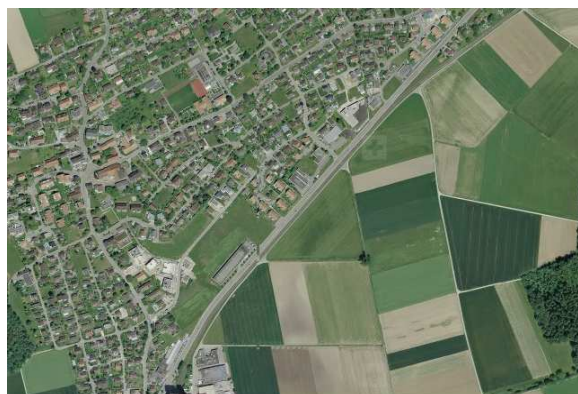
Finanzen

F1	Investitionskosten	Umlegung best. Flurweg, Terrain	↗
F2	Betriebskosten Leer-fahrten	sehr hoher Anteil Leerfahrten	↓
F3	Betriebskosten Ablöse-/ Dienststandort	Isolierte Lage	↘
F4	Kosten Dritte	durchschnittliche Zuleitung Werkleitungen	→

Standorte				
S3	Gemeinde	Biberist	Bahn-km	3.9
Raumplanung				
R1	Vereinbarkeit Nutzungsplanung	knapp an Gewerbezone angrenzend (an einer Ecke), Strasse dazwischen		
R2	Vereinbarkeit Richtplanung	kein Entwicklungsschwerpunkt in Nähe		
R3	Beeinträchtigung Landwirtschaft	liegt auf potentiellen Fruchtfolgeflächen		
R4	öV-Erschliessung	Keine öV-Erschliessungsgüte		
R5	Innenentwicklungspotenzial	Kein Innenentwicklungspotential, da Standort ausserhalb Bauzone		
R6	Günstigkeit Eigentumsverhältnisse	3-5 betroffene Parzellen		
R7	Naturgefahren	Keine Gefährdung		
R8	Beeinträchtigung Schulwege/Langsamverkehr	nicht betroffen		
Landschaft				
L1	Grundsätzliche Eignung	vorwiegend periurbane Agrarlandschaft (Texturwert: 4.3)		
L2	Beeinträchtigung Landschaftsleistungen	mittlerer natürlicher Ausdruck, lokaler Vernetzungskorridor, Vorranggebiet LW + Landschaft (7 Punkte)		
L3	Beeinträchtigung Ortsbild	Standort auf freiem Feld		
L4	Einsehbarkeit	weite Sicht		
L5	Beeinträchtigung hist. Verkehrsweg/Kulturgüte	Strasse von nationaler Bedeutung, jedoch nicht Bestandteil vom Inventar		
Umwelt				
U1	Beeinträchtigung Wald	>300 m zum Oberholz		
U2	Beeinträchtigung Gewässer	>400 m zum Dorfbach		
U3	Beeinträchtigung Grundwasser	100% im übrigen Grundwasserbereich		
U4	Beeinträchtigung Flora/Fauna/Naturschutz	Wildtierkorridor von überregionalem Interesse und Nationales ökologisches Netzwerk Wald tangiert (10 Punkte)		
U5	Belastung Lärm/Licht/Erschütterung	>20 m zu ES II ab Zufahrt, umgeben von ES III		
U6	Schadstoffbelastung Boden	kein Eintrag im Kataster		

Standorte

S4 Gemeinde **Lohn-Ammannsegg** Bahn-km **5.5**



Grob-beurteilung

Die betrieblichen Voraussetzungen sind aufgrund der ungünstigen Lage im Netz nicht optimal.

Der finanzielle Mitteleinsatz ist aufgrund des sehr hohen Anteils an Leerfahrten und der isolierten Lage hinsichtlich Ablösestandort hoch.

Der Standort erfüllt die Ansprüche an eine nachhaltige Raumentwicklung teilweise (Schulweg- / Velonebenroute tangiert).

Die Landschaftsqualität wird wenig beeinträchtigt (angrenzend an Gewerbezone).

Die Umweltbelastungen sind gering.

Besondere Hinweise keine

Betrieb

B1	Günstigkeit Lage im Streckennetz	nahe Streckenende, Zufahrt weitgehend über Einspur mit 4 ZP/h	↓
B2	Günstigkeit Erschliessung Schiene	Anbindung redundant, beidseitig möglich; Auszugsgleis möglich	↗
B3	Günstigkeit Erschliessung Strasse	möglich ab Industriestrasse (Erschliessungsstrasse)	→
B4	Günstigkeit Depot-betrieb/Gleisfeld	wenige Rangierbewegungen, gute Flexibilität	↗
B5	Erweiterungspotenzial	Erweiterungspotenzial ausreichend, gute Gleisfeldlage	↗

Finanzen

F1	Investitionskosten	Umlegung best. Flurweg	↗
F2	Betriebskosten Leer-fahrten	sehr hoher Anteil Leerfahrten	↓
F3	Betriebskosten Ablöse-/ Dienststandort	Isolierte Lage	↘
F4	Kosten Dritte	kurze Zuleitung Werkleitungen mit Bahnquerung	↗

Standorte				
S4	Gemeinde	Lohn-Ammannsegg	Bahn-km	5.5
Raumplanung				
R1	Vereinbarkeit Nutzungsplanung	angrenzend an Gewerbezone (einseitig), Strasse/Gleis dazwischen		
R2	Vereinbarkeit Richtplanung	kein Entwicklungsschwerpunkt in Nähe		
R3	Beeinträchtigung Landwirtschaft	liegt auf potentiellen Fruchtfolgeflächen		
R4	öV-Erschliessung	Erschliessungsgüteklasse D/E		
R5	Innenentwicklungspotenzial	Kein Innenentwicklungspotential, da Standort ausserhalb Bauzone		
R6	Günstigkeit Eigentumsverhältnisse	mehr als 5 betroffene Parzellen		
R7	Naturgefahren	Keine Gefährdung		
R8	Beeinträchtigung Schulwege/Langsamverkehr	Anschlussgeleise queren Schulwegroute Lohn - Biberist und Velonebenroute		
Landschaft				
L1	Grundsätzliche Eignung	periurbane Siedlungs- und Agrarlandschaft (Texturwert: 4.3)		
L2	Beeinträchtigung Landschaftsleistungen	mittlerer Erholungswert, Vorranggebiet LW + Landschaft (6 Punkte)		
L3	Beeinträchtigung Ortsbild	Standort angrenzend an Gewerbezone mit verwandter Typologie		
L4	Einsehbarkeit	mittlere Sicht		
L5	Beeinträchtigung hist. Verkehrsweg/Kulturgüter	Strasse von nationaler Bedeutung, jedoch nicht Bestandteil vom Inventar		
Umwelt				
U1	Beeinträchtigung Wald	>200 m zum Junkholz		
U2	Beeinträchtigung Gewässer	40 m zum eingedolten Dorfbach im Norden (inkl. Auszugsgleis), >200 m zum Biberenbach (stark beeinträchtigt)		
U3	Beeinträchtigung Grundwasser	100% im Gewässerschutzbereich Au		
U4	Beeinträchtigung Flora/Fauna/Naturschutz	keine wertvolle Lebensräume (0 Punkte)		
U5	Belastung Lärm/Licht/Erschütterung	20 m zu empfindlichem Raum, Bahnlinie und Strasse dazwischen (1-20 m zu ES II)		
U6	Schadstoffbelastung Boden	kein Eintrag im Kataster		

Standorte

S5 Gemeinde **Lohn-Ammannsegg** Bahn-km **5.8**



Grob-beurteilung

Die betrieblichen Voraussetzungen sind aufgrund der ungünstigen Lage im Netz, der nur einseitig möglichen Anbindung sowie des notwendigen Doppelspurausbau bis Lohn nicht optimal.

Der finanzielle Mitteleinsatz ist aufgrund des sehr hohen Anteils an Leerfahrten und dem Doppelspurausbau hoch.

Der Standort erfüllt die Ansprüche an eine nachhaltige Raumentwicklung (angrenzend an Industrie-/Gewerbezone und Lage im ESP Bahnhof).

Die Landschaftsqualität wird wenig beeinträchtigt (angrenzend an Gewerbezone).

Die Umweltbelastungen sind gering.

Besondere Hinweise Doppelspur bis Station Lohn erforderlich

Betrieb

B1	Günstigkeit Lage im Streckennetz	nahe Streckenende, Zufahrt weitgehend über Einspur mit 4 ZP/h	↓
B2	Günstigkeit Erschliessung Schiene	Anbindung redundant, nur einseitig möglich; Auszugsgleis möglich; Doppelspurausbau Depot bis Station Lohn erforderlich (Anpassung)	→
B3	Günstigkeit Erschliessung Strasse	möglich ab Biberenbachstrasse (Erschliessungsstrasse)	→
B4	Günstigkeit Depot-betrieb/Gleisfeld	durchschnittliche Rangierbewegungen, Flexibilität	→
B5	Erweiterungspotenzial	Erweiterungspotenzial ausreichend, leichte Anpassung Anbindung	→

Finanzen

F1	Investitionskosten	Doppelspurausbau Depot bis Station Lohn, Terrain	↓
F2	Betriebskosten Leer-fahrten	sehr hoher Anteil Leerfahrten	↓
F3	Betriebskosten Ablöse-/ Dienststandort	in Bahnhofnähe (nur RE (Lohn-L))	→
F4	Kosten Dritte	kurze Zuleitung Werkleitungen	↑

Standorte				
S5	Gemeinde	Lohn-Ammannsegg	Bahn-km	5.8
Raumplanung				
R1	Vereinbarkeit Nutzungsplanung	angrenzend an Industrie-/Gewerbezone (dreiseitig), teilweise Strasse/Gleis dazwischen		
R2	Vereinbarkeit Richtplanung	liegt im Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof (Fokus Mischnutzung)		
R3	Beeinträchtigung Landwirtschaft	liegt auf potentiellen Fruchtfolgeflächen		
R4	öV-Erschliessung	Erschliessungsgütekategorie C		
R5	Innenentwicklungspotenzial	Kein Innenentwicklungspotential, da Standort ausserhalb Bauzone		
R6	Günstigkeit Eigentumsverhältnisse	3-5 betroffene Parzellen		
R7	Naturgefahren	Keine Gefährdung		
R8	Beeinträchtigung Schulwege/Langsamverkehr	Anschlussgeleise queren Schulwegroute Lohn - Biberist und Velonebenroute		
Landschaft				
L1	Grundsätzliche Eignung	periurbane Siedlungs- und Agrarlandschaft (Texturwert: 4.2)		
L2	Beeinträchtigung Landschaftsleistungen	mittlerer Erholungswert, Vorranggebiet LW + Landschaft (6 Punkte)		
L3	Beeinträchtigung Ortsbild	Standort angrenzend an Gebäude in Industrie-/Gewerbezone mit ähnlicher Typologie		
L4	Einsehbarkeit	mittlere Sicht		
L5	Beeinträchtigung hist. Verkehrsweg/Kulturgüter	Strasse von nationaler Bedeutung, jedoch nicht Bestandteil vom Inventar		
Umwelt				
U1	Beeinträchtigung Wald	>400 m zum Junkholz		
U2	Beeinträchtigung Gewässer	>50 m zum Biberenbach (stark beeinträchtigt)		
U3	Beeinträchtigung Grundwasser	100% im Gewässerschutzbereich Au		
U4	Beeinträchtigung Flora/Fauna/Naturschutz	keine wertvolle Lebensräume (0 Punkte)		
U5	Belastung Lärm/Licht/Erschütterung	>20 m zu ES II, umgeben von ES III		
U6	Schadstoffbelastung Boden	direkte Angrenzung an zwei belasteten Betriebsstandorten, untersuchungsbedürftig / bereits untersucht und weder		

Standorte

S6 Gemeinde **Bätterkinden** Bahn-km **6.4**



Grob-beurteilung

Die betrieblichen Voraussetzungen sind aufgrund der exzentrischen Lage im Netz bedingt optimal.

Der finanzielle Mitteleinsatz ist aufgrund der notwendigen Zufahrtsstrasse und der Überführung Kantonsstrasse hoch.

Der Standort erfüllt die Ansprüche an eine nachhaltige Raumentwicklung (angrenzend an Industrie-/Gewerbezone und Lage am Rand ESP Bahnhof).

