

## **Stellungnahme RBS:**

In den letzten Monaten hat die Projektbegleitgruppe fünf Mal getagt und viele wichtige Fragen diskutiert. Die Diskussionen waren intensiv und die Meinungen nicht immer dieselben – was bei den unterschiedlichen Interessen auch verständlich ist. Nichtsdestotrotz haben wir gemeinsam einiges erreicht: So wurden u.a. Rahmenbedingungen für den anstehenden Architekturwettbewerb festgelegt. Zudem wurde entschieden, dass eine Teilabsenkung der Depotzufahrt vertieft geprüft wird und das neue Depotgebäude möglichst nahe an die Kartoffelzentrale rücken soll. Der RBS hat in der Projektbegleitgruppe auch aufgezeigt, dass für die Verlängerung der S8 nach Bätterkinden eine Wendemöglichkeit benötigt wird. Dazu wurden mehrere Varianten diskutiert und geprüft. Es hat sich gezeigt, dass einzig der Bau eines neuen Wendegleises in Richtung Solothurn (Seite Sportplatz) genehmigungsfähig ist.

### **Schutz der Anwohnenden vor Emissionen hat grosse Bedeutung**

Detailliert wurde in der Projektbegleitgruppe über den Anschluss an die bestehenden RBS-Gleise und die Anordnung der Depotelemente (Depotgebäude, Abstellanlagen, Parkplätze, Zufahrten, Verlegung des bestehenden Bahndienstplatzes, Umschlagplätze etc.) in der Leimgrube diskutiert. Verschiedene Varianten wurden vom RBS vorgestellt, in der Projektbegleitgruppe optimiert und untereinander verglichen. Dem Schutz der Anwohnenden vor Emissionen wurde dabei eine sehr grosse Bedeutung zugewiesen. Der RBS hat zugesichert, die gesetzlichen Grenzwerte nicht nur einzuhalten, sondern die Emissionen (insbesondere Lärm und Licht) auf ein Minimum zu reduzieren. All dies hat einen direkten Einfluss auf die benötigte Fläche. Bei der ursprünglichen Variante des RBS würden bis 2023 rund 3,6 ha und im Endausbau (Zeithorizont nach 2035) etwas über 4 ha verbaut. Die jetzt entwickelten Varianten tragen den Bedürfnissen der Direktbetroffenen stärker Rechnung: Lärmintensive Arbeitsflächen werden weiter weg von Wohnhäusern und das Depotgebäude möglichst nahe an die Kartoffelzentrale platziert; zudem wird mehr Raum für den Schutz vor Emissionen z.B. durch einen Erdwall oder eine Lärmschutzwand eingeplant. Mit diesen Anpassungen wird das Depot im Endausbau insgesamt rund 5 ha Land benötigen. Es gilt eine Abwägung zu machen zwischen dem Landverbrauch und dem Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor Emissionen. Bei allen Varianten bleiben im Gebiet der Leimgrube weiterhin unbebaute «Restflächen», die unterschiedlich genutzt werden können (u.a. könnte bei einer der vorliegenden Variante auch die bestehende Hoschtet stehen bleiben).

### **Noch kein Entscheid zur Gleisanbindung und zur genauen Lage des Depotgebäudes gefällt**

Der RBS hatte sich erhofft, dass sich die Projektbegleitgruppe für eine bevorzugte Variante aussprechen würde. Dies wurde jedoch nicht erreicht. Der RBS wird daher die (teilweise auch sich widersprechenden) Anliegen und Inputs aus der Projektbegleitgruppe sorgfältig untereinander abwägen und sich für eine Depotvariante als Basis für den Architekturwettbewerb entscheiden. Die Variante wird am Informationsanlass vom 23. August 2018 präsentiert.

### **Projektbegleitgruppe wird die Projektierung weiter begleiten**

Das Projekt wird nun vom Groben ins Detail weiterentwickelt. Die Projektbegleitgruppe hat sich bereit erklärt, das Projekt in Workshops weiterzubegleiten. Damit kann der Dialog zwischen RBS und den Direktbetroffenen weitergeführt werden, und die Anliegen der Bevölkerung und der Gemeinde fliessen weiterhin direkt ins Projekt ein.

