

An die Einwohnerinnen und Einwohner  
der Gemeinde Bätterkinden

Worblaufen, 6. April 2022

## **Depot und Bahnhof Bätterkinden: Das Bewilligungsverfahren wird gestartet**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wie Sie sicher wissen, plant der RBS in Bätterkinden ein neues Depot, damit der Fahrplan ausgebaut und die dafür zusätzlich benötigten Züge abgestellt und unterhalten werden können. Gleichzeitig wird auch der Bahnhof Bätterkinden ausgebaut und die Perrons für die künftig 180-Meter-langen Züge verlängert. Zudem werden die Bushaltestellen neu positioniert und behindertengerecht erstellt.

### **Die Eckdaten des Depotprojektes**

Nach mehreren Jahren der Planung steht nun fest, wie das Depot und der neue Bahnhof aussehen sollen. Der RBS will in Bätterkinden ein besonders nachhaltiges Projekt umsetzen. So sind u.a. eine Photovoltaikanlage, Schnitzelheizung und Regenwassernutzung geplant. Ebenfalls vorgesehen sind eine Lärmschutzwand und ein Lärmschutzwall zur Kyburgstrasse hin und die Verlegung der lärmintensiveren Anlagen möglichst weit weg von den Häusern (im hinteren Teil der Aussenanlage). Das Depotgebäude wurde bereits provisorisch mit dem Label Minergie-A-ECO für besonders nachhaltige Bauten zertifiziert und die Aussenanlagen haben von der Stiftung Natur und Wirtschaft das Vorzertifikat für eine naturnahe Umgebungsplanung erhalten. Dies u.a. auch, da es im Depotvorfeld anstelle von konventionellen Schottergleisen eine Grüngleisanlage geben soll.

Grüngleisanlagen kühlen die Umgebungsluft, binden Staub, und das anfallende Regenwasser kann direkt in den Boden versickern. Im Hochsommer erhitzen sich die Gleise viel weniger und die abgestellten Züge müssen entsprechend weniger gekühlt werden. Ausserdem wirken Grüngleisanlagen lärmmindernd, sind also leiser als herkömmliche Gleisanlagen – und sie sind auch optisch schöner.

Im Schweizer Bahnbetrieb werden noch keine Grüngleisanlagen genutzt. Daher bauen wir hinter der Energiezentrale eine kleine Grüngleis-Testanlage (zwei Gleise à je 30 m). Vor einigen Wochen sind wir dabei auf verschmutztes Material im Untergrund gestossen. Die Bauarbeiten wurden unterbrochen und das Ausmass der Verunreinigung untersucht. Mittlerweile ist klar, dass es sich dabei glücklicherweise nur um eine kleinräumige Bodenverunreinigung handelt. Das Material wird fachgerecht ausgehoben und anschliessend sachgemäss entsorgt. Die Bauarbeiten für die Testanlage können in Absprache mit dem kantonalen Amt für Wasser und Abfall weitergeführt werden. Die Testanlage geht voraussichtlich Ende Mai in Betrieb.

### **Ein neuer Bahnhof für Bätterkinden**

Mit der Verlängerung der Perrons für die längeren Züge wird der Bahnhof komplett neugestaltet und modernisiert. Das Mittelperron wird aufgehoben und es gibt ein neues Aussenperron mit einem Wartehäuschen und einem Perrondach mit einer integrierten Photovoltaikanlage. Zum Aussenperron gelangt

man durch eine neue Bahnhofunterführung. Weiter wird das bestehende, denkmalgeschützte Bahnhofgebäude vom Anbau der 1970er-Jahre befreit, die Bushaltestellen werden umplatziert und behindertengerecht ausgestaltet, und die Umgebung mit zusätzlichen Grünflächen und Bäumen aufgewertet. Auf der westlichen Bahnhofseite wird die Verkehrsführung geändert, da die Bubenbergstrasse durch die Depotzufahrt unterbrochen wird. Richtung Kyburgstrasse entsteht eine neue Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr. Von diesem neuen Weg aus gelangt man ebenfalls direkt auf das neue Aussenperron und zum Bahnhof. Per Auto wird das Bubenbergquartier nur noch via Bahnhofstrasse erreichbar sein.