Die Landschaftsqualität wird beeinträchtigt (angrenzend Gebäude ähnlicher Typologie).

Die Umweltbelastungen sind mittel, da zwei Gewässer in unmittelbarer Nähe zum Standort liegen.

Besondere Hinweise Strassenüberführung Kantonsstrasse notwendig

Betrieb

B1	Günstigkeit Lage im Streckennetz	exzentrische Lage im Netz, Zufahrt weitgehend über Einspur mit 4 ZP/h	➡
B2	Günstigkeit Erschliessung Schiene	Anbindung redundant, beidseitig möglich; Auszugsgleis möglich aber nur mit Überführung Kantonsstrasse mit Bahnübergang	➡
B3	Günstigkeit Erschliessung Strasse	möglich mit neuer Zufahrtsstrasse ab Dorfstr. (Hauptverkehrsstrasse), geometrisch anspruchsvoll, evtl. Bahnübergang und Brücke	➡
B4	Günstigkeit Depot-betrieb/Gleisfeld	durchschnittliche Rangierbewegungen, Flexibilität	➡
B5	Erweiterungspotenzial	Erweiterungspotenzial ausreichend, Anpassung Gleisfeld und Auszugsgleis	➡

Finanzen

F1	Investitionskosten	neue Zufahrtsstrasse, Strassenüberführung Kantonsstrasse, Terrain, Umlegung best. Zufahrtsstrasse	➡
F2	Betriebskosten Leer-fahrten	hoher Anteil Leerfahrten	➡
F3	Betriebskosten Ablöse-/ Dienststandort	in Bahnhofnähe (nur RE (Lohn-L))	➡
F4	Kosten Dritte	Investitionen Kantonsstrasse, kurze Zuleitung Werkleitungen	➡

Standorte				
S6	Gemeinde	Bätterkinden	Bahn-km	6.4
Raumplanung				
R1	Vereinbarkeit Nutzungsplanung	angrenzend an Arbeitszone (dreiseitig), teilweise Gleis/Gewässer dazwischen		
R2	Vereinbarkeit Richtplanung	liegt am Rande des kant. Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof (gem. Richtplan Kt. SO)		
R3	Beeinträchtigung Landwirtschaft	liegt auf Fruchtfolgeflächen		
R4	öV-Erschliessung	Erschliessungsgüteklasse C		
R5	Innenentwicklungspotenzial	Kein Innenentwicklungspotential, da Standort ausserhalb Bauzone		
R6	Günstigkeit Eigentumsverhältnisse	lediglich 1-2 betroffene Parzellen		
R7	Naturgefahren	geringe Gefährdung		
R8	Beeinträchtigung Schulwege/Langsamverkehr	nicht betroffen		
Landschaft				
L1	Grundsätzliche Eignung	periurbane Agrar- und Siedlungslandschaft (Texturwert: 4.3)		
L2	Beeinträchtigung Landschaftsleistungen	Naherholung möglich, mittlerer natürlicher Ausdruck, Landschaftsschutzgebiet teilweise betroffen (8 Punkte)		
L3	Beeinträchtigung Ortsbild	Standort angrenzend an Gebäude in Industrie-/Gewerbezone mit ähnlicher Typologie		
L4	Einsehbarkeit	mittlere Sicht		
L5	Beeinträchtigung hist. Verkehrsweg/Kulturgüter	Strasse von nationaler Bedeutung, jedoch nicht Bestandteil vom Inventar		
Umwelt				
U1	Beeinträchtigung Wald	>30 m zum Altisberg		
U2	Beeinträchtigung Gewässer	0-50 m zum Chrutmülibach und Biberenbach		
U3	Beeinträchtigung Grundwasser	100% im Gewässerschutzbereich Au		
U4	Beeinträchtigung Flora/Fauna/Naturschutz	wenig intensiv bewirtschaftete Landwirtschaftsflächen und Nationales ökologisches Netzwerk Wald tangiert (3 Punkte)		
U5	Belastung Lärm/Licht/Erschütterung	>20 m zu ES II, umgeben von ES III		
U6	Schadstoffbelastung Boden	kein Eintrag im Kataster		

Standorte



S7

Gemeinde Bätterkinden

Bahn-km

7.0



Grob- beurteilung

Die betrieblichen Voraussetzungen sind aufgrund der exzentrischen Lage im Netz sowie vermehrt notwendiger Rangierbewegungen bedingt optimal.
Der finanzielle Mitteleinsatz ist aufgrund der notwendigen Zufahrtsstrasse durchschnittlich. Der Standort erfüllt die Ansprüche an eine nachhaltige Raumentwicklung nicht (nicht an Bauzone angrenzend).
Die Landschaftsqualität wird stark beeinträchtigt (Schutzgebiet betroffen, wenig geeigneter Landschaftstyp, auf freiem Feld).
Die Umweltbelastungen sind gross, da Wald und ein überregionaler Wildtierkorridor tangiert wird und ein Gewässer in unmittelbarer Nähe zum Standort liegt.

Besondere
Hinweise

keine

Betrieb



B1	Günstigkeit Lage im Streckennetz	exzentrische Lage im Netz, Zufahrt weitgehend über Einspur mit 4 ZP/h	➡
B2	Günstigkeit Erschliessung Schiene	Anbindung redundant, beidseitig möglich (lange Anbindung infolge Steigung); Auszugsgleis möglich	➡
B3	Günstigkeit Erschliessung Strasse	möglich mit neuer Zufahrtsstrasse ab Dorfstrasse (Hauptverkehrsstrasse)	➡
B4	Günstigkeit Depot-betrieb/Gleisfeld	vermehrt Rangierbewegungen, mässige Flexibilität	➡
B5	Erweiterungspotenzial	Erweiterungspotenzial ausreichend, Anpassung Gleisfeld, eingeschränkte Nutzung Auszugsgleis	➡

Finanzen



F1	Investitionskosten	neue Zufahrtsstrasse, lange Anbindungsstrecke, Terrain, Rodung, Kunstbauten Bach	➡
F2	Betriebskosten Leer-fahrten	hoher Anteil Leerfahrten	➡
F3	Betriebskosten Ablöse-/ Dienststandort	Isolierte Lage	➡
F4	Kosten Dritte	lange Zuleitung Werkleitungen	➡

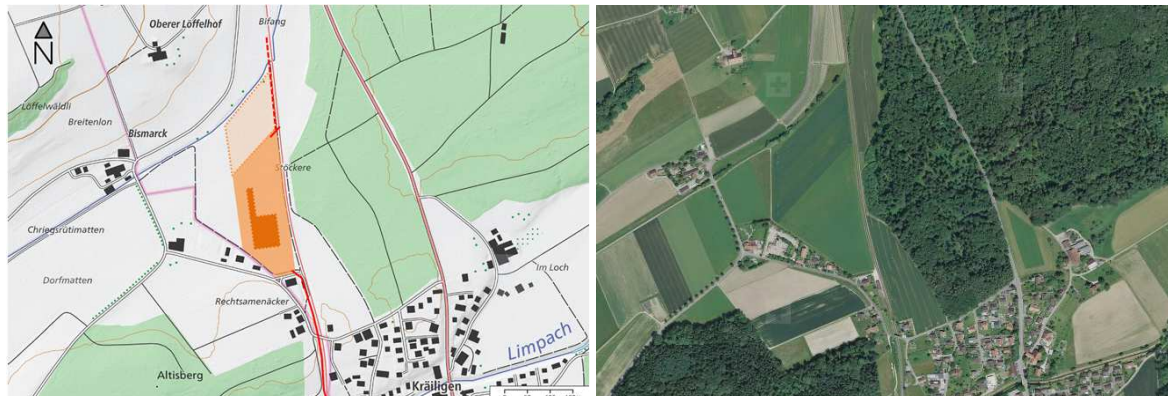
Standorte				
S7	Gemeinde	Bätterkinden	Bahn-km	7.0
Raumplanung				
R1	Vereinbarkeit Nutzungsplanung	nicht an Bauzone angrenzend		↓
R2	Vereinbarkeit Richtplanung	kein Entwicklungsschwerpunkt in Nähe		→
R3	Beeinträchtigung Landwirtschaft	liegt nur teilweise auf Fruchtfolgeflächen (dafür im Wald)		↗
R4	öV-Erschliessung	Keine öV-Erschliessungsgüte		↓
R5	Innenentwicklungspotenzial	Kein Innenentwicklungspotential, da Standort ausserhalb Bauzone		→
R6	Günstigkeit Eigentumsverhältnisse	3-5 betroffene Parzellen		→
R7	Naturgefahren	mittlere Gefährdung		↓
R8	Beeinträchtigung Schulwege/Langsamverkehr	nicht betroffen		→
Landschaft				
L1	Grundsätzliche Eignung	Wald-und periurbane Agrarlandschaft, ländliche Dorf- und Weilerlandschaft (Texturwert: 3.0)		↘
L2	Beeinträchtigung Landschaftsleistungen	mittlerer natürlicher und kultureller Ausdruck (9 Punkte, Schutzgebiet)		↓
L3	Beeinträchtigung Ortsbild	Standort auf freiem Feld/Waldrand		↘
L4	Einsehbarkeit	mittlere Sicht		→
L5	Beeinträchtigung hist. Verkehrsweg/Kulturgüte	Kein Inventar betroffen		→
Umwelt				
U1	Beeinträchtigung Wald	Wald tangiert		↓
U2	Beeinträchtigung Gewässer	Chrutmülibach (stark beeinträchtigt) tangiert		↓
U3	Beeinträchtigung Grundwasser	100% im Gewässerschutzbereich Au		→
U4	Beeinträchtigung Flora/Fauna/Naturschutz	extensiv bewirtschaftete Landwirtschaftsflächen, Ufergehölz, Wildtierkorridor von überregionalem Interesse und Nationales		↓
U5	Belastung Lärm/Licht/Erschütterung	>20 m zu ES II, umgeben von ES III		→
U6	Schadstoffbelastung Boden	kein Eintrag im Kataster		→

Standorte



S8 Gemeinde Bätterkinden

Bahn-km 7.2



Grob-beurteilung

Die betrieblichen Voraussetzungen sind aufgrund der exzentrischen Lage im Netz bedingt optimal.

Der finanzielle Mitteleinsatz ist aufgrund der isolierten Lage hinsichtlich Ablösestandort Lokführer durchschnittlich.

Der Standort erfüllt die Ansprüche an eine nachhaltige Raumentwicklung teilweise (knapp angrenzend an Wohnzone).

Die Landschaftsqualität wird stark beeinträchtigt (wenig geeigneter Landschaftstyp sowie hohe Landschaftsleistungen).

Die Umweltbelastungen sind gross, da der Standort in Nähe Wald liegt und ein Gewässer tangiert wird.