### **Wie geht es weiter?**

Im Herbst 2018 wird der RBS voraussichtlich das Plangenehmigungsgesuch für das Wendegleis beim Bundesamt für Verkehr einreichen. Für das Depot beantragt der RBS nach dem Informationsanlass im August die definitive Festsetzung des Standorts «Leimgrube» im kantonalen Richtplan. Im Oktober 2018 startet der Architekturwettbewerb für das Depot, die Inputs aus der Projektbegleitgruppe fliessen direkt in das Wettbewerbsprogramm ein. Im Beurteilungsgremium werden auch Gemeindepräsident Beat Linder und eine Vertreterin und ein Vertreter aus der Projektbegleitgruppe Einsitz nehmen.



Abteilung: Gemeinderat

Bätterkinden, 29. Juni 2018

### Stellungnahme Gemeinderat Bätterkinden

Die Vertreter der Gemeinde haben sich anlässlich des letzten Workshops vom 19. Juni 2018 mit eingesetzt, die Bürgerinnen und Bürger vor den Sommerferien über den Stand des Prozesses zu informieren. Es erscheint der Behörde sehr wichtig, dass Transparenz geschaffen wird und Interessierte sich austauschen können um ihre Fragen dann am Grossgruppenanlass vom 23. August 2018 zu stellen. Das Ziel des RBS, an diesem Grossgruppenanlass eine von der Projektbegleitgruppe festgelegte favorisierte Variante zu präsentieren, konnte nicht erreicht werden. Zu viele Fragen sind für uns noch offen und zudem erscheint der Behörde nach wie vor jeder Standort im Gemeindegebiet von Bätterkinden als ungeeignet. Es wäre falsch, eine Zustimmung zur Besten der allesamt schlechten Varianten zu erteilen. Obschon unserer Meinung nach noch zahlreiche Unklarheiten vorliegen, soll der definitive Eintrag in den kantonalen Richtplan bereits Ende Sommer erfolgen.

Nach wie vor sind wir sehr unglücklich über das Projekt. Es zeigt sich, dass die Verkehrsanbindung bei jeder Variante nur absolut schwierig und mit Murks zu lösen ist. Unklar ist auch, wie die nicht zusammenhängenden Restflächen im betreffenden Perimeter sinnvoll genutzt werden sollen. Zudem sind wir nach wie vor der Meinung, dass die Einbindung des Wendegleises in den Bahnhof massive verkehrstechnische Vorteile haben würde. Dies bestätigte grundsätzlich auch der RBS, indem diese Variante für sie sowohl zeitliche wie auch betriebliche Vorteile haben würde. Die Aussage des RBS jedoch, grundsätzlich keine Enteignungen durchführen zu wollen, minimiert den Spielraum hier massiv.

Es ist uns bewusst, dass es bei den Aufgaben der Projektbegleitgruppe nicht mehr darum gegangen ist, den Standort in Frage zu stellen. Es ging darum, optimale Lösungen für den Standort „Leimgrube“ zu erzielen. Das Verkehrs- und Schulwegkonzept, die konkreten Lärm- und Lichtemissionen sind heute noch nicht bekannt und können erst bei Vorliegen des Bauprojektes geprüft werden. Dabei wird sich die Gemeinde vorbehalten, ihr Beschwerderecht geltend zu machen. Die Aussage, dass für die Gemeinde keine Kosten entstehen werden, wurde bisher vom RBS nicht dementiert. Wir setzen uns dafür ein, dass nicht die Steuerzahler von Bätterkinden nebst der Last des Standortes noch die finanzielle Last zu tragen haben.

Die Behörde sieht keine Möglichkeit, das Depot in Bätterkinden zu verhindern. Sämtliche politischen Bemühungen und juristischen Abklärungen lassen uns zum Schluss kommen, dass diese Möglichkeit realistisch betrachtet gar nie bestanden hat.