### **Bewilligungsverfahren startet**

Heute startet der RBS mit dem ersten Schritt des offiziellen Bewilligungsverfahrens, dem Einreichen des Vorprüfungs dossiers beim Bundesamt für Verkehr BAV. Als nächster Schritt wird voraussichtlich im Sommer 2022 das eigentliche Baubewilligungsverfahren eröffnet – das so genannte Plangenehmigungsverfahren. Bewilligungsbehörde ist das BAV. Für die Nebenanlagen (Bahnhofplatz mit Bushaltestellen, Park+Ride, Veloanlage etc.) findet voraussichtlich ebenfalls im Sommer dieses Jahres ein kantonales Baubewilligungsverfahren statt. Die öffentlichen Auflagen der beiden Bewilligungsdossiers sind koordiniert für Herbst 2022 vorgesehen.

Parallel zum Bewilligungsverfahren läuft auf nationaler Ebene das Sachplan-Verfahren: Der Depotstandort Leimgrube in Bätterkinden ist bereits im kantonalen Richtplan eingetragen. Zur Koordination mit dem Sachplan Fruchtfolgeflächen ist noch ein Eintrag im Sachplan Infrastruktur Schiene nötig. Über diesen Eintrag wird der Bundesrat voraussichtlich Ende 2022 entscheiden.

### **Terminplan und Kosten**

Das Plangenehmigungsverfahren dauert bei so umfassenden Projekten erfahrungsgemäss rund zwei Jahre. Wir rechnen damit, frühestens 2024 mit den Bauarbeiten für das Depot und den Bahnhof starten zu können. Die Inbetriebnahme ist für 2026 geplant. Die Kosten für die Depotanlage und den neuen Bahnhof Bätterkinden belaufen sich auf rund 200 Millionen Franken.

### **Einbezug der Direktbetroffenen geht weiter**

Der RBS tauscht sich seit 2018 mit einer Projektbegleitgruppe mit Vertreter:innen u.a. der Gemeinde und der Direktbetroffenen aus. Die Mitglieder der Projektbegleitgruppe konnten in mehreren Workshops ihre Bedenken einbringen und teilweise auch im Projekt mitentscheiden, konkret etwa beim Lärmschutz, bei der Erschliessung des Depots, Fussgängerwegen etc. Die Projektbegleitgruppe soll auch während den kommenden Planungs- und Bauphasen aktiv miteinbezogen werden.

Gerne stellen wir Ihnen das Projekt auf den folgenden Seiten und auf unserer Webseite [www.rbs.ch/depotplanung](http://www.rbs.ch/depotplanung) vor. Bitte beachten Sie, dass die Visualisierungen immer nur eine beschränkte Wirklichkeit abbilden können.

Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse  
Regionalverkehr Bern-Solothurn



Mathias Widmer  
Projektleiter neues RBS-Depot



Fabienne Thommen  
Leiter Unternehmenskommunikation

## Gesamtübersicht neues Depot und Bahnhof Bätterkinden



## Aussenansicht Depot (Blick von Bubenbergstrasse aus)



Das Depotgebäude wird ein zeitgemässer, umweltfreundlicher Bau, der voraussichtlich das Label Minergie-A-ECO für besonders nachhaltige Gebäude erhalten wird – als schweizweit erster Industriebau dieser Grössenordnung.

Die Anlieferung zum Depot erfolgt rückwärtig über die Kyburgstrasse, womit der Depotverkehr vom Anwohnerverkehr und vom Schulweg getrennt wird. Die Parkplätze befinden sich alle auf der Depotseite, neben der Kartoffelzentrale. Ausserdem werden die lärmintensiveren Anlagen im hinteren, von den Wohnhäusern abgewandten Teil der Gesamtanlage erstellt.

## Das Depot



Die besondere Konstruktion des Depots ermöglicht eine niedrige Gebäudehöhe bei viel Raum in der Halle. Das Gebäude ist rund 10 Meter hoch und damit weniger hoch als die bestehende Energiezentrale. Die Dachkonstruktion mit den Giebeln aus Glas und die Glasöffnungen an der Fassade sorgen für viel Licht in der Halle. Die Innenraumbeleuchtung kann präsenzgesteuert werden, womit unnötige Lichtemissionen vermieden werden. Auch im Bereich Arbeitssicherheit macht der RBS mit dem neuen Depot grosse Schritte, etwa mit einer vollautomatisierten Hocharbeitsbühne.