Besondere Hinweise

keine

Betrieb			
B1	Günstigkeit Lage im Streckennetz	exzentrische Lage im Netz, Zufahrt weitgehend über Einspur mit 4 ZP/h	
B2	Günstigkeit Erschliessung Schiene	Anbindung redundant, beidseitig möglich (lange Anbindung infolge Steigung); Auszugsgleis möglich	
B3	Günstigkeit Erschliessung Strasse	möglich ab Kräiligenstrasse (Erschliessungsstrasse)	
B4	Günstigkeit Depot-betrieb/Gleisfeld	durchschnittliche Rangierbewegungen, Flexibilität	
B5	Erweiterungspotenzial	Erweiterungspotenzial ausreichend, Anpassung Gleisfeld und Auszugsgleis	
Finanzen			
F1	Investitionskosten	lange Anbindungsstrecke mit Kunstbaute, Terrain, Kunstbauten Auszugsgleis	
F2	Betriebskosten Leer-fahrten	hoher Anteil Leerfahrten	
F3	Betriebskosten Ablöse-/ Dienststandort	Isolierte Lage	
F4	Kosten Dritte	durchschnittliche Zuleitung Werkleitungen	

Standorte				
S8	Gemeinde	Bätterkinden	Bahn-km	7.2
Raumplanung				
R1	Vereinbarkeit Nutzungsplanung	knapp angrenzend an Wohnzone (einseitig/Ecke)		
R2	Vereinbarkeit Richtplanung	kein Entwicklungsschwerpunkt in Nähe		
R3	Beeinträchtigung Landwirtschaft	liegt auf Fruchtfolgeflächen		
R4	öV-Erschliessung	Erschliessungsgüteklasse F, ähnlich wie S7		
R5	Innenentwicklungspotenzial	Kein Innenentwicklungspotential, da Standort ausserhalb Bauzone		
R6	Günstigkeit Eigentumsverhältnisse	lediglich 1-2 betroffene Parzellen		
R7	Naturgefahren	Keine Gefährdung		
R8	Beeinträchtigung Schulwege/Langsamverkehr	Verbindung Bismarck - Rechtsamenacker (südseitig Standort) - Kräiligen - Bätterkinden = Schulwegroute Velo für Oberstufe		
Landschaft				
L1	Grundsätzliche Eignung	Wald-und periurbane Agrarlandschaft (Texturwert: 2.9)		
L2	Beeinträchtigung Landschaftsleistungen	hoher natürlicher und kultureller Ausdruck, mittlerer Identitäts- und Erholungswert (13 Punkte, Schutzgebiet)		
L3	Beeinträchtigung Ortsbild	Standort angrenzend an EFH/MFH/Gewerbe		
L4	Einsehbarkeit	mittlere Sicht		
L5	Beeinträchtigung hist. Verkehrsweg/Kulturgüte	Historischer Strassenverlauf von regionaler Bedeutung angrenzend		
Umwelt				
U1	Beeinträchtigung Wald	16-30 m zum Altisberg (Bahnlinie dazwischen)		
U2	Beeinträchtigung Gewässer	Chrutmülibach (wenig beeinträchtigt) tangiert		
U3	Beeinträchtigung Grundwasser	100% im Gewässerschutzbereich Au		
U4	Beeinträchtigung Flora/Fauna/Naturschutz	Ufergehölz und Nationales ökologisches Netzwerk Wald tangiert (4 Punkte)		
U5	Belastung Lärm/Licht/Erschütterung	>20 m zu ES II, umgeben von ES III		
U6	Schadstoffbelastung Boden	kein Eintrag im Kataster		

Standorte

S9
Gemeinde Bätterkinden
Bahn-km
7.3

**Grob-
beurteilung**

Die betrieblichen Voraussetzungen sind aufgrund der exzentrischen Lage und den vermehrt notwendigen Rangierbewegungen im Netz bedingt optimal.

Der finanzielle Mitteleinsatz ist aufgrund des hohen Anteils Leerfahrten sowie der isolierten Lage hinsichtlich Ablösestandort Lokführer durchschnittlich.

Der Standort erfüllt die Ansprüche an eine nachhaltige Raumentwicklung gut (angrenzend an Wohnzone).

Die Landschaftsqualität wird stark beeinträchtigt (Schutzgebiet betroffen, hohe Landschaftsleistung).

Die Umweltbelastungen sind gross, da Wald und wertvolle Lebensräume tangiert werden.

**Besondere
Hinweise**

keine

Betrieb


B1	Günstigkeit Lage im Streckennetz	exzentrische Lage im Netz, Zufahrt weitgehend über Einspur mit 4 ZP/h	➡
B2	Günstigkeit Erschliessung Schiene	Anbindung redundant, beidseitig möglich (lange Anbindung infolge Steigung); Auszugsgleis möglich	➡
B3	Günstigkeit Erschliessung Strasse	möglich ab Rainstrasse (Erschliessungsstrasse)	➡
B4	Günstigkeit Depot-betrieb/Gleisfeld	vermehrt Rangierbewegungen, mässige Flexibilität	➡
B5	Erweiterungspotenzial	Erweiterungspotenzial ausreichend, Anpassung Gleisfeld und Auszugsgleis	➡

Finanzen


F1	Investitionskosten	lange Anbindungsstrecke mit Kunstbaute, Terrain, Kunstbauten Auszugsgleis	➡
F2	Betriebskosten Leer-fahrten	hoher Anteil Leerfahrten	➡
F3	Betriebskosten Ablöse-/ Dienststandort	Isolierte Lage	➡
F4	Kosten Dritte	kurze Zuleitung Werkleitungen	⬆

Standorte				
S9	Gemeinde	Bätterkinderen	Bahn-km	7.3
Raumplanung				
R1	Vereinbarkeit Nutzungsplanung	angrenzend an Wohnzone W1 (einseitig)		
R2	Vereinbarkeit Richtplanung	kein Entwicklungsschwerpunkt in Nähe		
R3	Beeinträchtigung Landwirtschaft	liegt nur teilweise auf Fruchtfolgeflächen (dafür im Wald)		
R4	öV-Erschliessung	Keine öV-Erschliessungsgüter		
R5	Innenentwicklungspotenzial	Kein Innenentwicklungspotential, da Standort ausserhalb Bauzone		
R6	Günstigkeit Eigentumsverhältnisse	lediglich 1-2 betroffene Parzellen		
R7	Naturgefahren	Keine Gefährdung		
R8	Beeinträchtigung Schulwege/Langsamverkehr	nicht betroffen		
Landschaft				
L1	Grundsätzliche Eignung	Wald-und periurbane Agrarlandschaft (Texturwert: 3.4)		
L2	Beeinträchtigung Landschaftsleistungen	hoher natürlicher Ausdruck, mittlerer kultureller Ausdruck, Identitäts- und Erholungswert (12 Punkte, Schutzgebiet)		
L3	Beeinträchtigung Ortsbild	Standort angrenzend an EFH/MFH/Waldrand		
L4	Einsehbarkeit	kurze Sicht, lokal		
L5	Beeinträchtigung hist. Verkehrsweg/Kulturgüter	Kein Inventar betroffen		
Umwelt				
U1	Beeinträchtigung Wald	Wald tangiert		
U2	Beeinträchtigung Gewässer	>50 m zum Chrutmülibach		
U3	Beeinträchtigung Grundwasser	40% im Gewässerschutzbereich Au, 60% im übrigen Grundwasserbereich		
U4	Beeinträchtigung Flora/Fauna/Naturschutz	extensiv bewirtschaftete Landwirtschaftsflächen, Magerstandort und Nationales ökologisches Netzwerk Wald tangiert (8 Punkte)		
U5	Belastung Lärm/Licht/Erschütterung	direkte Angrenzung an empfindlichem Raum durch Zufahrt (1-20 m zu ES II)		
U6	Schadstoffbelastung Boden	belasteter untersuchungsbedürftiger Ablagerungsstandort tangiert		

Standorte 			
S10	Gemeinde	Bätterkinden	Bahn-km 8.8



Grob- beurteilung	Die betrieblichen Voraussetzungen sind aufgrund der guten Lage im Streckennetz, der guten Flexibilität und der beidseitig möglichen Anbindung Schiene optimal. Der finanzielle Mitteleinsatz ist aufgrund des sehr geringen Anteils Leerfahrten sowie der Bahnhofsnähe Bätterkinden tief. Der Standort erfüllt die Ansprüche an eine nachhaltige Raumentwicklung teilweise (knapp angrenzend an Wohnzone/Mischzone). Die Landschaftsqualität wird beeinträchtigt. Die Umweltbelastungen sind gering.
----------------------	---

Besondere
Hinweise

angrenzend an Schul- und Radweg

Betrieb 		
B1	Günstigkeit Lage im Streckennetz	gute Lage in Netz, leistungsfähige Zufahrt mit 4 ZP/h 
B2	Günstigkeit Erschliessung Schiene	Anbindung redundant, beidseitig möglich; Auszugsgleis möglich 
B3	Günstigkeit Erschliessung Strasse	möglich ab Stockacherweg (Erschliessungsstrasse) oder Zähringerstrasse (Erschliessungsstrasse) 
B4	Günstigkeit Depot-betrieb/Gleisfeld	wenige Rangierbewegungen, gute Flexibilität 
B5	Erweiterungspotenzial	Erweiterungspotenzial ausreichend, gute Gleisfeldlage 
Finanzen 		
F1	Investitionskosten	evtl. neue Zufahrtsstrasse, Umlegung best. Weg 
F2	Betriebskosten Leer-fahrten	sehr geringer Anteil Leerfahrten 
F3	Betriebskosten Ablöse-/ Dienststandort	in Bahnhofsnähe Bätterkinden (S8 & RE) 
F4	Kosten Dritte	durchschnittliche Zuleitung Werkleitungen mit Bahnquerung 

Standorte				
S10	Gemeinde	Bätterkinden	Bahn-km	8.8
Raumplanung				
R1	Vereinbarkeit Nutzungsplanung	knapp angrenzend an Wohnzone W2(Mischzone M2 (einseitig, partiell), Gleis dazwischen		
R2	Vereinbarkeit Richtplanung	kein Entwicklungsschwerpunkt in Nähe		
R3	Beeinträchtigung Landwirtschaft	liegt auf Fruchtfolgeflächen		
R4	öV-Erschliessung	Erschliessungsgütekategorie F, ähnlich wie S12		
R5	Innenentwicklungspotenzial	Kein Innenentwicklungspotential, da Standort ausserhalb Bauzone		
R6	Günstigkeit Eigentumsverhältnisse	3-5 betroffene Parzellen		
R7	Naturgefahren	Keine Gefährdung		
R8	Beeinträchtigung Schulwege/Langsamverkehr	Verbindungssträsschen Krälligen - Bätterkinden ostseitig des Standortes = Schulwegroute Velo für Oberstufe Bätterkinden		
Landschaft				
L1	Grundsätzliche Eignung	periurbane Agrar- und Siedlungslandschaft (Texturwert: 4.4)		
L2	Beeinträchtigung Landschaftsleistungen	deutliche Abgrenzung Siedlungsgebiet, mittlere kultureller Ausdruck und Identitätswert (6 Punkte)		
L3	Beeinträchtigung Ortsbild	Standort auf freiem Feld/EFH/MFH/Bauernhof		
L4	Einsehbarkeit	weite Sicht		
L5	Beeinträchtigung hist. Verkehrsweg/Kulturgüter	Kein Inventar betroffen		
Umwelt				
U1	Beeinträchtigung Wald	>400 m		
U2	Beeinträchtigung Gewässer	0-50 m zum Dorfbach, jedoch Bahnlinie dazwischen		
U3	Beeinträchtigung Grundwasser	100% im Gewässerschutzbereich Au		
U4	Beeinträchtigung Flora/Fauna/Naturschutz	wenig intensiv bewirtschaftete Landwirtschaftsflächen tangiert (1 Punkt)		
U5	Belastung Lärm/Licht/Erschütterung	>20 m zu ES II, umgeben von ES III		
U6	Schadstoffbelastung Boden	kein Eintrag im Kataster		

Standorte

S11a
Gemeinde Bätterkinden
Bahn-km
10.0

**Grob-
beurteilung**

Die betrieblichen Voraussetzungen sind aufgrund der guten Lage im Streckennetz optimal. Der finanzielle Mitteleinsatz ist aufgrund des sehr geringen Anteils Leerfahrten sowie der Bahnhofsnähe Bätterkinden tief.

Der Standort erfüllt die Ansprüche an eine nachhaltige Raumentwicklung (angrenzend an Arbeitszone/ZPP).

Die Landschaftsqualität wird wenig beeinträchtigt (angrenzend an Gebäude ähnlicher Typologie).

Die Umweltbelastungen sind mittel (eingedoltes Gewässer tangiert).