#### GEMEINDERAT BÄTTERKINDEN

Gemeindepräsident    Geschäftsleiterin

Beat Linder

Jocelyne Kläy

## Stellungnahme IG Bätterkinden

Der RBS musste eine Projektbegleitgruppe für das geplante Depot einsetzen. Entscheidungsbefugnis hat aber nur der RBS. **Die Frage des Standorts durfte in dieser Gruppe nicht mehr diskutiert werden.**

**Der Bau des Depots wird die Dorfentwicklung von Bätterkinden für mindestens 100 Jahre prägen.** Für die IG ist die Standortwahl nach wie vor falsch. Das Evaluationsverfahren für den Standort ist nicht transparent und nicht nachvollziehbar. **Die Standortfrage muss deshalb noch einmal geprüft werden.**

### Der Standort ist falsch, weil

- die **Zukunftsentwicklung des Dorfkerns verunmöglicht** wird, vor allem Richtung Westen
- bestes **Industrieland und zukünftiges Bauland in Bahnhofnähe für ein Depot verschwendet wird**

### der Flächenbedarf zu hoch ist:

- Die rechtwinklige Anbindung des Depot- und Abstellbereiches zum bestehenden Schienennetz benötigt bedeutend mehr Fläche als andere Lösungsvarianten
- Flächenbedarf insgesamt 7ha, dies entspricht zirka 15 Fussballfeldern!
  - o 6ha Agrarfläche (Fruchtfolgefläche =FFF) plus 1ha Industrieland werden verschwendet
- Massiv mehr Verlust von FFF als wenn der Bau an einem anderen Standort realisiert würde (möglich mit 4 ha total bei Parallelanbindung!).
- Die Eingabe der RBS an den Kanton war rund 4ha! Jetzt wird daraus fast das Doppelte!

### das Landschaftsbild zerstört wird:

- Durch den Bau der Abstellgleise, des Depotgebäudes und des Baukrans des Baudienstes auf offenem Feld wird das Landschaftsbild Richtung Bätterkindenfeld zerstört.
- Eine spätere Überdachung der Abstellgleise kann nicht ausgeschlossen werden. Somit würde ein Hallenbau bis 500m nach dem Bahnübergang Kyburgstrasse entstehen. Gebäude und abgestellte Züge verursachen einen baulichen Riegel ins sonst offene Limpachtal.

### hohe Lärmemissionen in unmittelbarer Nähe von Wohnzonen verursacht werden:

- Durch die rechtwinklige Anbindung des Depots wird eine enge Kurve (Einfahrt Depot) für zusätzlichen Lärm sorgen (Quietschen, im Umkreis von ca. 1000m um den Bahnhof hörbar).
- Der vor allem nachts aktive Bahndienst in Bätterkinden soll ausgebaut werden, was den Nachtlärm zusätzlich erhöht.
- Es ist von einem 24 Stundenbetrieb auf dem Depotareal auszugehen, den angrenzenden Wohnzonen wird die Nachtruhe geraubt!
- Heute ist der künftige Lärm nicht quantifizierbar, wir bekommen die Katze im Sack!

### Viele offene Fragen

Viele konkrete Fragen von unserer Seite hat der RBS nur sehr allgemein oder gar nicht beantwortet. In vielen Punkten bleiben die Auswirkungen für die Dorfbevölkerung unklar.

### Fazit: Wir lehnen diesen Standort für das Depot klar ab.

Die IG wird den Eindruck nicht los, dass die Standortwahl eng im Zusammenhang steht mit der einfachen und schnellen Realisierung durch die Einigung seitens des Landbesitzers und der RBS. Bessere Alternativen werden gar nicht mehr geprüft.

**Wir kämpfen als „David“ weiter** gegen «Goliath» (bzw. den RBS und den Kanton), mit dem Ziel, einen besser geeigneten Standort zu erreichen. Unser Plan B ist, das Beste aus dem bestehenden, schlechten Standort herauszuholen.

Weitere Infos: [www.ig-bätterkinden.ch](http://www.ig-bätterkinden.ch).