## Abstellanlage (Blick aus Westen Richtung Dorf)



Als erste Bahn der Schweiz plant der RBS im Depotvorfeld eine Grüngleisanlage. Die Abstellanlage bietet Platz für vorerst 18 Züge. Die Gleise für die Baufahrzeuge werden im hinteren Teil der Anlage erstellt. Die Depotanlage wird Richtung Kyburgstrasse mit einem Lärmschutzwand mit Bäumen resp. in der Zufahrtskurve mit einer begrünten Lärmschutzwand abgeschlossen.

## Die neue Unterführung mit Lärmschutzwand (Blick Bubenbergstrasse Richtung Kyburgstrasse)



Unter der Depotzufahrt für die Züge entsteht eine neue Unterführung für den Langsamverkehr, die auf beiden Seiten von einer Lärmschutzwand abgeschlossen wird. Die 3,3 Meter hohe Lärmschutzwand wird mit Ranken bepflanzt und so gebaut, dass der Strassenlärm nicht reflektiert wird. Die Züge sind hinter der Lärmschutzwand nicht zu sehen.

Von dieser neuen Unterführung aus führt ein Weg direkt auf das neue Aussenperron im Bahnhof (Abfahrt Richtung Solothurn). Durch die Bahnhofunterführung gelangt man so auch direkt zu Gleis 1 (Abfahrt Richtung Bern). Das Bubenbergquartier wird per Auto nur noch via Bahnhofstrasse erreichbar sein.

## Der neue Bahnhof Bätterkinden



Damit ab Ende der 2020er-Jahre auch die 180-Meter langen RE-Züge in Bätterkinden halten können, müssen die Perrons im Bahnhof verlängert werden. Das schmale Mittelperron wird aufgehoben und es gibt ein neues Aussenperron mit einem Wartehäuschen und einem neuen Perrondach. Der Bahnhofplatz wird neugestaltet, die Busse halten künftig auf diesem neuen Platz, was das Umsteigen Bahn-Bus erleichtert. Das Park+Ride wird Richtung Kyburgstrasse verschoben. Über einen Fussgängerstreifen gibt es eine direkte Verbindung vom Ahornpark zum Bahnhofplatz und zu den Bussen und Zügen. Das heutige denkmalgeschützte Bahnhofgebäude inkl. Kiosk bleibt bestehen, der niedrige Betonanbau wird abgerissen. Auf dem Bahnhofareal wird es auch eine moderne, behindertengerechte WC-Anlage und grosszügige Velo-Abstellanlagen geben.

## Das neue Aussenperron

Mit dem Abbruch des schmalen Mittelperrons erhält der Bahnhof Bätterkinden zwei vollständige Perrons mit Perrondach, Wartehäuschen, Sitzbänken u. ä. Die Züge nach Bern fahren weiterhin ab Gleis 1 beim Bahnhofgebäude, die Züge nach Solothurn verkehren künftig ab dem neuen Aussenperron 2 (Fahrtrichtung Solothurn).



Blick Richtung Bern: Links das bestehende Bahnhofgebäude, rechts das neue Aussenperron mit zwei Aufgängen, einem Wartehäuschen, einer Sichtschutzwand zum Bubenbergquartier hin und einem neuen Perrondach mit integrierter Photovoltaikanlage.

Das Aussenperron kann durch die neue Bahnhofunterführung oder von Norden her (direkt über die neue Langsamverkehrsunterführung Kyburgstrasse-Bubenbergstrasse) erreicht werden: Das bringt einen direkten Zugang für alle, die von der westlichen Bahnhofseite her zu den Perrons gelangen wollen.

Das alte Wartehäuschen Ammannsegg wird renoviert und ans neue Perron 2 in Bätterkinden versetzt. Zusätzlich zum Perrondach bietet es Schutz vor Wind und Wetter. Nachts wird das Wartehäuschen automatisch abgeschlossen (wie alle Wartehäuschen am RBS-Netz).



## Die neue Bahnhofunterführung



Das neue Perron 2 (Abfahrt der Züge Richtung Solothurn) erreicht man vom Bahnhofplatz her durch eine grosszügige Unterführung, die dank einer Rampe am Ausgang auch bequem mit dem Velo (schiebend) genutzt werden kann. Die Unterführung ist hell gestaltet und die Ecken sind abgerundet, um dunkle Nischen zu verhindern und die soziale Sicherheit zu erhöhen.