Besondere Hinweise lange Schliesszeiten Bahnübergang Kyburgstrasse bei Anbindung Nord

Betrieb

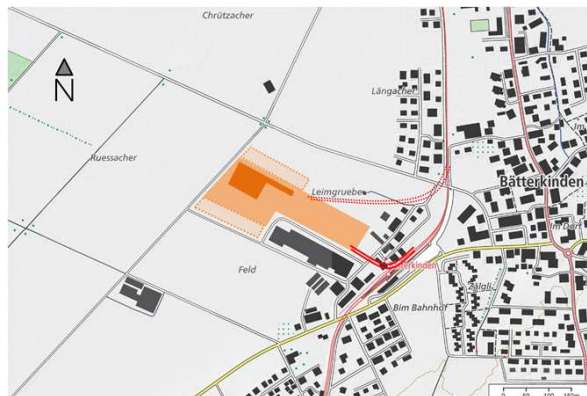

B1	Günstigkeit Lage im Streckennetz	gute Lage in Netz, leistungsfähige Zufahrt mit 4 ZP/h	↑
B2	Günstigkeit Erschliessung Schiene	Anbindung redundant, nur einseitig möglich; Auszugsgleis möglich	→
B3	Günstigkeit Erschliessung Strasse	möglich ab Bubenbergrasse (Erschliessungsstrasse)	→
B4	Günstigkeit Depot-betrieb/Gleisfeld	vermehrt Rangierbewegungen, mässige Flexibilität	↘
B5	Erweiterungspotenzial	Erweiterungspotenzial ausreichend, gute Gleisfeldlage	↗

Finanzen


F1	Investitionskosten	lange Anbindungsstrecke, aufwendiges Gleisfeld (Weichen)	→
F2	Betriebskosten Leer-fahrten	sehr geringer Anteil Leerfahrten	↑
F3	Betriebskosten Ablöse-/ Dienststandort	direkt am Bahnhof Bätterkinden (S8 & RE)	↑
F4	Kosten Dritte	kurze Zuleitung Werkleitungen	↑

Standorte				
S11a	Gemeinde	Bätterkinden	Bahn-km	10.0
Raumplanung				
R1	Vereinbarkeit Nutzungsplanung	angrenzend an Arbeitszone/ZPP (zweieinhalbseitig)		
R2	Vereinbarkeit Richtplanung	liegt in keinem ESP; zukünftig ev. reg. Umstrukturierungsgebiet (in Vorprüfung)		
R3	Beeinträchtigung Landwirtschaft	liegt auf Fruchtfolgeflächen		
R4	öV-Erschliessung	Erschliessungsgüteklasse C		
R5	Innenentwicklungspotenzial	Kein Innenentwicklungspotential, da Standort ausserhalb Bauzone		
R6	Günstigkeit Eigentumsverhältnisse	3-5 betroffene Parzellen		
R7	Naturgefahren	geringe Gefährdung		
R8	Beeinträchtigung Schulwege/Langsamverkehr	Anschlussgeleise zu Depotgebäude kreuzt Wanderweg Büren - Bätterkinden		
Landschaft				
L1	Grundsätzliche Eignung	periurbane Agrar- und Siedlungslandschaft (Texturwert: 4.7)		
L2	Beeinträchtigung Landschaftsleistungen	wenig Qualitäten, abgesehen mittlerer kultureller Ausdruck (5 Punkte)		
L3	Beeinträchtigung Ortsbild	Standort angrenzend an Gebäude in Industrie-/Gewerbezone mit ähnlicher Typologie		
L4	Einsehbarkeit	mittlere Sicht		
L5	Beeinträchtigung hist. Verkehrsweg/Kulturgüte	Historischer Strassenverlauf von regionaler Bedeutung angrenzend		
Umwelt				
U1	Beeinträchtigung Wald	>400 m		
U2	Beeinträchtigung Gewässer	eingedolter Entebach tangiert		
U3	Beeinträchtigung Grundwasser	100% im Gewässerschutzbereich Au		
U4	Beeinträchtigung Flora/Fauna/Naturschutz	extensiv bewirtschaftete Landwirtschaftsflächen tangiert (2 Punkte)		
U5	Belastung Lärm/Licht/Erschütterung	direkte Angrenzung an empfindlichem Raum durch Zufahrt (1-20 m zu ES II)		
U6	Schadstoffbelastung Boden	kein Eintrag im Kataster		

Standorte

S11b
Gemeinde Bätterkinden
Bahn-km 10.0

**Grob-
beurteilung**

Die betrieblichen Voraussetzungen sind aufgrund der guten Lage im Streckennetz optimal. Der finanzielle Mitteleinsatz ist aufgrund des sehr geringen Anteils Leerfahrten sowie der Bahnhofsnähe Bätterkinden tief.

Der Standort erfüllt die Ansprüche an eine nachhaltige Raumentwicklung (angrenzend an Arbeitszone/ZPP).

Die Landschaftsqualität wird wenig beeinträchtigt (angrenzend an Gebäude ähnlicher Typologie).

Die Umweltbelastungen sind mittel (eingedoltes Gewässer tangiert).

**Besondere
Hinweise**

keine

Betrieb


B1	Günstigkeit Lage im Streckennetz	gute Lage in Netz, leistungsfähige Zufahrt mit 4 ZP/h	↑
B2	Günstigkeit Erschliessung Schiene	Anbindung redundant, nur einseitig möglich; Auszugsgleis möglich; enge Gleisradien	↘
B3	Günstigkeit Erschliessung Strasse	möglich ab Bubenbergrasse (Erschliessungsstrasse)	→
B4	Günstigkeit Depot-betrieb/Gleisfeld	durchschnittliche Rangierbewegungen, Flexibilität	→
B5	Erweiterungspotenzial	Erweiterungspotenzial ausreichend, gute Gleisfeldlage	↗

Finanzen


F1	Investitionskosten	Abbruch div. Liegenschaften (RBS und private)	→
F2	Betriebskosten Leer-fahrten	sehr geringer Anteil Leerfahrten	↑
F3	Betriebskosten Ablöse-/ Dienststandort	direkt am Bahnhof Bätterkinden (S8 & RE)	↑
F4	Kosten Dritte	durchschnittliche Zuleitung Werkleitungen	→

Standorte				
S11b	Gemeinde	Bätterkinden	Bahn-km	10.0
Raumplanung				
R1	Vereinbarkeit Nutzungsplanung	angrenzend an Arbeitszone/ZPP (zweieinhalbseitig)		
R2	Vereinbarkeit Richtplanung	liegt in keinem ESP; zukünftig ev. reg. Umstrukturierungsgebiet (in Vorprüfung)		
R3	Beeinträchtigung Landwirtschaft	liegt auf Fruchtfolgeflächen		
R4	öV-Erschliessung	Erschliessungsgütekategorie C		
R5	Innenentwicklungspotenzial	Kein Innenentwicklungspotential, da Standort ausserhalb Bauzone		
R6	Günstigkeit Eigentumsverhältnisse	3-5 betroffene Parzellen, Gebäudeabbruch bei Zufahrt		
R7	Naturgefahren	geringe Gefährdung		
R8	Beeinträchtigung Schulwege/Langsamverkehr	nicht betroffen		
Landschaft				
L1	Grundsätzliche Eignung	periurbane Agrar- und Siedlungslandschaft (Texturwert: 4.7)		
L2	Beeinträchtigung Landschaftsleistungen	mittlerer kultureller Ausdruck mit Identitätswerten (6 Punkte)		
L3	Beeinträchtigung Ortsbild	Standort angrenzend an Gebäude in Industrie-/Gewerbezone mit ähnlicher Typologie		
L4	Einsehbarkeit	weite Sicht		
L5	Beeinträchtigung hist. Verkehrsweg/Kulturgüter	Historischer Strassenverlauf von regionaler Bedeutung angrenzend		
Umwelt				
U1	Beeinträchtigung Wald	>400 m		
U2	Beeinträchtigung Gewässer	eingedolter Entebach tangiert		
U3	Beeinträchtigung Grundwasser	100% im Gewässerschutzbereich Au		
U4	Beeinträchtigung Flora/Fauna/Naturschutz	extensiv bewirtschaftete Landwirtschaftsflächen tangiert (2 Punkte)		
U5	Belastung Lärm/Licht/Erschütterung	>20 m zu ES II, umgeben von ES III (zusätzliche Lärmbelastung wegen enger Kurve für die Zufahrt!)		
U6	Schadstoffbelastung Boden	kein Eintrag im Kataster		

Standorte 			
S12	Gemeinde	Bätterkinden	Bahn-km 10.7



Grob- beurteilung	Die betrieblichen Voraussetzungen sind aufgrund der guten Lage im Streckennetz und der Möglichkeit der beidseitigen Anbindung Schiene optimal. Der finanzielle Mitteleinsatz ist aufgrund des sehr geringen Anteils Leerfahrten sowie der Bahnhofsnähe Bätterkinden tief. Der Standort erfüllt die Ansprüche an eine nachhaltige Raumentwicklung (einseitig angrenzend an Zone Sport- und Freizeitanlagen). Die Landschaftsqualität wird stark beeinträchtigt (Landschaft mit hohem kulturellen Ausdruck und Lage auf freiem Feld/Waldrand). Die Umweltbelastungen sind mittel; Wald in unmittelbarer Nähe sowie wertvolle Lebensräume und ein eingedoltes Gewässer werden tangiert.
----------------------	---

Besondere
Hinweise

keine

Betrieb

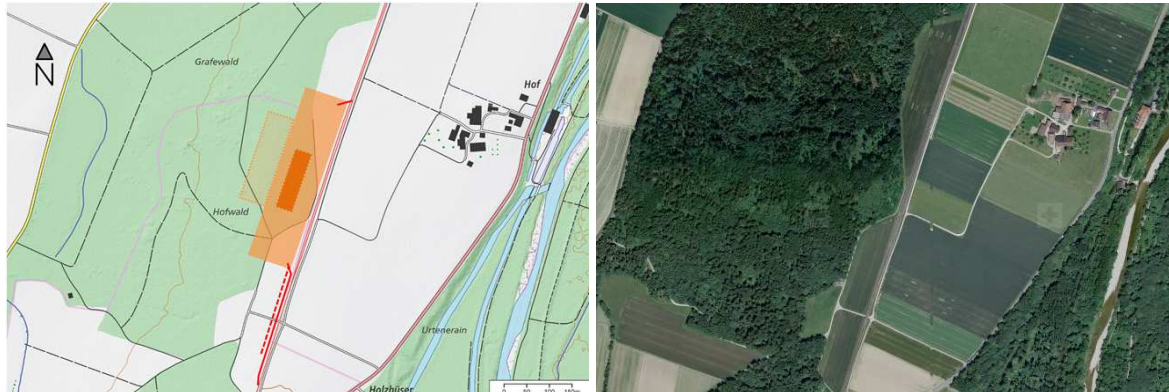
B1	Günstigkeit Lage im Streckennetz	gute Lage in Netz, leistungsfähige Zufahrt mit 6 ZP/h	
B2	Günstigkeit Erschliessung Schiene	Anbindung redundant, beidseitig möglich; Auszugsgleis möglich	
B3	Günstigkeit Erschliessung Strasse	möglich mit neuer Zufahrtsstrasse ab Bernstrasse oder Dählenweg	
B4	Günstigkeit Depot-betrieb/Gleisfeld	wenige Rangierbewegungen, gute Flexibilität	
B5	Erweiterungspotenzial	Erweiterungspotenzial ausreichend, gute Gleisfeldlage	

Finanzen

F1	Investitionskosten	lange Anbindungsstrecke, Terrain, neue Zufahrtsstrasse	
F2	Betriebskosten Leer-fahrten	geringer Anteil Leerfahrten	
F3	Betriebskosten Ablöse-/ Dienststandort	in Bahnhofsnähe Bätterkinden (S8 & RE)	
F4	Kosten Dritte	durchschnittliche Zuleitung Werkleitungen	

Standorte				
S12	Gemeinde	Bätterkinden	Bahn-km	10.7
Raumplanung				
R1	Vereinbarkeit Nutzungsplanung	angrenzend an Zonen für Sport- und Freizeitanlagen/UeO (einseitig)		
R2	Vereinbarkeit Richtplanung	kein Entwicklungsschwerpunkt in Nähe		
R3	Beeinträchtigung Landwirtschaft	liegt auf Fruchtfolgeflächen		
R4	öV-Erschliessung	Erschliessungsgütekategorie F (wird nur auf Teilfläche erreicht)		
R5	Innenentwicklungspotenzial	Kein Innenentwicklungspotential, da Standort ausserhalb Bauzone		
R6	Günstigkeit Eigentumsverhältnisse	lediglich 1-2 betroffene Parzellen		
R7	Naturgefahren	Keine Gefährdung		
R8	Beeinträchtigung Schulwege/Langsamverkehr	nicht betroffen		
Landschaft				
L1	Grundsätzliche Eignung	Wald-und periurbane Agrarlandschaft (Texturwert: 3.3)		
L2	Beeinträchtigung Landschaftsleistungen	hoher kultureller Ausdruck, mittlerer Wert Heimatbildung, Erholung, nat. Ausdruck (12 Punkte, Schutzgebiet)		
L3	Beeinträchtigung Ortsbild	Standort auf freiem Feld/Waldrand/EFH		
L4	Einsehbarkeit	weite Sicht		
L5	Beeinträchtigung hist. Verkehrsweg/Kulturgüter	Kein Inventar betroffen		
Umwelt				
U1	Beeinträchtigung Wald	16-30 m zum Grafewald (Bahnlinie dazwischen)		
U2	Beeinträchtigung Gewässer	eingedoltes Gewässer tangiert		
U3	Beeinträchtigung Grundwasser	100% im Gewässerschutzbereich Au		
U4	Beeinträchtigung Flora/Fauna/Naturschutz	extensiv und wenig intensiv bewirtschaftete Landwirtschaftsflächen, Hecke und Nationales ökologisches Netzwerk Wald tangiert (7		
U5	Belastung Lärm/Licht/Erschütterung	>20 m zu ES II, umgeben von ES III		
U6	Schadstoffbelastung Boden	kein Eintrag im Kataster		

Standorte 			
S13	Gemeinde	Bätterkinden	Bahn-km 11.3



Grob- beurteilung	Die betrieblichen Voraussetzungen sind aufgrund der guten Lage im Streckennetz und der Möglichkeit der beidseitigen Anbindung Schiene optimal. Der finanzielle Mitteleinsatz ist aufgrund der langen Anbindungsstrecke sowie der isolierten Lage hinsichtlich Ablösestandort Lokführer durchschnittlich. Der Standort erfüllt die Ansprüche an eine nachhaltige Raumentwicklung nicht (nicht an Bauzone angrenzend). Die Landschaftsqualität wird stark beeinträchtigt (Landschaft mit hohem kulturellen Ausdruck, Lage auf freien Feld/Waldrand, gute Einsehbarkeit). Die Umweltbelastungen sind gross; Wald wird tangiert.
----------------------	---

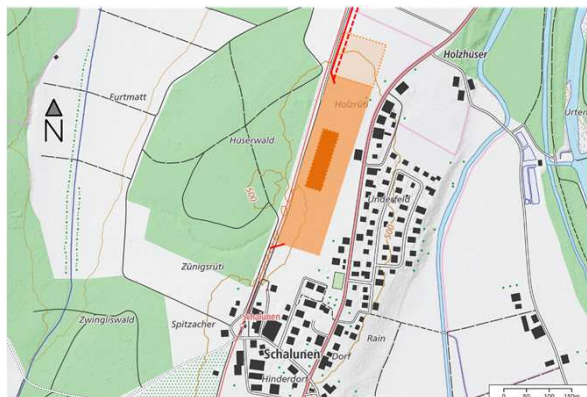
Besondere
Hinweise

keine

Betrieb 		
B1	Günstigkeit Lage im Streckennetz	gute Lage in Netz, leistungsfähige Zufahrt mit 6 ZP/h 
B2	Günstigkeit Erschliessung Schiene	Anbindung redundant, beidseitig möglich; Auszugsgleis möglich 
B3	Günstigkeit Erschliessung Strasse	möglich mit neuer Zufahrtsstrasse ab Bernstrasse 
B4	Günstigkeit Depot-betrieb/Gleisfeld	wenige Rangierbewegungen, gute Flexibilität 
B5	Erweiterungspotenzial	Erweiterungspotenzial ausreichend, gute Gleisfeldlage 
Finanzen 		
F1	Investitionskosten	lange Anbindungsstrecke, Terrain, neue Zufahrtsstrasse mit Kunstbaute 
F2	Betriebskosten Leer-fahrten	mittlerer Anteil Leerfahrten 
F3	Betriebskosten Ablöse-/ Dienststandort	Isolierte Lage 
F4	Kosten Dritte	lange Zuleitung Werkleitungen 

Standorte				
S13	Gemeinde	Bätterkinden	Bahn-km	11.3
Raumplanung				
R1	Vereinbarkeit Nutzungsplanung	nicht an Bauzone angrenzend		↓
R2	Vereinbarkeit Richtplanung	kein Entwicklungsschwerpunkt in Nähe		→
R3	Beeinträchtigung Landwirtschaft	liegt nur teilweise auf pot. Fruchtfolgeflächen (dafür im Wald)		↗
R4	öV-Erschliessung	Keine öV-Erschliessungsgüter		↓
R5	Innenentwicklungspotenzial	Kein Innenentwicklungspotential, da Standort ausserhalb Bauzone		→
R6	Günstigkeit Eigentumsverhältnisse	mehr als 5 betroffene Parzellen		↘
R7	Naturgefahren	Keine Gefährdung		→
R8	Beeinträchtigung Schulwege/Langsamverkehr	nicht betroffen		→
Landschaft				
L1	Grundsätzliche Eignung	Wald-und periurbane Agrarlandschaft (Texturwert: 3.2)		↘
L2	Beeinträchtigung Landschaftsleistungen	hoher kultureller Ausdruck, mittlerer Wert Heimatbildung, Erholung, nat. Ausdruck (12 Punkte, Schutzgebiet)		↓
L3	Beeinträchtigung Ortsbild	Standort auf freiem Feld/Waldrand/Bauernhof		↘
L4	Einsehbarkeit	weite Sicht		↘
L5	Beeinträchtigung hist. Verkehrsweg/Kulturgüter	Kein Inventar betroffen		→
Umwelt				
U1	Beeinträchtigung Wald	Wald tangiert		↓
U2	Beeinträchtigung Gewässer	>50 m zu einem Nebengewässer		→
U3	Beeinträchtigung Grundwasser	100% im übrigen Grundwasserbereich, jedoch direkte Angrenzung am Gewässerschutzbereich Au		→
U4	Beeinträchtigung Flora/Fauna/Naturschutz	extensiv bewirtschaftete Landwirtschaftsflächen und Nationales ökologisches Netzwerk Wald tangiert (4 Punkte)		→
U5	Belastung Lärm/Licht/Erschütterung	>20 m zu ES II, umgeben von ES III		→
U6	Schadstoffbelastung Boden	kein Eintrag im Kataster		→

Standorte

S14
Gemeinde Fraubrunnen
Bahn-km
12.0

**Grob-
beurteilung**

Die betrieblichen Voraussetzungen sind aufgrund der notwendigen Anpassungen Gleisfeld/Auszugsgleis bedingt optimal.

Der finanzielle Mitteleinsatz ist aufgrund der langen Anbindungsstrecke, des hohen Anteils an Leerfahrten sowie der isolierten Lage hinsichtlich Ablösestandort Lokführer durchschnittlich.

Der Standort erfüllt die Ansprüche an eine nachhaltige Raumentwicklung durchschnittlich (angrenzend an Wohnzone).

Die Landschaftsqualität wird wenig beeinträchtigt (Landschaft mit wenigen Qualität).

Die Umweltbelastungen sind mittel; Wald in unmittelbarer Nähe zum Standort .

**Besondere
Hinweise**

keine

Betrieb


B1	Günstigkeit Lage im Streckennetz	gute Lage in Netz, Zufahrt auf Einspur mit 6 ZP/h	➔
B2	Günstigkeit Erschliessung Schiene	Anbindung redundant, beidseitig möglich; Auszugsgleis möglich	➔
B3	Günstigkeit Erschliessung Strasse	möglich mit neuer Zufahrtsstrasse ab Bernstrasse	➔
B4	Günstigkeit Depot-betrieb/Gleisfeld	durchschnittliche Rangierbewegungen, Flexibilität	➔
B5	Erweiterungspotenzial	Erweiterungspotenzial ausreichend, Anpassung Gleisfeld und Auszugsgleis	➔

Finanzen


F1	Investitionskosten	lange Anbindungsstrecke, Terrain, neue Zufahrtsstrasse	➔
F2	Betriebskosten Leer-fahrten	hoher Anteil Leerfahrten	➔
F3	Betriebskosten Ablöse-/ Dienststandort	Isolierte Lage	➔
F4	Kosten Dritte	durchschnittliche Zuleitung Werkleitungen	➔

Standorte				
S14	Gemeinde	Fraubrunnen	Bahn-km	12.0
Raumplanung				
R1	Vereinbarkeit Nutzungsplanung	angrenzend an Wohnzone W2/Kernzone ländlich KL2 (zweiseitig)		
R2	Vereinbarkeit Richtplanung	kein Entwicklungsschwerpunkt in Nähe		
R3	Beeinträchtigung Landwirtschaft	liegt auf Fruchtfolgeflächen		
R4	öV-Erschliessung	Erschliessungsgütekategorie D/E , ähnlich wie S12		
R5	Innenentwicklungspotenzial	Kein Innenentwicklungspotential, da Standort ausserhalb Bauzone		
R6	Günstigkeit Eigentumsverhältnisse	mehr als 5 betroffene Parzellen		
R7	Naturgefahren	Keine Gefährdung		
R8	Beeinträchtigung Schulwege/Langsamverkehr	nicht betroffen		
Landschaft				
L1	Grundsätzliche Eignung	Wald- und periurbane Siedlungs- und Agrarlandschaft (Texturwert: 3.5)		
L2	Beeinträchtigung Landschaftsleistungen	wenig Qualitäten vorhanden, abgesehen mittlerer natürlicher Ausdruck (5 Punkte)		
L3	Beeinträchtigung Ortsbild	Standort angrenzend an EFH/MFH/Waldrand		
L4	Einsehbarkeit	mittlere Sicht		
L5	Beeinträchtigung hist. Verkehrsweg/Kulturgüter	Kulturhistorisches Objekt in Nähe		
Umwelt				
U1	Beeinträchtigung Wald	16-30 m zum Hüserwald (Bahnlinie dazwischen)		
U2	Beeinträchtigung Gewässer	0-50 m zum Chrümmlißbach, jedoch Bahnlinie dazwischen		
U3	Beeinträchtigung Grundwasser	100% im Gewässerschutzbereich Au		
U4	Beeinträchtigung Flora/Fauna/Naturschutz	extensiv und wenig intensiv bewirtschaftete Landwirtschaftsflächen und Nationales ökologisches Netzwerk Wald tangiert (5 Punkte)		
U5	Belastung Lärm/Licht/Erschütterung	1-20 m zu ES II		
U6	Schadstoffbelastung Boden	kein Eintrag im Kataster		

Standorte 			
S15	Gemeinde	Fraubrunnen	Bahn-km 13.8



Grob- beurteilung	Die betrieblichen Voraussetzungen sind aufgrund der Möglichkeit der beidseitigen Anbindung Schiene sowie dem Erweiterungspotenzial optimal. Der finanzielle Mitteleinsatz ist aufgrund der notwendigen Zufahrtsstrasse sowie des sehr hohen Anteils an Leerfahrten und der isolierten Lage hinsichtlich Ablösestandort Lokführer hoch. Der Standort erfüllt die Ansprüche an eine nachhaltige Raumentwicklung durchschnittlich (knapp an Bauzone angrenzend). Die Landschaftsqualität wird stark beeinträchtigt (Landschaft mit hohem kulturellen Ausdruck und wertvollem Ortsbild). Die Umweltbelastungen sind gering.
----------------------	--

Besondere
Hinweise

Betrieb

B1	Günstigkeit Lage im Streckennetz	gute Lage in Netz, Zufahrt auf Einspur mit 6 ZP/h	➔
B2	Günstigkeit Erschliessung Schiene	Anbindung redundant, beidseitig möglich; Auszugsgleis möglich	➔
B3	Günstigkeit Erschliessung Strasse	möglich ab Dorfstrasse (schmale Verbindungsstrasse)	➔
B4	Günstigkeit Depot-betrieb/Gleisfeld	wenige Rangierbewegungen, gute Flexibilität	➔
B5	Erweiterungspotenzial	Erweiterungspotenzial ausreichend, gute Gleisfeldlage	➔

Finanzen

F1	Investitionskosten	neue Zufahrtsstrasse, Terrain	➔
F2	Betriebskosten Leer-fahrten	hoher Anteil Leerfahrten, zusätzlicher Dienstort erforderlich	⬇
F3	Betriebskosten Ablöse-/ Dienststandort	Isolierte Lage	➔
F4	Kosten Dritte	durchschnittliche Zuleitung Werkleitungen	➔

Standorte 				
S15	Gemeinde	Fraubrunnen	Bahn-km	13.8
Raumplanung 				
R1	Vereinbarkeit Nutzungsplanung	knapp an Bauzone angrenzend (an einer Ecke, Zonentyp unbekannt)		
R2	Vereinbarkeit Richtplanung	kein Entwicklungsschwerpunkt in Nähe		
R3	Beeinträchtigung Landwirtschaft	liegt auf Fruchtfolgeflächen		
R4	öV-Erschliessung	Erschliessungsgüteklasse D/E		
R5	Innenentwicklungspotenzial	Kein Innenentwicklungspotential, da Standort ausserhalb Bauzone		
R6	Günstigkeit Eigentumsverhältnisse	3-5 betroffene Parzellen		
R7	Naturgefahren	Keine Gefährdung		
R8	Beeinträchtigung Schulwege/Langsamverkehr	Verbindungssträsschen Schalunen - Büren zum Hof (parallel zu Bahngleise) = Schulwegroute Velo für Primarschule (Oberstufe)		
Landschaft 				
L1	Grundsätzliche Eignung	periurbane Agrarlandschaft, ländlicher Dorf- und Weilerlandschaft mit Anteil kulturellem Erbe (Texturwert: 3.3)		
L2	Beeinträchtigung Landschaftsleistungen	hoher kultureller Ausdruck, mittlerer Wert Heimatbildung, Erholung, nat. Ausdruck, Bahnhof und Umgebung im ISOS-Perimeter (12		
L3	Beeinträchtigung Ortsbild	Standort angrenzend an Bauernhaus/historisches Bahnhofgebäude/freies Feld		
L4	Einsehbarkeit	weite Sicht		
L5	Beeinträchtigung hist. Verkehrsweg/Kulturgüte	Historischer Strassenverlauf von lokaler Bedeutung in Nähe		
Umwelt 				
U1	Beeinträchtigung Wald	>200 m zum Bischofwald		
U2	Beeinträchtigung Gewässer	>200 m zum eingedolten Chrümmelisbach, >200 m zum eingedolten Dorfbach		
U3	Beeinträchtigung Grundwasser	100% im Gewässerschutzbereich Au		
U4	Beeinträchtigung Flora/Fauna/Naturschutz	Hecke und Nationales ökologisches Netzwerk Wald tangiert (4 Punkte)		
U5	Belastung Lärm/Licht/Erschütterung	>20 m zu ES II, umgeben von ES III		
U6	Schadstoffbelastung Boden	kein Eintrag im Kataster		

Standorte



S16

Gemeinde Fraubrunnen

Bahn-km

14.6



Grob- beurteilung

Die betrieblichen Voraussetzungen sind bedingt optimal.
Der finanzielle Mitteleinsatz ist aufgrund des notwendigen Doppelspurausbau sowie des sehr hohen Anteils Leerfahrten hoch.
Der Standort erfüllt die Ansprüche an eine nachhaltige Raumentwicklung durchschnittlich (einseitig angrenzend an Wohnzone).
Die Landschaftsqualität wird stark beeinträchtigt (Standort auf freiem Feld und hohe Einsehbarkeit).
Die Umweltbelastungen sind mittel (eingedolter Bach in Nähe).

Besondere Hinweise Doppelspurausbau Fraubrunnen bis Büren zum Hof notwendig

Betrieb



B1	Günstigkeit Lage im Streckennetz	gute Lage in Netz, Zufahrt auf Einspur mit 6 ZP/h	➔
B2	Günstigkeit Erschliessung Schiene	Anbindung redundant, beids. möglich; Auszugsgleis möglich; Doppelspurausbau Fraubrunnen-Büren z.H. notwendig (durch priv.	➔
B3	Günstigkeit Erschliessung Strasse	möglich ab Dorfstrasse (schmale Verbindungsstrasse)	➔
B4	Günstigkeit Depotbetrieb/Gleisfeld	wenige Rangierbewegungen, gute Flexibilität	➔
B5	Erweiterungspotenzial	Erweiterungspotenzial ausreichend, leichte Einschränkung Gleislängen	➔

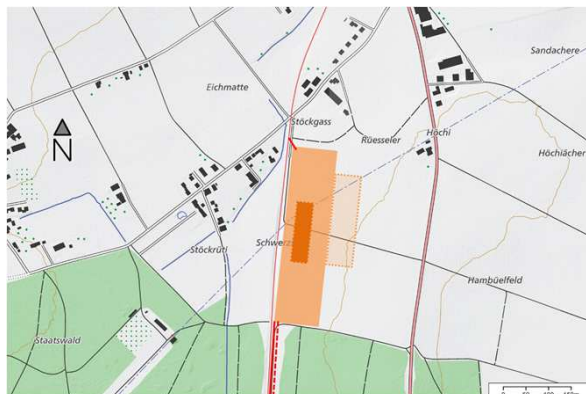
Finanzen



F1	Investitionskosten	Doppelspurausbau Fraubrunnen - Büren zum Hof erforderlich, Terrain	⬇
F2	Betriebskosten Leerfahrten	hoher Anteil Leerfahrten, zusätzlicher Dienstort erforderlich	⬇
F3	Betriebskosten Ablöse-/Dienststandort	in Bahnhofnähe Fraubrunnen (S8 & RE)	➔
F4	Kosten Dritte	durchschnittliche Zuleitung Werkleitungen	➔

Standorte				
S16	Gemeinde	Fraubrunnen	Bahn-km	14.6
Raumplanung				
R1	Vereinbarkeit Nutzungsplanung	angrenzend an Wohnzone W2 (einseitig)		
R2	Vereinbarkeit Richtplanung	kein Entwicklungsschwerpunkt in Nähe		
R3	Beeinträchtigung Landwirtschaft	liegt auf Fruchtfolgeflächen		
R4	öV-Erschliessung	Erschliessungsgüteklasse D/E, ähnlich wie S14		
R5	Innenentwicklungspotenzial	Kein Innenentwicklungspotential, da Standort ausserhalb Bauzone		
R6	Günstigkeit Eigentumsverhältnisse	mehr als 5 betroffene Parzellen		
R7	Naturgefahren	Keine Gefährdung		
R8	Beeinträchtigung Schulwege/Langsamverkehr	nicht betroffen		
Landschaft				
L1	Grundsätzliche Eignung	periurbane Agrarlandschaft (Texturwert: 4.6)		
L2	Beeinträchtigung Landschaftsleistungen	mittlerer natürlicher + kultureller Ausdruck, Identitäts- und Erholungswert (8 Punkte)		
L3	Beeinträchtigung Ortsbild	Standort auf freiem Feld		
L4	Einsehbarkeit	weite Sicht		
L5	Beeinträchtigung hist. Verkehrsweg/Kulturgüte	Kein Inventar betroffen		
Umwelt				
U1	Beeinträchtigung Wald	>400 m zum Binnelwald		
U2	Beeinträchtigung Gewässer	0-50 m zum eingedolten Dorfbach		
U3	Beeinträchtigung Grundwasser	100% im Gewässerschutzbereich Au		
U4	Beeinträchtigung Flora/Fauna/Naturschutz	extensiv bewirtschaftete Landwirtschaftsflächen tangiert (2 Punkte)		
U5	Belastung Lärm/Licht/Erschütterung	direkte Angrenzung an empfindlichem Raum (1-20 m zu ES II)		
U6	Schadstoffbelastung Boden	kein Eintrag im Kataster		

Standorte

S17
Gemeinde Grafenried
Bahn-km 17.2

**Grob-
beurteilung**

Die betrieblichen Voraussetzungen sind optimal.
Der finanzielle Mitteleinsatz ist aufgrund langer Anbindungsstrecke sowie des hohen Anteils Leerfahrten und der isolierten Lage durchschnittlich.
Der Standort erfüllt die Ansprüche an eine nachhaltige Raumentwicklung durchschnittlich (knapp angrenzend an Arbeitszone/Wohnzone).
Die Landschaftsqualität wird mittel beeinträchtigt (Standort auf freiem Feld/Waldrand).
Die Umweltbelastungen sind gross; Wald wird tangiert.

**Besondere
Hinweise**

keine

Betrieb


B1	Günstigkeit Lage im Streckennetz	gute Lage in Netz, leistungsfähige Zufahrt mit 6 ZP/h	➔
B2	Günstigkeit Erschliessung Schiene	Anbindung redundant, beidseitig möglich; Auszugsgleis möglich	➔
B3	Günstigkeit Erschliessung Strasse	möglich ab Stöckgasse (schmale Verbindungsstrasse)	➔
B4	Günstigkeit Depot-betrieb/Gleisfeld	wenige Rangierbewegungen, gute Flexibilität	➔
B5	Erweiterungspotenzial	Erweiterungspotenzial ausreichend, gute Gleisfeldlage	➔

Finanzen


F1	Investitionskosten	Umlegung Flurweg, lange Anbindungsstrecke, Terrain	➔
F2	Betriebskosten Leer-fahrten	mittlerer Anteil Leerfahrten, zusätzlicher Dienstort erforderlich	➔
F3	Betriebskosten Ablöse-/ Dienststandort	Isolierte Lage	➔
F4	Kosten Dritte	durchschnittliche Zuleitung Werkleitungen	➔

Standorte				
S17	Gemeinde	Grafenried	Bahn-km	17.2
Raumplanung				
R1	Vereinbarkeit Nutzungsplanung	knapp angrenzend an Arbeitszone/Wohnzone W2 (je an einer Ecke)		
R2	Vereinbarkeit Richtplanung	kein Entwicklungsschwerpunkt in Nähe		
R3	Beeinträchtigung Landwirtschaft	liegt auf Fruchtfolgeflächen		
R4	öV-Erschliessung	Keine öV-Erschliessungsgüter		
R5	Innenentwicklungspotenzial	Kein Innenentwicklungspotential, da Standort ausserhalb Bauzone		
R6	Günstigkeit Eigentumsverhältnisse	3-5 betroffene Parzellen		
R7	Naturgefahren	Keine Gefährdung		
R8	Beeinträchtigung Schulwege/Langsamverkehr	nicht betroffen		
Landschaft				
L1	Grundsätzliche Eignung	Wald- und periurbane Agrarlandschaft (Texturwert: 3.9)		
L2	Beeinträchtigung Landschaftsleistungen	mittlerer natürlicher Ausdruck und Erholungswert; Kleinstrukturen (6 Punkte)		
L3	Beeinträchtigung Ortsbild	Standort auf freiem Feld/Waldrand		
L4	Einsehbarkeit	mittlere Sicht		
L5	Beeinträchtigung hist. Verkehrsweg/Kulturgüter	Historischer Strassenverlauf von lokaler Bedeutung in Nähe		
Umwelt				
U1	Beeinträchtigung Wald	Wald tangiert		
U2	Beeinträchtigung Gewässer	0-50 m zum Bruuchbach (wenig beeinträchtigt)		
U3	Beeinträchtigung Grundwasser	100% im übrigen Grundwasserbereich		
U4	Beeinträchtigung Flora/Fauna/Naturschutz	Grünzone und Nationales ökologisches Netzwerk Wald tangiert (6 Punkte)		
U5	Belastung Lärm/Licht/Erschütterung	1-20 m zu ES II		
U6	Schadstoffbelastung Boden	kein Eintrag im Kataster		

Standorte

S18
Gemeinde Jegenstorf
Bahn-km
18.9

**Grob-
beurteilung**

Die betrieblichen Voraussetzungen sind aufgrund der guten Lage und der beidseitigen Anbindung Schiene optimal.

Der finanzielle Mitteleinsatz ist aufgrund des mittleren Anteils Leerfahrten und der isolierten Lage durchschnittlich.

Der Standort erfüllt die Ansprüche an eine nachhaltige Raumentwicklung durchschnittlich (dreiseitig angrenzend an Wohnzone).

Die Landschaftsqualität wird mittel beeinträchtigt (Standort angrenzend EFH/MFH/freies Feld).

Die Umweltbelastungen sind gering.

Besondere Hinweise bestehende Schrebergartensiedlung

Betrieb


B1	Günstigkeit Lage im Streckennetz	gute Lage in Netz, leistungsfähige Zufahrt mit 6 ZP/h	➔
B2	Günstigkeit Erschliessung Schiene	Anbindung redundant, beidseitig möglich; Auszugsgleis möglich	➔
B3	Günstigkeit Erschliessung Strasse	möglich ab Staffelstrasse (Erschliessungs-, Quartierstrasse)	➔
B4	Günstigkeit Depot-betrieb/Gleisfeld	wenige Rangierbewegungen, gute Flexibilität	➔
B5	Erweiterungspotenzial	Erweiterungspotenzial ausreichend, gute Gleisfeldlage	➔

Finanzen


F1	Investitionskosten	Umlegung Flurweg	➔
F2	Betriebskosten Leer-fahrten	mittlerer Anteil Leerfahrten, zusätzlicher Dienstort erforderlich	➔
F3	Betriebskosten Ablöse-/ Dienststandort	Isolierte Lage	➔
F4	Kosten Dritte	durchschnittliche Zuleitung Werkleitungen	➔

Standorte				
S18	Gemeinde	Jegenstorf	Bahn-km	18.9
Raumplanung				
R1	Vereinbarkeit Nutzungsplanung	angrenzend an Wohnzone W2 (dreiseitig)		➡
R2	Vereinbarkeit Richtplanung	kein Entwicklungsschwerpunkt in Nähe		➡
R3	Beeinträchtigung Landwirtschaft	liegt auf Fruchtfolgeflächen		➡
R4	öV-Erschliessung	Erschliessungsgüteklasse F, kein Bus mehr, ähnlich wie S17		⬇
R5	Innenentwicklungspotenzial	Kein Innenentwicklungspotential, da Standort ausserhalb Bauzone		➡
R6	Günstigkeit Eigentumsverhältnisse	3-5 betroffene Parzellen		➡
R7	Naturgefahren	Keine Gefährdung		➡
R8	Beeinträchtigung Schulwege/Langsamverkehr	nicht betroffen		➡
Landschaft				
L1	Grundsätzliche Eignung	periurbane Agrar- und Siedlungslandschaft (Texturwert: 4.3)		➡
L2	Beeinträchtigung Landschaftsleistungen	mittlerer natürlicher Ausdruck und Erholungswert; Schrebergärten (6 Punkte)		➡
L3	Beeinträchtigung Ortsbild	Standort angrenzend an EFH/MFH/freies Feld		➡
L4	Einsehbarkeit	mittlere Sicht		➡
L5	Beeinträchtigung hist. Verkehrsweg/Kulturgüte	Historischer Strassenverlauf von lokaler Bedeutung in Nähe		⬇
Umwelt				
U1	Beeinträchtigung Wald	>200 m zum Hambüelwald		➡
U2	Beeinträchtigung Gewässer	>400 m zu einem Nebengewässer (stark beeinträchtigt)		➡
U3	Beeinträchtigung Grundwasser	100% im übrigen Grundwasserbereich		➡
U4	Beeinträchtigung Flora/Fauna/Naturschutz	wenig intensiv bewirtschaftete Landwirtschaftsflächen tangiert (1 Punkt)		➡
U5	Belastung Lärm/Licht/Erschütterung	direkte Angrenzung an empfindlichem Raum durch optionale Erweiterung (1-20 m zu ES II)		⬇
U6	Schadstoffbelastung Boden	kein Eintrag im Kataster		➡

Standorte

S19

Gemeinde **Jegenstorf**

Bahn-km

20.9



Grob- beurteilung

Die betrieblichen Voraussetzungen sind aufgrund der guten Lage im Netz und der beidseitigen Anbindung Schiene optimal.
Der finanzielle Mitteleinsatz ist aufgrund des mittleren Anteils Leerfahrten durchschnittlich.
Der Standort erfüllt die Ansprüche an eine nachhaltige Raumentwicklung gut.
Die Landschaftsqualität wird wenig beeinträchtigt (Standort angrenzend EFH/MFH/freies Feld).
Die Umweltbelastungen sind gering.

Besondere
Hinweise

keine

Betrieb

B1	Günstigkeit Lage im Streckennetz	gute Lage in Netz, leistungsfähige Zufahrt mit 8 ZP/h	➔
B2	Günstigkeit Erschliessung Schiene	Anbindung redundant, beidseitig möglich; Auszugsgleis möglich	➔
B3	Günstigkeit Erschliessung Strasse	möglich ab Bernstrasse (Hauptverkehrsstrasse - Schwerlastroute)	➔
B4	Günstigkeit Depot-betrieb/Gleisfeld	wenige Rangierbewegungen, gute Flexibilität	➔
B5	Erweiterungspotenzial	Erweiterungspotenzial ausreichend, gute Gleisfeldlage	➔

Finanzen

F1	Investitionskosten	Umlegung Flurweg, Terrain	➔
F2	Betriebskosten Leer-fahrten	mittlerer Anteil Leerfahrten, zusätzlicher Dienstort erforderlich	➔
F3	Betriebskosten Ablöse-/ Dienststandort	in Bahnhofnähe Jegenstorf (S8 & RE)	➔
F4	Kosten Dritte	durchschnittliche Zuleitung Werkleitungen	➔

Standorte				
S19	Gemeinde	Jegenstorf	Bahn-km	20.9
Raumplanung				
R1	Vereinbarkeit Nutzungsplanung	angrenzend an Wohnzone W2/Arbeitszone (einseitig)		➡
R2	Vereinbarkeit Richtplanung	kein Entwicklungsschwerpunkt in Nähe		➡
R3	Beeinträchtigung Landwirtschaft	liegt auf Fruchtfolgeflächen		➡
R4	öV-Erschliessung	Erschliessungsgütekategorie D/E		➡
R5	Innenentwicklungspotenzial	Kein Innenentwicklungspotential, da Standort ausserhalb Bauzone		➡
R6	Günstigkeit Eigentumsverhältnisse	3-5 betroffene Parzellen		➡
R7	Naturgefahren	Keine Gefährdung		➡
R8	Beeinträchtigung Schulwege/Langsamverkehr	nicht betroffen		➡
Landschaft				
L1	Grundsätzliche Eignung	periurbane Agrarlandschaft mit Gewerbe (Texturwert: 4.6)		➡
L2	Beeinträchtigung Landschaftsleistungen	mittlerer natürlicher + kultureller Ausdruck; gute Fernsicht (6 Punkte)		➡
L3	Beeinträchtigung Ortsbild	Standort angrenzend an EFH/MFH/freies Feld		➡
L4	Einsehbarkeit	weite Sicht		➡
L5	Beeinträchtigung hist. Verkehrsweg/Kulturgüter	Kein Inventar betroffen		➡
Umwelt				
U1	Beeinträchtigung Wald	>400 m		➡
U2	Beeinträchtigung Gewässer	>200 m zum Fabrikkanal (künstlich) >400 m zum eingedolten Dorfbach		➡
U3	Beeinträchtigung Grundwasser	100% im Gewässerschutzbereich Au		➡
U4	Beeinträchtigung Flora/Fauna/Naturschutz	extensiv bewirtschaftete Landwirtschaftsflächen tangiert (2 Punkte)		➡
U5	Belastung Lärm/Licht/Erschütterung	> 20 m zu ES II, an ES IV angrenzend		➡
U6	Schadstoffbelastung Boden	kein Eintrag im Kataster		➡

Standorte

S20 Gemeinde **Jegenstorf** Bahn-km **21.2**



Grob-beurteilung

Die betrieblichen Voraussetzungen sind aufgrund der guten Lage im Netz und der guten Erschliessungsmöglichkeiten Strasse optimal.

Der finanzielle Mitteleinsatz ist aufgrund des mittleren Anteils Leerfahrten durchschnittlich. Der Standort erfüllt die Ansprüche an eine nachhaltige Raumentwicklung gut (angrenzend Industrie-/Gewerbezone).

Die Landschaftsqualität wird wenig beeinträchtigt (Standort angrenzend Gebäude ähnlicher Typologie).

Die Umweltbelastungen sind gering.

Besondere Hinweise Anbindung über Radweg, Option Streckenbegradigung mit Unterführung Kantonsstrasse

Betrieb

B1	Günstigkeit Lage im Streckennetz	gute Lage in Netz, leistungsfähige Zufahrt mit 8 ZP/h	➔
B2	Günstigkeit Erschliessung Schiene	Anbindung bedingt redundant, nur einseitig möglich; Auszugsgleis möglich	➔
B3	Günstigkeit Erschliessung Strasse	möglich ab Bernstrasse (Hauptverkehrsstrasse - Schwerlastroute)	➔
B4	Günstigkeit Depot-betrieb/Gleisfeld	durchschnittliche Rangierbewegungen, Flexibilität	➔
B5	Erweiterungspotenzial	Erweiterungspotenzial ausreichend, gute Gleisfeldlage	➔

Finanzen

F1	Investitionskosten	Umlegung Fuss- und Radweg	➔
F2	Betriebskosten Leer-fahrten	mittlerer Anteil Leerfahrten, zusätzlicher Dienstort erforderlich	➔
F3	Betriebskosten Ablöse-/ Dienststandort	in Bahnhofnähe Jegenstorf (S8 & RE)	➔
F4	Kosten Dritte	durchschnittliche Zuleitung Werkleitungen (optionale Investitionen Kantonsstrasse - Unterführung Bahnübergang Bernstrasse)	➔

Standorte				
S20	Gemeinde	Jegenstorf	Bahn-km	21.2
Raumplanung				
R1	Vereinbarkeit Nutzungsplanung	angrenzend an Arbeitszone/Wohnzone W2 (ein-bis zweiseitig)		➔
R2	Vereinbarkeit Richtplanung	kein Entwicklungsschwerpunkt in Nähe		➔
R3	Beeinträchtigung Landwirtschaft	liegt auf Fruchtfolgeflächen		➔
R4	öV-Erschliessung	Erschliessungsgüteklasse D/E		➔
R5	Innenentwicklungspotenzial	Kein Innenentwicklungspotential, da Standort ausserhalb Bauzone		➔
R6	Günstigkeit Eigentumsverhältnisse	3-5 betroffene Parzellen		➔
R7	Naturgefahren	Keine Gefährdung		➔
R8	Beeinträchtigung Schulwege/Langsamverkehr	Anschlussgeleise zu Depotgebäude kreuzt Velohauptverbindung Jegenstorf - Urtenen-Schönbühl		➔
Landschaft				
L1	Grundsätzliche Eignung	periurbane Agrar- und Siedlungslandschaft mit Gewerbe (Texturwert: 4.6)		➔
L2	Beeinträchtigung Landschaftsleistungen	mittlerer Identitätswert, Landschaftsschutzgebiet sehr nahe (6 Punkte)		➔
L3	Beeinträchtigung Ortsbild	Standort angrenzend an Gebäude in Industrie-/Gewerbezone mit ähnlicher Typologie		➔
L4	Einsehbarkeit	mittlere Sicht		➔
L5	Beeinträchtigung hist. Verkehrsweg/Kulturgüte	Kulturhistorisches Objekt in Nähe		➔
Umwelt				
U1	Beeinträchtigung Wald	>400 m		➔
U2	Beeinträchtigung Gewässer	>400 m zum Fabrikkanal (künstlich)		➔
U3	Beeinträchtigung Grundwasser	100% im Gewässerschutzbereich Au		➔
U4	Beeinträchtigung Flora/Fauna/Naturschutz	keine wertvolle Lebensräume (0 Punkte)		⬆
U5	Belastung Lärm/Licht/Erschütterung	> 20 m zu ES II, umgeben von ES III		➔
U6	Schadstoffbelastung Boden	kein Eintrag im Kataster		➔

Standorte

S21
Gemeinde Urtenen-Schönbühl
Bahn-km
21.7

**Grob-
beurteilung**

Die betrieblichen Voraussetzungen sind aufgrund der guten Lage im Netz und der beidseitigen Anbindung Schiene optimal.
Der finanzielle Mitteleinsatz ist aufgrund des hohen Anteils an Leerfahrten sowie der notwendigen Umlegung Fuss- und Radweg durchschnittlich.
Der Standort erfüllt die Ansprüche an eine nachhaltige Raumentwicklung durchschnittlich (einseitig an Bauzone angrenzend).
Die Landschaftsqualität wird durchschnittlich beeinträchtigt (angrenzend EFH und freies Feld).
Die Umweltbelastungen sind mittel.

**Besondere
Hinweise**

keine

Betrieb


B1	Günstigkeit Lage im Streckennetz	gute Lage in Netz, leistungsfähige Zufahrt mit 8 ZP/h	➔
B2	Günstigkeit Erschliessung Schiene	Anbindung redundant, beidseitig möglich; Auszugsgleis möglich	➔
B3	Günstigkeit Erschliessung Strasse	möglich ab Kirchgässli (Quartierstrasse)	➔
B4	Günstigkeit Depot-betrieb/Gleisfeld	wenige Rangierbewegungen, gute Flexibilität	➔
B5	Erweiterungspotenzial	Erweiterungspotenzial ausreichend, gute Gleisfeldlage	➔

Finanzen


F1	Investitionskosten	Umlegung Fuss- und Radweg	➔
F2	Betriebskosten Leer-fahrten	mittlerer Anteil Leerfahrten, zusätzlicher Dienstort erforderlich	➔
F3	Betriebskosten Ablöse-/ Dienststandort	Isolierte Lage	➔
F4	Kosten Dritte	durchschnittliche Zuleitung Werkleitungen	➔

Standorte				
S21	Gemeinde	Urtenen-Schönbühl	Bahn-km	21.7
Raumplanung				
R1	Vereinbarkeit Nutzungsplanung	angrenzend an Wohnzone W2 (einseitig)		
R2	Vereinbarkeit Richtplanung	kein Entwicklungsschwerpunkt in Nähe		
R3	Beeinträchtigung Landwirtschaft	liegt auf Fruchtfolgeflächen		
R4	öV-Erschliessung	Erschliessungsgütekategorie C		
R5	Innenentwicklungspotenzial	Kein Innenentwicklungspotential, da Standort ausserhalb Bauzone		
R6	Günstigkeit Eigentumsverhältnisse	mehr als 5 betroffene Parzellen		
R7	Naturgefahren	Keine Gefährdung		
R8	Beeinträchtigung Schulwege/Langsamverkehr	Grundfläche Depotgebäude liegt auf Velohauptverbindung Jegenstorf - Urtenen-Schönbühl, Anschlussgeleise zu Depotgebäude kreuzt		
Landschaft				
L1	Grundsätzliche Eignung	periurbane Agrarlandschaft (Texturwert: 4.7)		
L2	Beeinträchtigung Landschaftsleistungen	mittlerer kultureller Ausdruck, Naherholung möglich (6 Punkte)		
L3	Beeinträchtigung Ortsbild	Standort angrenzend an EFH (nur einseitig) / freies Feld		
L4	Einsehbarkeit	mittlere Sicht		
L5	Beeinträchtigung hist. Verkehrsweg/Kulturgüter	Kulturhistorisches Objekt in Nähe		
Umwelt				
U1	Beeinträchtigung Wald	>400 m		
U2	Beeinträchtigung Gewässer	>400 m zum Fabrikkanal (künstlich)		
U3	Beeinträchtigung Grundwasser	100% im Gewässerschutzbereich Au		
U4	Beeinträchtigung Flora/Fauna/Naturschutz	extensiv bewirtschaftete Landwirtschaftsflächen und Einzelbaum tangiert (4 Punkte)		
U5	Belastung Lärm/Licht/Erschütterung	1-20 m zu ES II		
U6	Schadstoffbelastung Boden	kein Eintrag im Kataster		

Standorte



S22

Gemeinde **Zollikofen**

Bahn-km

27.8



Grob-
beurteilung

Betriebliche Voraussetzungen sind aufgrund der exzentrischen und der zukünftig stark belasteten Zufahrt nicht optimal.
Der finanzielle Mitteleinsatz ist aufgrund der geringen Investitionskosten tief.
Der Standort erfüllt die Ansprüche an eine nachhaltige Raumentwicklung (angrenzend an Bauzonen).
Die Landschaftsqualität wird stark beeinträchtigt (Standort in Gebiet mit hohem kulturellem Ausdruck).
Die Umweltbelastungen sind mittel, es wird ein Gewässer tangiert.

Besondere
Hinweise

keine

Betrieb



B1	Günstigkeit Lage im Streckennetz	exzentrische Lage in Netz, nutzbar für S7/S9, künftig stark belastete Zufahrt mit 12 ZP/h	↓
B2	Günstigkeit Erschliessung Schiene	Anbindung redundant, nur einseitig möglich; Auszugsgleis möglich	→
B3	Günstigkeit Erschliessung Strasse	möglich mit neuer Zufahrtsstrasse ab Molkereistrasse (Erschliessungsstrasse)	→
B4	Günstigkeit Depot-betrieb/Gleisfeld	durchschnittliche Rangierbewegungen, Flexibilität	→
B5	Erweiterungspotenzial	Erweiterungspotenzial ausreichend, gute Gleisfeldlage	↗

Finanzen



F1	Investitionskosten	Umlegung Flurweg, neue Zufahrtsstrasse, Terrain	↗
F2	Betriebskosten Leer-fahrten	hoher Anteil Leerfahrten für RE, dafür optimal für S7, S8, S9	→
F3	Betriebskosten Ablöse-/ Dienststandort	in Bahnhofnähe (nur S8 (Oberzollikofen))	→
F4	Kosten Dritte	kurze Zuleitung Werkleitungen	↑

Standorte				
S22	Gemeinde	Zollikofen	Bahn-km	27.8
Raumplanung				
R1	Vereinbarkeit Nutzungsplanung	angrenzend an Arbeitszone//UeO/Wohnzone W2/Mischzone M3 (dreiseitig), Gleis dazwischen		
R2	Vereinbarkeit Richtplanung	kein Entwicklungsschwerpunkt in Nähe		
R3	Beeinträchtigung Landwirtschaft	liegt auf Fruchtfolgeflächen		
R4	öV-Erschliessung	Erschliessungsgüteklasse A/B		
R5	Innenentwicklungspotenzial	Kein Innenentwicklungspotential, da Standort ausserhalb Bauzone		
R6	Günstigkeit Eigentumsverhältnisse	lediglich 1-2 betroffene Parzellen		
R7	Naturgefahren	Keine Gefährdung		
R8	Beeinträchtigung Schulwege/Langsamverkehr	nicht betroffen		
Landschaft				
L1	Grundsätzliche Eignung	periurbane Agrar- und Siedlungslandschaft mit Gewerbe (Texturwert: 4.7)		
L2	Beeinträchtigung Landschaftsleistungen	hoher kultureller Ausdruck, mittlere Heimatbildung (10 Punkte, Schutzgebiet)		
L3	Beeinträchtigung Ortsbild	Standort angrenzend an Bauernhaus/MFH/freies Feld		
L4	Einsehbarkeit	mittlere Sicht		
L5	Beeinträchtigung hist. Verkehrsweg/Kulturgüter	Historischer Strassenverlauf von lokaler Bedeutung in Nähe, kulturhistorisches Objekt von kantonaler Bedeutung betroffen		
Umwelt				
U1	Beeinträchtigung Wald	>200 m zum Lättère		
U2	Beeinträchtigung Gewässer	Steinibach (natürlich) tangiert		
U3	Beeinträchtigung Grundwasser	100% im übrigen Grundwasserbereich		
U4	Beeinträchtigung Flora/Fauna/Naturschutz	extensiv bewirtschaftete Landwirtschaftsflächen und Ufergehölz tangiert (4 Punkte)		
U5	Belastung Lärm/Licht/Erschütterung	direkte Angrenzung an empfindlichem Raum (1-20 m zu ES II)		
U6	Schadstoffbelastung Boden	kein Eintrag im Kataster		

Standorte

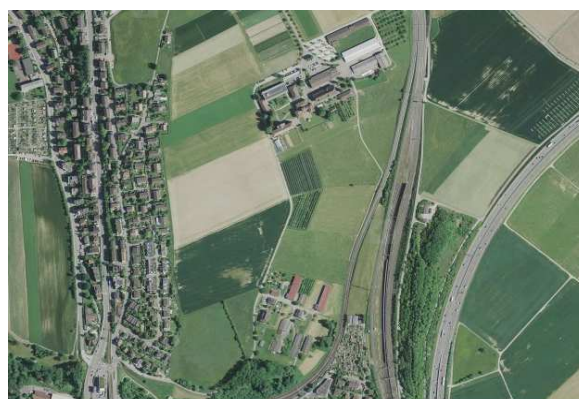


S23

Gemeinde Zollikofen

Bahn-km

28.8



Grob- beurteilung

Die betrieblichen Voraussetzungen sind aufgrund der exzentrischen Lage bedingt optimal. Der finanzielle Mitteleinsatz ist durchschnittlich (Auszugsgleis bedarf Kunstbaute). Der Standort erfüllt die Ansprüche an eine nachhaltige Raumentwicklung durchschnittlich (angrenzend an Zone für öffentliche Nutzung). Die Landschaftsqualität wird stark beeinträchtigt (Standort in Gebiet mit hohem kulturellem Ausdruck, Schutzgebiet sowie auf freiem Feld/nahe historischem Gebäude). Die Umweltbelastungen sind mittel, ein Gewässer wird tangiert.

Besondere
Hinweise

Inforama Rütli

Betrieb



B1	Günstigkeit Lage im Streckennetz	exzentrische Lage in Netz, nutzbar für S7/S9, leistungsfähige Zufahrt	➔
B2	Günstigkeit Erschliessung Schiene	Anbindung redundant, nur einseitig nötig; Auszugsgleis möglich aber umständlich infolge Teich	➔
B3	Günstigkeit Erschliessung Strasse	möglich mit neuer Zufahrtsstrasse ab INFORAMA Rütli (Erschliessungsstrasse und Areal Inforama)	➔
B4	Günstigkeit Depot-betrieb/Gleisfeld	durchschnittliche Rangierbewegungen, Flexibilität	➔
B5	Erweiterungspotenzial	Erweiterungspotenzial ausreichend, leichte Einschränkung Gleislängen	➔

Finanzen



F1	Investitionskosten	Auszugsgleis mit Kunstbaute, Umlegung Flurweg, Terrain	➔
F2	Betriebskosten Leer-fahrten	hoher Anteil Leerfahrten für RE, dafür sehr optimal für S7, S8, S9	➔
F3	Betriebskosten Ablöse-/ Dienststandort	in Bahnhofnähe Worblaufen (S7, S8 & S9)	➔
F4	Kosten Dritte	durchschnittliche Zuleitung Werkleitungen	➔

Standorte				
S23	Gemeinde	Zollikofen	Bahn-km	28.8
Raumplanung				
R1	Vereinbarkeit Nutzungsplanung	angrenzend an Zone für öffentliche Nutzung (einseitig plus Ecke)		
R2	Vereinbarkeit Richtplanung	kein Entwicklungsschwerpunkt in Nähe		
R3	Beeinträchtigung Landwirtschaft	liegt auf Fruchtfolgeflächen		
R4	öV-Erschliessung	Erschliessungsgütekategorie D/E, langer Fussweg		
R5	Innenentwicklungspotenzial	Kein Innenentwicklungspotential, da Standort ausserhalb Bauzone		
R6	Günstigkeit Eigentumsverhältnisse	lediglich 1-2 betroffene Parzellen		
R7	Naturgefahren	Keine Gefährdung		
R8	Beeinträchtigung Schulwege/Langsamverkehr	optionale Erweiterung tangiert Freizeitveloroute SchweizMobil		
Landschaft				
L1	Grundsätzliche Eignung	periurbane Agrar- und Siedlungslandschaft mit Gewerbe, Verkehr- und Patrimoinetextur (Texturwert: 4.3)		
L2	Beeinträchtigung Landschaftsleistungen	hoher kultureller Ausdruck, mittlere Identität-/Heimatbildung, Erlebnis/Naherholung möglich 12 Punkte (Schutzgebiet)		
L3	Beeinträchtigung Ortsbild	Standort auf freiem Feld/historische Gebäude Inforama		
L4	Einsehbarkeit	mittlere Sicht		
L5	Beeinträchtigung hist. Verkehrsweg/Kulturgüter	Historischer Strassenverlauf von lokaler Bedeutung und kulturhistorisches Objekt von kantonaler Bedeutung in Nähe		
Umwelt				
U1	Beeinträchtigung Wald	>200 m (im Süden)		
U2	Beeinträchtigung Gewässer	eingedolter Steinibach tangiert		
U3	Beeinträchtigung Grundwasser	100% im übrigen Grundwasserbereich		
U4	Beeinträchtigung Flora/Fauna/Naturschutz	wenig intensiv bewirtschaftete Landwirtschaftsflächen und Nationales ökologisches Netzwerk Fließgewässer tangiert (3 Punkte)		
U5	Belastung Lärm/Licht/Erschütterung	>250 m zu ESII im Westen (Schätzung)		
U6	Schadstoffbelastung Boden	kein Eintrag im Kataster		